

NR.	DATO	INSENDT AF	POSTNR.
<b>■</b>	<b>Bliv Hørt:</b>		
80	15. januar 2020	Borgerinitiativet Åbn Åen	2200
79	15. januar 2020	Jan og Susan van de Zwan	2300
78	15. januar 2020	Nana Sofie Sundel	2300
77	15. januar 2020	Danmarks Naturfredningsforening København	2500
76	15. januar 2020	Nordhavns Naturvenner	2500
75	15. januar 2020	Foreningkbh	2100
74	15. januar 2020	Foreningkbh	2100
73	15. januar 2020	Danske Studenter Roklub, Roforeningen KVIV, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion	2100
72	15. januar 2020	Torben Andersen	2300
71	15. januar 2020	Tim Voldsted og Isabel Olesen	2300
70	15. januar 2020	Rendbæk Consulting/Copi Group	1366
69	15. januar 2020	Jens Laigaard	2200
68	15. januar 2020	Jacob Nielsen	1732
67	15. januar 2020	Sdr. Frihavnsudvalg	2100
66	15. januar 2020	Bjarne Henning Larsen	2100
65	15. januar 2020	Valby Lokaludvalg	2500
64	15. januar 2020	Østergro	2100
63	15. januar 2020	Vesterbro Lokaludvalg	1758
62	15. januar 2020	Sisse Stuesson	2450
61	15. januar 2020	Nørrebro Lokaludvalg	2200
60	15. januar 2020	Indre By Lokaludvalg	1550
59	15. januar 2020	Metroselskabet	2300
58	15. januar 2020	NREP	2150
57	15. januar 2020	Laila E	2720
56	14. januar 2020	Lis Jensen	2300
55	14. januar 2020	Grundejerforeningen Østerled	2300
54	14. januar 2020	Michael Olesen	2100
53	14. januar 2020	Grundejerforeningen Østerled	2300
52	14. januar 2020	Caroline Lund	2300
51	14. januar 2020	Byens Steinerskole	2000
50	14. januar 2020	Guri Frandsen	2300
49	14. januar 2020	Martin Jakobsen	2300
48	14. januar 2020	Københavns Delebiler	1364
47	14. januar 2020	Afdelingsbestyrelsen fsb, Tingbjerg	2700
46	14. januar 2020	Emil Maj Christensen	1618
45	14. januar 2020	Miljøpunkt Nørrebro	2200
44	14. januar 2020	Hvidovre Kommune	2650
43	14. januar 2020	Dennis Krabbe Sørensen	1960
42	14. januar 2020	Bispebjerg Lokaludvalg	2400
41	14. januar 2020	DSB Ejendomsudvikling A/S	2630
40	14. januar 2020	Morten Rudebeck	2720
39	14. januar 2020	Vennemindevejsgruppen	2100
38	14. januar 2020	Elbilforeningen FDEL	1204
37	14. januar 2020	Enhedslisten - Amager Øst	2300
36	14. januar 2020	Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkterne i KBH, By- og Pendlercykel Fonden	2200
35	14. januar 2020	HOFOR	2300

34	13. januar 2020	Lone Kjær Jensen	2300
33	13. januar 2020	Torben Andersen	2300
32	13. januar 2020	Grundejeren.dk	2500
31	12. januar 2020	Borgergruppen for CPH uden udvidelse	2300
30	9. januar 2020	Jacob	2450
29	9. januar 2020	Jonas Hansen	2300
28	9. januar 2020	FDM	2800
27	8. januar 2020	Steffen Andersen og Vibbe Meyling	2300
26	8. januar 2020	Østerbro Lokaludvalg	2100
25	8. januar 2020	Henrik Christensen	2300
24	6. januar 2020	Bjarne Schultz Jensen	2300
23	6. januar 2020	AB Østerbrogade 137/Nygårdsvej 1	2100
22	6. januar 2020	Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter	2100
21	4. januar 2020	Frederik Brok	2300
20			
19	2. januar 2020	Jane og Benny Jungslund	2300
18	1. januar 2020	Marianne og Ole Fibæk-Mikkelsen	2300
17	30. december 2019	Christianshavns Lokaludvalg	1420
16	29. december 2019	Ida Gustav og Jakob Wodschou	2300
15	29. december 2019	Berit Bach	2300
14	28. december 2019	Jan Koed	2500
13	28. december 2019	Cecilie Boesen	2200
12	26. december 2019	Sundbyernes GrundejerFællesskab	2300
11	24. december 2019	Ulf Høiriis Nilense	1967
10	22. december 2019	Rådet for bæredygtig trafik	2200
9	21. december 2019	Helle Dannemand	2200
8	20. december 2019	Rebekka Søgaard	2200
7	20. december 2019	Gregers Knudsen	2000
6	20. december 2019	Karin Von Daler	2200
5	20. december 2019	Tove Lefevre	1959
4	20. december 2019	Amager Vest Lokaludvalg	2300
3	16. december 2019	Amager Øst Lokaludvalg	2300
2	15. december 2019	Wonderful Copenhagen	1165
1	15. december 2019	Frode Neergaard	1402
<b>■ pr. mail:</b>			
	12. december 2019	Søren Lam	
	27. december 2019	Yardena T M Jensen	
	9. januar 2020	Lone Kjær Jensen	
	14. januar 2020	Torben Hansen	
	15. januar 2020	Mikkel Nordberg	
	15. januar 2020	Jens Eskildsen	
	15. januar 2020	Lotus Sofie Bast	
	15. januar 2020	fsb og SAB	
	15. januar 2020	Brønshøj-Husum Lokaludvalg	
	15. januar 2020	Georg Schöner	
	16. januar 2020	BL - Danmarks Almene Boliger	
	17. januar 2020	KFU	

## Svar til: Hearing 50198 af: Anders Jensen

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

80

INDSENDT AF

Anders Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borgerinitiativet Åbn Åen

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Korsgade 16

HØRINGSSVAR

Vi vil gerne rose partierne for at lytte til de 1138 borgere (2/3 af alle hørings svar), der har indsendt et ønske om, at selve Ladegårdsåen/åparken fra Bispeengen til Åboulevarden skrives ind i Kommuneplanen:

"Københavns Kommune skal arbejde på at undersøge muligheden for, at realisere en å-park, hvor Bispeengbuen og Åboulevarden løber nu."

Hvad enten man vil anlægge supercykelsti, byudvikle og/eller lave en skybrudspark, så vil åen give en rekreativ merværdi til området. Derfor giver det mening at have det som målsætning i Kommuneplanen.

Ladegårdsåen er den eneste å vi har og er derfor en unik mulighed for at udvikle en by med kant og kulturhistorie. Åen har leveret vand til Københavns forsvar og drikkevandsforsyning gennem 500 år og er en vigtig del af byens historie. Uden ferskt og rent vand kan der ikke være en storby.

Venlig hilsen

Borgerinitiativet Åbn Åen

/

Miljøpunkt Nørrebro

## Svar til: Hearing 50198 af: Jan og Susan van der Zwan

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

79

INDSENDT AF

Jan og Susan van der Zwan

BY

KØBENHAVN S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 14

HØRINGSSVAR

Vedr. Udvidelse af REMA 1000, Kastrupvej 135, 2300 Kbh. S bebudet i kommuneplan 2019.

Vi opfordrer til, at den ønskede tilladelse til udvidelse af REMA 1000 detailudsalg med en treetagers høj bebyggelse samt parkeringsområde ikke imødeses.

Indkørslen til REMAs parkeringsplads vil skulle rykkes ind i svinget Kastrupvej/Ceylonvej, hvis bygningen forlænges som ønsket. Dette vil påvirke trafiksikkerheden, eftersom denne så vil ligge midt i et meget trafikeret sving som i forvejen har meget dårlig oversigtsforhold.

Dette vil også belaste Ceylonvej med megen trafik, både almindelig tilkørsel til parkering, tunge lastvogne med vareleveringer mange gange dagligt, samt øget gennemkørsel på Ceylonvej. Alt til gene for alle som bor i nabolaget.

Ceylonvej er skolevej for mange børn som går på Gerbrandskolen og bliver brugt som adgangsvej til den nye trafiklegeplads ved Formosavej. Om sommeren bruger mange børne institutioner Ceylonvej på deres vej til stranden. En øgning af gennemkørende trafik vil både skabe farlige situationer og slide gevaldigt på infrastrukturen.

Der er ikke behov for en udvidelse af REMA 1000 .Der er allerede rigeligt med dagligvarebutikker i næromradet blandt andet en ny rigtig stor REMA på Sundbyøster Plads samt 2x Netto , Aldi, Irma .

Susan og Jan van der Zwan

## **Svar til: Hearing 50198 af: Nana Sofie Sundell korsgård**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

78

INDSENDT AF

Nana Sofie Sundell korsgård

BY

Kbh s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Armeniensvej 34

HØRINGSSVAR

Vedr. Udvidelse af REMA 1000, Kastrupvej 135, 2300 Kbh. S bebudet i kommuneplan 2019. Jeg anmoder om at udvidelsen ikke gennemføres, da vi har et unikt lokalmiljø med rigtig mange børnefamilier og leg på vejene. Udvidelsen og den nye indkørsel vil give væsentlig mere trafik og gennemkørsel på vores små veje, hvor der færdes mange børn. Krydset fra ceylonvej ud på Kastrupvej er allerede farligt med dårlig udsyn her vil der så komme mere trafik.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Knud Erik Hansen**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

77

INDSENDT AF

Knud Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening København

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vestre Allé 21

HØRINGSSVAR

Se vedlagte pdf fil.

MATERIALE:

dn\_koebenhavns\_hoeringssvar\_til\_kp2019\_ekstrahoering\_-\_fini.pdf

## DN København

Dato: 15. januar 2020

Til: Københavns kommune

Fra: Knud Erik Hansen, næstformand, 40 40 43 44, [koebenhavn@dn.dk](mailto:koebenhavn@dn.dk)



# Kommentarer til ændringsforslag til Københavns kommuneplan 2019

Danmarks Naturfredningsforening København (DN København) har nedenstående kommentarer til ændringer til kommuneplanforslaget, der er sendt til høring. Vi har noteret en del andre ændringsforslag, der ikke er sendt til høring, og også flere, der vil give mere natur til København.

## Nordhavn

For DN København er det væsentligt, at der ikke etableres bebyggelser i det område, som Nordhavns Naturvenner har forslået til Nordhavn Naturpark.

Ændringsforslaget (H1\*ramme R19 H2-6) for området omkring ØTC-hallen (tunnelementfabrikken) giver mulighed for, at der kan placeres 4.500 m<sup>2</sup> boligbebyggelse i forbindelse med ØTC-hallen. Det er ikke præciseret, hvor de 4.500 m<sup>2</sup> skal placeres.

Det vil gøre stor skade på området som naturpark, hvis der placeres 4.500 m<sup>2</sup> inde i og endda midt i naturparken. For DN København er det derfor vigtigt, at det i kommuneplanen præciseres, at de 4.500 m<sup>2</sup> boligbebyggelse ikke placeres øst for ØTC-hallen, så arealet øst for ØTC-hallen kan friholdes for bebyggelse, og dermed også kan blive en del af en kommende Nordhavn Naturpark. Den bør ej heller placeres vest for, hvor et område i Nordhavn Naturpark er udlagt i til aktiviteter.

Vi finder ikke, at en placering af de 4.500 m<sup>2</sup> bebyggelse i naturparkområder som midlertidig bebyggelse gør placeringen mindre problematisk. Sådanne midlertidigheder har det med at blive permanente, og i særdeleshed når tidshorizonten er 10-20 år.

DN København vil gerne, at de nu ubebyggede arealer inden for Nordhavn Naturparkområdet åbnes allerede nu, så de kan bruges af borgerne som de naturområder de er og blot med nogle enkle foranstaltninger. De kan da uanset fremtidig anvendelse give glæde til mange borgere. Her vil en boligbebyggelse på 4.500 m<sup>2</sup> være ødelæggende for den funktion.

Der gives i forslaget til kommuneplanændringer mulighed for, at UNICEF kan udvides. Vi vil også her opfordre til, at placeringen præciseres, og således at udvidelsen ikke må ske vest for UNICEF bygningen. Sker det, vil den gå ind i det foreslåede naturparkområde.

## **Godsbaneterrænet**

I den ændring, der er sendt til høring, udlægges der 8-11 ha til offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentlig tilgængelige private friarealer.

Det finder vi er meget for lidt. Der er et stort behov for et større sammenhængende bynatur-område til de store bydele omkring godsbaneterrænet. Det kan slet ikke dækkes af 8-11 ha og endnu mindre, når en del af de 8-11 ha skal placeres spredt i mindre områder og mere som en del af et byrum. I de 8-11 ha indgår nemlig også begrønnede byrum og grønne offentlig tilgængelige private friarealer. De sammenhængende naturområde (parken) vil derfor blive væsentligt mindre.

Det er positivt, at der skal laves en helhedsplan. Den bør som udgangspunkt have, at der skal etableres et stort sammenhængende bynaturområde og at søge at maksimere bynaturområdet. Det er vores vurdering, at der i den nordlige del af godsbaneterrænet kan laves et sammenhængende område mod nord og vest med plads til 15-20 ha bynatur.

Det vil kunne give en attraktiv park for beboerne i bydelene omkring godsbaneterrænet. Et sådan sammenhængende område vil kunne øge områdets bidrag til biodiversiteten. Større og sammenhængende områder øger alt andet lige biodiversiteten.

Vi finder det meget positivt, at der lægges vægt på at bevare den kulturhistoriske fortælling, som de mange jernbanefunktioner, der har præget området gennem tiderne, giver området. Derfor bør helhedsplanen så vidt muligt søge at placere de kommunale funktioner, der planlægges, i de eksisterende bygninger. Det vil bidrage til både at bevare den kulturhistoriske fortælling og samtidig bidrage til, at der bliver bedre plads til bynatur.

## **Prøvestenen Syd**

Vi finder det positivt, at E1 området omdannes til et O2 område. Vi ser gerne, at det kommer til at indgå i en samlet plan for Kløvermarken, Kløverparken og Prøvestenen og med grønne bæltter op mod nord til Refshaleøen.

Med venlig hilsen  
Knud Erik Hansen



## **Svar til: Hearing 50198 af: Knud Eriik Hansen**

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

76

INDSENDT AF

Knud Eriik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nordhavns Naturvenner

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vestre Allé 21

HØRINGSSVAR

Se vedlagte fil.

MATERIALE:

kommentar\_til\_esktra\_hoering\_om\_kommuneplan\_2019\_-\_fini.pdf



15. januar 2020

## Høringssvar til ændringer i forslaget til Kommuneplan 2019

### **Nordhavn**

Nordhavn Naturvenner ønsker, at Nordhavn får en naturpark på 100 ha, og har til kommuneplan 2019 indsendt forslag hertil med forslaget til Nordhavn Naturpark (Kan ses på: <https://nordhavns-naturvenner.dk/>).

Da planerne for en del af området for naturparken først skal fastlægges endeligt senere, er det væsentligt, at der ikke indtil da træffes beslutninger til bebyggelser m.m., der kan blive hindringer for en Nordhavn Naturpark.

En sådan hindring indgår muligvis i det ændringsforslag, der fremsættes for Nordhavn i området med kommuneplanrammen H1\* R19 H.2.6. I den angives, at der kan bygges 4.500 m<sup>2</sup> boligbebyggelse i forbindelse med ØTC-hallen (Tunnelementfabrikken). Det er ikke i ændringsforslaget præciseret, hvor der kan bygges.

Hele området øst for ØTC-hallen indgår som et essentielt område for Nordhavn Naturpark og ligeledes en del af området op til ØTC-hallen mod vest. Det vil være til stor skade for området som naturpark, hvis der bygges der. Øst for vil den komme til at ligge som en blok mit i Nordhavn Naturpark og vest for vil den lægge beslag på et grønt område, der er bedre brugt til aktiviteter.

Vi skal derfor kraftigt opfordre til, at det præciseres, at de 4.500 m<sup>2</sup> boligbebyggelse ikke kan placeres inden for området for Nordhavn Naturpark.

Der gives i forslaget til kommuneplanændringer mulighed for, at UNICEF kan udvides. Vi vil også her opfordre til, at placeringen præciseres, og således at udvidelsen ikke må ske vest for UNICEF bygningen. Sker det vil den gå ind i det foreslåede naturparkområde.

Med venlig hilsen

Knud Erik Hansen

Allan Marouf

Talsperson for Nordhavns Naturvenner

Formand Østerbro Lokaludvalg

Næstformand, Danmark Naturfredningsforening København 21 49 31 88 - allan.Marouf@hotmail.com  
40 40 43 44 – mail@nordhavns-naturvenner.dk

## **Svar til: Hearing 50198 af: Foreningenkbh**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

75

INDSENDT AF

Foreningenkbh

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningenkbh

BY

KBH

POSTNR.

2100

ADRESSE

Foreningenkbh@gmail.com

HØRINGSSVAR

Der gøres hermed indsigelse mod den meget grønne planer for godsbanearealet, som i stedet bør bygges med en tæt struktur i samspil med Vesterbros bebyggelser og tætte struktur. Den blandede grønne by, som er afspejlet i kommuneplanforslaget, er forsøgt mange gange og er som oftest slået fejl.

Der gøres endvidere indsigelse mod de skærpede parkeringsnormer, som vil gøre det vanskeligere for personer med behov for bil at bosætte sig i kbh og generelt gøre byen mindre attraktiv for såvel beboere som investorer. Fremtiden er ikke bilfri, men tilhører elbilen og planlægningen bør allerede i dag tage højde for folks behov. Herudover bør der bygges højere på Nuuk plads.

Vh.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Foreningenkbh**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

74

INDSENDT AF

Foreningenkbh

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningenkbh

BY

KBH

POSTNR.

2100

ADRESSE

Foreningenkbh@gmail.com

HØRINGSSVAR

Der gøres hermed indsigelse mod den meget grønne planer for godsbanearealet, som i stedet bør bygges med en tæt struktur i samspil med Vesterbros bebyggelser og tætte struktur. Den blandede grønne by, som er afspejlet i kommuneplanforslaget, er forsøgt mange gange og er som oftest slået fejl.

Der gøres endvidere indsigelse mod de skærpede parkeringsnormer, som vil gøre det vanskeligere for personer med behov for bil at bosætte sig i kbh og generelt gøre byen mindre attraktiv for såvel beboere som investorer. Fremtiden er ikke bilfri, men tilhører elbilen og planlægningen bør allerede i dag tage højde for folks behov. Herudover bør der bygges højere på Nuuk plads.

Vh.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Niels Bak Henriksen**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

73

INDSENDT AF

Niels Bak Henriksen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandvænget 55

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra roklubberne i Svanemøllehavnen er vedhæftet

MATERIALE:

hoeringssvar\_til\_supplerende\_hoering\_til\_koebenhavns\_kommuneplan\_2019.pdf

# Hørings svar til supplerende høring til Københavns Kommuneplan 2019

fra

Roklubberne i Svanemøllehavnen: **Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion**

Roklubberne i Svanemøllehavnen indgiver hørings svar i forhold til to af ændringerne i kommuneplanen:

1. Placeringen af et varmekærk på det grønne areal foran roklubberne
2. Øgningen af højden på bebyggelsen helt ned til kajkanten på Svanemølleholmen

1): Ved Økonomiudvalgets behandling af kommuneplanen d. 3/12 2019 blev følgende ændring vedtaget:

*(ÆF 21): ””At følgende tilføjes til afsnit vedrørende rammer – Svanemølleværket: ”I rammerne i Kommuneplan 2019 flyttes den foreslåede rammeændring til teknisk anlæg ved Svanemølleværket i stedet til det grønne areal ved Strandvænget, som ligger foran roklubberne.””*

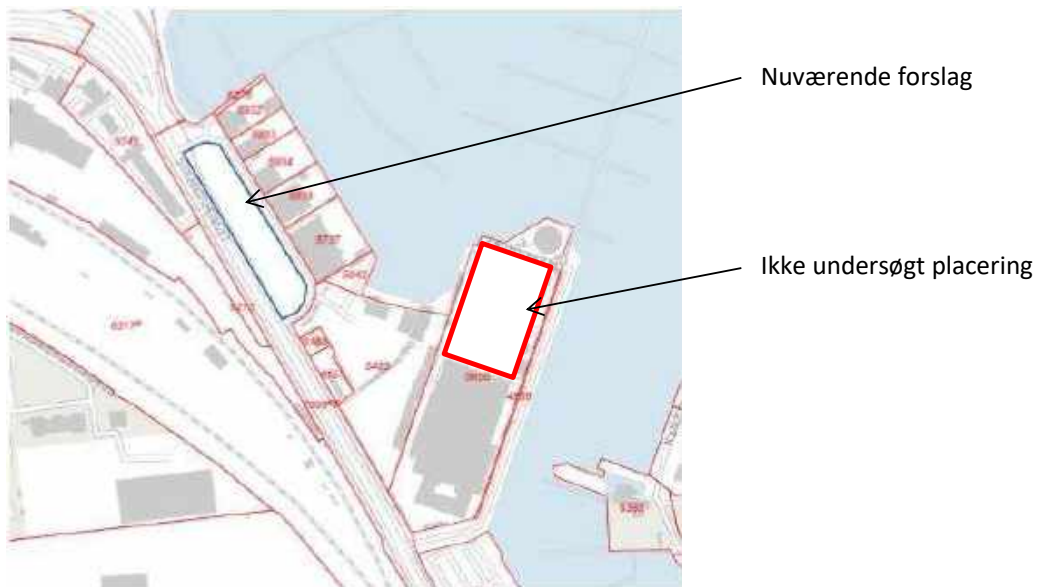
Placeringen er vedtaget for at friholde Sejlklubben Frems grund og det er vigtigt. I processen er en række alternative placeringer blevet undersøgt af Københavns Kommune, By & Havn og HOFOR i fællesskab. I den undersøgelse er det grønne areal blevet udpeget som et muligt alternativ.

Placeringen kan dog give roklubberne en række gener, som er uheldige, og bør derfor være sidste udvej, hvis der ikke kan findes andre muligheder.

Derfor er det både mærkeligt og et utroværdigt beslutningsgrundlag, at det mest oplagte areal i området, som allerede i dag er udpeget til tekniske anlæg, ikke er med i undersøgelsen. Svanemølleværkets nuværende friarealer er formentlig teknisk velegnede til et nyt varmekærk og grunden (se illustration) er meget mere regulær i formen og giver derfor ikke de problemer i forhold til byggeriet, som stykket foran roklubberne gør. Grunden er formentlig en hel del større end der er behov for.

Derfor bør denne placering undersøges, i stedet for blot at udlægge arealet til byggegrunde, som kommuneplanen gør nu. Dette vil også respektere den hidtidige plan i området i stedet for at sætte et nyt varmekærk ind med skohorn på en grund, hvor det med både sin størrelse og afstand vil komme til at genere naboerne og det bygningsmiljø, der er i forvejen.

Desuden virker det set i lyset af klimadagsordenen mærkeligt overhovedet at operere med et nyt gasfyret varmekærk. En eventuel anden installation vil have andre behov og muligheder for placering, som bør indgå i en vurdering.



Hvis det alligevel ender med at varmegæret skal bygges på arealet foran roklubberne, så bør det som minimum sikres, at de nuværende funktioner i området kan opretholdes og at værket indpasses så godt som muligt i det nuværende bygningsmiljø. Det gælder især i forhold til:

- Byggehøjde og bevaringsværdige klubhuse – både DSR's og KVIKs klubhuse er funktionalistiske klassikere, som er erklæret bevaringsværdige, og blandt andet for at beskytte dette, godkender kommunen ikke byggeprojekter, udvidelser eller andet over 2 etager/8 meters højde i området.
- Klubbernes identitet, synlighed og nærmiljø – det vil sige, at det bliver tænkt ind i varmegærets udformning, at klubberne ikke bliver gemt væk bag en uattraktiv betonklods.
- Parkering – der er i forvejen et meget begrænset antal parkeringspladser i forhold til det store antal brugere i området, og hvis grundens smalle form gør, at nogle af de nuværende parkeringspladser må inddrages, så skal der etableres et tilsvarende antal erstatningspladser på den ende af grunden, som formentlig ikke skal bebygges.
- Adgang med bådtrailere – i sæsonen er der ugentligt trafik med bådtrailere til og fra klubberne i forbindelse med fx transport til kaproninger. Trailerne er ret komplicerede at læsse, og det kræver derfor at de kan være parkerede foran klubben i nogle timer/natten over.

Derfor bør klubberne også inddrages i planlægningen af udformningen af anlægget og arealerne umiddelbart omkring det, ligesom det skal indgå i den foreslåede helhedsplan for området for at indpasse det så skånsomt som muligt.

## 2) Ændring af ramme C3\* R19.C.2.9 - Svanemølleholmen

I de særlige bemærkninger til forslaget hedder det: *Der kan i lokalplan placeres byggeri ud mod Svanemøllehavnen i en højde på op til 38 m.*

I det lokalplanarbejde, som allerede er startet op for området, er roklubberne og sejlkubberne blevet inviteret til at give deres besyv med. Det gælder især omkring forholdene i Kalkbrænderihavnsløbet.

En af de bekymringer vi har peget på, er risikoen for vindturbulenser i løbet, hvis der bliver bygget meget højt tæt på kajkanten. Problemet er i dag allerede kendt i Kalkbrænderihavnen som sådan, som er plaget af kastevinde. Også Svanemølleværket er mærkbart inderst i løbet.

Derfor er det meget uheldigt, at der åbnes for meget høje bygninger helt ud mod kajen, da det vil kunne give tilsvarende forhold her. Samtidig har man Svanemølleværket ovre på den anden side, og det kan muligvis forværre forholdene og give vindtunneleffekter.

Løbet er uden tvivl Danmarks tættest besejlede lystbådefarvand, og det er med ret blandet trafik (en optælling i forbindelse med tunnelbyggeriet viste op til 60 sejl- og motorbåde og op til 60 robåde og kajaker ind og ud af løbet i timen).

En del af sejlådene er uden motor (det gælder bl.a. alle de meget benyttede skolebåde for sejlere og roere) og er tvunget til at manøvrere for sejl. Samtidig manøvreres robåde og kajaker udelukkende ved muskelkraft. Roklubberne har i dag forbud for deres medlemmer mod at sejle ind i Kalkbrænderihavnen, og det skyldes blandt andet vindturbulenserne, som gør det svært at manøvrere.

Tendens til turbulenser påvirker altså manøvreduktigheden for både roere og sejlere og vil derfor give risiko for kollisioner i det trafikerede farvand. Desuden påvirker det kajakkernes balance.

Derfor bør mulighederne for meget højt byggeri i området rykkes tilbage fra kajen.

I forhold til højder i området i øvrigt og til den øgede bebyggelsesprocent har vi ikke nogen bemærkninger. Bekymringen gælder udelukkende byggeriet ud til kajkanten.

**Danske Studenters Roklub**  
**Roforeningen KVIK**  
**Roklubben Skjold**  
**Roklubben Gefion**



# Svar til: Hearing 50198 af: Torben Andersen

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

72

INDSENDT AF

Torben Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejer i lokalområdet

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Syriensvej 32

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE FORSLAG TIL KØBENHAVN KOMMUNEPLAN 2019 - SUPPLERENDE HØRING

SOM NABO TIL REMA1000 PÅ KASTRUPVEJ 135 MÅ JEG GØRE INDSIGELSE MOD UDVIDELSEN AF DETAILHANDELSRAMMEN SOM ANSØGT AF VIRKSOMHEDEN IFM. DEN NYE KOMMUNEPLAN 2019. FØLGENDE FORHOLD BØR LÆGGES TIL GRUND FOR ET AFSLAG:

1. LOKALOMRÅDET ER I FORVEJEN TRUET AF KASTRUP LUFTHAVNS KOMMENDE KAPACITETSUDVIDELSE FRA 30 MILLIONER TIL 40 MILLIONER REJSENDE PR. ÅR - EN AREALUDVIDELSE PÅ 80.000 M2, SOM FORVENTES FULDT ETABLERET 2028/29, MEN ALLEREDE ER SAT I VÆRK. EN UDVIDELSE, DER I SAGENS NATUR VIL BETYDE ØGET TRAFIKPRES PÅ INDFALDSVEJENE TIL LUFTHAVNEN HERUNDER KASTRUPVEJ.
2. REMA1000 BEBYGGELSEN HAR NU EN FORHOLDSVIS DISKRET LÆNGDE, DER MED SIT INTEGREREDE ÅBNE KØRE- OG PARKERINGSAREAL MED UDSIGT TIL DE OMKRANSENDE VILLAER PÅ ALLE SIDER FALDER FINT IND I LOKALOMRÅDET UDEN AT FORSTYRRE OMRÅDEKARAKTEREN VÆSENTLIGT. EN FORLÆNGELSE AF BYGNINGEN VIL UUNDGÅELIGT ØDELÆGGE DENNE BALANCE MED OMGIVELSERNE, SKÆRE DET ELLERS VISUELT SAMMENHÆNGENDE LOKALOMRÅDE OVER I TO OG FRATAGE KVARTERET DETS KARAKTER AF ÅBEN BEBYGGELSE.
3. STØRRE KØREAREAL FOR VARETRANSPORTKØRETØJERNE OG KUNDEPARKERINGER VIL SKABE STØRRE LYD- OG FORURENINGSGENER I LOKALOMRÅDET, SOM I FORVEJEN ER TILSTRÆKKELIG BELASTET.
4. TILKØRSELSFORHOLDENE FOR VARETRANSPORTKØRETØJER OG KUNDEPARKERINGER KAN IKKE OPTIMERES FORNUFTIGT, DA KASTRUPVEJ IKKE KAN UDVIDES OG SIDEVEJENE EJ HELLER. DET LOKALE VEJNET RUMMER GANSKE ENKELT IKKE MULIGHED FOR AT KUNNE BÆRE EN ØGET ELLER BLOT

ANDERLEDES UDLAGT TRAFIK IFM. BUTIKSHANDLEN - HVERKEN REMA1000'S ELLER ANDEN DAGLIGVAREDETAILSALGS INDENFOR HELE DEN OMHANDLEDE DETAILHANDELSRAMME.

5.  
REMA1000'S ANSØGTE INDDRAGELSE AF MATRIKLEN KASTRUPVEJ 139 TIL KØREAREAL OPBYDER INGEN LØSNING PÅ DET OMKRINGLIGGENDE VEJNETS MANGLENDE KAPACITET. TVÆRT IMOD NEDSÆTTER EN SÅDAN INDDRAGELSE AF MATRIKLEN KAPACITETEN YDERLIGERE.
6.  
LOKALOMRÅDERS KARAKTER AF VILLAKVARTER BØR SÅ VIDT MULIGT BEVARES OVERALT PÅ AMAGER, HVOR DET KAN LADE SIG GØRE.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Tim Voldested, Isabel Olesen**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

71

INDSENDT AF

Tim Voldested, Isabel Olesen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Armeniensvej 15

HØRINGSSVAR

Jeg anmoder om, at der ikke bliver givet byggetilladelse til udvidelse af Rema 1000 Kastrupvej 135 af følgende grunde:

1. En udvidelse af Rema vil være et stort indgreb i lokalmiljøet.
2. Der vil komme meget (tung)trafik og trafikstøj.
3. Den del af Kastrupvej, hvor Rema ligger, er i forvejen ret uoverskuelig, med en udvidelse af Rema med mere og tung trafik, vil trafiksikkerheden blive yderligere forringet

# **Svar til: Hearing 50198 af: Mark P. Rendbæk**

## APPLICATION DATE

15. january 2020

## SVARNUMMER

70

## INDSENDT AF

Mark P. Rendbæk

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rendbæk Consulting / Copi Group

## BY

København K

## POSTNR.

1366

## ADRESSE

Nansensgade 70

## HØRINGSSVAR

I forbindelse med høringsperioden for Kommuneplan 19 (KP19) indsendes hermed, på vegne af grundejere, supplerende høringssvar til ændringsforslag nr. 159 stillet af Enhedslisten på økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, vedrørende Rovsingsgade.

Vi støtter, at området syd for Vermundsgade, omkring Rovsingsgade og Banevingen op imod Tagensvej, står overfor en snarlig byudvikling, idet det ligger inden for den vision vi har for området Rovsingsgade kvarteret - se vedlagte høringssvar samt medfølgende bilag.

## MATERIALE:

rovsingsgade\_kvarteret\_supplende\_hoeringssvar\_-\_pjjmr\_14.01.20.pdf

rovsinggadekvarteret\_hoeringssvar\_-\_pjjmr\_151019.pdf

rovsingsgade\_kbh\_kort\_oplaeg\_rev2\_15102019\_lr.pdf

rovsingsgade\_kvarteret\_stoetteerklæringer.pdf

rovsingsgade\_kvarteret\_fuldmagter.pdf

daugaard\_biler\_strategisk\_notat.pdf

semles\_biler\_-\_salg\_af\_ejendomme\_-\_april\_2019.pdf

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for byplanlægning

Den 14. januar 2020

## Supplerende hørings svar til Kommuneplan 19 – Rovsing sgade Kvarteret

I forbindelse med høringsperioden for Kommuneplan 19 (KP19) indsendes hermed, på vegne af grundejere, supplerende hørings svar til ændringsforslag nr. 159 stillet af Enhedslisten på økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, vedrørende Rovsing sgade.

Vi støtter, at området syd for Vermundsgade, omkring Rovsing sgade og Banevingen op imod Tagensvej, står overfor en snarlig byudvikling, idet det ligger inden for den vision vi har for området Rovsing sgade kvarteret

### Kort baggrund

Det nuværende område syd for Vermundsgade har karakter af nedslidt industri med tung trafik. Bilbranchen er generelt meget udfordret og indenfor kort tid vil autoforhandlerne flytte og efterlader området klar til ny byudvikling. Grundejerne i Rovsing sgade kvarteret har en ambitiøs vision om, at udvikle området til en fremtidig bæredygtig og tryk bydel, med blandede byfunktioner og fællesskaber, herunder at skabe ca. 1.700 nye arbejdspladser.

### Støtteerklæringer fra lokalområdet

Der er bred støtte fra naboer og interessegrupper i lokalområdet til visionerne – se vedlagte støtteerklæringer i bilag.

### Fremtidige forhold

Vi opfordrer til, at området syd for Vermundsgade allerede nu blev lagt ind med en **C3 ramme**, som vi har ønsket i tidligere hørings svar til KP19. En C3 ramme for Rovsing sgade kvarteret i KP19 vil være til gavn for hele bydelen på yder Nørrebro, hvor der er behov for, at højne kvalitet, skabe integration mellem boligkarréerne, øge trafiksikkerhed og tryghed i området.

Bilag:

- Hørings svar af 15. oktober 2019 m. bilag

**RENDBÆK**  
Consulting ApS



Med venlig hilsen

**Banevingen ejendomme A/S**  
(COPI Group)

**Daugaard Ejendomsinvest ApS**  
(Daugaard Biler)

**Ejendomsselskabet Kjøller ApS**  
(Andersen Biler)

**Banevingen 9 ApS**  
(COPI Group)

**Andersen Ejendomme ApS**  
(Andersen Biler)

**Københavns Store Fond**

På vegne af grundejerne:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Peter Julius Jensen".

---

Peter Julius Jensen  
Copi Group  
Bredgade 38  
1260 København K

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Mark Rendbæk".

---

Mark Rendbæk  
Rendbæk Consulting  
Nansensgade 70  
1366 København K

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for byplanlægning

Den 15. oktober 2019

## Høringssvar til Kommuneplan 19 – Rovsinggade Kvarteret

I forlængelse af dialog med TMF indsendes der på vegne af grundejere ønske om, at få mulighed for at udvikle området imellem Rovsinggade og baneterrænet, Banevingen og Vingelodden i København N, til en bydel med blandede funktioner, som vist i vedlagte præsentation.

### Baggrund

Området mellem Rovsinggade og baneterrænet er et 62.000 kvadratmeter stort nedslidt industriareal, med meget få arbejdspladser og tung trafik omkring sig og inde i området. De erhvervsdrivende autoforhandlerne i området ønsker, at flytte fra city til forstadskommuner, da den teknologiske udvikling inden for bilindustrien, samt udviklingen indenfor detailhandel gør det svært at drive bilværksteder inden i city. Omsætningen er nedadgående på grund af den stærk konkurrerende E-handel og høje driftsomkostninger på erhvervsbygninger i city. Øvrige udfordringer, ved pladskrævende detailhandel i området, er den vanskelige infrastruktur og manglende parkeringspladser for handlende.

I aften- og nattetimerne er området helt affolket og nedlukket og området er overladt til kriminalitet i områdets mørke og forladte gader, som er en stor udfordring for ydre Nørrebro og særdeles utrygt for de omkringliggende beboelsesområder.

### Vision

En betydelig gruppe grundejere, i området omkring Rovsinggade Kvarteret, har en ambitiøs vision om at udvikle området til en fremtidig bæredygtig og tryk bydel, med et potentiale for blandede byfunktioner og fællesskaber.

Området er placeret med boliger hele vejen omkring sig og ved at omdanne området til en ny integreret bydel vil det skabe bedre sammenhæng, mere tryk og udnytte det åbenlyse bylivspotentiale i beliggenheden. Samtidig er området godt placeret, i forhold til den offentlige trafik, med kort gåafstand til Bispebjerg Station og den nye Metrostation ved Skjolds Plads.

Visionen er at fjerne den gamle nedslidte industri og i stedet opfører byggeri, som skaber ca. 1.000 nye boliger med blandede boligformer og fællesskaber med et mix af blandet erhverv. En ny bydel, hvor der udvikles ca. 1.700 nye tidsvarende og fremtidssikrede arbejdspladser, som henvender sig til bydelens og områdets beboere. I bebyggelsesstrukturen skal der skabes urbane grønne åndehuller og byliv samt institutioner og eventuel en skole. Derudover vil der blive plads til sports- og fritidsaktiviteter i området, som samtidig kan benyttes af de omkringboende naboer.

En transformation af området vil reducere trafikstøjen markant, samt vil skabe forbedret luftkvalitet, idet tung trafik fjernes og erstattes af gode og tryk forhold for de bløde trafikanter. Der skal ske en kobling til supercykelstien Fasanvejsruten og potentielt Bagsværdruten, via Tagensvej og Københavnerruten via

Jagtvej, som kører ind igennem området. Bydelen vil ved transformationen til blandet by skabe tryghed for trafikken på cykelstierne igennem hele døgnet.

Udviklingen af området vil ske over en årrække og der lægges stor vægt på, at området i udviklingsfasen ikke fremstår uden aktivitet, men at der kan ske midlertidige anvendelser, der skaber liv og tryghed.

Området skal udvikles som en bæredygtig og klimavenlig bydel og i henhold til FN's 17 verdensmål.

#### **Støtteerklæringer fra lokalområdet**

Planen for udvikling af området har været drøftede med Nørrebro lokaludvalg, som er positivt indstillet og bakker op om visionen, med en støtteerklæring. DSB, som er nabo med et større grundstykke, støtter ligeledes en rammeændring for området. Derudover har vi opnået opbakning fra øvrige naboer som Boligorganisationen Bo-Vita, Heimstaden, Bispebjerg Kollegiet, Boligforeningen AAB og Rovsinggade 68 ApS.

#### **Nuværende planramme**

Ejendommen er i henhold til Kommuneplan 15 udlagt i områdetype E1\* for blandet erhverv, med en bebyggelsesprocent på 110, maks. Bygningshøjde på 20 m, friarealprocent på 15 og 1 bilparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. Stjernemærkningen bestemmer, at der langs Rovsinggade fastlægges et 10 m bredt beplantnings- og afskærmningsbælte, som senere skal kunne anvendes til en grøn stiforbindelse.

#### **Nuværende lokalplan**

Ejendommene er omfattet af lokalplan 276 "Rovsinggade". Lokalplanen afspejler den nuværende kommuneplansramme.

#### **Ønske til ændring af planramme.**

I det fremlagte forslag til kommuneplan 19 er planrammen forslået uændret, hvilket ønskes ændret med nærværende.

Kommuneplanens nuværende ramme og den foreslåede ramme i kommuneplan 19, ønskes ændret til en

### **C3 – ramme,**

der muliggør udvikling af en bydel med blandede funktioner som beskrevet i visionen.



Med venlig hilsen

**Banevingen ejendomme A/S**  
(COPI Group)

**Banevingen 9 ApS**  
(COPI Group)

**Daugaard Ejendomsinvest ApS**  
(Daugaard Biler)

**Andersen Ejendomme ApS**  
(Andersen Biler)

**Ejendomsselskabet Kjølner ApS**  
(Andersen Biler)

**Københavns Store Fond**

På vegne af grundejerne:



---

Peter Julius Jensen  
Copi Group  
Bredgade 38  
1260 København K



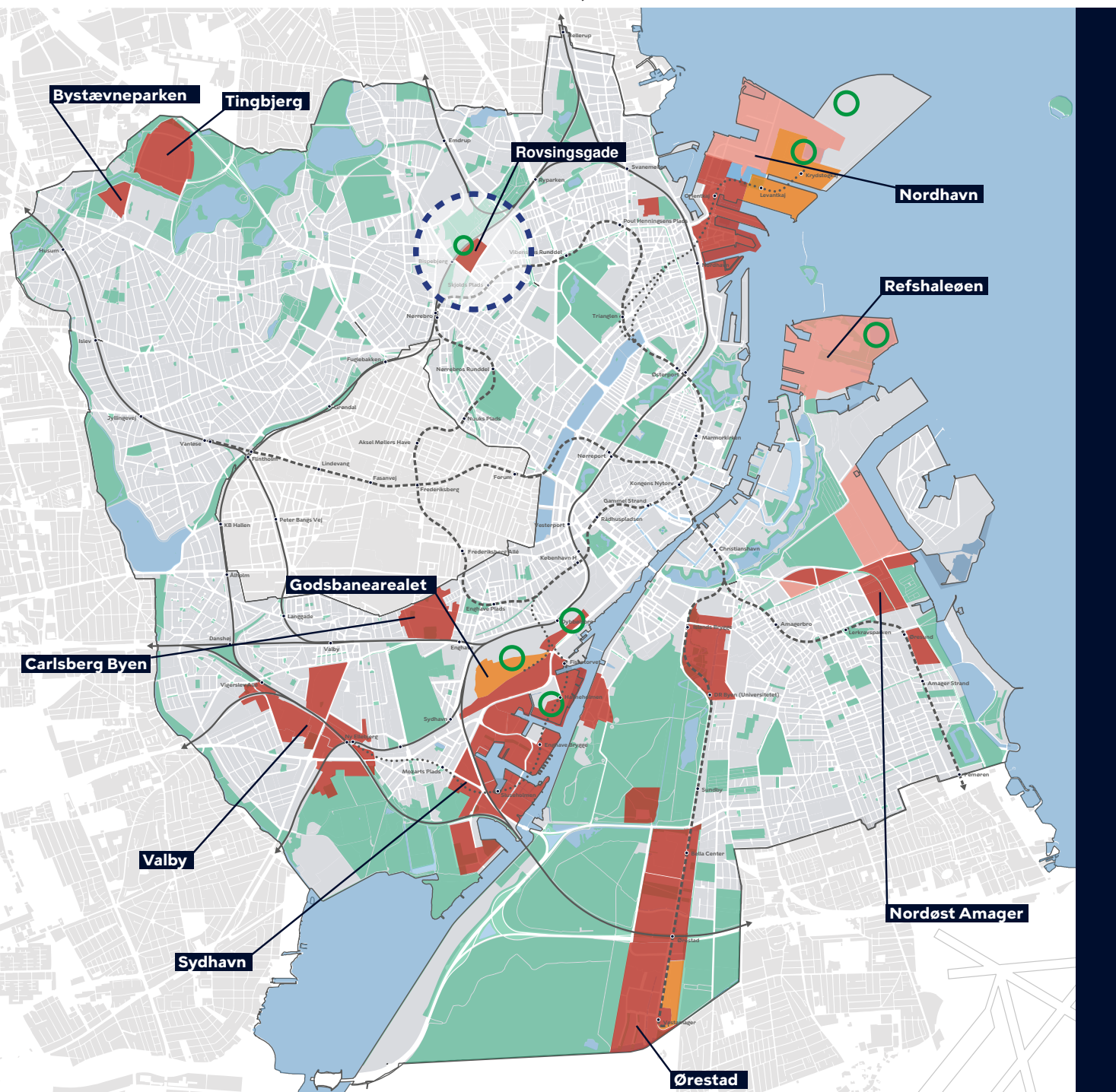
---

Mark Rendbæk  
Rendbæk Consulting  
Nansensgade 70  
1366 København K

Bilag:

- Præsentation/visualisering af vision for Rovsinggade
- Tidslinje frem til nu
- Støtteerklæringer:
  - o Nørrebro Lokaludvalg
  - o Organisationen Medborgerne
  - o Boligorganisationen Bo-Vita
  - o Bispebjerg Kollegiet
  - o Boligforeningen AAB
  - o Heimstaden
  - o DSB
  - o Rovsinggade 68 ApS
- Strategisk notat fra erhvervsdrivende Daugaard biler og Semler Gruppen
- Fuldmagter fra grundejerne

## FORSLAG TIL NYTBYUDVIKLINGSOMRÅDE, KP19



# Røvsingsgade kvartæret

Ny byudvikling i stationsnært forretningsområde

grønne åndehuller • nye arbejdspladser • nye boliger • kreativt bymiljø • plads til nye idrætsfaciliteter • offentlige funktioner og institutioner

## FORSLAG TIL NYTBYUDVIKLINGSOMRÅDE, KP19

### Kort over Nørrebro

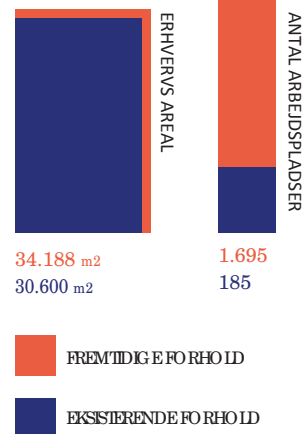
Rovsinggade kvartalet - ny byudvikling i stationsnært forretningsområde

- Planområde til C3
- Supercykkelsti - Bagsværdruten, ikke finansieret
- Supercykkelsti - Fasanvejstruten og Indre Ringrute
- 600 meters radius fra station
- Grundejere med støtteklæringer



### Udvikling af område fra E1 til C3

- > Blanding af bolig og erhverv
- > Nye arbejdspladser
- > Nye boliger
- > Ny type trafik, tung trafik udgår og forhold for blød trafik forbedres
- > Koble sig til Supercykkelstien Fasanvejstruten
- > Potentielt Bagsværdruten via Tågensvej og Københavnruten via Jagtvej
- > Grønne åndehuller
- > Købling til Mimers- og Mjølnerparken



### Eksempel ved C3 ramme (30% erhverv / 70% bolig)

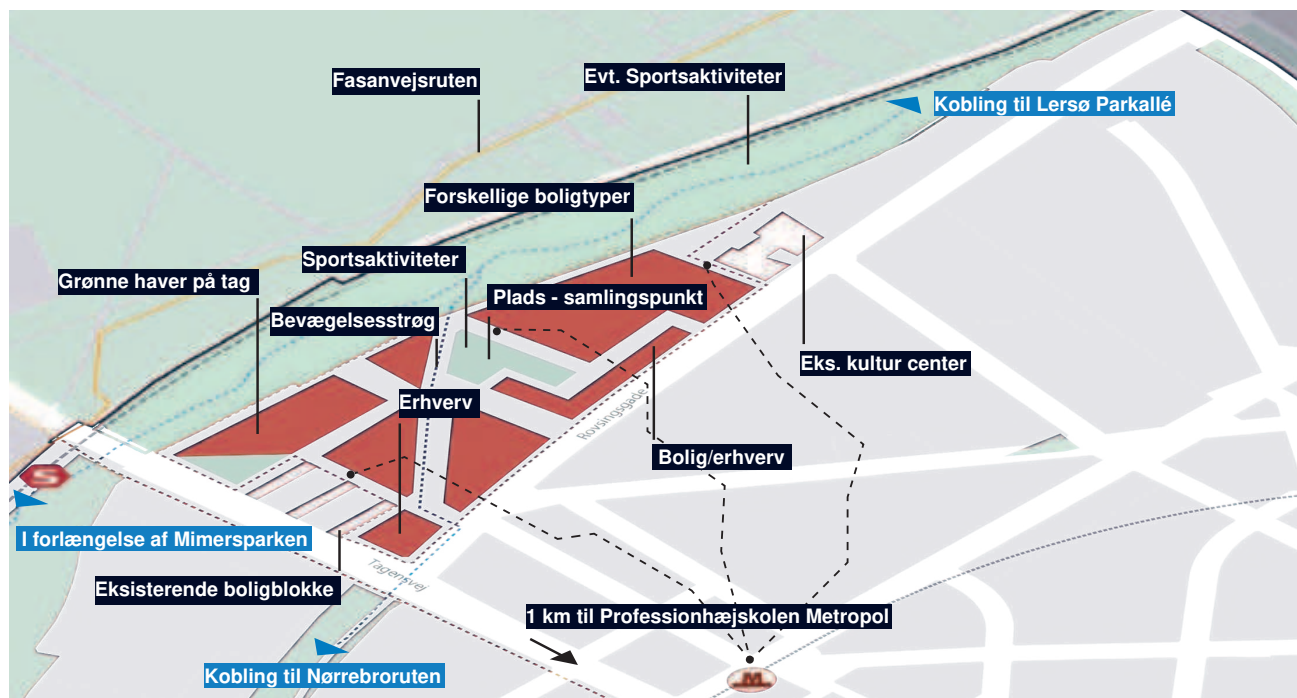
Grundareal = 61.600 m <sup>2</sup>	Nuværende forhold:
BB% = 185 %	Ca. antal eksisterende arbejdspladser: 185 stk.
Samlet etageareal = 113.960 m <sup>2</sup>	Daugaar: 21 stk.
30% erhverv = 34.188 m <sup>2</sup>	Andre se nbiler: 33 stk.
70% bolig = 79.772 m <sup>2</sup>	Se ml er: 114 stk.
34.188 m <sup>2</sup> erhverv ca. = 1.700 arbejdspladser (20 m <sup>2</sup> pr. medarbejder)	Øvrige anslået: 17 stk.
79.772 m <sup>2</sup> bolig ca. = 1.000 boliger ved 80 m <sup>2</sup> pr. bolig	Etageareal, eks. erhvervsbebyggelse: 30.600 m <sup>2</sup>

## FORSLAG TIL NYTBYUDVIKLINGSOMRÅDE, KP19

### Rovsingsgadekvarteret

Rovsingsgadekvarteret - et nyt byudviklingsområde

- Plano område til C3
- Mulige byggefeltet
- Kollektiv transport
- Superbykkesti - Fasanvejstræden
- Øget gennemstrømning i området



## EKSISTERENDE FORHOLD, PLANOMRÅDE

### Rovsingsgadekvarteret

Eksisterende forhold inden for planområdet

Planområdet til C3



1



2



3



4



5



6

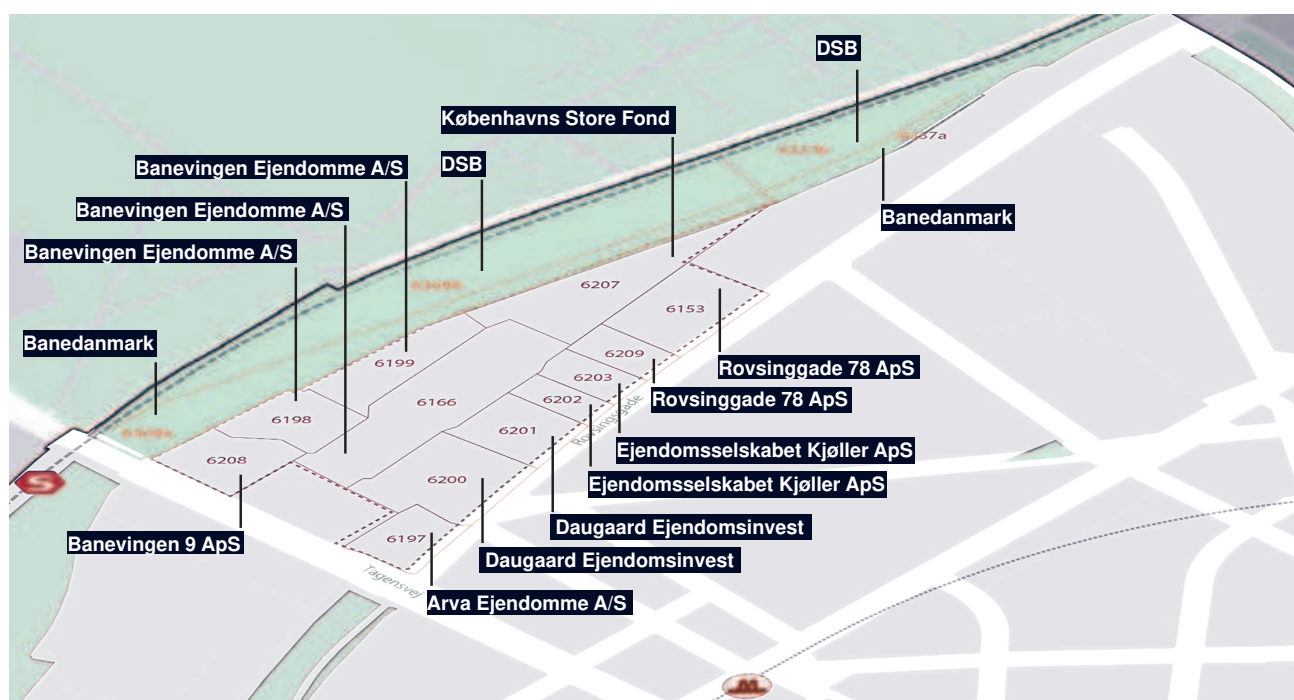
## BILAG - GRUNDEJEROVERSIGT

### Rovsinggadekvarteret

Eksisterende forhold inden for planområdet

----- Planområdet til C3

□ Matrkelgænsse



Ejendom	Adresse	Grundareal	Bygningsareal	Kælder	Udnyttede tagareal	Netdrivningsareal	Ejerselskab	Virksomhed
Matrkel - 6198	Banevingen 10A	4.102	2.351		134	2.485	BANEVINGEN EJENDOMME A/S	Semler
Matrkel - 6208	Banevingen 9	4.346	4.343		0	4.343	BANEVINGEN 9 ApS	Semler
Matrkel - 6299	Banevingen 8	5.334	488			488	BANEVINGEN EJENDOMME A/S	Semler
Matrkel - 6166	Banevingen 6	11.585	7.983		194	368	BANEVINGEN EJENDOMME A/S	Semler
Matrkel - 6200	Banevingen 4	7.062	4.959		532	5.491	DAUGAARD EJENDOMSINVEST ApS	Daugaard bil
Matrkel - 6201	Rovsinggade 84	4.245	758		494	1.252	DAUGAARD EJENDOMSINVEST ApS	Daugaard bil
Matrkel - 6202	Rovsinggade 82	1.909	775		300	449	Ejendomselskabet Kjøllet ApS	Andre bil
Matrkel - 6203	Rovsinggade 80	2.243	625		538	1.163	Ejendomselskabet Kjøllet ApS	Andre bil
Matrkel - 6209	Vingelødden 5	2.327	890			890	ROVINGSGADE 80 ApS	Andre bil
Matrkel - 6153	Rovsinggade 78	5.999	2.223			2.223	ROVINGSGADE 78 ApS	Andre bil
Matrkel - 6207	Vingelødden 10	8.645	2.956			2.956	KØBENHAVNS STORE FOND	Logistik/for
Matrkel - 6197	Tågensvej 148	3.363	2.287		570	2.857	ARVA EJENDOMME A/S	Tøya
<b>Ialt</b>		<b>61.160</b>	<b>30.638</b>		<b>2.762</b>	<b>817</b>		

Øvrigt omkringliggende areal, som naturligt indgår i de planmæssige overvejelser

Ejendom	Adresse	Grundareal	Ejerselskab	Bemærkninger
Matrkel - 6369a	Tågensvej 143	10.900	Banedanmark	Deleareal
Matrkel - 6337a		2.200	Banedanmark	Deleareal
Matrkel - 6337b		10.967	DSB	
Matrkel - 6369b		24.614	DSB	
<b>Ialt</b>		<b>48.681</b>		

Alle matrkel: Udenbys Kædebo Kvarter, København

**Sekretariatet for Nørrebro Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen**



## **Støtteerklæring fra Nørrebro Lokaludvalg til projekt ved Rovsinggade**

COPI group og Rendbæk consulting har henvendt sig til Nørrebro Lokaludvalg, fordi de ønsker at få ændret KP19 for området nord for Tagensvej ved Rovsinggade / Vingelodden. Lokaludvalget finder det rigtig interessant. Og ser gerne at området lægges ind i KP19 som byudviklingsområde.

Først og fremmest fordi transformationen af området er i fuld gang – de autoforhandlere, som bor der, er i gang med at flytte ud. Derfor er det også nu, at den fremtidige anvendelse af området skal planlægges.

Men også fordi lokaludvalget ser mange muligheder for at udvikling af området kan tilføre Nørrebro meget. Med udvikling af området kan der etableres en ny skole i en del af Nørrebro, hvor behovet er stort, der kommer boliger / ungdomsboliger, som der er behov for, der vil være mulighed for at etablere opdateret erhvervsbyggeri. Nye grønne arealer og sportsfaciliteter. Byen mangler også billige boliger, vi ser derfor også frem til at 25 % af boligerne er almene.

Det er vigtigt at der etableres en gang- og cykelsti fra Mimersparken og gennem det nye område og frem til Lersø Park Allé, optimalt til Lyngbyvej.

Området ligger stationsnært, vi har derfor også vendt muligheden for at kunne dedikere området som en bilfri bydel, og i øvrigt at udpege området som en forsøgsbydel, hvor fremtidens København kan tegnes.

Lokaludvalget er ikke blind for at en evt. udvikling af dette område kan skabe nye konflikter med lokale beboere. Men vi mener til gengæld at en god dialog med kommunen og udviklerne kan skabe de rigtige rammer for at vi kan få en ny bydel, der kan bidrage positivt til Nørrebro.

Venlig hilsen  
Mogens Petersen  
Formand for Nørrebro Lokaludvalg

**29. august 2019**

Sagsnummer  
2019-0232864

Dokumentnummer  
2019-0232864-1

Sekretariatet for Nørrebro  
Lokaludvalg  
Nørrebrogade 208  
2200 København N

EAN-nummer  
5798009800275

09. oktober 2019



## Bispebjerg Kollegiet A/S – Støtteerklæring

Støtteerklæring til kommende byudviklingsområde omkring Rovsingsgade, Vingelodden og Banevingen.

Bispebjerg Kollegiet A/S er blevet oplyst om at COPI Group ApS, Rendbæk Consulting og Over Byen Arkitekter arbejder på at udvikle erhvervsområdet omkring Vingelodden, Rovsingsgade og Banevingen i samarbejde med grundejerne til et blandet byområde.

Nuværende ramme er et E1-område. Vi støtter grundejernes høringssvar til KP19 og en rammeændring til C3-område. En ændring af nuværende ramme, vil kunne muliggøre et nyt byområde med arbejdspladser og boliger.

På vores ejendom oplever vi desværre relativt meget kriminalitet i form af narkotika salg, tyverier og efterladte stjalne biler. Særligt i aften- og nattetimerne kan der være utrygt og vi har ansat vagter for sikre tryghed for vores beboere.

En udvikling af erhvervsområdet ved Vingelodden, Rovsingsgade og Banevingen vil være med til at forbedre byen og området ved Bispebjerg Station. Flere boliger vil skabe mere aktivitet og liv omkring Bispebjerg Station, særligt i aften- og nattetimerne, hvilket vi mener vil have en positiv effekt.

Grundejerne har vores fulde støtte for en fremtidig udvikling af området til et C3-område.

Med venlig hilsen

Bent Kandborg Kristensen

Direktør

Bispebjerg Kollegiet A/S





COPI Group ApS

### Vedr. udvikling af Rovsinggadekvarteret

Tak for henvendelsen og det fremsendte materiale om forslag til udvikling af området ved Rovsinggade.

DSB er generelt positiv over for byudvikling i de stationsnære områder, når udviklingen vil understøtte brugen af den kollektive trafik. Jeres forslag om at ændre rammen fra E1 til C3 har vi ikke indvendinger imod.

DSB er aktuelt i forhandling med Banedanmark om mageskifte af DSB's ejendomme ved Lersøen og det vil være nødvendigt at inddrage Banedanmark i planlægningen for den fremtidige anvendelse af disse arealer. Af samme årsag ønsker DSB ind til videre, at rammerne for dette område fastholdes som Teknisk Anlæg (T1), som det også er foreslået i kommuneplan 2019.

Det skal afslutningsvis oplyses, at Københavns Kommunes skybrudsplan for Bispebjerg, Ryparken og Dyssegård i et eller andet omfang kan komme til at påvirke DSB's arealer ved Lersøen. Aktuelt er projektet for den såkaldte "Skybrudstunnel Svanemøllen" ved at foretage miljøvurdering, og den nærmere konkretisering og konsekvensvurdering for DSB arealerne er i den forbindelse ved at blive belyst.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Niels Dam".

Niels Dam

Chef for Bygherre og Entreprise

### Økonomi

Ejendomme

04. oktober 2019

DSB  
Telegade 2  
7630 Låstrup

CVR 75 05 00 53

Direkte 24682128  
jesper@dsb.dk  
www.dsb.dk

Vores ref. Lersøemølle  
disponering 2019

9. oktober 2019

## Støtteerklæring fra Heimstaden for rammeændring af området ved Rovsingsgade

Heimstaden støtter grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsingsgade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, ønsker at få ændret kommuneplanens ramme for industrikvarteret ved Rovsingsgade fra et E1- til C3-område i den kommende Københavns Kommuneplan 2019.

Som nabo til området med vores ejendom Tagensvej 129-137 mener vi, at en udvikling til en blandet by vil skabe mere tryghed og en bedre sammenhæng for hele området omkring Bispebjerg Station og den nye Skjold Plads Metro Station.


Aktuelt er området lukket og utrygt i aften- og nattetimerne. Med mere liv og bevægelse igennem vil der blive skabt aktivitet, der vil kunne reducere eller helt fjerne den nuværende utryghed.

Området er i dag et nedslidt erhvervsområde primært bestående af showrooms for biler, oplag og værksteder. C3-rammen giver gode muligheder for den blandede by, med flere arbejdspladser end i dag kombineret med flere boliger.

En udvikling af området ved Rovsingsgade, vil kunne tilføre Nørrebro meget i form af tryghed, flere boliger, bedre infrastruktur for cyklister, flere arbejdspladser og en bedre bydel. Samtidig vil den tunge trafik ved transport af biler udgå efter udvikling af området og forholdende for bløde trafikanter på tilfartsvejene forbedres.

Derfor støtter vi forslaget om en rammeændring til C3-område.

Med venlig hilsen



Heimstaden

## Støtteerklæring

# MEDBØRGERNE



Vi er en gruppe af unge mellem 17-24 år fra 4 lokale ungefællesskaber på Ydre Nørrebro, der allerede prøver at tage ansvar for at den lokale ungdom tilbydes sunde fællesskaber. Den massive mangel på faciliteter forhindrer os i at lykkes, og vi bakker derfor op om at gentænke det samlede område ved Rovsingsgade.

Læs Altingets reportage om vores arbejde [her](#) og Respons' [her](#). Se vores kampagnevideo [her](#) og en 3 minutters video om vores Stormøde, hvor politikerne forpligtede sig til at hjælpe os [her](#).

Det er vigtigt, at der lyttes til os unge! Vores oplevelse er, at vores byrum hele tiden bliver ændret og vi ved ikke rigtigt hvorfor eller hvordan. Og det bliver vi selvfølgelig frustrerede over. Især fordi vi ikke ved, hvem der tager de beslutninger her. Vi tror på, at de mennesker, der bor i et givent område bedst kender de udfordringer, der er, og at vi også kan designe de bedste løsninger. Der er brug for at få de lokale stemmer meget tydeligere frem, og at politikerne lytter til os.

Der er ekstremt få lokale fritidstilbud til os unge på Ydre Nørrebro og vi lokale rollemodeller bliver en tabt ressource for vores i forvejen pressede bydel, da vi søger mod andre bydele for at kunne dyrke vores talent og netværk. Vores lokale fodboldklub Nørrebro FF har over 100 medlemmer, men vi kan alligevel ikke få adgang til en bane eller en banetid. Derfor kører vi rundt i propfyldte biler flere gange om ugen for at finde en bane i bydelen, der tilfældigvis skulle være ledig.

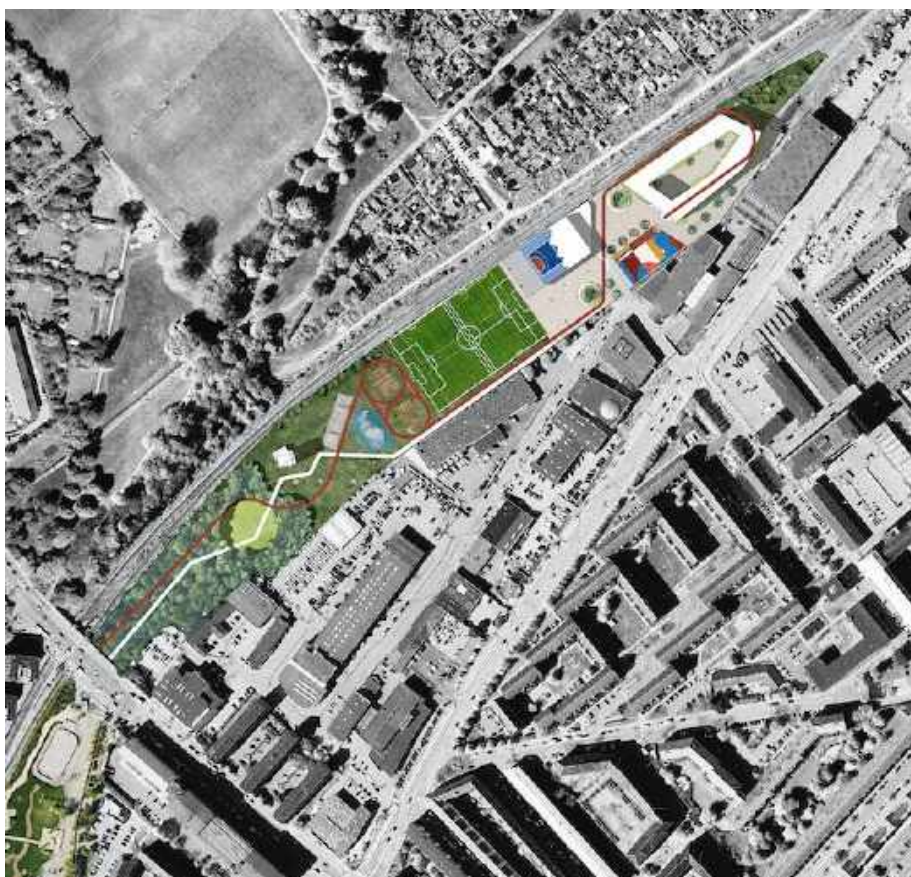
Det vil tage tid at etablere flere faciliteter, men en stor del af vores motivation er også at sikre bedre fritidsmuligheder for de kommende generationer af lokale børn og unge i bydelen. Vi drømmer om meget lokale idrætsfaciliteter, der styrker de lokale fællesskaber og i fremtiden vil kunne tilbyde sunde fællesskaber til alle børn og unge på Ydre Nørrebro. 7 centrale politikere forpligtede sig i februar til at hjælpe os i vores kamp for bedre idrætsforhold lokalt og vi ønsker grønne omgivelser, en fodboldbane og en multihal med tag-tribune.

Vi har gået i mange år og kigget på DSB-arealet - en tilsyneladende tom plads - og forestillet os, at det hyperlokale areal kan bruges til at bygge et idrætsanlæg, der kan komme alle lokale borgere til gavn - især de unge, der har hårdt brug for at blive inkluderet i sunde fællesskaber. Det samlede område ligger klods op ad Rovsingsgade, Aldersrogade og Sigynsgade, som ofte er i mediernes søgelys af helt andre problematiske årsager. Dette understreger behovet for at sikre sunde alternativer til et ungeliv på gaden og vi vil arbejde for, at der også indtænkes idrætsfaciliteter i udviklingen af industri- området, når det lykkes at tage det samlede område op til revision ifm. KP19.

Seringe, Sebastian, Mohammad, Fadi, Nickolaj, Yonis, Kasper, Youssef, Tarik, Ali, Amir, Nadia, Mohamed, Ahmed og mange flere fra 4 lokale ungefællesskaber/-foreninger.  
Unge Medborgere, Bygmestervej 10, 2400 København NV.

# Støtteerklæring

# MEDBØRGERNE





**Kontaktperson**

Gorm Evers

Byggeri

**Direkte tlf.:** +4533760108

**Mobil nr.:** +4524637657

**E-mail:** gev@aab.dk

**Sagsnummer:** S2019-03535

**Dokumentnummer:** D2019-131375

**Dato:** 09-10-2019

## Støtteerklæring fra Boligforening AAB for rammeændring af området ved Rovsingsgade

Boligforening AAB støtter grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsingsgade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, i ønsket om at få ændret kommuneplanens ramme for industrikvarteret ved Rovsingsgade fra et E1- til C3-område i Københavns Kommuneplan 2019.

Som nabo til området med vores ejendom Afdeling 58 – Tagensvej mener vi, at en udvikling til en blandet by vil skabe mere tryghed og en bedre sammenhæng for hele området omkring Bispebjerg Station og den nye Skjold Plads Metro Station og derved binde ydre Nørrebro bedre sammen.

Aktuelt er området lukket og utrygt i aften- og nattetimerne. Med mere liv og bevægelse igennem området vil der blive skabt aktivitet, der vil kunne fjerne den nuværende utryghed.

Området er i dag et nedslidt erhvervsområde primært bestående af showrooms for biler, oplag og værksteder. C3-rammen giver gode muligheder for den blandede by, med flere arbejdspladser end i dag kombineret med flere boliger.

En udvikling af området ved Rovsingsgade, vil kunne tilføre Nørrebro meget i form af tryghed, flere boliger, bedre infrastruktur for cyklister, flere arbejdspladser og en bedre bydel. Samtidig vil den tunge trafik ved transport af biler udgå efter udvikling af området og forholdende for bløde trafikanter på tilfartsvejene forbedres.

Derfor støtter vi forslaget om en rammeændring til C3-område.

Med venlig hilsen

Christian Høgsbro  
Adm. direktør


Undertegnede ejer af ejendommen matr. nr. 6206a Udenbys Klædebo Kvarter, Rovsinggade 68, har erfaret at grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsinggade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, arbejder med planer om, at få ændret kommuneplanens ramme for industrikvarteret ved Rovsinggade fra et E1- til C3-område i den kommende kommuneplan 2019.

Vi ser meget positivt på, at området kan ændres til et mangfoldigt blandet erhvervs- og boligområde. Som en del af området mener vi, at der er behov for en udvikling til en blandet by, for at få skabt mere tryghed og et markant større byliv til gavn for de nære omgivelser.

Området er i dag lukket og utrygt især i aften- og nattetimerne. Med et blandet byområde vil der blive skabt mere liv, både ved ophold og ved blød trafik gennem området, som vil generere en meget større tryghed.

Vi vil meget gerne selv bidrage til at muliggøre bolig- og erhvervsbyggeri efter moderne og nye tanker. Det ser vi giver større mulighed for udvikling.

KJH. 30/9-2019.



Peter Sørensen Kasmussen

23. september 2019



## Støtteerklæring fra Bo-Vita for rammeændring af området ved Rovsingsgade

Bo-Vita har erfaret at grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsingsgade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, ønsker at få ændret kommuneplanens ramme for industrikvarteret ved Rovsingsgade fra et E1- til C3-område i den kommende Københavns Kommuneplan 2019.

Bo-Vita støtter ønsket om en transformation af området fra erhvervsområde til en blanding af bolig og erhverv. Som nabo til området med Mjølnerparken og Den Grønne Trekant mener vi, at en udvikling til en blandet by vil skabe mere tryghed og en bedre sammenhæng for hele området omkring Bispebjerg Station og den nye Skjold Plads Metro Station.

En byudvikling af arealerne vil give mulighed for at binde Mimersparken bedre sammen med Nørrebro. Der er vigtigt for os, at der etableres en gang- og cykelsti under Tagensvej som vil give en naturlig forbindelse mellem Mimersparken og det nye område ved Rovsingsgade. Denne forbindelse vil kunne bidrage positivt til den igangværende renovering og udvikling af Mjølnerparken. Med den kommende Nordvestpassage vil Mimersparken blive et bindeled mellem Nordvest, Nørrebro og Ydre Østerbro. De nye infrastrukturmønstre vil være med til at skabe mere liv, åbenhed og tryghed omkring Mjølnerparken, samt en mere **blandet** by.

Vi ser et stort potentiale for lokaliteten ved at muliggøre bolig- og erhvervsbyggeri.

Aktuelt er området lukket og utrygt i aften- og nattetimerne. Med mere liv og bevægelse igennem vil der blive skabt aktivitet, der vil kunne reducerer eller helt fjerne den nuværende utryghed.

Området er i dag primært bestående af showrooms for biler, oplag og værksteder. C3-rammen giver gode muligheder for den blandede by, med flere arbejdspladser end i dag kombineret med flere boliger.

Desuden forventes det, at meget af den tunge trafik ved transport af biler vil udgå efter udvikling af området og forholdende for bløde trafikanter på tilfartsvejene forbedres.

En udvikling af området ved Rovsingsgade, vil kunne tilføre Nørrebro meget i form af tryghed, flere boliger, bedre infrastruktur for cyklister, flere arbejdspladser og en bedre bydel. Derfor støtter vi forslaget om en rammeændring til C3-område.

Med venlig hilsen

Jan Hyttel  
Formand for Bo-Vita

Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk



14. januar 2020

## FULDMAGT

### **Vedr. Banevinge 4, 2200 kbh. N, matr.nr. 6200 og Rovsings gade 84, 2200 kbh. N matr. nr 6201 Udenbys Klædebo Kvarter, København**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Daugaard Ejendomsinvest ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavns kommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten er tidsbegrænset til 31. december 2020

  
På vegne af 

Daugaard ejendomsinvest ApS

CVR nr. 28 30 37 34



Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

14. januar 2020

## FULDMAGT

### **Vedr. Vingelodden 5, 2200 kbh. N, matr.nr. 6153 Udenbys Klædebo Kvarter, København.**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Rovsingsgade 80 ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavns kommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten kan tilbagekaldes uden varsel og udløber uden varsel den 31.12.2020

På vegne af



Rovsingsgade 80 ApS  
CVR-nr. 17 69 47 07

Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

14. januar 2020

## FULDMAGT

### **Vedr. Rovsingsgade 78, 2200 kbh. N, matr.nr. 6153 Udenbys Klædebo Kvarter, København**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Rovsingsgade 78 ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavns kommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten kan tilbagekaldes uden varsel og udløber uden varsel den 31.12.2020

På vegne af



Rovsingsgade 78 ApS  
CVR-nr. 17 69 47 07

Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

14. januar 2020

## FULDMAGT

### Vedr. Rovsingsgade 82, 2200 kbh. N, matr.nr. 6202 og Rovsingsgade 80, 2200 kbh. N matr. nr 6203 Udenbys Klædebo Kvarter, København

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Ejendomsselskabet Kjøller ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavns kommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten kan tilbagekaldes uden varsel og udløber uden varsel den 31.12.2020

På vegne af



Ejendomsselskabet Kjøller ApS  
CVR-nr. 39 68 57 87

Til  
Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for byplanlægning

## FULD MAGT

### Vedrørende følgende ejendomme:

Banevingen 6, 2200 København N, matr.nr. 6166, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Banevingen 8, 2200 København N, matr.nr. 6199, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Banevingen 9, 2200 København N, matr.nr. 6208, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Banevingen 10-14, 2200 København N, matr.nr. 6198, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Undertegnede,

BANEVINGEN EJENDOMME A/S  
Park Allé 355  
2605 Brøndby  
CVR.: 31759277  
&  
BANEVINGEN 9 ApS  
Park Allé 355  
2605 Brøndby  
CVR.: 24221601

som ejer af ovennævnte ejendom, giver hermed

COPI Group ApS  
Bredgade 38, st.  
1260 København K  
CVR.: 3405 9063

fuldmagt til at afholde dialogmøder med Københavns Kommune ifm. fremtidig udvikling af grunde og ejendomme.

Dato 8/8 2017

For: BANEVINGEN EJENDOMME A/S



BANEVINGEN 9 ApS



Vedr. Banevinge 4, 2200 kbh. N og Rovsinggade 84, 2200 kbh. N

Daugaard Ejendomsinvest ApS ejer ovennævnte ejendommen og har via Daugaard Biler A/S drevet bilforretningen på ejendommene siden 1998. Daugaard Biler A/S er en markant aktør indenfor den danske bilmarked og servicerer fra Rovsinggade bilmærkerne Mazda, Opel, Suzuki og Toyota. Daugaard Biler A/S har derudover afdelinger i Gladsaxe, Søborg og Glostrup, hvor der ligeledes er værksted og salg af biler.


Der sker store forandringer i bilindustrien i dag, som ændrer den måde, man driver bilforretning på. Med de nye klimakrav og fokus på Co2 udslip har det ændret bilteknologien, således at man går fra de konventionelle motordrevne biler til el- og hybridrevne biler. Samtidig har den digitale indførelse gjort at forbrugerens indkøbsmønstre af biler ændrer sig. Den traditionelle måde at indkøbe biler hos en bilforhandler vil i fremtiden være slut. Fremtidige bilhusene bliver showrooms af mindre karakter og selve søgningen og indkøb vil foregå på nettet.

Vores forretning på Rovsinggade har over årene tabt kundetilgang på grund af beliggenheden. Placering af store bilhuse og værksteder i indre København har svære præmisser i forhold til parkering og infrastruktur. Kunderne finder det besværligt at skulle køre ind til byen for at få serviceret eller handlet deres biler. Bilhusene i forstadskommunerne er nemmere at komme til. Samtidig er parkering omkring Rovsinggade svært for kunderne da der er begrænset antal parkeringspladser i området. Endvidere gør denne problemstilling det også svært at fastholde og rekruttere nye medarbejdere relateret til vores branche

Infrastrukturen sætter også begrænsninger for autotransport til vores forretning på Rovsinggade. Vi får årligt leveret og afhentet ca. 1.800 nye og brugte biler på autolastbiler, som har store trafikale problemer med at komme frem og tilbage. Ydermere belaster det byen med tung trafik, som skaber høj luftforurening og har en negativ virkning på byliv og bykvalitet.

Som en konsekvens af de problemstillinger der er ved at drive bilforretning på Rovsinggade har Daugaard Biler taget en koncernbeslutning, at de over de næste par år vil afvikle forretningen og flytte fra ejendommen.

Med venlig hilsen  
Daugaard ejendomsinvest ApS / Daugaard biler



Peter Daugaard

# SEMLER

Dato

24. april 2019

## **Frasalg af Banevingen**

Semler Gruppen A/S har taget initiativ til en forhandling med Vision Properties vedr. frasalgs af ejendommene Banevingen 6, 8, 9, og 10 – 14, 2200 København N, der i dag faciliterer detailsalg og servicering af personbilmærkerne Volkswagen og Skoda samt luksusmærkerne Porsche, Lamborghini og Bentley.

Semler Gruppen A/S er toneangivende aktør på det danske bilmarked. I tillæg til importen af alle mærker der produceres af Volkswagen AG (i tillæg til ovennævnte også mærkerne Audi, SEAT og Ducati), driver Semler Gruppen A/S egen detailkæde af bilforhandlere placeret i Danmark største byer. Semler Gruppen A/S har desuden kontrakt med ca. 130 danske bilforhandlere/værksteder omkring autoriseret salg og service af de importerede bilmærker.

Markedet for salg og service af personbiler undergår i disse år store forandringer, da der er tale om store teknologiske forandringer af branchen. Drevet af digitalisering optimeres forbrugernes muligheder for at søge information om biler og serviceydelser online, ligesom måden hvorpå bilen købes, ejes og anvendes bliver langt mere differentieret end det klassiske ejerskab af bilen.

Skærpede krav til Co2-udslip og klimabelastning medfører desuden at mange bilproducenter, herunder Volkswagen AG, med hastige skridt omstiller produktionen fra biler drevet af benzin- eller dieselmotorer, til biler der helt eller delvist kører på strøm. Semler Gruppen A/S forventer i denne sammenhæng, at ca. 30-35% af det danske nybilssalg, allerede i 2025 udgøres af elbiler. Med tilhørende store konsekvenser for vores værksteddrift.

Ikke alene udfordrer forandringerne den forretningsmodel, som bilbranchen har betjent sig af i rigtigt mange år. Men især medfører forandringerne massive investeringskrav for såvel bilproducent som importør og forhandler, f.eks. i IT-systemer til at understøtte digitaliseringen, udvikling af batteri- og elbils teknologi, opladningsinfrastruktur, pladskrav, kompetencefornyelse, værktøj mv.

Et af de områder hvor forandringerne forventes at få tydeligst effekt, er i detailhandlen med biler og værkstedsydelser, hvor konsolidering af driften på færrest mulige lokationer og optimering af produktionen, bliver afgørende for at branchens store investeringskrav kan forrentes. Helt

## SEMLER

---

overordnet udvandes værdien af et stort fysisk showroom i takt med, at internettets digitale muligheder for specifikation, præsentation og køb af en ny bil, bliver stadig bedre og mere avancerede. Således vil der ske en downsizing fra store fysiske showrooms som Banevingen og til mindre "City-showrooms" i fx shopping centre.

Lokationen på Banevingen har fra et kundemæssigt perspektiv en god central beliggenhed i København. Dagligt kommer der 75-80 kunder på vores værksted. Men fremkommeligheden til matriklen og parkeringsmulighederne giver dårlige kundeoplevelser. Ud fra operationelt perspektiv er Banevingen også problematisk. Årligt leveres/afhentes mere end 2000 nye og brugte biler på autotransportere til matriklen. Der er dag- og natlige leverancer af reservedele fra store lastbiler. Alle har til stadighed vanskeligere ved komme igennem trafikken – med tilhørende stigende transportpriser for Semler Gruppen.

Området kan ikke umiddelbart udvides eller skaleres ift. forandrede forretnings- eller mobilitetskoncepter, og etableringen af f.eks. opladningsinfrastruktur til en større flåde af elbiler, vil båndlægge uforholdsmæssigt mange ressourcer på områdets elnet.

Med afsæt i ovenstående, og efter grundig overvejelse, er det i ledelsen af Semler Gruppen A/S besluttet, at driften på Banevingen indstilles og opsplittes i to. Størstedelen af produktionen flyttes til faciliteterne i Gladsaxe på hhv. Dynamovej og Transformervej, mens der afsøges muligheder for placering af bilsalget i mindre Showrooms til Skoda og Volkswagen i København Kommune. I praksis vil det ske over en periode på 3-4 år, idet bygningerne og indretningen af Banevingen ikke vurderes at kunne finde anvendelse til de øvrige af Semler Gruppen A/S' aktiviteter, ønskes området afhændet hurtigst muligt.

Med venlig hilsen,  
Semler Gruppen A/S

Jens Bjerrisgaard, CEO

## **Svar til: Hearing 50198 af: Jens Laigaard**

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

69

INDSENDT AF

Jens Laigaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Universitet

BY

Kbh. N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Rantzausgade 4 st. tv.

HØRINGSSVAR

Stor ros til de partier som stemte for, at KK skal undersøge muligheden for anlæggelse af en å-park hvor bispeengbuen og åboulevarden løber i dag. Fordelingen af partier viser tydeligt hvem der tør tænke nyt, og hvem der foretrækker status quo.



## Svar til: Hearing 50198 af: Jacob Nielsen

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

68

INDSENDT AF

Jacob Nielsen

BY

KBH V

POSTNR.

1732

ADRESSE

Bodilsgade 2

HØRINGSSVAR

Der er gode ting i ændringerne i kommunalplanen, såsom lempelserne i restriktionerne på boligstørrelser. Men jeg synes at det er forkert at kommunen, der ellers er ret visionær ift at lave flere boliger i København, giver efter for pres fra bl.a. lokaludvalg og reducerer betydeligt i boligmengden på Godsbaneterrænet for at lave stor park.

Vesterbro mangler oplagt boliger – der er mange flere der vil bo på Vesterbro end der er plads til og priserne er derfor for høje og/eller umulige at få.

Parkerne på Vesterbro er derimod overhovedet ikke overfyldte, så der mangler objektivt ikke parker, selvom der selvfølgelig skal laves (mindre) grønne områder og sportsfaciliteter ifm med nye boligområder.

Lokaludvalgene skubber i den forkerte retning ved udelukkende at tænke på dem der bor her nu. De vil (altid) have parker i stedet for boliger, som vil øge priserne direkte og indirekte samt give plads til færre. Større parker og priser vil være godt for nogle af dem der bor her nu, men skidt for dem der ikke bor her endnu og skidt for miljøet, når de mennesker i stedet skal fylde 5x så meget natur op i forstadsparcelhuse og pendle frem og tilbage i biler. Dertil kommer absurditeter som meningsløse argumenter om varmeøer (der var dog én voksen tilstede i VB lokaludvalg der protesterede) og hvad der i mine øjne var (forhåbentlig ubevidst) forvansket statistik fra en lokal høring. I teorien giver det mening med lokalt input, men når stort set alle lokaludvalg mangler holistisk tænkning så mener jeg, at de reelt udemokratisk valgte lokaludvalg skal fjernes fra ihf denne proces.

Og som sagt, at der skal bygges flere boliger på Godsbaneterrænet.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Birger Jensen**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

67

INDSENDT AF

Birger Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sdr. Frihavnsudvalg

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Langelinie Alle 5, 1., 1

HØRINGSSVAR

Se vedlagte fra Sdr. Frihavnsudvalget

MATERIALE:

svar\_fra\_sdr.\_frihavn\_kp2019\_2.pdf

## Kommuneplan 2019 – Supplerende høringsrunde- Svar fra Sdr. Frihavn

Dette høringsvar er udarbejdet af Sdr. Frihavnsudvalget, hvor det har været behandlet i områdets 5 ejerforeninger og en beboerrepræsentation.

Udvalget har et generelt og et konkret svar vedr. den supplerende høring af væsentlige ændringer til KP2019.

- Generelt er vi helt uforstående over for Økonomiforvaltningens kommentarer og anbefalinger til politikerne vedr. vores høringsvar på første runde (svar nr 184) <<https://blivhoert.kk.dk/svar/svar-til-hearing-49038-af-birger-jensen>>. Forvaltningens kommentarer går ikke ind på vores konkrete forslag og dermed imødekommer de os ikke. Alligevel anfører de om to punkter, at "høringsvaret har givet anledning til ændring i KP2019". Det giver indtryk af imødekommenhed, hvorved vi mener at politikerne har truffet beslutning på fejlagtigt grundlag. Vores forslag om at indføre landstrøm bl.a. på Langelinie er blevet indsnævret til kun at dreje sig om landstrøm til Nordhavn (370)\*. Vores forslag om at udvide den lokale demokratiske indflydelse er blevet indsnævret til en ukonkret kommentar om dialog i særlig grad via lokaludvalgene (380).
- Konkret gentager vi vores anbefaling af, at der udarbejdes et sæt operationelle betingelser for, at der kan gives dispensation fra de generelle regler om bygningshøjde. I anden høringsrunde er der et forslag side 8 om at tillade byggeri i område C3 (Nordhavn) på op til 38 m, hvor standarden er 24 m. (372). Vedtages forslaget i KP2019 vil det tilmed ikke kunne ændres ifm senere lokalplanproces. Vi mener de 24 m. skal fastholdes i C3 og at der skal udarbejdes operationelle retningslinjer for dispensationer.

\*) PS. Der er angiveligt et samarbejde i gang mellem forvaltningen og CMport om landstrøm til Nordhavn mens Langelinie ikke nævnes – selvom BR i budget 2019 har afsat midler til analyse af begge lokaliteter. Det har forlydt, at der mangler 15 m kajbredde ved Langelinie for at give plads til Landstrøm. Vi gør opmærksom på, at dette er urigtigt. Der findes i dag anlæg, som kan nedgraves og som kun beslaglægger et par meter sporbredde til at mobile el-kabler kan flyttes rundt på kajen. Vi savner derfor (f.eks. i den bevilgede analyse) en fyldestgørende begrundelse for at vælge et anlæg, som kræver en udvidelse på 15 m.

# **Svar til: Hearing 50198 af: Bjarne Henning Larsen**

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

66

INDSENDT AF

Bjarne Henning Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

1950

BY

København Ø.

POSTNR.

2100

ADRESSE

Olufsvej, 48

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR TIL SUPPLERENDE HØRING TIL KOMMUNEPLAN 2019

Godt at konstaterer at der blev indsendt mange høringsforslag til den oprindelige kommuneplanforslag 2019. Fint at dette har medført at der blevet sat lidt ekstra fokus, på nogle af de betydningsfulde sager / områder der skal indgå i byens kommende udvikling.

Som borger på Østerbro og byen i almindelighed er der i Nordhavnen, nogle forhold muligheder man bør være opmærksom på.

Kalkbrænderiløbskajen i Nordhavnen rummer en enestående mulighed for, at blive et samlende sted med mulighed for mange forskellige aktiviteter, der henvender sig til alle borgere i byen. Der er ingen grund til at Bystyret og By & Havn gentager de forholden, der blev opnået ved bebyggelsen af Kalvebod Brygge.

Det er derfor afgørende at der tænkes / planlægges på en anden måde, når den fremtidige planlægning af Kalbrænderiløbslajen fastlægges. Der skal i hele længden fra syd til nord, friholdes et areal på 25 meter fra den nuværende kajkant mod øst. Dette er ligeledes tidligere foreslået af Østerbro Lokaludvalg bl.a. i hæfte fra 2012, som er et visionsoplæg for arealets anvendelse. TMU har ligeledes behandlet og foreslået anvendelse af arealet

Kajarealet en enestående mulighed for at etablerer et sammenhængende - attraktivt kajområde. Et område, der ligge lige over for de mange havneaktiviteter bl. a, ro og sejlkubberne mod vest. Der er som bl.a. anført i omtalte inspirations hæfte fra ØL. anvist flere muligheder for anvendelse af kajarealet, og der er sikkert mange flere muligheder. Det kunne jo testes hvis Bystyret og By & Havn f. eks. havde mod til, at udskrive en åben ide / arkitekt konkurrence for optimering - belysning af arealets mangeartede muligheder, der kan komme byens borgere til gode.

Der skal ikke ud til det 25 meter brede areal mod kajkanten, opføres byggeri til nogen form for liberalt erhverv, store domiciler, eller tilsvarende. Dette vil få området til at fremstå øde en stor del af tiden, og vil dermed vil området gå tabt for byens borger. Området skal anvendes til varierende boligbyggeri, evt. med aktiviteter i stueplan som skal knytte sig til det fremtidige attraktive kajareal. Boligbebyggelsen ud til dette skal fastsættes til en max højde på 24 meter. Gerne i noget eksperimenterende byggeri der afviger fra de vanlige " Kasser" der dominerer Nordhavnen. Der kan henvises til at det er muligt at opfører interessant byggeri - Fællesbyg Køge kyst. I almindelighed bør der ved fremtidig byggeri i Nordhavnen, på alle måder tænkes mere i alternative baner - mere variation, alternativ bolig - byggeformer, indarbejdelse af flere grønne arealer, muligheder for udfoldelse, aktiviteter, mv. Det kan bl.a. ske ved at fastholde den planlagte Karnpark ved kajarealet.

Nordhavns Naturvenner har foreslået at der i Nordhavnen etableres en stor naturpark på ca. 100 ha. I Kommuneplan 2019 skal arbejde for at det areal i størst mulig omfang fastholdes. København synker jævnt ned i rækken af de europæiske byer, hvor borgerne får mindre og mindre grønne områder til rådighed.

Bystyret er kommet ind på et virkelig skråplan ved få gennemført afredningen af nogle arealer / områder Det er forhåbentlig noget der er sat en stopper for, så det ikke kan ske fremover. Det er ikke noget der er en by som København værdig.

Kommunen ønsker at byen på alle måder skal være alsidig. Dette kræver at man bibeholder fysiske miljøer, bebyggelser, særlige områder, skæve steder, mv. og ikke er på konstant jagt efter anførte områder, der fjernes / nedriver for at kunne opføre et nyt intetsigende bygger.

Vedr. lokalplaner ville det på alle måder være ønskeligt, hvis Kommunen ville tilsikre, at de rammer man selv har udarbejdet blev overholdt. Der gives med rund / løs hånd gerne dispensationer fra bl.a. bygningshøjder, mv. - igen et skråplan.

Man har ligeledes det indtryk at borgernes indsigelser til lokalplaner, ikke gør indtryk eller på nogen måde påvirker de valgte beslutningstagere.

mvh.

Bjarne Larsen

15. 01. 20.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Valby Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

65

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 4-8

HØRINGSSVAR

Se vedlagte hørings svar

MATERIALE:

valby\_lokaludvalgs\_hoeringssvar.pdf

**Sekretariatet for Valby Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen**



## **Høringssvar vedr. supplerende høring - Kommuneplan 2019**

Valby Lokaludvalg har behandlet supplerende høring til Kommuneplan 2019 på møde d. 14. januar.

Valby Lokaludvalg bakker op om den ændring, der gør, at der ikke kan udstykses grunde til enfamilieshuse på mindre end 600 m<sup>2</sup> i B1 områder.

Derudover ønsker Valby Lokaludvalg følgende tilføjelse til B1 rammerne: at ved indretningen med dobbelthuse i B-1 områder skal kræves en grundstørrelse på mindst 900m<sup>2</sup> ved vandret skel mellem lejlighederne og på mindst 1.200 m<sup>2</sup> ved lodret skel mellem lejligheder.

Venlig hilsen  
Michael Fjeldsøe  
Formand for Valby Lokaludvalg

**9. januar 2020**

Sagsnummer  
2020-0007365

Dokumentnummer  
2020-0007365-2

Sekretariatet for Valby  
Lokaludvalg  
Valgårdsvej 8  
2500 Valby

EAN-nummer  
5798009800275

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

# Svar til: Hearing 50198 af: ØsterGro

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

64

INDSENDT AF

ØsterGro

VIRKSOMHED / ORGANISATION

ØsterGro

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Æbeløgade 4

HØRINGSSVAR

Flere tilgængelige grønne tage i København  
Opfølgning på ændringsforslag 149, 150 og 151

Det er med store glæde, at vi kan konstatere opbakning til at indskrive ambitioner om flere grønne tage i Kommuneplanen 2019. Her tænkes specifikt på de vedtagne ændringsforslag nr. 149, 150 og 151. Dette er vigtige tilføjelser, men hvis grønne tage for alvor skal medvirke til at realisere ambitionerne i Kommuneplan 2019, skal de gøres tilgængelige for byens borgere. Vi vil derfor foreslå følgende:

Ordlyden af ændringsforslag 149, 150 og 151 ændres til  
"tilgængelige grønne tage" i stedet for "grønne tage"

ØsterGro og underskriverne af dette dokument opfordrer derudover Borgerrepræsentationen til indskrive følgende konkrete tiltag og ambitioner:

- En ambition om etablering af minimum en taghave eller et taglandbrug i hver bydel med offentlig adgang inden planperiodens udgang
- En analyse af hvilke statslige og kommunale regler, der i dag står i vejen for offentlige og private ønsker om at etablere tilgængelige grønne tage
- En officiel kommunal prioritering af tilgængelige grønne tage, som kan føres videre i udarbejdelsen af lokalplaner
- Udarbejdelse af målsætninger for, hvor mange procent af byens tage, der skal gøres grønne og tilgængelige inden for planperioden
- Udpegelse af konkrete fremtidige offentlige byggeprojekter, som med fordel kunne etableres med et grønt tilgængeligt tag

København skal være CO2-neutral i 2025. Frem mod 2025 forventes byens befolkningstal samtidig at vokse med mere end 100.000 borgere. Med Kommuneplan 2019 har man inden for samme periode



sat sig en række ambitiøse mål. Herunder b.la.

- Flere store og små grønne, rekreative områder
- København skal være udstillingsvindue for innovative bæredygtige løsninger og ideer
- Byens historiske bygninger skal beskyttes og samtidig aktiveres
- En byudvikling hvor borgerne inddrages og der fortsat er plads til alle, uanset indkomst og baggrund

Hvis alle disse ambitioner skal realiseres inden for det begrænsede areal, som Københavns Kommune udgør, kræver det, at alle arealer tænkes ind. Derfor er det tid til at vende blikket opad og se på byens tage.

Med København Kommunes klimaplan fra 2009 satte man en målsætning om 325.000 m<sup>2</sup> grønne tage i 2015. Med ambitionerne i Kommuneplan 2019 og den nyudviklede teknologi inden for grønne tage, er det imidlertid på tide at sætte nye ambitiøse mål. Et tyndt lag sedum var første skridt, nu skal vi tage det næste og skabe brugsværdi for borgerne. Vi skal væk fra at tænke byens tage som noget inaktivt og utilgængeligt, men i stedet se det som et aktivt og oplagt areal for realiseringen af byens ambitioner.

Tilgængelige grønne tage med et tykkere vækstlag vil have en lang række positive effekter for byen. Disse effekter og de tekniske forudsætninger bag er beskrevet i bilag 1. Af de vigtigste kan dog fremhæves nedenstående.

Flere tilgængelige grønne tage vil:

- øge de grønne arealer i byen til ophold
- skabe mere biodiversitet i byen
- skabe levesteder for bier, småfugle og andre smådyr i byen
- i form af vandtilbageholdelse være et markant bidrag til håndtering af den øgede mængde regnvand, som København står overfor
- give bedre mulighed for grønne sociale fællesskaber i byen som ØsterGro, ByBi m.fl.
- skabe rum for social interaktion på tværs af generationer og på tværs af sociale skel
- bidrage til Københavns målsætning om at blive CO<sub>2</sub> neutral igennem de grønne tages CO<sub>2</sub> optag og -lagring
- have en lokal kølende effekt i en by, der står over for temperaturstigninger grundet klimaforandringer
- en lavpraktisk, tilgængelig og synlig måde at brande København som grøn international storby
- gøre København til udstillingsvindue for grønne tagløsninger i hele verden

Lad os med Kommuneplan 2019 sammen gøre København til den første grønne storby i verden, hvor byens tage tænkes ind som en naturlig del af de grønne byrum.

Med venlig Hilsen  
ØsterGro tagfarm

Indstillingen støttes af:

Økologisk Landsforening  
Landsforeningen Praktisk Økologi  
Greenpeace  
Rådet for Grøn Omstilling (tidl. Det Økologiske Råd)  
Øko-net/Netværket for Økologisk Folkeoplysning og Praksis  
Natur og Ungdom, Lokalafdeling København  
Vedvarende Energi, København

Miljøpunkt Østerbro  
Miljøpunkt Amager  
Habitats  
Aarstiderne  
TagTomat  
Copenhagen Seeds  
BG Byggros  
Københavns Skolehaver  
Den Grønne Friskole  
Suhrs Højskole

**MATERIALE:**

bilag\_1\_tilgaengelige\_groenne\_tage\_-\_en\_vigtig\_brik\_i\_realisering\_af\_kommuneplan\_2019\_.pdf  
bilag\_2\_aendningsforslag\_149\_150\_og\_151\_.pdf

## Bilag 1: Tilgængelige grønne tage - En vigtig brik i realisering af Kommuneplan 2019

### Indholdsfortegnelse:

<b>Bilag 1: Tilgængelige grønne tage - En vigtig brik i realisering af Kommuneplan 2019</b>	1
<b>Indholdsfortegnelse:</b>	1
<b>Indledning</b>	1
<b>Terminologi</b>	2
Ekstensive grønne tage	2
Semi-intensive grønne tage:	3
Intensive grønne tage	4
<b>Fordelene ved de tilgængelige grønne tag og deres bidrag til at opnå Københavns Kommunes Kommuneplan 2019</b>	4
En social og mangfoldig by	4
En grøn sund og bæredygtig by	5
En kulturel storby med kant	6
En by i vækst med talenter og arbejdspladser:	7
En international byregion:	7
<b>Teknisk baggrund</b>	7
LAR - Lokal Afledning af Regnvand	7
Opbygningen af et grønt tag - Et system i flere lag	9
<b>Kilder:</b>	10

### Indledning

Dette dokument indeholder en gennemgang af forskellige typer grønne tage og deres positive effekter samt en argumentation for, hvorfor netop tilgængelige grønne tage kan medvirke til at opfylde centrale målsætninger i Københavns Kommuneplan 2019.



## Terminologi

Grønne tage kan inddeles i kategorierne **intensive, semi-intensive og ekstensive**.

Intensive tage har de tykkeste vækstlag og kan understøtte et bredt spektrum af planter og træer. Ekstensive tage har de tyndeste vækstlag, og kun de hårdføre og tørke-tolerante planter kan vokse her. De semi-intensive ligger et sted imellem de to ydre-kategorier. Når vi taler om tilgængelige grønne tage tales der om de intensive og semi-intensive.

	<b>Ekstensivt</b>	<b>Semi-intensivt</b>	<b>Intensivt</b>
<b>Vækstlag</b>	Tyndt (typisk < 120mm)	Medium (typisk 120-250mm)	Tykt (typisk > 250mm)
<b>Vegetation</b>	Sedumarter, mosser, urter og græsser	Græsser, bunddække, stauder, mindre buske og grøntsager	Et bredt spektrum af planter, grøntsager – også buske og træer
<b>Plejeniveau (vanding og vedligehold)</b>	Lavt – næsten ingen vanding og pleje	Moderat – varierende afhængigt af brug og design	Moderat – varierende afhængigt af brug og design
<b>Tilgængeligt for ophold ?</b>	Nej	ja	Ja
<b>Vægt (vandmættet)</b>	Fra 50 kg pr. m2	ca 200- 400 kg pr. m2	Op til 1200 kg pr. m2
<b>Relativ pris</b>	Lav	Medium	Høj
<b>Mulig anvendelse</b>	Regnvandshåndtering, CO2 optag, bistader sjældent mulighed for ophold	Regnvandshåndtering, CO2 optag, bistader, grøntsagsdyrkning, ophold, sociale arrangementer, husdyrhold, restauration og andet	Regnvandshåndtering, CO2 optag, grøntsagsdyrkning, frugtbuske- og træer, ophold, sociale arrangementer, husdyrhold, restauration og andet

### **Ekstensive grønne tage**

Det ekstensive grønne tag belægges med sedum eller mosser på en let plantemåtte.

Da opbygningen ikke vejer meget, kan et ekstensivt grønt tag ofte etableres på et eksisterende tag med lav hældning. Et ekstensivt tag tilfører ikke ret meget ekstra vægt til bygningen, og som tommelfingerregel kan vægtbelastningen sammenlignes med vægten fra et tegltag. Ekstensive grønne tage er den type grønne tage, der anlægges flest af i Danmark. Taget anlægges typisk på grund af tag-vegetationens positive indflydelse på byens klima- og miljøforhold samt tagets evne til at optage nedbør. Dog indeholder ekstensive grønne tage en meget begrænset biodiversitet, og det har generelt en "lav" effekt

i forhold til at tilbageholde regnvand og optage CO2 sammenlignet med de andre typer af grønne tage. Desuden er disse tage typisk ikke tilgængelige, som grønne byrum.



Eksempel: Ekstensivt grønt tag, Augustenborg, Malmö

### **Semi-intensive grønne tage:**

Semi-intensive grønne tage er betegnelsen for den række af tage, der befinder sig i området mellem de intensive og ekstensive tage. Vækstlaget er medium tykt og kan bære en række planter men ikke træer og buske. Taget er yderst velegnet til græsser og planter, der kun kræver basis vedligeholdelse og vanding. Det kan dog også nemt anvendes til grøntsagsdyrkning som kræver mere vedligehold. Den semi-intensive tagløsning vælges oftest til det bynære miljø, hvor der ønskes grønne byrum og et udemiljø, hvor ophold på taget er tilladt.



Eksempel: Semi-intensivt grønt tag, ØsterGro tagfarm, København

### **Intensive grønne tage**

Det intensive grønne tag kan opnå en reel have og parklignende karakter med diverse ønskede planter, buske og træer og kan anvendes, som var man på terræn - afhængig af opbygningen. Det består af dybere bede/plantekasser og er den tykkeste og tungeste grønne tagtype. De intensive tage kræver typisk regelmæssig vanding og pleje på samme måde som en have eller park. Intensive tage kan ligesom de semi-intensive i høj grad fungere som grønne byrum.



Eksempel: Intensivt grønt tag, Bymilen / SEB Bank og Pension, København

## **Fordelene ved de tilgængelige grønne tage og deres bidrag til at opnå Københavns Kommunes Kommuneplan 2019**

Alle typer grønne tage har en lang række positive effekter, dog er disse langt højere ved de intensive og semi-intensive end de ekstensive. Herudover er der en række effekter, som kun kan opnås ved etablering af **tilgængelige grønne tage** dvs. de semi-intensive og intensive. Generelt vil etablering af tilgængelige grønne tage bidrage til Københavns Kommunes vision om at skabe mere og bedre bynatur i København og medvirke til at realisere ambitionen om en klimatilpasset by.

Tilgængelige grønne tage kan potentielt have indflydelse på følgende målsætninger i Københavns Kommunes Kommuneplan 2019:

### **En social og mangfoldig by**

- Inden 2031 skal der skabes plads til 100.000 flere københavnere. Hvis denne målsætning skal realiseres, er det nødvendigt at nytænke anvendelsen af den fremtidige og eksisterende boligmasse. Tagarealer skal som udgangspunkt tænkes

som et brugbar areal istedet for spild. Tilgængelige grønne tage udgør et godt supplement til udearealer i tætte byområder, hvor borgere kan opholde sig.

- Tilgængelige grønne tage indbyder til social samvær på tværs af alle socioøkonomiske skel. ØsterGro, TagTomat taghave, DYRK Nørrebro og en række andre byhaver og dyrkningsfællesskaber har vist sig som oplagte mødesteder for borgere med interesse for det grønne, og deltagerne repræsenterer et bredt udsnit af byens borgere.
- Tilgængelige grønne tage kan dyrkes og derigennem skabe et unikt rum for frivillige fællesskaber omkring dyrkning.
- Tilgængelige grønne tage kan fungere som læringsrum i forbindelse med byens skoler og formidlende aktører. Det spektakulære ved at være i højden på et grønt område fanger borgerens interesse og er en oplagt platform til formidling om grøn omstilling generelt og i særdeleshed bynatur og lokal fødevareproduktion.

### **En grøn sund og bæredygtig by**

- **At København er CO2 neutral:**
  - Alle typer grønne tage nedbringer CO2-udledningen, idet planterne optager CO2 og omdanner den til ilt. Intensive og semi-intensive tage optager markant mere CO2 end ekstensive tage grundet større plantevækst.
- **At nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima:**
  - Særligt tilgængelige grønne tage vil i høj grad kunne bidrage til øget biodiversitet og livskvalitet for byens borgere samt udgøre et fristed for småfugle og insekter.
  - Alle typer grønne tage kan tilbageholde regnvand og dermed sænke belastningen af byens kloaksystemer. Effekten stiger ved øgning af vækstlaget, og der kan opnås helt op til 90 % tilbageholdelse ved intensive grønne tage (Læs mere under LAR på side 8)
  - Tilgængelige grønne tage er en spektakulær form for bynatur med høj æstetisk værdi til gavn for beboere, besøgende og byens borgere generelt.
  - Tilgængelige grønne tage er med til at øge livskvaliteten som rekreativt og/eller involverende samlingssted hævet over det hektiske byliv.
  - Alle typer grønne tage har som andre grønne arealer en kølende effekt og kan dermed hjælpe til at sænke temperaturen i byområdet i varme perioder. Et dybere vækstlag og større vegetation øger den kølende effekt.

- Tilgængelige grønne tage kan bidrage til at opnå Kommuneplanens målsætning om, at *“ingen i København må have længere end 300 m til et grønt areal.”*
- **At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes:**
  - Særligt tilgængelige grønne tage er et oplagt værktøj til at skabe naturlige “luftrensningssystemer”, som samtidigt er til gavn for byens borgere.
- **At byens energiforbrug løbende reduceres gennem energieffektivisering og forbedringer af såvel opførelse som drift af dens bygninger, infrastruktur og øvrige anlæg:**
  - Alle typer grønne tage har en høj isoleringsevne for den underliggende bygning, som kan bidrage til energibesparelser. Isoleringsevnen stiger med tykkelsen på vækstlaget.
  - Alle typer grønne tage beskytter den underliggende membran mod UV-lys og vejrlig, hvilket kan forlænge tagmembranens levetid med op til 50 %.
- **En sund by:**
  - Ophold og haveaktiviteter på grønne tage kan have positiv indflydelse på både fysisk, mental og socialt sundhed for byens borgere.
  - Tilgængelige grønne tage kan anvendes til at dyrke sunde fødevarer til byens borgere og samtidig bidrage til en bedre forståelse af, hvordan grøntsager dyrkes på naturlig vis.

### **En kulturel storby med kant**

- **At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og i byudviklingsområder:**
  - Tilgængelige grønne tage kan bidrage til at skabe nyt liv i bygninger med særlig historisk eller arkitektonisk værdi. F.eks som i New York City, hvor gamle togspor er blevet til High Line Park.
- **Tilgængelige grønne tage indbyder til ophold og social samvær:**
  - Etableres de med væksthuse vil disse også kunne bruges som rum for fritidsliv inden for dyrkning, grøntsagsavl og madoplevelser.
- **Tilgængelige grønne tage på toppen af bygninger kan åbne byen op og give adgang til steder, der tidligere ikke har været offentligt tilgængelige:**
  - Forestil dig en stor taghave på toppen af rigsarkivet, en park på toppen af Sølund plejehjem eller en offentlige urtehave på toppen af Nordeas hovedkontor. Et tilgængeligt grønt tag vil tiltrække borger og turister til steder



de ellers normal ikke ville søge. Håndteret på den rigtig måde kan dette fremvise sider af byen, som før var ukendte og utilgængelige for de fleste.

### **En by i vækst med talenter og arbejdspladser:**

- **Fremme turisme med hensyn til lokalmiljø:**
  - Tilgængelige grønne tage med tagfarme og urbane haver er med til at styrke Københavns image som en grøn storby. Danmarks første tagfarm ØsterGro og dennes restaurant havde alene i 2018 mere end 20.000 besøgende og har stor international opmærksomhed til trods for en afsides beliggenhed langt fra turistcentrum. Billeder af ØsterGro er ligeledes blevet brugt i en lang række branding tiltag for København, blandt andet som et ud af få udvalgte billeder, der møder tilreisende i lufthavnen på en kæmpe storskærm.
  - Tilgængelige grønne tage danner attraktive rammer for café og restaurationsdrift, og indgår dermed som en positiv business case i planlægningen af et byggeri og skabelse af arbejdspladser. Ved etablering af et tilgængeligt grønt tag kan bygningsejer konvertere et areal uden brugsværdi til en indtjening ved cafe eller restaurant drift.

### **En international byregion:**

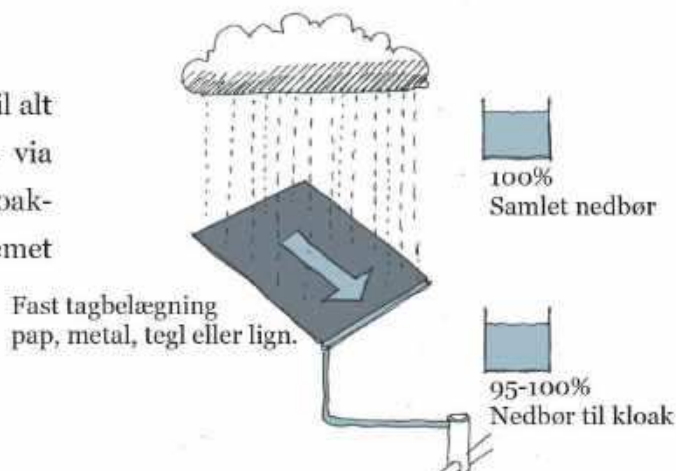
- Tilgængelige grønne tage er et stærkt visuelt element i branding af København som en grøn storby. Tiltag som fjernvarme og isolering har givetvis en større energibesparende effekt end grønne tage, men borgerrettede initiativer som taghaver og tagfarme har en større visuel og engagerede effekt. Dette vil styrke Københavns ambition om at være en grøn inspirator for resten af verden.

## **Teknisk baggrund**

### **LAR - Lokal Afledning af Regnvand**

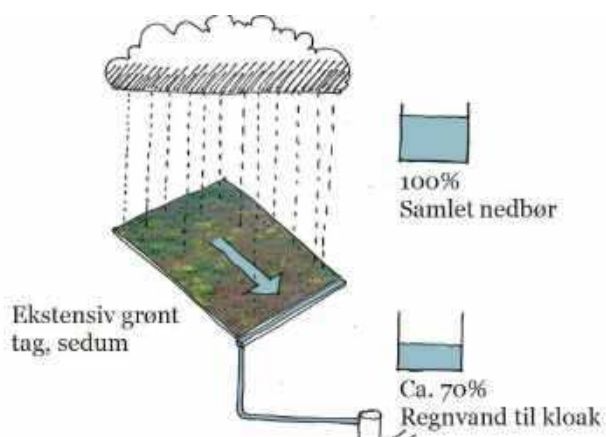
Generelt er alle grønne tage med til at forsinke regnvandet og kan på årsbasis fordampe mere end 50 procent af nedbøren. Håndtering af regnvand så tæt på kilden som muligt kaldes i daglig tale for LAR – Lokal Afledning af Regnvand. I stedet for dyre udvidelser af kloaksystemet, så fordamper, nedsiver, forsinkes eller genanvendes regnvandet der, hvor det falder. LAR er metoder, der skal hindre eller forsinke regnvandet på dets vej til afløbssystemet. Det kan dels ske gennem grønne tage og dels gennem forskellige tiltag i terræn. Effektiviteten ved forskellige tagtyper er illustreret nedenfor.

Ved et tag med fast belægning, vil alt regnvandet oftest føres direkte via tagrender og nedløbsrør til kloakken. Dette vil belaste kloaksystemet når det regner.



### Almindeligt tag uden grøn belægning

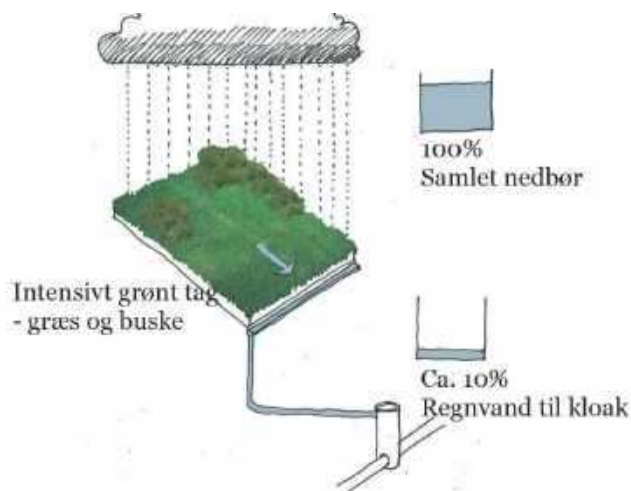
#### Ekstensiv grønt tag



Ved et tag med et ekstensivt grønt tag kan det grønne tag optage cirka 30 % af vandet ved et regnskyld og derved aflaste kloaksystemet for en del af det vand, der ellers vil løbe til kloakken.

#### Intensivt grønt tag

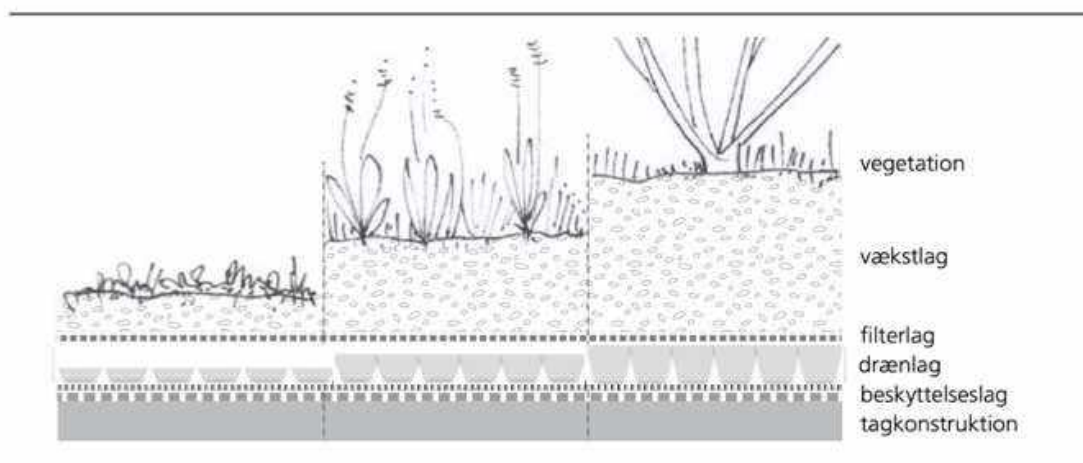
Ved et intensivt grønt tag kan det grønne tag optage helt op til cirka 90 % af vandet ved et regnskyld og derved aflaste kloaksystemet væsentligt i forhold til, hvis taget ikke have grønt tag.



### **Opbygningen af et grønt tag - Et system i flere lag**

Etableringen af grønne tage handler som ved enhver anden beplantnings situation om at skabe en balance mellem planter, jord og klima. I modsætning til beplantning på jordskorpen skal der tages en række hensyn til den underliggende konstruktion. Tagplantningens samlede vægt skal afstemmes med konstruktionens bæreevne (tektoniske egenskaber). Vand og rodvækst må ikke kunne trænge igennem og beskadige bygningen. Derfor er grønne tage almindeligvis opbygget som et flerlags-system, der er optimeret i forhold til plantevækst, vandbalance, vægtreduktion og beskyttelse af tagkonstruktion m.m. Hvert lag har en bestemt funktion og bestemte egenskaber. Øverst er vegetationslaget. Derunder følger laget med vækstssubstrat, som kan forekomme i varierende tykkelser og sammensætninger.

*Klassisk opbygning af et grønt tag, inddelt i hhv. ekstensivt, semi-intensivt og intensivt.*



Man bruger ikke almindelig havejord, da det er for tungt. I stedet bruger man specielt sammensatte jordsubstrater, der har særlige egenskaber i forhold til vægt, forankring af planter, næringsstoffer, luft, vandoptag og dræning. Derunder kommer filter laget, eksempelvis en fiberdug, som skal forhindre fine partikler fra vækstsustratet i at blive ført ned i drænlaget, hvor det risikerer at nedsætte dræningsevnen. Filter laget er gennemtrængelig for vand og planterødder. Så følger drænlaget, typisk i form af drænplader - måtter eller net - hvor vand kan opsamles i et vandreservoir, og planternes rødder har adgang til at suge vand. Huller i toppen af drænplader sørger for at det vand, som drænpladerne ikke kan rumme, føres væk og videre til afløb fra taget, så taget ikke oversvømmes. Drænlaget kan også, afhængigt af konstruktionen give ekstra plads til

rodvækst og ekstra beskyttelse mod rod gennemtrængning til den underliggende struktur. Herefter følger et eller flere såkaldte beskyttelseslag, der har til formål at beskytte mod vand og rod gennemtrængning bl.a. under anlæggelsen af det grønne tag.

## Kilder:

- Byggros definition af forskellige grønne tagtyper: <https://www.byggros.com/da/hvad-er-et-ekstensivt-og-intensivt-groent-tag>
- Green Roofing Guideline. Guidelines for the Planning, Construction and Maintenance of Green Roofing, 2008. FLL.
- Green Roof Systems according FLL, 2006: <http://www.greenrooftechnology.com/greenroof-system>
- Heilmayr, D. & Friedman, H. S. (2018): Cultivating healthy trajectories: An experimental study of community gardening and health. *Journal of Health Psychology*, p 1-10
- Københavns Kommune (2013): Bynatur i København, strategi 2015-2025: [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1447](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1447)
- Københavns Kommuneplan 2019 - verdensby med ansvar: <https://kp19.kk.dk/>
- Skov og landskab typologi: [https://www.klimatilpasning.dk/media/672149/gr\\_nne\\_tage\\_\\_typologi\\_og\\_opbygning.pdf](https://www.klimatilpasning.dk/media/672149/gr_nne_tage__typologi_og_opbygning.pdf)

## **Bilag 2: Ændringsforslag 149, 150 og 151**

### **Uddrag fra referat af Økonomiudvalgets behandling af Kommuneplan 2019**

Se hele referat via nedenstående link:

[https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/uploaded-files/referat\\_fra\\_oekonomiudvalgets\\_behandling\\_af\\_kommuneplan\\_2019\\_03-12-19.pdf](https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/uploaded-files/referat_fra_oekonomiudvalgets_behandling_af_kommuneplan_2019_03-12-19.pdf)

Radikale Venstre fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF 149) om, at teksten i den politiske hovedstruktur side 22 ændres til: "Det er derfor vigtigt, at vi arbejder målrettet med at højne kvaliteten af de eksisterende grønne områder og skaber gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles. Samtidig sætter København fokus på udviklingen af etablering af flere grønne tage til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima."

Det af Radikale Venstre fremsatte ændringsforslag (ÆF 149) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 12 stemmer mod 1. Ingen medlemmer undlod at stemme. For stemte: A, Ø, Å, B, F, C og O. Imod stemte: V.

Radikale Venstre fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF 150) om, at teksten i den politiske hovedstruktur side 27 ændres til: "Vi indtænker grønne politikker som eksempelvis Københavns kommunes træpolitik eller skybrudsplan samt etablering af flere grønne tage, når byen udvikles."

Det af Radikale Venstre fremsatte ændringsforslag (ÆF 150) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 12 stemmer mod 1. Ingen medlemmer undlod at stemme. For stemte: A, Ø, Å, B, F, C og O. Imod stemte: V.

Radikale Venstre fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF 151) om, at teksten i afsnit vedrørende retningslinjer for rekreation og natur tilføjes følgende nye målsætning: "Der etableres flere grønne tage, der kan understøtte regnvandshåndtering, CO2 optag, bistader, grøntsagsdyrkning, ophold, sociale arrangementer, husdyrhold, restauration og andet."

Det af Radikale Venstre fremsatte ændringsforslag (ÆF 151) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 12 stemmer mod 1. Ingen medlemmer undlod at stemme. For stemte: A, Ø, Å, B, F, C og O. Imod stemte: V.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Vesterbro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

63

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

BY

København V

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4, 4. Sal

HØRINGSSVAR

vedhæftet

MATERIALE:

hoeringssvar\_kp19\_suppl\_vesterbrolokaludvalg.pdf

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen



## Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar i forbindelse med den supplerende høring omkring Kommuneplan 2019

Vesterbro Lokaludvalg har tre ting som bør nævnes i forbindelse med den supplerende høring:

### Vester Femisepark – Godsbaneterrænet

Vi ønsker fortsat en stor park på arealet. Vi anerkender, at det er blevet forsøgt taget hensyn til vores ønsker – og til efterslæbet på grønne og rekreative kvadratmeter på Vesterbro. Vi bliver dog usikre på, hvor stort det grønne areal er, set som et sammenhængende areal.

Vesterbro er i dag det sted, hvor indbyggerne bor tættest med færrest antal grønne kvadratmeter, og yderligere nybygning, som foreslået i Kommuneplanen, giver behov for en større park med fodboldbaner, sportsfaciliteter, med grønne træer og park. Grønne områder med så vild natur som det nu kan være i en by. Også i forhold til klimaudfordringen.

Vi kan se, at der andre steder tales om nye grønne parker på op til 100 hektarer. I den sammenhæng vil 8 hektarer være uendeligt lidt, specielt hvis de er spredt ud over et større område. Derfor er det vigtigt, at det præciseres, at de omtalte 8 til 11 hektarer er samlet og ikke kan spredes som karregårde, lommeparker og grønne strøg. Den senere tids byudvikling, bl.a. på Carlsberg og Enghave Brygge har vist, at det er vigtigt, at der sker denne præcisering i Kommuneplanen for at fastholde København som en grøn storby.

Der er i Kommuneplanen lagt op til en række rammer med hver deres bebyggelsesprocent. Det er muligt, at der findes gode årsager og analyser til grund for dette, men dem har vi ikke kunnet finde på hjemmesiden. Når vi bad om, at der i fremtiden arbejdes med en samlet helhedsplan, så var det for at åbne for mageskifter, der kunne hjælpe med at sikre både grønne områder. Men også at byggeriet foregår, hvor der findes transportmuligheder.

15. januar 2020

Sagsnummer  
2019-0152097

Dokumentnummer  
2019-0152097-47

Sekretariatet for Vesterbro og  
Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Lyrskovgade 4  
1758 København V

EAN-nummer  
5798009800275

Vi ønsker at denne mulighed holdes åben i de forhandlinger, som foregår mellem de politiske partier på Rådhuset og andre.

#### **Bymuseet – Vesterbrogade 59**

Det er godt, at der nu er lavet en ændring, der fastholder bygningen til de samme formål som hidtidigt. Der er mange ildsjæle på Vesterbro, der gerne indgår i et samarbejde om at tage bygningen i brug indenfor denne ramme.

#### **Politiet – Halmtorvet 20**

Det virker underligt, at man i det reviderede Kommuneplansforslag, holder fast i at åbne for byggeri af ungdomsboliger på denne adresse. Politiet har – som vi har hørt det – netop overstået deres adresse-mæssige revisioner. Som en del af dette har man fornyet lejeaftalen på adressen. En beslutning, der sikrer Politiets tilstedeværelse i det nabolag, der i kommunens (og forvaltningens) egne tryk-målinger er kendetegnet ved størst stofkriminalitet i hele kommunen.

Vi har et mangeårigt samarbejde med politiet og lokalpolitiet, og har ikke umiddelbart noget behov for at der stilles spørgsmålstegn ved deres tilstedeværelse i bydelen.

Venlig hilsen

Thomas Egholm  
Formand for Vesterbro Lokaludvalg



## **Svar til: Hearing 50198 af: Sisse Stuesson**

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

62

INDSENDT AF

Sisse Stuesson

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Ellestykket 21

HØRINGSSVAR

Hvis København mener det alvorligt med "green Copenhagen" så er den grønne Boulevard nødvendig. Altså at tunnelfører HC Anderses Boulevard. Boulevarden som den er nu er en forurenende skamlet på indre by. Det vil også give god mening nu da Vesterbrogade ud for Tivoli snart skal lukkes for trafik!

## **Svar til: Hearing 50198 af: Nørrebro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

61

INDSENDT AF

Nørrebro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebro Lokaludvalg

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 208

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede

MATERIALE:

hoeringssvar\_fra\_noerrebro\_lokaludvalg\_vedr.\_supple-rende\_hoering\_-\_forslag\_til\_koebenhavn\_kommuneplan\_2019.pdf

Sekretariatet for Nørrebro Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen



## Høringsvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. Supplerende høring - forslag til København Kommuneplan 2019

15. januar 2020

Sagsnummer  
2020-0013366

Dokumentnummer  
2020-0013366-1

Vi har kommentarer til to af emner i den supplerende høring:

### Nuuds Plads

Nørrebro Lokaludvalg ser med stor tilfredshed på, at kommunen har hørt på de lokale protester mod det tidligere foreslåede projekt og at planforholdene for Nuuds Plads nu ændres fra 11.700 til 10.000 etage m<sup>2</sup> og at højden reduceres fra 75 til 24 m.

### Rovsinggade

Lokaludvalget har i den oprindelige høring ønsket at Rovsinggade blev udnævnt til *byudviklingsområde*, det ønske står vi ved - evt. ved at området udpeges som C3-område. Indtil det sker er vi dog tilfredse med at området 855 omlægges fra et E2 til et E1-område.

Her er hvad vi har skrevet i vores tidligere høringssvar:

Lokaludvalget finder det rigtig interessant at den sydlige del af planområdet (syd for Vermundsgade) Rovsinggade / Vingelodden (plannr. 855) ønskes ændret af ejerne. Og lokaludvalget ser gerne at området (sammen med DSB's areal, plannr. 796) lægges ind i KP19 som *byudviklingsområde*.

Først og fremmest fordi transformationen af området er i fuld gang - de autoforhandlere, som bor der, er i gang med at flytte ud. Derfor er det også nu at den fremtidige anvendelse af området skal planlægges.

Men også fordi lokaludvalget ser mange muligheder for at udvikling af området kan tilføre Nørrebro meget. Med udvikling af området kan der etableres en ny skole i en del af Nørrebro, hvor behovet er stort, der kommer boliger / ungdomsboliger, som der er behov for, der vil være mulighed for at etablere opdateret erhvervsbyggeri. Nye grønne arealer

Sekretariatet for Nørrebro  
Lokaludvalg  
Nørrebrogade 208  
2200 København N

EAN-nummer  
5798009800275

og sportsfaciliteter. Byen mangler også billige boliger, vi ser derfor også frem til at 25 % af boligerne er almene.

Det er vigtigt at der etableres en gang- og cykelsti fra Mimersparken og gennem det nye område og frem til Lersø Park Allé, optimalt til Lyngbyvej.

Området ligger stationsnært, vi har derfor også vendt muligheden for at kunne dedikere området som en bilfri bydel, og i øvrigt at udpege området som en forsøgsbydel, hvor fremtidens København kan tegnes.

Venlig hilsen

Mogens Petersen  
Formand for Nørrebro Lokaludvalg

## **Svar til: Hearing 50198 af: Indre By Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

60

INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Indre By Lokaludvalg

BY

København V

POSTNR.

1550

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Indre By Lokaludvalgs hørings svar er vedlagt.

MATERIALE:

indre\_by\_lokaludvalg\_om\_den\_supplerende\_hoering\_af\_kommuneplan\_2019.pdf



## Økonomiforvaltningen

På baggrund af den offentlige høring samt ændringsforslag vedtaget af Økonomiudvalget den 3. december 2019, har Økonomiforvaltningen den 11. december 2019 sendt væsentlige ændringer vedr. forslag til Kommuneplan 2019 i supplerende offentlig høring med svarfrist den 15. januar 2020.

Indre By Lokaludvalg drøftede sagen i sit møde den 9. januar 2020.

Af de emner, som den supplerende høring omfatter, vurderes tre at have særlig interesse for Indre By. Det drejer sig om:

- De bagvedliggende principper for udviklingen af et nyt byområde som Godsbaneterrænet
- Boligstørrelser
- Bilparkeringsnormer

Derudover har lokaludvalget bemærkninger og forslag vedr. forhold i kommuneplanen, som ikke er omfattet af den supplerende høring, men som ikke desto mindre er vigtige, set fra Indre By, nemlig

- Definitionerne af områdetyperne
- Bevarende lokalplaner

12. januar 2020  
J.nr. 2020-0000703

### **Godsbaneterrænet – de bagvedliggende principper**

Ny byområder bør planlægges med karréer, torve, gader og stræder. Vi skal ikke have mere forstadsagtig bebyggelse i byen. Lokaludvalget mener samtidig, at det er positivt at skabe et byrum med lavere udnyttelsesgrad og grønne områder.

Ved planlægning af grønne byrum til udendørs aktiviteter ses der igen og igen at være en påfaldende mangel på fantasi: Fodbold er ikke den eneste fritidsaktivitet, som er værd at understøtte. Generelt bør man i kommunen tænke i fysiske rammer med

indbygget fleksibilitet, så der kan foregå andet end fodbold på et areal, der i udgangspunkt er beregnet til fodbold. Helt specifikt bør man anstrenge sig for at skabe fysiske rammer, der også appellerer til piger. Lokaludvalget foreslår, at kommunen støtter sig til forskningen på området.

### **Boligstørrelser**

Kommuneplanens fokus er på behovet for boliger til enlige og til børnefamilier, men der er sådan set behov for boliger til alle samfundsgrupper.

Kommuneplanens løsning med hensyn til boliger til enlige og til børnefamilier er overvejende, at der skal bygges nyt. Nybyggeri er imidlertid et både omkostningstungt, ressourcekrævende og ubæredygtigt redskab. En langt billigere og mere bæredygtig løsning vil være at fokusere på den eksisterende boligmasse, der er præget af en meget dårlig kapacitetsudnyttelse. Løsninger, der bidrager til dette, kan være at:

- håndhæve bopælspligten i eksisterende boliger. Vi beder i den forbindelse om en oversigt over, hvor i Indre By der er bopælspligt.
- etablere bopælspligt i nybyggeri.
- etablere økonomiske incitamentter til at skabe mobilitet på boligmarkedet, så man nemmere end nu har mulighed for at få en bolig, der passer til ens behov; fx til at flytte til mindre boliger i takt med at husstanden bliver mindre.

Vi har ikke tjekket det, men det forlyder, at en ny undersøgelse viser, at et stort flertal af enlige seniorer, der bor i lejligheder med fire eller flere værelser, har et ønske om at flytte til noget mindre. Den foretrukne boligstørrelse for denne gruppe af borgere viste sig at være tre værelseslejligheder.

Et kommunalt redskab kunne være at understøtte disse ønsker om at flytte, hvorved man kan frigøre store lejligheder til børnefamilier. En kommunal understøtning af ældres flytning fra noget stort til noget mindre kan være af såvel praktisk som økonomisk art.

Dog er der meget fornuft i at justere de gældende normer for gennemsnitsstørrelse af lejligheder i nybyggeri. Hidtil har man set lejligheder, der har et meget højt antal kvadratmeter, men fordelt på kun to værelser: stue i åben forbindelse med køkken og et soveværelse. Denne type bolig appellerer til yngre par og enlige. Men som nævnt ovenfor ikke til de ældre singler, der bor i store lejligheder.

De eksisterende normer for mindste lejlighed og gennemsnitskrav fører imidlertid til lejligheder af den type, som er beskrevet ovenfor, og de samme kvadratmeter vil med fordel kunne anvendes på lejligheder med flere, men til gengæld mindre rum.

I høringsmaterialet foreslås normerne nedreguleret, så man kan bygge lejligheder med et bruttoareal helt ned til 50-40 m<sup>2</sup>. Det vurderes at være for spartansk og for dyrt henset til, at vådrum og køkkener udgør den dyreste del af en lejlighed.

Lejligheder med et bruttoareal på under 50 m<sup>2</sup>, vil være et- og to værelseslejligheder. Principielt bør man ikke bygge et-værelses lejligheder. Det kan ikke i et samfund som det danske anses for at være en værdig bolig, at hele livet med alle funktioner og gøremål skal foregå i et og samme rum. Og som det sås ovenfor, appellerer to-værelseslejligheder ikke til den borgergruppe, der er ældre og som beslaglægger store flerværelseslejligheder. Det er altså unge, der skal bo i disse meget små lejligheder, der reelt svarer til kollegieværelser.

Historisk har man i København ikke måttet bygge lejligheder på mindre end 42 m<sup>2</sup>, og man skulle nødig indføre normer, der ikke engang var gangbare for 100 år siden.

Vi drøftede, om der i nybyggeri bør være et antal større boliger, indrettet og reserveret til bofællesskaber for enlige, fx med egne lejligheder og fællesarealer, gerne så de kan bruges til familieboliger, når der måtte være brug for det. Det var der dog ikke enighed i lokaludvalget om at foreslå.

Nogle i lokaludvalget, men ikke alle, er for, at der bygges små lejligheder, så der er egen bolig til de enlige, der måtte ønske det. Dette i anerkendelse af, at antallet af enige er stigende.

Vi kom også ind på hvilke funktioner, der skal være i plejeboliger. Vi ved ikke, om der er krav om, at der skal være tekøkkener i plejeboliger og at det gør boligen dyrere end ellers. Hvis det er rigtigt, bør man revurdere kravene til plejeboliger, da beboerne



næppe selv kan bruge deres tekøkken.

## **Bilparkering**

Overordnet mener lokaludvalget, at parkeringsnormerne skal baseres på en klar og vedtagen politik og ikke på en værdi, om at vi skal have mindre biltrafik. Ellers bliver vurderingen af, hvor mange parkeringspladser et kvarter har behov for, upræcis og tilfældig.

Indre By Lokaludvalg støtter i princippet tankerne om bydele og kvarterer med begrænset biltrafik, men har forskellige holdninger med hensyn til begrænsning af parkeringsmuligheder.

Hvis målet er at begrænse biltrafik, så maksimalt 25 % af turene i 2025 i København foregår i bil, hvilket nogle, men ikke alle i lokaludvalget er for, må der anvendes redskaber, der fokuserer direkte på biltrafik.

Nogle i lokaludvalget, men ikke alle, mener fx,

- at København skal deles op i takstzoner, hvor det bliver dyrere og dyrere at køre ind mod byens midte – en miljøring. Der kan eventuelt indtænkes gradueringer, der i et vist omfang tilgodeser folk der har en folkeregisteradresse i særlige bydele, ligesom erhvervsdrivende kunne købe en licens.
- at vi skal have en meget gennemtænkt kollektiv trafik, der er hyppig, stabil og prisbillig. Som det er nu, er metroen fx på Citylinjen dyrere end andre ruter, og metroen lukker lejlighedsvist – det fremmer ikke, at borgerne støtter op om at erstatte bilen med kollektiv trafik.
- at vi skal have en hastighedsbegrænsning i et omfang, der ligger langt under de aktuelle grænser.
- at der skal være mange flere ensrettede gader.
- at der generelt skal ske en reduktion af vejareal målrettet til bilisme.

Andre i lokaludvalget gav i drøftelsen udtryk for, at de er tilhængere af ingen eller mindre indgribende tiltag i forhold til borgernes hverdagsliv for så vidt angår biltrafik.

Nogle i lokaludvalget, men ikke alle, mener, at der skal være en generel nedsættelse af parkeringsnormerne på 30%. De gav udtryk, for at der på sigt vil være behov for løbende nedregulering af parkeringspladser. De henviste til, at det i Oslos historiske bymidte ikke længere er tilladt at parkere på byens overflade og at i Stockholm er beboerlicenser meget kostbare.

Andre gav udtryk for, at der ikke bør nedlægges flere parkeringspladser i Indre By.

Mange i lokaludvalget mener, at det er i orden at fjerne parkeringspladser på overfladen, hvis der samtidig kommer samme antal parkeringspladser under jorden, som beboerne i Indre By kan benytte med en beboerlicens.

Konkret foreslår lokaludvalget,

- at der max. bør tildeles én parkeringslicens pr. bolig i Indre By med bopælspligt, medmindre særlige forhold gør sig gældende.
- at man i kommuneplanen forholder sig til, at der findes delebilordninger. Man kunne fx stille krav til bygherre om at etablere delebilparkeringspladser og opladere.
- at kommunen er opmærksom på ændringer i lokale parkeringsforhold og på den baggrund revurderer de lokale rammer for parkering. F.eks. er det blevet svært at finde en parkeringsplads i området omkring Sølvgades Kaserne, efter at kaserne er blevet lavet om til kollegium og boliger.
- at man holder øje med i hvilket omfang biler, der parkerer i parkeringsanlæg på beboerlicens, ikke benyttes; såkaldte "døde biler".

På ét punkt vurderes ændringsforslaget i høringsmaterialet at være for restriktivt: Det må være muligt for erhvervsdrivende, der skal arbejde i hele byen og som har behov for at medbringe værktøj og materialer, at kunne parkere.

## Definitionerne af områdetyper

Lokaludvalget opfordrer kommunen til at revurdere definitionerne af C-rammen (Bolig- og serviceerhverv) og S-rammen (Serviceerhverv), så man kan styre, hvor der skal være hoteller, restaurationer mv.

Det giver ingen mening at sidestille en bedemandsforretning med en natklub, sådan som man gør med den nuværende definition:

”Områderne anvendes til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området.”

De nævnte typer anvendelse påvirker beboerne i området meget forskelligt, ligesom de har meget forskellig indvirkning på et områdes karakter og miljø.

## Bevarende lokalplaner

Vi vil gerne gentage vores ønske om bevarende lokalplaner i Indre By, især i Middelalderbyen:

Indre Bys historiske karakter er under pres fra den moderne arkitektur. Vi foreslår, at man med kommuneplanen og lokalplaner sikrer de historiske bymiljøer. Det kan gøres ved at fastsætte nogle få arkitektoniske principper for byggeri.

## Spørgsmål

Undervejs i drøftelsen blev der stillet flere spørgsmål, som vi beder om svar på:

- Hvad indebærer følgende forslag vedr. Kultorvet 5 til konkret rammeændring i kommuneplanen: "Matr.nr. 87 Klædebo Kvarter flyttes til C (ramme.nr. 565)"?
- I kommuneplanens kortportal er der en funktion, der hedder "Bevaringsværdig bebyggelse KP 19". Hvad drejer det sig om og hvordan skal det ses i sammenhæng med lokalplaner og

byplaner?

- Hvordan skal det forhold, at bygningen Nansensgade 57 er markeret som "bevaringsværdig bebyggelse KP 19" i kommuneplanens kortportal, forstås, henset til, at der er tale om ny bygning, der ikke passer ind i omgivelserne?
- Er Gutenberghus bevaringsværdig? Hvorfor?
- I kommuneplanens kortportal er der en funktion, der hedder "Kulturmiljøer KP 19". Hvad drejer det sig om, og hvordan skal det ses i sammenhæng med lokalplaner og byplaner?
- Hvilke konsekvenser har affredninger af bygninger i forhold til at beskytte bygningerne, som i mange tilfælde er bevaringsværdige? Affredning skyldes tit mindre ændringer inde i bygningerne, forstår vi.
- Hvor etableres de parkeringspladser, som et nybyggeri udløser, og hvem står de til rådighed for?
- Arbejder forvaltningen med "Superblocks" i stil med dem, der findes i Barcelona, hvor det lokale vejnet er indrettet, så det kun betjener lokaltrafikken?

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand

## **Svar til: Hearing 50198 af: Metroselskabet**

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

59

INDSENDT AF

Metroselskabet

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Se vedlagte hørings svar.

MATERIALE:

metroselskabets\_hoerings svar\_til\_supplerende\_hoering\_vedr.\_kp2019.pdf



Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen

### Høringssvar til supplerende høring af forslag til Kommuneplan 2019

Økonomiudvalget vedtog ved udvalgets behandling af Kommuneplan 2019 den 3. december 2019 en række ændringsforslag, herunder til udviklingen af Godsbaneterrænet. Ændringsforslagene er sendt i supplerende høring.

Metroselskabet har ingen bemærkninger til ændringsforslagene til udviklingen af Godsbaneterrænet, herunder at udviklingen af den nordlige del af området flyttes fra 2. til 1. del af planperioden.

Selskabet skal dog for god ordens skyld genfremsende sit høringssvar af 21. oktober 2019 om fastholdelse af den eksisterende T1\*-ramme i den nordlige del af Godsbaneterrænet. Enten ved at et areal i 5 meters bredde umiddelbart nord for Metroselskabets matrikel fastholder sin nuværende udpegning i Kommuneplan 2015 til T1\*-område, eller ved at hele den nordlige del af området fastholdes som T1\*-område.

Baggrunden for Metroselskabet ønske er at sikre arealer til eventuelle fremtidige kapacitetsudvidelser af Kontrol- og Vedligeholdelsescentret til Cityringen.

Høringssvaret af 21. oktober 2019 kan ses her:

[https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/metroselskabets\\_hoeringssvar\\_til\\_forslag\\_til\\_kommuneplan\\_2019\\_vedr.\\_aendring\\_af\\_ramme\\_jernbanebyen\\_-\\_godsbanen.pdf](https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/metroselskabets_hoeringssvar_til_forslag_til_kommuneplan_2019_vedr._aendring_af_ramme_jernbanebyen_-_godsbanen.pdf)

Metroselskabet har ingen bemærkninger derudover.

Med venlig hilsen

Hanne Tærstøl Schmidt  
Enhedschef

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
m.dk

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

2020-01-14

# **Svar til: Hearing 50198 af: Anders Berg Sørensen**

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

58

INDSENDT AF

Anders Berg Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NREP

BY

Nordhavn

POSTNR.

2150

ADRESSE

Southamptongade 4

HØRINGSSVAR

NREP er engageret i et partnerskab med fsb og SAB omkring at udvikle Tingbjerg. På den baggrund kan NREP med tilfredshed konstatere at Tingbjerg er udpeget til et byudviklingsområde, hvilket giver flere muligheder i udviklingen. I den supplerende høring observerer vi en ambition om at gøre byudviklingsområderne helt eller delvist bilfri. Denne ambition kobles med at det i byudviklingsområder vil bero på en konkret vurdering hvorvidt området udlægges som bilfrit.

For udviklingen af Tingbjerg anser vi det som essentielt at Tingbjerg ikke udlægges uden parkering. Tingbjerg ligger geografisk i den yderste del af København. Den kollektive trafik i Tingbjerg er begrænset til to busforbindelser. Det er derfor ikke realistisk at tro på at ressourcestærke familier med arbejde og fritidsinteresser vil kunne skabe en sammenhængende hverdag uden reel mulighed for bil. Det kan betyde vanskeligheder med at fastholde og tiltrække familier, der kan understøtte den igangsatte positive udvikling i Tingbjerg. Dette giver os en reel bekymring i forhold til om det vil være realistisk at finde købere det antal boliger der er stillet i udsigt i den udviklingsplan der er aftalt imellem boligorganisationer, kommune og ministeriet. Vi ser det derfor som en forudsætning for den byudvikling, der skal løfte Tingbjerg af "Ghettolisten", at man bevarer en høj grad af parkeringsmuligheder i Tingbjerg. Vi mener derfor at man i den konkrete vurdering for Tingbjerg skal tage afsæt i den fastsatte norm for parkering i byudviklingsområder, 1:175. Denne norm opfatter vi som realistisk i forhold til udviklingen af Tingbjerg, der i dag fremstår trafikalt isoleret.

MATERIALE:

indsigelse\_til\_kp19.pdf



15 January 2020

## Indsigelse vedr. KP 19

DENMARK  
Southamptongade 4  
2150 Nordhavn  
+45 3948 4900  
info@nrep.dk

NREP er engageret i et partnerskab med fsb og SAB omkring at udvikle Tingbjerg. På den baggrund kan NREP med tilfredshed konstatere at Tingbjerg er udpeget til et byudviklingsområde, hvilket giver flere muligheder i udviklingen. I den supplerende høring observerer vi en ambition om at gøre byudviklingsområderne helt eller delvist bilfri. Denne ambition kobles med at det i byudviklingsområder vil bero på en konkret vurdering hvorvidt området udlægges som bilfrit.

For udviklingen af Tingbjerg anser vi det som essentielt at Tingbjerg ikke udlægges uden parkering. Tingbjerg ligger geografisk i den yderste del af København. Den kollektive trafik i Tingbjerg er begrænset til to busforbindelser. Det er derfor ikke realistisk at tro på at ressourcestærke familier med arbejde og fritidsinteresser vil kunne skabe en sammenhængende hverdag uden reel mulighed for bil. Det kan betyde vanskeligheder med at fastholde og tiltrække familier, der kan understøtte den igangsatte positive udvikling i Tingbjerg. Dette giver os en reel bekymring i forhold til om det vil være realistisk at finde købere det antal boliger der er stillet i udsigt i den udviklingsplan der er aftalt imellem boligorganisationer, kommune og ministeriet. Vi ser det derfor som en forudsætning for den byudvikling, der skal løfte Tingbjerg af "Ghettolisten", at man bevarer en høj grad af parkeringsmuligheder i Tingbjerg. Vi mener derfor at man i den konkrete vurdering for Tingbjerg skal tage afsæt i den oprindelige norm for parkering i byudviklingsområder, 1:175. Denne norm opfatter vi som realistisk i forhold til udviklingen af Tingbjerg, der i dag fremstår trafikalt isoleret.

Anders Berg Sørensen



## Svar til: Hearing 50198 af: laila e

APPLICATION DATE

15. january 2020

SVARNUMMER

57

INDSENDT AF

laila e

BY

vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Kaløvej 15

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes høringssvar til den supplerende høring vedrørende ændringen i B1-rammen hvor det tilføjes "I B1-områder kan der ikke udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m<sup>2</sup>"

Krav til en grundstørrelse på minimum 600 m<sup>2</sup> kan medføre, at byggeønsker/ønsker til udtykning, der umiddelbart er i overensstemmelse med det for mange områder karakteristiske byggeri (B1 er typisk havehuse i max. 2 etager især i Vanløse, Brønshøj-Husum og på Amager), vil være i strid med kommuneplanen.

Fastholde af villakarakteren i kommunens B1-områder sikres ikke ved et krav om at der ikke må udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m<sup>2</sup>. Langt vigtigere er det at fastholde forhavekarakteren mod villavejene, at have retningslinjer for omfang og placering af karporte/garager mod/langs vej (eller evt. forbud mod etablering af karporte/garager i skel mod vej), retningslinjer for hegning med hæk i stedet for høje lukkede plankeværk m.m. Med hensyn til eventuelle krav til midstegrundstørrelser bør der i stedet foretages en helhedsvurdering ud fra bl.a. konteksten i de enkelte sager.

Hvad er den planmæssige begrundelse for et krav om grundstørrelser på minimum 600 m<sup>2</sup> ved evt. ønsker om udstykning af en større grunde til to mindre grunde?

Formuleringen "I B1-områder kan der ikke udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m<sup>2</sup>" hindrer ikke udstykning af grunde mindre end 600 m<sup>2</sup> til tofamiliehuse med vandret lejlighedsskel!

Til eksempel vil man, med det nye krav, således hindre udstykning af en grund der i dag er på 1.080 m<sup>2</sup> til to grunde på 540 m<sup>2</sup> i et område hvor grundene i dag har en størrelse på mellem 380 og 1.080 m<sup>2</sup> og hvor den gennemsnitlige grundstørrelse er i omegnen af 520-550 m<sup>2</sup> (i et B1-område i Vanløse omfattet af romertalsdeklaration IV4053, tinglyst den 9. december 1919).

Det kan tilføjes, at grunden oprindeligt har været to grunde men disse blev sammenlagt af tidligere ejer. Deklaration IV4053 muliggør opførelse af et dobbelthus på de to oprindelige matrikler (bygninger på en grund må sammenbygges med nabobygning til den ene side) i to etager (med højst 2 til beboelse indrettede etager). Af deklARATIONEN fremgår det tillige, at hver etage må kun tjene til bolig

for een Familie.

Med det nye krav om mindstegrundstørrelse på 600 m<sup>2</sup> hindrer man således udstykning og byggeri i henhold til den gældende deklaration - enten i form af et dobbelthus eller to enkeltbygninger på det der tidligere har været to matrikler.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Lis Jensen**

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Lis Jensen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 12

HØRINGSSVAR

Vedr. Udvidelse af REMA 1000, Kastrupvej 135, 2300 Kbh. S bebudet i kommuneplan 2019.

Jeg opfordre til, at den ønskede tilladelse til udvidelse af REMA 1000 detailudsalg samt parkeringsområde ikke imødeses.

Der vil ved udvidelse af bygning samt parkeringsområde opstå gener som indkig til naboer, øget miljø- og trafikbelastning af vores fællesveje. Hvis ind- og udkørsel oprettes på Ceylonvej vil denne uvilkårligt blive en del mere belastet (varelevering) og benyttet mere som gennemkørselsvej end pt.

Herudover er nærområdet allerede godt dækket ind af andre dagligvarebutikker som Netto, Aldi, Irma

# Svar til: Hearing 50198 af: Philip Fleischer

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

55

INSENDT AF

Philip Fleischer

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Østerled

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 13

HØRINGSSVAR

Kommuneplan 2019

Foreslået udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej

Vi har erfaret at det i Kommuneplan 2019 er vedtaget at Lokalcenter Kastrupvej kan udvides med grundene Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1. Det forstås at ejendommene beliggende på de to grunde tænkes nedrevet og at der i stedet opføres yderligere etagebebyggelse med lejligheder og udvidelse af Rema 1000 butik beliggende Kastrupvej 137, samt etablering af nyt parkeringsareal.

I den forbindelse ønsker vi (bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled) at gøre følgende bemærkninger / indsigelser:

- Krydset Ceylonvej/Volosvej og Kastrupvej er en skolevej for mange mindre børn, der går i skole på Gerbrandskolen og dette kryds er allerede kendt som et farligt kryds for børnene. Den påtænkte udvidelse af Rema 1000 og ændring af indkørselsforholdene til forretningen vil gøre dette kryds endnu farligere, da den vil medføre mere trafik med såvel personbiler som lastbiler i og omkring det i forvejen farlige og uoverskuelige kryds. Man kan vanskeligt forestille sig en udformning af krydset og adgangsvej til parkeringsareal, som ikke vil medføre en nærmest livsfarlig cocktail af skolevej og megen trafik.
- Der er stor sandsynlighed for at en udvidelse af Rema 1000 vil medføre yderligere gener (især støjgener) for de af grundejerforeningens medlemmer, som har ejendom grænsende op til butikken og dennes parkeringsareal.
- Der er betydelig risiko for at en større butik med øget omsætning vil medføre forøget trafik til butikken, blandt andet via Ceylonvej. Dette er ikke ønskeligt af flere årsager: Øget trafik gør som nævnt ovenfor vejen mere usikker, især for børn, og medfører desuden forøgede vedligeholdelsesudgifter for grundejerne.

- Vi må insistere på at indkørsel til nyt parkeringsareal i givet fald skal ske fra Kastrupvej og ikke fra Ceylonvej. Indkørsel fra Ceylonvej vil medføre stærkt forøgede trafikgener for især de grundejere, som bor nærmest Kastrupvej og lastbiltrafik vil belaste vejen meget mere end den er beregnet til med betydelige omkostninger til følge.
- Der er tillige stor risiko for at den øgede butiksaktivitet vil medføre en betragtelig stigning i antallet af parkeringer på Ceylonvej med deraf følgende gener for beboerne på Ceylonvej og forøgede omkostninger for grundejerforeningens medlemmer til vedligeholdelse af vej og fortove. Vi henviser i denne forbindelse til situationen ved eksempelvis Netto, Kastrupvej 109 og ved Rema 1000, Amagerbrogade 313/Willumsvej.
- Flere etageejendomme og øget trafik vil ødelægge områdets karakter af typisk villakvarter og give området en mere bycenteragtig karakter.

På baggrund af de ovennævnte betragtninger protesterer vi mod den foreslåede udvidelse af lokalcenteret.

Venlig hilsen

Philip Fleischer  
På vegne af bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled

MATERIALE:  
koebenhavns\_kommune\_20200114.pdf

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1,  
3. sal vær. 10  
1550 København V

København, 14. januar 2020

### **Kommuneplan 2019 Foreslået udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej**

Vi har erfaret at det i Kommuneplan 2019 er vedtaget at Lokalcenter Kastrupvej kan udvides med grundene Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1. Det forstås at ejendommene beliggende på de to grunde tænkes nedrevet og at der i stedet opføres yderligere etagebebyggelse med lejligheder og udvidelse af Rema 1000 butik beliggende Kastrupvej 137, samt etablering af nyt parkeringsareal.

I den forbindelse ønsker vi (bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled) at gøre følgende bemærkninger / indsigelser:

- Krydset Ceylonvej/Volosvej og Kastrupvej er en skolevej for mange mindre børn, der går i skole på Gerbrandskolen og dette kryds er allerede kendt som et farligt kryds for børnene. Den påtænkte udvidelse af Rema 1000 og ændring af indkørselsforholdene til forretningen vil gøre dette kryds endnu farligere, da den vil medføre mere trafik med såvel personbiler som lastbiler i og omkring det i forvejen farlige og uoverskuelige kryds. Man kan vanskeligt forestille sig en udformning af krydset og adgangsvej til parkeringsareal, som ikke vil medføre en nærmest livsfarlig cocktail af skolevej og megen trafik.
- Der er stor sandsynlighed for at en udvidelse af Rema 1000 vil medføre yderligere gener (især støjgener) for de af grundejerforeningens medlemmer, som har ejendom grænsende op til butikken og dennes parkeringsareal.
- Der er betydelig risiko for at en større butik med øget omsætning vil medføre forøget trafik til butikken, blandt andet via Ceylonvej. Dette er ikke ønskeligt af flere årsager: Øget trafik gør som nævnt ovenfor vejen mere usikker, især for børn, og medfører desuden forøgede vedligeholdelsesudgifter for grundejerne.
- Vi må insistere på at indkørsel til nyt parkeringsareal i givet fald skal ske fra Kastrupvej og ikke fra Ceylonvej. Indkørsel fra Ceylonvej vil medføre stærkt forøgede trafikgener for især de grundejere, som bor nærmest Kastrupvej og lastbiltrafik vil belaste vejen meget mere end den er beregnet til med betydelige omkostninger til følge.
- Der er tillige stor risiko for at den øgede butiksaktivitet vil medføre en betragtelig stigning i antallet af parkeringer på Ceylonvej med deraf følgende gener for beboerne på Ceylonvej og forøgede omkostninger for grundejerforeningens medlemmer til vedligeholdelse af vej og fortove. Vi henviser i denne forbindelse til situationen ved eksempelvis Netto, Kastrupvej 109 og ved Rema 1000, Amagerbrogade 313/Willumsvej.

- Flere etageejendomme og øget trafik vil ødelægge områdets karakter af typisk villakvarter og give området en mere bycenteragtig karakter.

På baggrund af de ovennævnte betragtninger protesterer vi mod den foreslåede udvidelse af lokalcenteret.

Venlig hilsen

Philip Fleischer

På vegne af bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled

## Svar til: Hearing 50198 af: Michael Olesen

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

Michael Olesen

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Otto Mallingsgade 1

HØRINGSSVAR

Vedr. Boligstørrelser

"For nye boliger skal 50 % af etagearealet være mindst 95 m<sup>2</sup> etageareal i gennemsnit. De øvrige 50 % af etagearealet kan disponeres frit. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 50 m<sup>2</sup> etageareal, dog i byudviklingsområderne ikke mindre end 40 m<sup>2</sup> etageareal."

Jeg foreslår at den tilføjede sætning/undtagelse "dog i byudviklingsområderne ikke mindre end 40 m<sup>2</sup> etageareal." helt fjernes, og man i stedet sætter grænsen for alle boliger ved 40 m<sup>2</sup>, så teksten bliver:

"For nye boliger skal 50 % af etagearealet være mindst 95 m<sup>2</sup> etageareal i gennemsnit. De øvrige 50 % af etagearealet kan disponeres frit. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 40 m<sup>2</sup> etageareal"

Begrundelse:

Det giver ingen mening, at man som borger i kommunen skal opleve, at der gælder andre regler for ens nabo, blot fordi denne bor i et byudviklingsområde, fremfor en eksisterende by.

Der er i dag forskellige retningslinier på dette område, og det skaber forvirring i rådgivningen hos TMF, som ganske enkelt i visse tilfælde har vejledt forkert.

Ved at fastsætte samme retningslinjer for boliger for både byudviklingsområder og eksisterende by, så forenkler man rent basalt rådgivningen i TMF, og man minimerer dermed risikoen for fejlrådgivning.

Keep it simple. Det er til gavn for alle.

Venlig hilsen

Michael Olesen



# Svar til: Hearing 50198 af: Philip Fleischer

## APPLICATION DATE

14. januar 2020

## SVARNUMMER

53

## INDSENDT AF

Philip Fleischer

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Østerled

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Ceylonvej 13

## HØRINGSSVAR

Kommuneplan 2019

Foreslået udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej

Vi har erfaret at det i Kommuneplan 2019 er vedtaget at Lokalcenter Kastrupvej kan udvides med grundene Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1. Det forstås at ejendommene beliggende på de to grunde tænkes nedrevet og at der i stedet opføres yderligere etagebebyggelse med lejligheder og udvidelse af Rema 1000 butik beliggende Kastrupvej 137, samt etablering af nyt parkeringsareal.

I den forbindelse ønsker vi (bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled) at gøre følgende bemærkninger / indsigelser:

- Krydset Ceylonvej/Volosvej og Kastrupvej er en skolevej for mange mindre børn, der går i skole på Gerbrandskolen og dette kryds er allerede kendt som et farligt kryds for børnene. Den påtænkte udvidelse af Rema 1000 og ændring af indkørselsforholdene til forretningen vil gøre dette kryds endnu farligere, da den vil medføre mere trafik med såvel personbiler som lastbiler i og omkring det i forvejen farlige og uoverskuelige kryds. Man kan vanskeligt forestille sig en udformning af krydset og adgangsvej til parkeringsareal, som ikke vil medføre en nærmest livsfarlig cocktail af skolevej og megen trafik.
- Der er stor sandsynlighed for at en udvidelse af Rema 1000 vil medføre yderligere gener (især støjgener) for de af grundejerforeningens medlemmer, som har ejendom grænsende op til butikken og dennes parkeringsareal.
- Der er betydelig risiko for at en større butik med øget omsætning vil medføre forøget trafik til butikken, blandt andet via Ceylonvej. Dette er ikke ønskeligt af flere årsager: Øget trafik gør som nævnt ovenfor vejen mere usikker, især for børn, og medfører desuden forøgede vedligeholdelsesudgifter for grundejerne.

- Vi må insistere på at indkørsel til nyt parkeringsareal i givet fald skal ske fra Kastrupvej og ikke fra Ceylonvej. Indkørsel fra Ceylonvej vil medføre stærkt forøgede trafikgener for især de grundejere, som bor nærmest Kastrupvej og lastbiltrafik vil belaste vejen meget mere end den er beregnet til med betydelige omkostninger til følge.
- Der er tillige stor risiko for at den øgede butiksaktivitet vil medføre en betragtelig stigning i antallet af parkeringer på Ceylonvej med deraf følgende gener for beboerne på Ceylonvej og forøgede omkostninger for grundejerforeningens medlemmer til vedligeholdelse af vej og fortove. Vi henviser i denne forbindelse til situationen ved eksempelvis Netto, Kastrupvej 109 og ved Rema 1000, Amagerbrogade 313/Willumsvej.
- Flere etageejendomme og øget trafik vil ødelægge områdets karakter af typisk villakvarter og give området en mere bycenteragtig karakter.

På baggrund af de ovennævnte betragtninger protesterer vi mod den foreslåede udvidelse af lokalcenteret.

Venlig hilsen

Philip Fleischer  
På vegne af bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled

MATERIALE:  
koebenhavns\_kommune\_20200114.pdf

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1,  
3. sal vær. 10  
1550 København V

København, 14. januar 2020

### **Kommuneplan 2019 Foreslået udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej**

Vi har erfaret at det i Kommuneplan 2019 er vedtaget at Lokalcenter Kastrupvej kan udvides med grundene Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1. Det forstås at ejendommene beliggende på de to grunde tænkes nedrevet og at der i stedet opføres yderligere etagebebyggelse med lejligheder og udvidelse af Rema 1000 butik beliggende Kastrupvej 137, samt etablering af nyt parkeringsareal.

I den forbindelse ønsker vi (bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled) at gøre følgende bemærkninger / indsigelser:

- Krydset Ceylonvej/Volosvej og Kastrupvej er en skolevej for mange mindre børn, der går i skole på Gerbrandskolen og dette kryds er allerede kendt som et farligt kryds for børnene. Den påtænkte udvidelse af Rema 1000 og ændring af indkørselsforholdene til forretningen vil gøre dette kryds endnu farligere, da den vil medføre mere trafik med såvel personbiler som lastbiler i og omkring det i forvejen farlige og uoverskuelige kryds. Man kan vanskeligt forestille sig en udformning af krydset og adgangsvej til parkeringsareal, som ikke vil medføre en nærmest livsfarlig cocktail af skolevej og megen trafik.
- Der er stor sandsynlighed for at en udvidelse af Rema 1000 vil medføre yderligere gener (især støjgener) for de af grundejerforeningens medlemmer, som har ejendom grænsende op til butikken og dennes parkeringsareal.
- Der er betydelig risiko for at en større butik med øget omsætning vil medføre forøget trafik til butikken, blandt andet via Ceylonvej. Dette er ikke ønskeligt af flere årsager: Øget trafik gør som nævnt ovenfor vejen mere usikker, især for børn, og medfører desuden forøgede vedligeholdelsesudgifter for grundejerne.
- Vi må insistere på at indkørsel til nyt parkeringsareal i givet fald skal ske fra Kastrupvej og ikke fra Ceylonvej. Indkørsel fra Ceylonvej vil medføre stærkt forøgede trafikgener for især de grundejere, som bor nærmest Kastrupvej og lastbiltrafik vil belaste vejen meget mere end den er beregnet til med betydelige omkostninger til følge.
- Der er tillige stor risiko for at den øgede butiksaktivitet vil medføre en betragtelig stigning i antallet af parkeringer på Ceylonvej med deraf følgende gener for beboerne på Ceylonvej og forøgede omkostninger for grundejerforeningens medlemmer til vedligeholdelse af vej og fortove. Vi henviser i denne forbindelse til situationen ved eksempelvis Netto, Kastrupvej 109 og ved Rema 1000, Amagerbrogade 313/Willumsvej.

- Flere etageejendomme og øget trafik vil ødelægge områdets karakter af typisk villakvarter og give området en mere bycenteragtig karakter.

På baggrund af de ovennævnte betragtninger protesterer vi mod den foreslåede udvidelse af lokalcenteret.

Venlig hilsen

Philip Fleischer

På vegne af bestyrelsen for Grundejerforeningen Østerled

## **Svar til: Hearing 50198 af: Caroline Lund**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Caroline Lund

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 18

HØRINGSSVAR

Indsigelse mod en udvidelse af Rema 1000 på hjørnet af Kastrupvej og Ceylonvej

Som beboere i kvarteret, er vi stærkt bekymret for, hvad en udvidelse af Rema 1000 vil føre med sig af trafikale problemer. På og omkring hjørnet af Kastrupvej og Ceylonvej er der i forvejen meget dårlig oversigtsforhold grundet svinget på Kastrup. En udvidelse af Rema 1000 vil betyde et yderligere trafikpres - og det vil bliver endnu mere krævende for kvarterets skolebørn (og alle andre) at passere Kastrupvej. Kvarteret er fuld af børn, der hver dag har deres gang til skole enten til fods eller på cykel. Det vil være ubærligt, hvis det ikke vil være muligt fremadrettet.

Lad os bevare det gamle smukke villakvarter, hvor det er muligt, at vores børn lærer at transportere sig fra A til B, uden at vi skal være bange for store lastbiler, stor parkeringsplads og trafikkaos.

Vi er derfor stærkt imod en udvidelse af Rema1000 på hjørnet af Kastrupvej og Ceylonvej.

# Svar til: Hearing 50198 af: Frederikke Larsson

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Frederikke Larsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Byens Steinerskole

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Nyelandsvej 70-74

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Københavns Kommuneplan 2019 - Godsbaneterrænet

Byens Steinerskole takker for muligheden for at kunne give høringsvar vedrørende forslag til Københavns Kommuneplan 2019.

Det er vigtigt for Byens Steinerskole, at Godsbaneterrænet bliver en grøn og inspirerende bydel, som kan blive et billede på fremtidens København. Til det hører helt naturligt en friskole med en grøn og håndværksfaglig profil, der kan bidrage til liv og virkelyst i udviklingen af den kommende bydel. Det arbejde er Byens Steinerskole allerede i gang med at realisere, men vi frygter forslaget til kommuneplanen indeholder nogle unødige begrænsninger, der ultimativt kan være en showstopper for vores projekt.

Byens Steinerskole skal efter planen flytte til Otto Busses Vej til sommer og er ved at indgå en aftale med DSB om leje af en nabogrund til DSB's gamle, smukke træladet. Forud går en lang dialog med DSB og BaneGaarden, men også med CPH Village og Stjerneskolens om, hvordan områdets særlige profil kan sættes i spil og DSB's gamle træladet og værksteder kan få nyt liv.

Vi har blandt andet haft møder med BaneGaarden og CPH Village om, hvordan vi kan bruge træladet til undervisning og fælleskøkken, gartneri, lave værksteder og skolehaver, og vi har fået landskabsarkitekt Helle Nebelong til at tegne en visionsskitse for udearealet for skolen med fokus på smukke oplevelser, bevægelse, leg og naturmaterialer.

Det fremgår af de supplerende ændringer af Kommuneplan 2019, at den nye bydel skal rumme "en almen skole", og inden det, give mulighed for "midlertidige aktiviteter" herunder "en skole."

Byens Steinerskole finder det vigtigt, at Kommuneplan 2019 giver mulighed for, at andre skoler end en almen folkeskole også kan blive en del af den nye bydel. Det er også vigtigt at få ændret entalsformuleringen til flertal. Således er Oehlenschlägersgadeskole allerede i dag på Otto Bussesvej, men

både Byens Steinerskole og Stjerneskolen er ved at lave lejekontrakter med DSB om også at flytte dertil midlertidigt.

Byens Steinerskole vil derfor kraftigt opfordre til, at det gøres tydeligt i Kommuneplan 2019, at Godsbaneterrænet både skal rumme mulighed for forskellige slags skoler - herunder friskoler - og at midlertidige aktiviteter på området kan indeholde mere end "en skole."

Med venlig hilsen

På vegne af bestyrelserne for Byens Steinerskole & Stjerneskolen (CVR 40602151)  
Frederikke Larsson Lars Carlsen

MATERIALE:

hoeringssvar\_kbh\_kommune\_jan20\_-\_google\_docs.pdf



København, januar 2020

## Høringssvar vedr. Københavns Kommuneplan 2019 – Godsbaneterrænet

Byens Steinerskole takker for muligheden for at kunne give høringssvar vedrørende forslag til Københavns Kommuneplan 2019.

Det er vigtigt for Byens Steinerskole, at Godsbaneterrænet bliver en grøn og inspirerende bydel, som kan blive et billede på fremtidens København. Til det hører helt naturligt en friskole med en grøn og håndværksfaglig profil, der kan bidrage til liv og virkelyst i udviklingen af den kommende bydel. Det arbejde er Byens Steinerskole allerede i gang med at realisere, men vi frygter forslaget til kommuneplanen indeholder nogle unødige begrænsninger, der ultimativt kan være en showstopper for vores projekt.

Byens Steinerskole skal efter planen flytte til Otto Busses Vej til sommer og er ved at indgå en aftale med DSB om leje af en nabogrund til DSB's gamle, smukke trælader. Forud går en lang dialog med DSB og BaneGaarden, men også med CPH Village og Stjerneskolens om, hvordan områdets særlige profil kan sættes i spil og DSB's gamle trælader og værksteder kan få nyt liv.

Vi har blandt andet haft møder med BaneGaarden og CPH Village om, hvordan vi kan bruge træladerne til undervisning og fælleskøkken, gartneri, lave værksteder og skolehaver, og vi har fået landskabsarkitekt Helle Nebelong til at tegne en visionsskitse for udearealet for skolen med fokus på smukke oplevelser, bevægelse, leg og naturmaterialer.

Det fremgår af de supplerende ændringer af Kommuneplan 2019, at den nye bydel skal rumme "en almen skole", og inden det, give mulighed for "midlertidige aktiviteter" herunder "en skole."

Byens Steinerskole finder det vigtigt, at Kommuneplan 2019 giver mulighed for, at andre skoler end en almen folkeskole også kan blive en del af den nye bydel. Det er også vigtigt at få ændret entals-formuleringen til flertal. Således er Oehlenschlägersgadeskole allerede i dag på Otto Bussesvej, men både Byens Steinerskole og Stjerneskolens er ved at lave lejekontrakter med DSB om også at flytte dertil midlertidigt.

Byens Steinerskole vil derfor kraftigt opfordre til, at det gøres tydeligt i Kommuneplan 2019, at Godsbaneterrænet både skal rumme mulighed for forskellige slags skoler – herunder friskoler – og at midlertidige aktiviteter på området kan indeholde mere end "en skole."

Med venlig hilsen

På vegne af bestyrelserne for Byens Steinerskole & Stjerneskolens (CVR 40602151)

Frederikke Larsson

Lars Carlsen

**Byens Steinerskole / Waldorf International School Copenhagen**

**Nyelandsvej 68-74, 2000 Frederiksberg C**

**CVR-nummer: 40006222**

**Institutionsnummer: 281242**

**info@byenssteinerskole.dk +45 71 96 70 52**

**www.byenssteinerskole.dk / www.facebook.com/byenssteinerskole/**



## **Svar til: Hearing 50198 af: Guri Frandsen**

### APPLICATION DATE

14. january 2020

### SVARNUMMER

50

### INDSENDT AF

Guri Frandsen

### BY

København s

### POSTNR.

2300

### ADRESSE

Ceylonvej 32

### HØRINGSSVAR

Indsigelse mod en udvidelse af Rema 1000 på hjørnet af Kastrupvej og Ceylonvej.

Det pågældende hjørne er i forvejen præget af de manglende oversigtforhold på grund af svinget på Kastrupvej, der sammen med høj fart, gør det til en farlig skolevej for de mere end 60 skolebørn, og utallige kommende skolebørn, der bor i kvarteret og skal krydse vejen, for at komme til Gerbrandsskolen (som alle børn på denne side af Kastrupvej tilhører som skoledistrikt). Forøvrigt har vi flere gange påpeget den farlige vej overfor Teknik- og Miljøudvalget, men som mener, der skal ske ulykker, før de kigger videre på det. Samtidig vil vi gerne beholde en rolig vej, hvor børnene fortsat kan cykle og køre trygt uden frygten for at blive kørt over af lastbiler og øvrig trafik som i forvejen er til den eksisterende Rema 1000, men som vil blive forøget ved en udvidelse. Til sammenligning er det en gevaldig udfordring med lastbiler, der leverer varer til Netto ved Sundbyvesterplads lige omkring kl. 8.00 og gør skolevejen til et slalomløb om bakkende lastbiler, det er et spørgsmål om tid før en ulykke sker. Skolen har været i dialog med Netto, men altså uden den store effekt. Så samme scenarie vil jo ske på Kastrupvej/Ceylonvej hjørnet

Vi undrer os over den manglende åbenhed om processen, da det vil have meget stor indflydelse for os i kvarteret. Samtidig er situationen den, at vi er en privat offentlig vej og vi dermed selv står for omkostningerne ved vedligeholdelse af vej og fortov og den øgede trafik, særligt med lastbiler, vil øge vores udgifter.

Vi vil meget gerne tage et lille morgenmøde med jer i det pågældende kryds, så I kan opleve trafikken, de ringe oversigtforhold og de krydsende skolebørn.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Martin Jakobsen**

APPLICATION DATE

14. January 2020

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Martin Jakobsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Syriensvej 51

HØRINGSSVAR

Angående Rema's planlagte udvidelse på Kastrupvej 135.

Vi vil hermed anke over REMA 1000's udvidelse planer. Alene af den grund at der ikke foreligger nogen detaljeret plan af deres butiks-, parkerings- og lejlighedsudvidelse vækker bekymring. Selv efter indførelse af Helle Anlæg er Kastrupvej lige på det sted meget farlig at gå over. Og det er der rigtig mange skolebørn der gør på deres vej til Gerbrand- og Højdevangskolen hver dag. Med en Rema udvidelse kan det kun blive værre.

Vi har rigtig mange dagligvare butikker i nær-området, vi er faktisk omringet af dagligvare butikker, både discount og ikke discount og på den baggrund er der bestemt ingen grund til en Rema udvidelse da vores behov allerede er rigeligt dækket. Og det skal selvfølgelig sammenholdes med den øgede trafik, støj, forurening, vejvedligeholdelse og fare ved krydsning af Kastrupvej en unødvendig udvidelse af Rema vil medføre.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Flemming Caspersen**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Flemming Caspersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Delebiler

BY

København K

POSTNR.

1364

ADRESSE

Nørre Farimagsgade 11, st. th.

HØRINGSSVAR

København, 14. januar 2020

Københavns Delebilers høringssvar vedrørende Supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

Vi er glade for den nye formulering om bilparkeringsnormer:

"I bestræbelserne på at skabe en CO2-neutral og mindre bilafhængig by skal alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfri. Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nem tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brand-redning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm."

Ikke mindst delen om nem tilgængelig delebilsparkering. Vi foreslår at Københavns Kommune udbreder dette til også fx at gælde eksisterende områder som renoveres, det er uheldigt at det kun er nye byudviklingsområder, det bør også gælde eksisterende byområder.

Endvidere bør det præciseres at bygherrerne er ansvarlige for at sikre at der er en energikilde som en hurtiglader ved nye delebilspladser, så man fremmer brugen af emissionsfri debiler.

Med venlig hilsen

Flemming Caspersen

Formand

Københavns Delebiler

[kbhdelebiler@letsgo.dk](mailto:kbhdelebiler@letsgo.dk)

MATERIALE:

hoeringsvar-supplerende-hoering-20200112.pdf

København, 14. januar 2020

## Københavns Delebilers høringssvar vedrørende Supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

Vi er glade for den nye formulering om bilparkeringsnormer:

"I bestræbelserne på at skabe en CO2-neutral og mindre bilafhængig by skal alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfri. Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nem tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brand-redning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm."

Ikke mindst delen om nem tilgængelig delebilsparkering. Vi foreslår at Københavns Kommune udbreder dette til også fx at gælde eksisterende områder som renoveres, det er uheldigt at det kun er nye byudviklingsområder, det bør også gælde eksisterende byområder.

Endvidere bør det præciseres at bygherrerne er ansvarlige for at sikre at der er en energikilde som en hurtiglader ved nye delebilspadser, så man fremmer brugen af emissionsfri debiler.

Med venlig hilsen

Flemming Caspersen

Formand

Københavns Delebiler

kbhdebiler@letsgo.dk

## Svar til: Hearing 50198 af: Afdelingsbestyrelsen fsb - Tingbjerg

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Afdelingsbestyrelsen fsb - Tingbjerg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

fsb

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Midtfløjene 16

HØRINGSSVAR

Vi finder det problematisk, at udbyggelsen af infrastrukturen ikke er aftalt/planlagt inden der påbegyndes opførelse af ca. 1500 nye boliger. Vi går ind for en metro til Tingbjerg, for at få den offentlige trafik væk fra vejene. Dette kan også tilslutte sig Kommunens bestræbelser på at skabe en CO2 - neutral og mindre bilafhængig by i byudviklingsområder. Ved at bygge en metro til Tingbjerg, vil Københavns infrastruktur hænge bedre sammen.

Med hensyn til klimaet er vi glade for, at vi har fået el-busser til Tingbjerg, da vi bor i et naturskønt område.

Når der kommer 1500 flere boliger, kommer der også flere biler (ca. 1 pr. husstand). Da der i forvejen er mangel på parkeringspladser, vil vi foreslå fremadrettet, at man kun må have 1 bil pr. husstand parkeret i Tingbjerg. Vi opfordrer til der anlægges parkeringskældre som supplement. Vi finder det problematisk med anlæggelsen af en stor ny institution, samt nedrivning af de eksisterende.

Udtalelser fra eksperter, siger alle, at små børn trives bedst i mindre institutioner. Endvidere syntes vi, at fortætningen med nye boliger i vores gårdrum er kolossal, hvorved det dejlige, lyse, luftige og åbne Tingbjerg forsvinder. Vi ønsker ikke, at Tingbjerg skal blive en ny Ørestad.

Med venlig hilsen

Afdelingsbestyrelsen fsb Tingbjerg.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Emil Maj Christensen**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Emil Maj Christensen

BY

København V

POSTNR.

1618

ADRESSE

Tullinsgade 6, 3. TH

HØRINGSSVAR

Godsbaneterrænet er ikke rigtig stationsnært i dag, heller ikke når Sydhavnsmetroen er indviet. Hvis man gravede S-banen mellem Dybbølsbro og Sydhavn ned under Godsbaneterrænet, kunne man etablere en underjordisk S-togsstation og gøre hele området stationsnært.

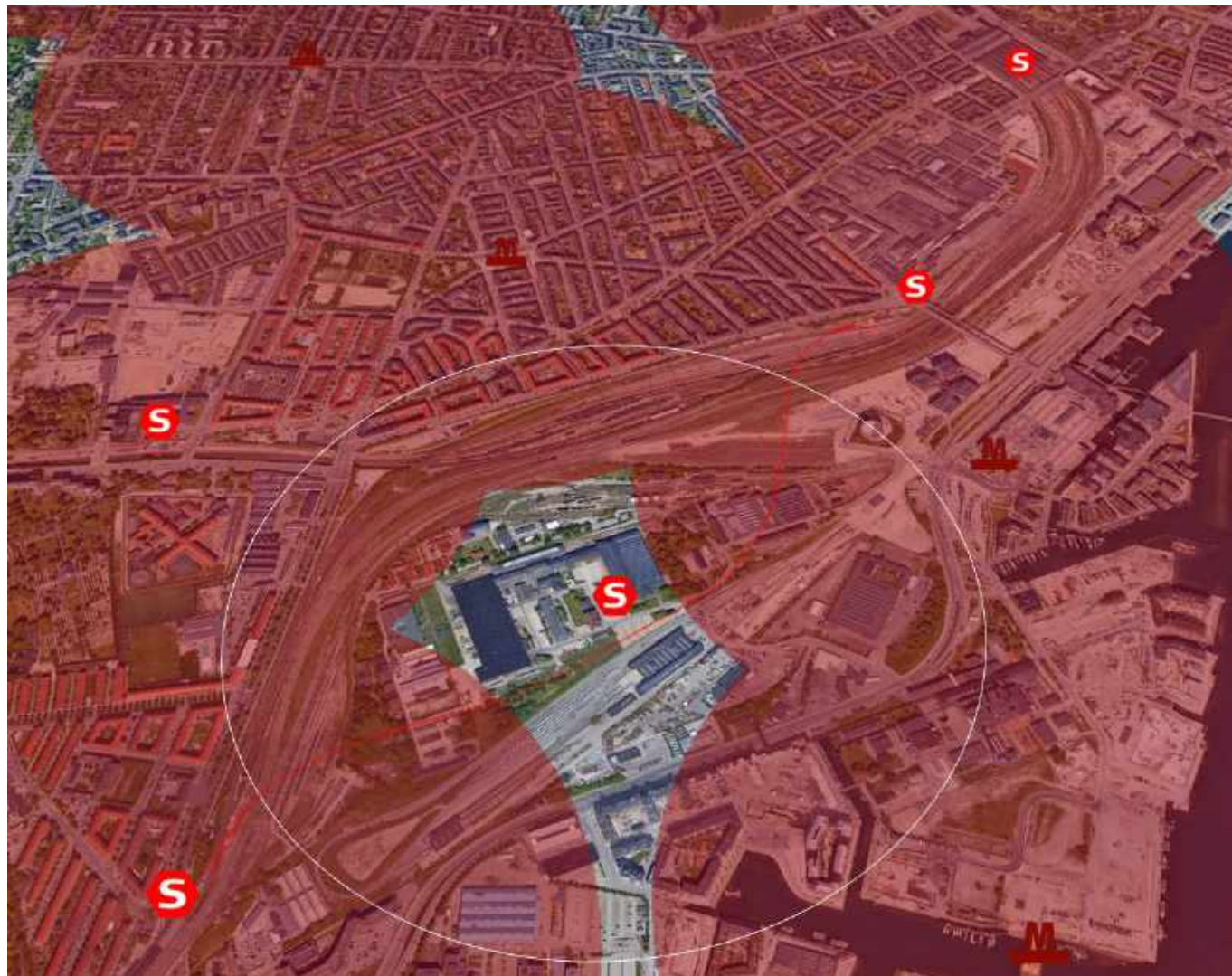
Man kunne overveje en By&Havn-lignende konstruktion, hvor grundejerne betalte - bebyggelsesprocenten lige omkring den nye station kan jo også bære mere, når området bliver stationsnært.

Overskudsarealet fra den gamle S-bane langs Enghavevej kunne evt. overdrages fra BaneDanmark til grundejerne til byudvikling.

I samme ombæring kunne man grave flere af sporene på det massive jernbaneterræn ned og evt. placere en del af den ønskede park ovenpå.

MATERIALE:

2020-01-14\_15\_31\_05-google\_earth\_pro.jpg





## **Svar til: Hearing 50198 af: Anders Jensen**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Anders Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Miljøpunkt Nørrebro

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Korsgade 16

HØRINGSSVAR

Vi takker for behandlingen af vores hørings svar om stigende grundvand i første runde, hvor: "Københavns Kommune kan tilslutte sig, at der vil komme øget behov for fokus på terrænnært grundvand i de kommende år. Der bliver da også løbende foretaget analyser, pejlinger mv., men der er på nuværende tidspunkt ikke grundlag for at regulere spørgsmålet i Kommuneplan 2019." (Hvidbogen s.

Siden vores seneste hørings svar har Kommunernes Landsforening også påpeget problemet:

<https://www.kl.dk/media/22562/klimatilpasning-for-fremtiden-vand-fra-all...>

Vi mener ikke, at Københavns kommune skal læne sig tilbage og vente på lovgivning om et så alvorligt problem, men påvirke Folketinget til at tage hensyn til Københavns ønsker for at håndtere stigende grundvand.

Vi vil derfor foreslå, at der tilføjes en ny pind på side 45:

"Københavns Kommune udarbejder en strategi til håndtering af stigende grundvand"

Dette vil være en fremtidssikring til regeringens arbejde med klimahandlingsplanerne og et godt signal at sende inden den store IWA-konference i 2020.

MATERIALE:

bilag\_1\_strategi\_for\_samlet\_vandhaandtering.pdf

bilag\_2\_danva-grundvand-byer.pdf

bilag\_3\_alternative\_water\_sources\_cph.pdf

## Strategi for samlet vandhåndtering (inkl. terrænnært grundvand)

**Baggrund:** I fremtidens klima forventes 30% mere nedbør og deraf stigende grundvand og flere steder i byen giver det stigende terrænnære grundvand allerede anledning til problemer for dyb infrastruktur og for bygningsmassen. Der kan forventes udgifter for samfundet til omfangsdræn og sikring af dyb infrastruktur for meget store beløb (dette kan vurderes til flere milliarder ud fra en ny analyse fra Frederiksberg om stop for drikkevandsindvinding, som vil føre til stigende grundvand i hele byen). Dette foregår i dag suboptimalt og ukoordineret, hvor private fx uden betaling dræner relativt rent vand til kloak og rensning, hvorved det risikerer at udhule investeringer i klimatilpasning af kloakken og i øget renskapacitet (ifølge Miljøstyrelsen koster rensning af uvedkommende vand 500 mio. kr. om året).

Samtidig oplever vi i tætbyen store udfordringer med varmeø-effekt (UHI), som følge af ophobning af varme i bygninger og asfalt, som i 2018 førte til overdødelighed på 250 mennesker (Seruminstituttet, 2018) samt vandingsforbud og trædød blandt selv store etablerede træer (ifølge Københavns kommune). Det er et problem, at vi mister trædækket, da træerne er med til at give skygge og gennem afdampning fra kronerne nedkøler byen, hvorfor tabet af trædække kan blive selvforstærkende og modarbejde Københavns træpolitik. Vandressourcen, som i dag sendes til rensning gennem kloak, kan muligvis anvendes til trævanding, fontæner, grønne regnvandsløsninger, til at holde Søerne med vand, samt andre tiltag, der kan sikre en nedkøling af byen under hedebløge ved afdampning af vand fra vandflader og træer.

Det fremgår i vedhæftede notat fra brancheorganisationen DANVA, at der ikke er en "samfundsmæssig hensigtsmæssig håndtering af terrænnært grundvand, og at der i Danmark mangler placering af ansvar for håndtering af terrænnært grundvand – især i byerne."

**Løsning:** Vi ønsker, jf. brancheorganisationen DANVAs anbefaling, at der i kommuneplanen åbnes op for "strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau. (inkl. terrænnært grundvand)", således at "de samlede vandstrømme kunne håndteres/koordineres med henblik på at undgå suboptimering, ligesom løsning af et problem ikke vil give problemer for andre."

Vi mener, at København - som den største by med de største samfundsværdier på spil – bør skrive håndtering af grundvand ind i kommuneplanen. Og det vil være et godt signal at sende nu, hvor København skal være vært for den store IWA (International Water Association)-konference i 2020.

**DATO:** 10. april 2019**PROJEKTNR.:** 4010

Jpl/nvb/HKA

## NOTAT

---

# Vedr.: Praktiske og juridiske problemer med terrænnært grundvand i byer

## Sammenfatning

Håndtering af terrænnært grundvand i byer er blandt andet på grund af klimaforandringerne blevet mere og mere aktuelt de senere år. Flere og flere husejere oplever problemer med ødelagte kældre og/eller haver der oversvømmes af grundvand. Problemerne er blandt andet affødt af stadig stigende nedbør, lokal håndtering af regnvand, renovering af kloakker, lukning af drikkevandsboringer og lignende.

Det stigende grundvand er dyrt for samfundet. Fordi det kan give skader på ejendomme, veje m.m., og fordi det kan øge vandselskabers omkostninger.

Formålet med dette notat er, at give overblik over, hvilke praktiske og juridiske problematikker (beskrevet overordnet), der er med de nuværende regelsæt i forhold til at håndtere terrænnært grundvand.

DANVA har gennemført en spørgeskemaundersøgelse, som har givet svar fra 27 spildevandselskaber, der tilsammen repræsenterer omkring 3,2 mio. indbyggere. Undersøgelsen har tilvejebragt en lang række konkrete eksempler på selskabernes udfordringer. Disse kan i anonymiseret udgave ses i bilag 2. DANVA har kendskab til flere selskaber end dem, der har bidraget til undersøgelsen, som har udfordringer med terrænnært grundvand.

Kvantificering af omkostningerne til håndtering af terrænnært grundvand i kloakker og på renseanlæg er desværre ikke mulig på landsplan ud fra spørgeskemaundersøgelsen. Det er vigtigt at have in mente, at der er meget store lokale forskelle på mængden, og dermed omkostningerne til håndtering af terrænnært grundvand, der ledes til renseanlæggene.

Det er tydeligt fra spørgeskemaundersøgelsen, at de nuværende regler ikke muliggør en samfundsmæssig hensigtsmæssig håndtering af terrænnært grundvand, og at der i Danmark mangler placering af ansvar for håndtering af terrænnært grundvand – især i byerne. Herunder planlægning, drift og finansiering. Når der skal ses på alternative håndteringsmuligheder, bør dette ske ud fra en samlet samfundsmæssig vurdering.

Et centralt behov er en ny praksis for udarbejdelse af strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau. (inkl. terrænnært grundvand). Dette kunne eventuelt være en del af kommunernes myndighedsarbejde i forbindelse med udarbejdelse af kommuneplan o.l. Herigennem vil de samlede vandstrømme kunne håndteres/koordineres med henblik på at undgå suboptimering, ligesom løsning af et problem ikke vil give problemer for andre.

Der findes ikke en nem løsning på dette problem. Kun gennem god og langsigtet planlægning kan der gennemføres en samfundsøkonomisk optimal håndtering til glæde for borgere og miljø.

## Historisk baggrund for udfordringerne

Når vi i dag drøfter problemer med grundvand i forhold til afløbssystemer og renseanlæg, er det vigtig at huske, at den nuværende form og struktur for spildevandshåndtering beror på en række gode beslutninger truffet gennem mere end 100 år. De forskellige beslutninger er på det

tidspunkt, de er truffet, baseret på den viden og de traditioner, der var til stede på det givne tidspunkt.

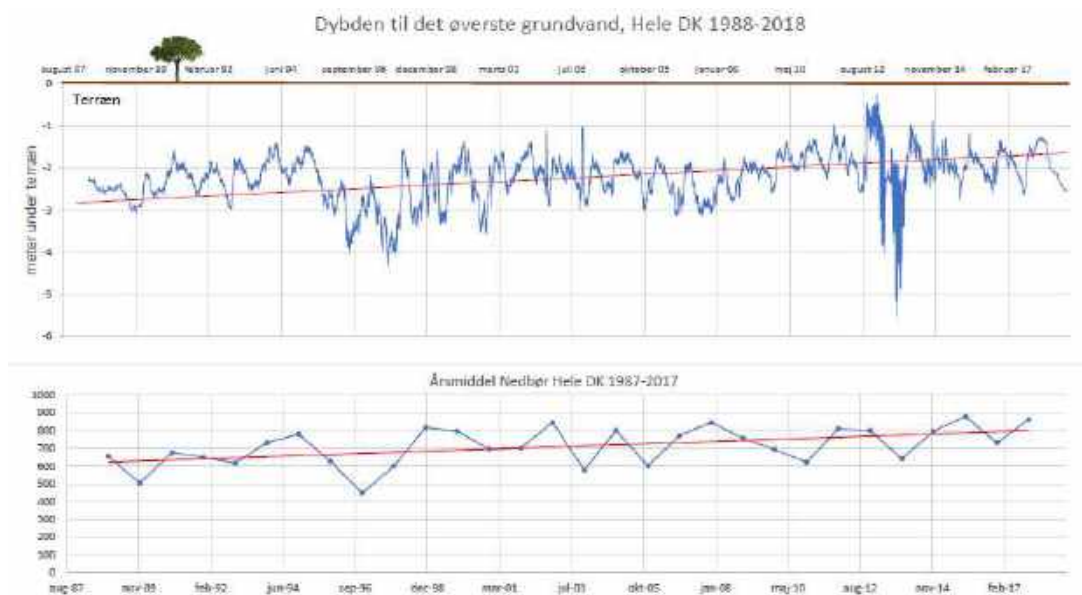
Den historiske udvikling er domineret af landmændene, som i forbindelse med dyrkning ændrede de naturlige vådområder, søer og vandløb til kanaler, dræn og landindvinding. Siden har byerne overtaget mange af de samme områder, hvor de gamle dræn nu er kollapsede, vandløb er blevet en del af kloakken, og der er blevet bygget, hvor der tidligere var vådområder, søer og vandløb.

I forbindelse med byernes udvikling blev de eksisterende hoveddræn fra marker eller allerede rørlagte vandløb overtaget af kloakforsyningen. På det tidspunkt var det ressourcebesparende og smart. For de større byer er historien lidt en anden, men med samme udfald. Drænvand, vandløbsvand og spildevand blev ledt til samme ledning for at sikre sundhed og udvikle byerne.

Senere finder man ud af, at spildevandet forurener vandløb o.l., og der bygges renseanlæg inden udløbet til recipienterne, hvilket var et godt initiativ til at forbedre vandmiljøet.

Indførelsen af afgifter, prisloft og effektiviseringskrav medfører nu, at det er synligt, hvor der er effektiviseringspotentialer. Blandt andet i forhold til at håndtere (transportere, pumpe og rense) terrænnært grundvand, som betragtes som uvedkommende ift. kloakker og renseanlæg.

I nedenstående er vist udviklingen i det terrænnære grundvandsspejl i perioden 1960-1980 med alle tilgængelige målinger for hele landet.



Målingerne viser, at det terrænnære grundvandsspejl i vid udstrækning følger udviklingen i nedbør. Set over den samlede 30-årige periode, er det terrænnære grundvand steget med ca. 1 meter i gennemsnit i Danmark, svarende til et gennemsnit på 3 cm/år. Denne figur forklarer, hvorfor, der er så stort fokus på dette problem. Grundvandsspejlet har bevæget sig fra ca. 3 meter under terræn til nu at stå ca. 2 meter under terræn. Bemærk, at dette er et gennemsnit, hvilket betyder, at mange steder står grundvandet tættere på terræn.

Grundvandet har nu bevæget sig op i en zone, hvor fundamentene for samfundets infrastruktur er beliggende – kældre, fundament, kloakledninger, veje- og jernbaners bærelag mm. Det stigende grundvand vil medføre fugtskader i kældre, opdrift og skader på fundament, indsvivning af vand i kloakledninger og meget andet.

Vandselskaberne har i dag incitament til at tætte afløbsledninger, således at grundvandet holdes ude. Dette har vist sig at få grundvandsstanden til at stige yderligere. Konsekvenserne har været vand i kældre, som indtil nu har været tørre, og at der kan frygtes sætnings- og sammenstyrtningskader for de store infrastrukturer, som veje, jernbaner, letbaner mm.

Husejerne i byerne lades i stikken, og må selv bekoste omfangsdræn hver især eller sammen jfr. Vandløbsloven. Udfordringerne med de angivne eksempler, der er opsamlet i dette notat, er aktuelle og ikke mulige at løse med den nuværende ansvarsfordeling og ansvar.

## Konkrete problemer

### Store mængder terrænnært grundvand transporteres og renses uplanlagt og ineffektivt

I nedenstående beskrives udvalgte problemstillinger i forhold til transport og rensning de store mængder terrænnært grundvand (uvedkommende vand).

Ifølge rapport "Bedre viden om uvedkommende vand", maj 2018, fra Miljøstyrelsen udgør uvedkommende vand (terrænnært grundvand, fejlkoblinger o.l.) i størrelsesordenen 150-200 mio. m<sup>3</sup> på årsbasis.

Som en gennemsnitsbetragtning vurderes omkostninger til håndtering og rensning af uvedkommende vand at ligge på omkring 1,50 - 3 kr./m<sup>3</sup>. Derudover skal der betales spildevandsafgift på gennemsnitlig 0,65 kr/m<sup>3</sup>. (Kilde: DANVA Benchmarking 2018)

#### Indsivning fra terrænnært grundvand

Indsivning via utætheder i både offentlige og private kloaksystemer er et faktum, og de forudsete stigninger i det terrænnære grundvand vil medføre en forøgelse af denne mængde.

*Mulighed: Gennem en fokuseret og velplanlagt strategi indeholdende nye muligheder for håndtering af det terrænnære grundvand vil en stor del af det uvedkommende vand kunne holdes ude af selskabernes kloakledninger.*

#### Tilsluttede dræn o.l.

Som udgangspunkt må drænsystemer ikke tilsluttes selskabernes kloaksystemer. Undtaget er omfangsdræn fra bygninger, der defineres som tag- og overfladevand.

I praksis ses drænvand fra boldbaner, marker o.l. tilsluttet spildevandsselskabernes kloakledninger. En frakobling er ofte ikke mulig, fordi der ikke er alternative bortledningsmuligheder (se afsnittet "Historisk baggrund for udfordringerne").

Der er også eksempler på tilslutning af vandløb og afløb fra søer. (Se evt. eksempel 3, 5 og 8 i bilag 2)

*Mulighed: Omkostningerne til håndtering, rensning og udledning af drænvand vil kunne effektiviseres gennem (langsigtet) strategi for afkobling.*

#### Udledninger af næringsstoffer fra renseanlæg

Da renseanlæg renses ned til en bestemt koncentration for næringsstofferne uanset vandmængden, stiger udledningerne af næringsstoffer til vandmiljøet proportionalt med mængden af den tilladte mængde terrænnære grundvand (uvedkommende vand) til renseanlægget. Det er ikke usædvanligt, at et renseanlæg er belastet af uvedkommende vand svarende til 3-5 gange husholdnings- og industrispildevandsmængden. (Se evt. eksempel nr. 9 i bilag 2)

*Mulighed: Der er en potentiel mulighed for reduktion af udledning af næringsstoffer fra renseanlæg gennem fokus på fjernelse af uvedkommende vand.*



### Vand i kældre efter renovering af kloakker

Der er flere konkrete eksempler på, at boligejere har fået problemer med fugtige kældervægge og vand i kældre efter at ældre, slidte kloaksystemer er udskiftet med nye, tætte anlæg. I disse tilfælde må den enkelte borger selv etablere og bekoste omfangsdræn for at beskytte huset mod grundvand. Ofte ender vandet fra omfangsdræne i de nyetablerede kloaksystemer, da der ikke er andre steder at pumpe vandet hen. Dette medfører, at selskaberne ikke får fuld valuta for deres investeringer. (Se evt. eksempel 2, 6 i bilag 2),

*Mulighed: Gennem en holistisk håndtering af byens samlede vandkredsløb kan sikres en samfundsøkonomisk effektiv beskyttelse af ejendomme.*

### Byudvikling i lavtliggende forsumpningstruede områder

Igennem årtier er by- og sommerhusområder udviklet i nærheden af attraktiv natur, hvilket i sig selv giver god mening. Udfordringen er ofte, at områderne har været eller er lavtliggende landbrugsarealer, som er dræned. Det giver sig selv, at der er stor risiko for forsumpning på grund af klimaforandringer, som yderligere forstærkes af, at de gamle dræn falder sammen, fordi de ikke vedligeholdes.

Disse områder er en udfordring for spildevandsselskaberne både i etablerings- og driftsfasen, fordi det er relativt dyrt at etablere ledninger under grundvandsspejlet, og giver høj sandsynlighed for indsivning af terrænnært grundvand.

*Mulighed: Nye regler på området vil kunne understøtte udvikling af bæredygtige byområder ift. vandhåndtering. I forhold til det terrænnære grundvand kunne etablering af et 3. ledningssystem være en del af løsningen. Herved vil der også kunne anvises en bortledningmulighed til borgere med f.eks. problemer med bortledning af vand fra omfangsdræn.*

### Udledningstilladelser

Der findes eksempler på, at selskaber i forbindelse med separering af kloaksystemer ikke har kunnet opnå tilladelse til udledning af den mængde grundvand/drænvand, der er tilledt kloaksystemet, men heller ikke har mulighed for at koble det fra. Separeringsprojekterne er i nogle tilfælde udsprunget af krav i statslige vandområdeplaner. Problemstillingen medfører i nogle tilfælde, at selskabet ikke kan bidrage til opfyldelse af vandområdeplanernes målsætninger.

*Mulighed: Klar lovgivning omkring håndtering af terrænnært grundvand vil muliggøre gennemførelse af kloakprojekter, og nye løsningsmuligheder i praksis vil forbedre mulighederne for opfyldelse af krav i de statslige vandområdeplaner.*

### Lokal afledning af regnvand(LAR)

Udbredelsen af lokal afledning af regnvand er i mange tilfælde et omkostningseffektivt alternativ til afledning i rør samtidig med, at det kan reducere behovet for dyre og besværlige opgravninger, som metode til klimatilpasning.

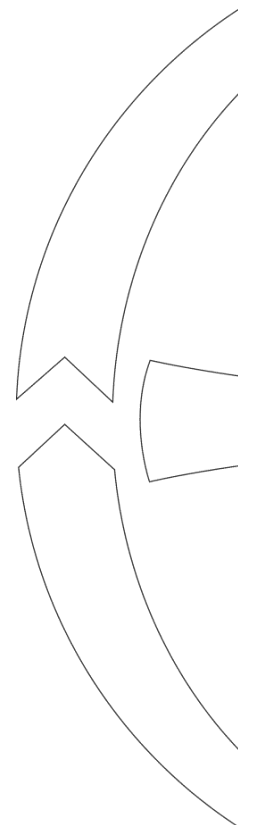
Højtstående terrænnært grundvand medfører, at LAR-løsningerne ikke kan sættes i spil. Den forventede vandstandsstigning for terrænnært grundvand medfører, at endnu flere områder udelukkes i forhold til anvendelse af LAR-løsninger.

*Mulighed: Etablering af et 3. ledningssystem for drænvand vil give mulighed for større udbredelse af klimatilpasningsløsninger og omkostningseffektive kloaksaneringsprojekter samt reducere driftsomkostninger til rensning af grundvand på renseanlæggene.*

### Øgede udledninger fra fælleskloak

I forbindelse med kraftige regnskyl optager grundvand i kloaksystemerne vigtig kapacitet i de afskærende ledningssystemer, hvilket medfører aflastninger fra overløbsbygværker fra regnhændelser, der normalt ikke vil give overløb af opspædet spildevand til recipienterne.

*Mulighed: Reduktion af mængden af grundvand i kloaksystemerne vil medføre en minimering af udledning af næringsstoffer fra regnbetingede udledninger fra overløbsbygværker.*



**Reduktion eller stop i indvinding af drikkevand**

Ændringer i vandindvinding som følge af for eksempel fund af uønskede stoffer på kildepladsen samt lukning af vandværker ifm. overtagelser/sammenlægninger, medfører for nogle områder en reduktion af eller stop for indvindingen af drikkevand. Disse forhold kan lokalt - afhængig af de geologiske forhold - forstærke en stigning i det terrænnære grundvand. (Eksemplet fra Odense i begyndelse af notatet er et eksempel her på. Se derudover eksempel 1 og 4 i bilag 3)

*Mulighed: Fleksible regler om "afværgeboringer/-vand", kan være med til at muliggøre holistiske løsninger. Udgangspunktet bør være, at der findes samfundsøkonomisk og miljømæssige løsninger til beskyttelse af kældre, haver, infrastruktur o.l.*

## Juridiske barrierer og muligheder

De nuværende regler på vandløbsområdet er anvendelige i forhold til håndtering af terrænnært grundvand/drænvand i det åbne land. De er ikke hensigtsmæssige i forhold til håndtering af terrænnært grundvand i byområder.

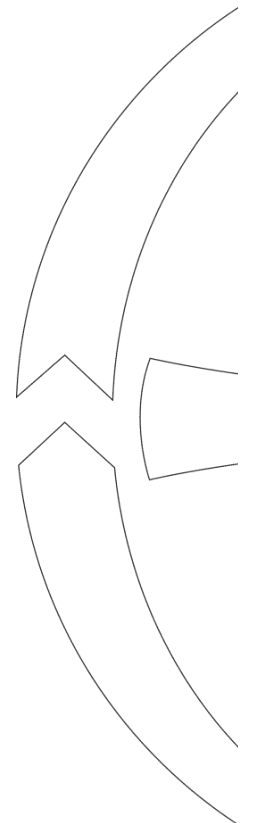
På spildevandsområdet er der hjemmel til at modtage terrænnært grundvand, der tilledes via omfangsdræn og formodentlig i det omfang, der er ledig kapacitet i eksisterende kloakledninger til afledning af tag- og overfladevand. Undtagelsesvist kan der også afledes drænvand til kloakledninger, men regler og retningslinjer lægger op til, at det netop kun er undtagelsesvist. Reglerne om klimatilpasning retter sig udelukkende mod tag- og overfladevand/regnvand, men ikke mod grundvand.

Det er kendt, at vandindvinding til vandforsyning i nogle tilfælde forebygger problemer med terrænnært grundvand. Men der er ikke hjemmel til, at vandforsyninger indvinder terrænnært grundvand, når dette sker med bortskaffelse - og ikke vandforsyning - for øje.

Den økonomiske regulering af vandforsynings- og spildevandsselskaber giver ikke hjemmel eller rammer til, at selskaberne kan håndtere terrænnært grundvand som en del af deres opgaver.

Sammenfattende kan det konstateres, at der efter gældende regler og retningslinjer kun er få muligheder for at håndtere terrænnært grundvand. Men der er ingen regler eller retningslinjer, der direkte regulerer området, ligesom de muligheder, der er identificeret, er for begrænsede til at håndtere de aktuelle presserende udfordringer på området, jævnfør afsnittet om konkrete problemer samt bilag 2. Med det eksisterende regelsæt er der risiko for at løsning af problemer ét sted udløser problemer et andet sted. Der er derfor et stort behov for at få ændret gældende regler og retningslinjer, så problemerne med terrænnært grundvand kan løses for borgerne/grundejerne på en hensigtsmæssig måde.

I bilag 3 er der en mere detaljeret beskrivelse af juridiske barrierer og muligheder udspecificeret på de forskellige lovområder.

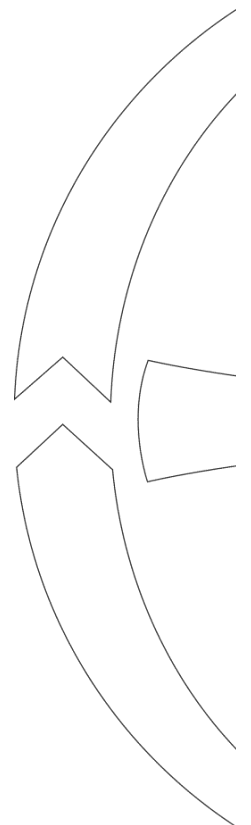


## **Bilag**

**Bilag 1 – Selskaber der har bidraget til DANVAs spørgeskemaundersøgelse**

**Bilag 2 – Konkrete eksempler på selskabernes udfordringer med højtstående terrænnært grundvand**

**Bilag 3 – Juridiske barrierer og muligheder i forskellige regelsæt**







## BILAG 2

---

### Vedr.: Konkrete eksempler på selskabernes udfordringer med højtstående terrænnært grundvand

Nedenstående eksempler er direkte indsat fra svar på DANVAs spørgeskemaundersøgelse, men anonymiseret.

#### Eksempel 1

Xxx vandværk ønskes nedlagt allerede tilbage i 2009, men pga. artesisk vandtryk har Xxx Vand forsøgt en løsning, hvor vi sammen med Xxx kommune fandt på en måde hvordan det uvedkommende vand kunne løbe kontrolleret i et åbent vandløb, hvor der i dag ligger en rørledning langs en offentlig sti.

Projektet startede ud med gode intentioner, men blev bremset i 2010 af, at Xxx kommune havde en førsteprioritet, der hed – og stadig hedder – udvikling af Xxx Havn, og dette fandt man ikke lige at projektet kunne passe ind i umiddelbart. Man ville ikke lade penneføringen på det nye åbne vandløb forstyrre de ideer, der skulle udvikles på havnen. Sidenhen har projektet været genoplivet et par gange, men det har ikke fået den bevågenhed og rettidighed, der muliggjorde en fælles etablering og håndtering af det uvedkommende grundvand indtil videre.

En anden udfordring var, at der var tvivl om ejerskabet af den ledning, som det uvedkommende grundvand ledes til i dag. Xxx kommune mener ikke, det er en offentlig ledning, Xxx mener ikke, at det er vores opgave at håndtere grundvand, og lodsejerne langs ledningen og evt. den kommende vandløbsbred er ikke interesserede i at blive bredejere, med de ansvar og pligter, der deraf følger for vedligeholdelse osv.

Xxx kommune er derfor i gang med at få sagen juridisk undersøgt, for at finde ud af hvis ansvar, ledning/vandløbet hviler på. Der er ikke – nu små 10 år efter – kommet nogen afklaring på dette.

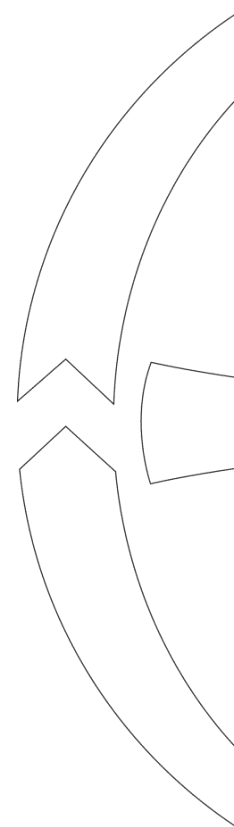
Samtidigt ved vi heller ikke, om vi overhovedet vil kunne føre en eventuel fælles indsats som et medfinansieringsprojekt, for kommunen fattes penge, og forsyningen ønsker ikke at investere i noget, der ikke kan komme ind under reglerne for prisloftsreguleringen.

Så der er nok af problemer: ingen vil tage ansvar for det uvedkommende grundvand, fordi det koster at håndtere det.

#### Eksempel 2

I forbindelse med et konkret saneringsprojekt i Xxx midtby, hvor grundvandet er terrænnært, og hvor nogle huse har udfordringer med grundvand, er vi i dialog med kommunen om, hvordan vi sikrer, at ejendommene fortsat kan komme af med deres grundvand, som måske vil stige, når vi lægger nye tætte ledninger. Løsningen er måske at give ejendommene adgang til at pumpe deres grundvand til vores regnvandsledning. En anden mulighed kan være at lægge en sideordnet transportledning til at modtage drænvand og transportere det til vandløbet.

Udgift til en supplerende transportledning til drænvand kan vi som forsyning ikke afholde under vores økonomi, som lovgivningen er i dag



**Eksempel 3**

Flere og flere grundejere oplever problemer med vand i haven. Xxx har fået henvendelser fra et anlægsgartnerfirma, som søger om lov til at tilslutte et dræn fra haven til Xxx's system. Disse ansøgninger bliver afvist, da drænvand ikke er en del af det vand, som skal håndteres af kloaksystemet. Hos Xxx undrer vi os over, at det kun er et af byens mange firmaer, som tilsyneladende får disse henvendelser, og vi har en mistanke om, at andre firmaer bare udfører arbejdet uden at søge tilladelse. Det er meget svært for os at opdage noget, da ejendommen jo i forvejen er tilsluttet kloaksystemet. Et eksempel på en henvendelse er vedhæftet (Eksempel på henvendelse om dræning af have)

Fodboldbaner giver også problemer, da der er et ønske om at sikre tørre baner at spille på, men der er ikke nødvendigvis en naturlig recipient til drænvandet, så der er et ønske om at slutte dette på kloaksystemet. Og i forvejen er en del fodboldbaner placeret på jord, som ikke har været velegnet til at bygge på f.eks. fordi det ligger lavt/fugtigt.

Et specielt stort problem oplever Xxx i områder, som kun er spildevandskloakeret, da der her sker tilledning af drænvand til spildevandssystemet. Vi forventer i de kommende år, at problemet vil stige væsentligt, da dele af de spildevandskloakerede områder ligger lavt (terræn under kote 2,00) og tæt på havet. I dag oplever mange grundejere problemer med våde haver i disse områder og problemer med at nedsive overfladevand. Problemerne forventes forværret med de kommende stigninger i havspejlet, som vil medføre stigninger i grundvandsstanden i disse områder]

**Eksempel 4**

Vi har en konkret problemstilling i Xxx omkring håndtering af regnvand. Den løsning, som nok vil være den bedste og billigste, har vi umiddelbart set ikke lovhjæmmet til. 50 mio. kr. koster løsningen, hvor vi fastlåser grundvandspejlet og grundejerne stadig selv nedsiver regnvandet – denne løsning ligger uden for det vi må. Den traditionelle separatkloakering koster ca. 150 mio. kr. – altså 3 gange så meget.

**Eksempel 5**

I et mindre område, der støder op til Gudenåen, har vi allerede separeret ledningsnettet. Ledningsnettet er delvist fejlbehæftet, og i den forbindelse har vi undersøgt tilstanden med tv-inspektion. Tv-inspektion har vist en større mængde drænledninger, der er tilkoblet regnvandssystemet. Der er ingen tvivl om, at boligområdet ikke havde været opført, hvis området ikke var drænet. I regnvandssystemet har vi for nuværende den fornødne kapacitet, men ved yderligere grundvandsstigning eller restriktioner på vores udledningstilladelse vil vi få store problemer med at håndtere både indsivning i de tekniske anlæg og vand fra de tilkoblede dræn.

**Eksempel 6**

Sommerhusområdet Xxx er kun kloakeret for spildevand. Alle hovedledninger er strømpeforet, og de værste stikledninger, men ikke alle stikledninger, er blevet renoveret. Brønde er enten blevet strømpeforet igennem eller tætnet efterfølgende.

Lige efter renoveringen faldt de pumpede vandmængder til renseanlægget, men det blev stille og roligt værre igen, efterhånden som vandet fandt nye veje ind i afløbssystemet – via stikledninger på privat og offentlig grund. Det er meget arbejdskrævende – og svært at finde regnvejrsgade - at skulle udpege præcis hvilke ejendomme, som er synderne, og herefter at have kommunen til at sende påbud til dem.



**Eksempel 7**

Xxx er byudviklet i den tidlige industrialisering. Her drænedes man store områder og nedlagde vandløb og byggede huse ovenpå. Vandløbet "Xxx" findes kun på de historiske kort, men terrænet er stadig formet med en ådal, og grundvandet og overfladevandet løber, som det altid har gjort. Forskellen er at i dag ligger veje og murermestervillaer i vandløbetstidligere forløb. Resultatet er massive forsumpningsproblemer. Hvert år står der blankt vand i villahaverne, græsplænerne er sumpet, og der er massive problemer med opfugtede kældre. Samtidig er området sårbart for skybrud og oversvømmelseskader.

Området er fælleskloakeret. Der er kapacitetsproblemer, og områdets regnvandshåndtering skal fremtidssikres. Samtidig er tilstanden og restlevetiden af fælleskloakken for god til at denne med økonomisk og teknisk fordel kan erstattes af fx et separatsystem. Det ønsker vi heller ikke, da forventningen til nye tætte kloakker vil være at grundvandet stiger yderligere, og at omfanget af uvedkommende vand vil opretholdes og måske endda forværres i takt med at grundejerne én for én investerer i omfangsdræn på de mange kældre i Xxx.

Pilotprojektet omfatter en semiseparering med et nyt terrænbaseret regnvandssystem med samtidig levetidsforlængelse af fælleskloakken med strømpeforing. Så meget regnvand som muligt fra vejene og de enkelte matrikler skal frakobles fælleskloakken og tilsluttes over terrænet til det nye regnvandssystem i vejen.

Helt konkret omfatter projektets fase 1 etablering af et sammenhængende LAR system på vil-lavejene, hvor der etableres permeabel belægning under parkering, grønne vejbede med filtermuld for rensning og forsinkelse samt nedsivning i nogle områder og dræn i bunden af de permeable belægninger og vejbedene i andre områder. Resultatet er super – stor borgertilfredshed, samlet set en øget kapacitet, der fremtidssikrer regnvandshåndteringen, øget robusthed mod oversvømmelser, rensning af tag og overfladevand, forsinkelse af afstrømning, nedsivning og samtidig grundvandskontrol, afhjælpning af forsumpning og sidst men ikke mindst, stigende huspriser, grøn kvarterløft, mere grøn og attraktiv bydel og rekreativ merværdi til borgerne – hver dag.

Det har dog vist sig meget vanskeligt at etablere disse synergiløsninger. Vejloven vanskeliggør samarbejdet grundet bl.a. fravigelse af gæsteprincip og råderet over vejarealer. Det er uklart, om vi må dræne og hvortil. Må vandselskabet etablere grundvandskontrol som en del af den økonomiske ramme? Er grundvand spildevand? Er det kommunen eller de private, der skal etablere drænet, og vandselskabet, der skal bygge resten? Det er ikke en fuld separering, så det er administrativt lidt tungere at håndtere, fx ift. påbud om separering på egen grund.

**Eksempel 8**

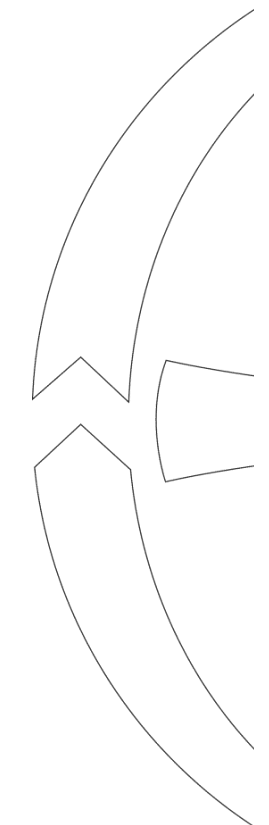
Forsyningen ønsker at frakoble drænvand og vand fra overløb fra småsøer i et område, der kaldes Xxx.

Xxx er fælleskloakeret. I området er flere gamle markdræn og rørlagte vandløb koblet til fælleskloakken. På en enkelt strækning er også tilkoblet et åbent vandløb, ligesom der fra nogle af søerne i området er etableret overløb via dræn til fælleskloakken.

De pågældende dræn er ikke deklareret, og det forventes, at de fleste grundejere pga. den manglende tinglysning ikke er bekendt med drænenes eksistens. Der er derfor mange af drænene i området, som ikke er blevet behørigt vedligeholdt, og drænene har derfor ikke længere den tilsigtede effekt.

Situationen er derfor den, at der er et stigende afledningsproblem i området, som blandt andet har medført at der er borgere, som har etableret alternative løsninger, som fx en pumpe-løsning, hvor drænvandet pumpes direkte til kloakken.

Drænvandet forventes at ledes via større vej mod en sø. Forsyningen er ikke bekendt med, hvordan drænvandet i givet fald ledes fra vejen til søen. Herunder, om det sker via forsynin-gens spildevandsledninger i området.



**Eksempel 9**

Det er i sommeren 2018 konstateret, at et renseanlæg modtager 7 gange mere vand end der distribueres. Dette tyder på store mængder af uvedkommende vand. Oplandet til renseanlægget er dels kystnært og dels lavtliggende. I oplandet ligger indvindingsboringer, der grundet vandkvaliteten ønskes lukket. Der er i dele af oplandet udfordringer med højtstående grundvand. Afløbssystemet er fællessystem og etableret i 1930'erne. Systemet er i dårlig stand og ikke klimatilpasset. Forsyningen planlægger klimatilpasning i området og nedlæggelse af renseanlægget.

Det er tydeligt, at der er uvedkommende vand i afløbssystemet. Hvordan forholder forsyningen sig dels til lukningen af indvindingsboringerne og dels til etablering af nyt afløbssystem? Hvilke forpligtelser har forsyningen i forhold dels til den dræning, det eksisterende afløbssystem har foretaget, og dels til den øgede grundvandsstigning i forbindelse med lukningen af indvindingsboringerne?



## BILAG 3

---

# Vedr.: Juridiske barrierer og muligheder i forskellige regelsæt

### Vandløbsloven

Loven er først og fremmest udformet af hensyn til vandløb og dræn i landområderne. Den har ringe anvendelse i forhold til terrænnært grundvand i byområder. På landet vil det ofte være i en landmands interesse, at han i tilknytning til udøvelse af sit erhverv kan benytte sig af sin frie dræningsret. Ligeledes kan en landmand i forbindelse med udøvelsen af sit erhverv have interesse i at deltage i anlæggelsen af nye vandløb.

I byen er pladsen mere trang, og langt størsteparten af de grundejere, der berøres af problemerne med terrænnært grundvand, har hverken ressourcer eller kompetencer til at håndtere udfordringer med terrænnært grundvand. I den forbindelse bemærkes, at lovens princip om betaling efter den nytte, den enkelte grundejer har af vandløbet, vil være meget vanskelig og administrativt omfattende at gennemføre i byområder, jævnfør eksempel 1.

Dertil kommer, at vandløbsmyndighederne ikke er underlagt nogen handlepligt. Så selv om folk i byområder måtte have ønske om, at der etableres dræn/vandløb for at få afledt terrænnært grundvand, har vandløbsmyndigheden lille tilskyndelse til at gøre noget ved det.

### Betalingsloven, den tilhørende vejledning og bekendtgørelsen om medfinansiering af klimatilpasningsprojekter

Loven rummer ingen bestemmelser om spildevandsselskabers muligheder for at opkræve betaling for afledning af terrænnært grundvand. Det er derfor tvivlsomt, om selskaberne må opkræve betaling. Energistyrelsen har vurderet, at spildevandsselskaber ikke må opkræve betaling for afledning af drænvand.

Loven lægger heller ikke op til, at spildevandsselskaber kan håndtere terrænnært grundvand. Dog fremgår det eksplicit, at spildevandsselskaber kan modtage vand fra omfangsdræn. Men de må ikke opkræve betaling for dette vand.

Vejledningen anbefaler at drænvand ikke bør tilledes kloakker, men der er ikke et direkte forbud mod, at det tilledes.

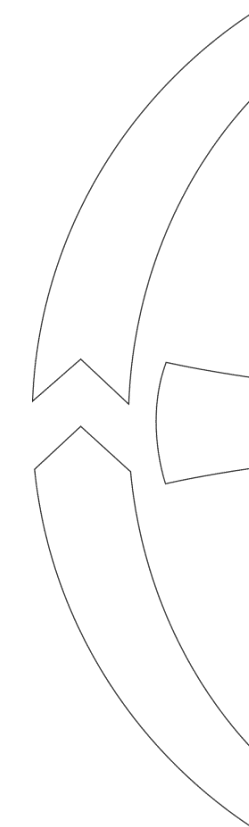
I forhold til spildevandsselskabers medfinansiering og drift af klimatilpasningsprojekter på terræn i stedet for de traditionelle anlæg under terræn omfatter disse projekter udtrykkeligt kun tag- og overfladevand. Grundvand omtales ikke.

### Vandsektorloven

Der er ingen omtale i loven af, at hverken vandforsynings- eller spildevandsselskaber må håndtere terrænnært grundvand med henblik på bortskaffelse.

### Bekendtgørelsen om økonomiske rammer

Det fremgår ikke, at vandforsynings- eller spildevandsselskaber kan håndtere terrænnært grundvand inden for de økonomiske rammer. På den baggrund er det også meget tvivlsomt, i hvilket omfang selskaberne ville kunne få tillæg i deres økonomiske rammer til at løse opgaven, jævnfør eksempel 7.



### **Bekendtgørelsen om tilknyttet virksomhed og vejledningen til denne**

Håndtering af terrænnært grundvand fremgår ikke af positivlisten over tilladt tilknyttet virksomhed for hverken spildevandsselskaber eller vandforsyningselskaber.

Advokatfirmaet Energi & Miljø har vurderet, at et spildevandsselskab efter bekendtgørelsen må udnytte eventuel overskudskapacitet i ledninger, der alene transporterer tag- og overfladevand, til afledning af drænvand. Denne vurdering er også relevant i forhold til terrænnært grundvand. Ligeledes vurderer Energi & Miljø, at spildevandsselskaber kan kræve betaling for afledning af terrænnært grundvand som hovedaktivitet, samt at de kan indberette betalingen som en del af deres indtægter under de økonomiske rammer.

Det er væsentligt at understrege, at Energi & Miljø alene mener, at der kan kræves betaling for afledning af drænvand som hovedaktivitet, når der er overskudskapacitet i ledninger, der alene transporterer tag- og overfladevand. Det er altså ikke en mulighed i fællessystemer, og det fremgår ligeledes, at Energi & Miljø ikke mener, det er muligt at gøre det som tilknyttet virksomhed.

Sammenlignet med den nævnte vurdering for spildevand fremstår det mere uklart om et vandforsyningselskab som en del af sin hovedvirksomhed må håndtere terrænnært grundvand. Der er flere eksempler på, at vandforsyningselskaber forebygger problemer med terrænnært grundvand, fordi deres drikkevandsindvinding som sideeffekt er med til at holde grundvandspejlet nede.

DANVA kender ikke til vurderinger eller myndighedsafgørelser om, hvorvidt et vandforsyningselskab som del af sin hovedvirksomhed må oppumpe grundvand i et opland, der har udfordringer med terrænnært grundvand, men som ikke (længere) skal bruges til drikkevandsforsyning. Det samme gælder vandforsyningens opkrævning af betaling for sådan en ydelse.

### **Vandforsyningsloven**

Efter loven kan vandforsyninger varetage vandforsyning og kræve betaling for dette. Loven giver ikke hjemmel til, at vandforsyninger kan varetage oppumpning af grundvand mod betaling, når dette ikke sker i forbindelse med vandforsyning.

Det følger af Natur- og Miljøklagenævnets praksis, at grundejeres permanente sænkninger af grundvandspejlet for at beskytte deres ejendomme ikke kræver tilladelse efter loven. Ligeledes følger det af nævnte praksis, at grundejere kan pådrage sig erstatningsansvar efter loven, hvis deres permanente sænkning af grundvandet giver anledning til skader for andre parter.

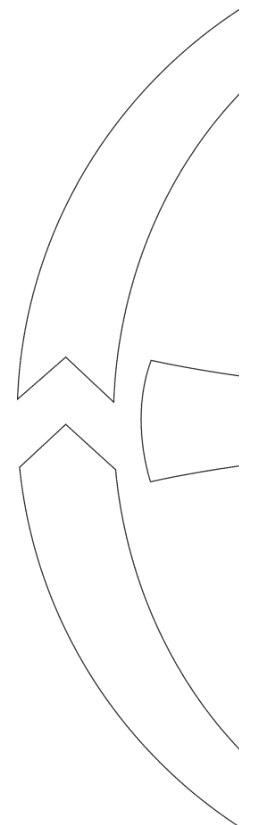
### **Miljøbeskyttelsesloven, spildevandsbekendtgørelsen og dennes vejledning**

Fokus på beskyttelse af grundvandsressourcer i forhold til vandindvinding.

Der er ingen bestemmelser i forhold til håndtering af udfordringerne med terrænnært grundvand. Kravet til spildevandsselskabers udarbejdelse af oversvømmelseskort i forbindelse med klimatilpasning inddrager ikke terrænnært grundvand som en faktor. Oppumpet grundvand er kun at betragte som spildevand og dermed noget, spildevandsselskaber skal håndtere under forudsætning af, at der er tale om forurenede grundvand.

Efter vejledningen anses drænvand generelt ikke for at være spildevand og bør som udgangspunkt derfor ikke afledes til kloak. Kommunalbestyrelsen er dog ikke afskåret fra at meddele tilladelse til afledning af vand, der ikke umiddelbart er omfattet af definitionen af tag- og overfladevand, hvis sammensætningen ikke afviger væsentligt fra sammensætningen af vand, der er direkte omfattet af definitionen på tag- og overfladevand. Men vejledningen lægger ikke op til, at spildevandsselskaberne skal aflede terrænnært grundvand. Det fremgår, at det vil være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at afvikle eksisterende drænrettigheder, hvis kommunalbestyrelsen ønsker at optage et vandløb i spildevandsplanen. Det kan eksempelvis ske ved anlæggelse af et nyt vandløb/dræn.

Den beskrevne juridiske tvetydighed er blandt andet kommet til udtryk ved, at nogle spildevandsselskaber har oplevet, at der ikke i deres udledningstilladelser fra kommunen er taget højde for indsivning af terrænnært grundvand/drænvand samtidig med, at selskaberne ikke har fået mulighed for at frakoble dette vand.



### **Planloven**

Efter planloven kan klimatilpasning og sikring mod oversvømmelse og erosion indgå som formål/hensyn, der skal varetages efter lokalplaner. F.eks. kan der stilles krav om ubefæstede arealer og om, at bygninger skal placeres med en høj beliggenhed. Sikring mod terrænnært grundvand er dog overhovedet ikke nævnt i hverken loven eller forarbejderne.

Det kan ikke udelukkes, at sikring mod terrænnært grundvand kan indgå i lokalplanlægning, men pt. er dette uafklaret. Desuden er der ingen handlepligt efter lokalplaner, og de retter sig alene mod fremtidige dispositioner.





# Screening of Alternative Water Sources for Copenhagen's Lakes and Streams



MILJØ  
NØRREBRO 

**Miljøpunkt Nørrebro**

**Juni 2019**

**By Fionn Murphy & Anders Jørn Jensen**

## 1. Overview

This report aims to identify water sources within close proximity to Copenhagen's network of rivers and lakes, so as to ensure security of water supply and to make savings on the expensive and needless treatment of clean water.

In the summer of 2018, Copenhagen's lakes and streams experienced massive water shortages. The impact of which was most obvious in the inner lakes, where huge sections of lake bed became exposed for numerous months. Superficially, this presents an eye sore and a source of unpleasant odour in an important recreational focal point of the city. However, the most concerning aspect of this is the diminished cooling effect brought about by this decrease in water surface area. This is particularly important in the city centre, where the urban heat island effect results in central parts of Copenhagen being up to 12 degrees warmer than the outskirts in summer months (Bühler *et al.*, KU, 2010). The Serum Institute estimates that intense heat wave this summer resulted in 250 additional mortalities.

Although similar droughts have occurred in previous years, the intensity on this occasion was more extreme, with the loss of 90.000 litres of water an hour from the inner lakes alone (Michelsen 2018). The length of the drought also led to a watering ban and increased die-off of trees throughout the city, underlining the need for robust alternative water sources. With drought events predicted to increase in frequency with a changing climate, it is important to find feasible solutions to offset loss of water, both in existing and new blue and green infrastructural projects.

The preferred management option is to utilise water sources that are today needlessly subjected to sewage treatment. By prioritising the use of clean water which is currently lead to the sewers, this would lead to savings in treatment costs and increased space in the sewer network. The Danish EPA estimates that 25-30% of water in the sewage system is from extraneous sources and does not require treatment, leading to additional costs of approximately 500 million DKK annually (Miljøstyrelsen 2018).

Another effect of a changing climate is more rain, heat waves and rising groundwater. Rising groundwater levels are predicted throughout the city, threatening the foundations of our existing building mass, while at the same time representing a significant robust water resource for the city's needs, if harnessed in a public regime of groundwater control.

It I assessed, based upon studies conducted in Frederiksberg, that an active groundwater control regime in Copenhagen could save billions of DKK in the most likely future climate and groundwater scenarios.

## 1.1 Copenhagen's Water Network

The city's inner lakes are primarily fed by Utterslev Mose and Emdrup Sø. Their water flows to central Copenhagen via Lygte Å and Ladegårds Å - two former above ground rivers which are now carried in submerged pipes (proposals are in place to daylight these rivers in the future, creating blue-green infrastructure). In warm dry summers, such as in 2018, the water level in Utterslev Mose becomes too low to feed Emdrup Sø, hence curtailing the supply of water to the inner lakes.

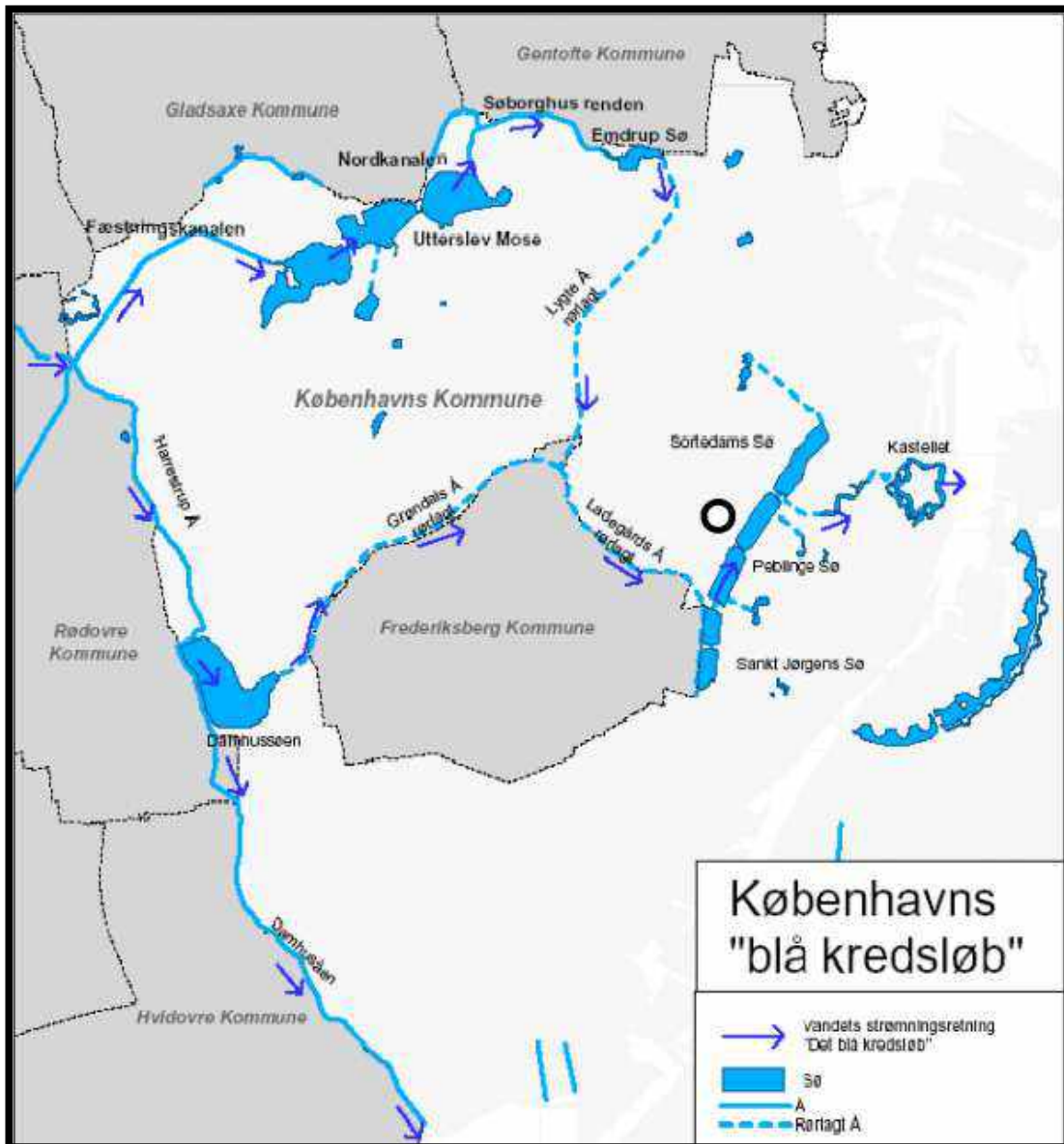


Figure 1: Copenhagen's water network (Image: Orbicon/KK)

## 2. Available Water Sources

### 2.1 Groundwater and Relief drillings

In order to combat high groundwater and control water pollution, drilling, drainage and pumping is being conducted at various locations in the city. This is done by both private residents and regional and other authorities.

Region Hovedstaden have been extracting contaminated groundwater in small quantities for filtration treatment at several locations in the city (figure 2). In many cases, this is allowed to re-infiltrate back into the ground water or is discharged to the sewer.

Similarly, in order to combat rising groundwater, private residents have the right to remove groundwater in order to safeguard their basements via the establishment of 'omfangsdræn' systems. There are currently no restrictions and charges on leading this water to the sewer systems.

If groundwater levels continue to rise in the future, as is expected by climate models, far greater extraction will be required, to safeguard buildings and infrastructure. This could lead to it becoming a significant water source in the coming years.



Figure 2: Location of Region Hovedstaden's relief drillings in relation to piped rivers

As much of this rising groundwater eventually ends up in sewers of rainwater pipes, it threatens to hollow out significant investments in adapting the sewer system for a changing climate with more intense rain events. These investments are carried out to avoid major urban flooding such as in 2011.

A more extensive and systematic regime of groundwater level control would eliminate the threat rising groundwater poses to infrastructure and buildings, while solving the problem of drain water filling up the sewer system, which negates investments in climate adaptive sewerage infrastructure.

We can assess the magnitude of economic value of groundwater control by looking at an analysis of a number of different scenarios in Frederiksberg. Frederiksberg estimate that cessation of groundwater pumping would result in a loss of 880 million kr., mainly due to deep basements needing drainage, increased cost of the cloudburst plan and securing of buried infrastructure (Frederiksberg Kommune et. al. (2018) & Frederiksberg Forsyning (2018)).

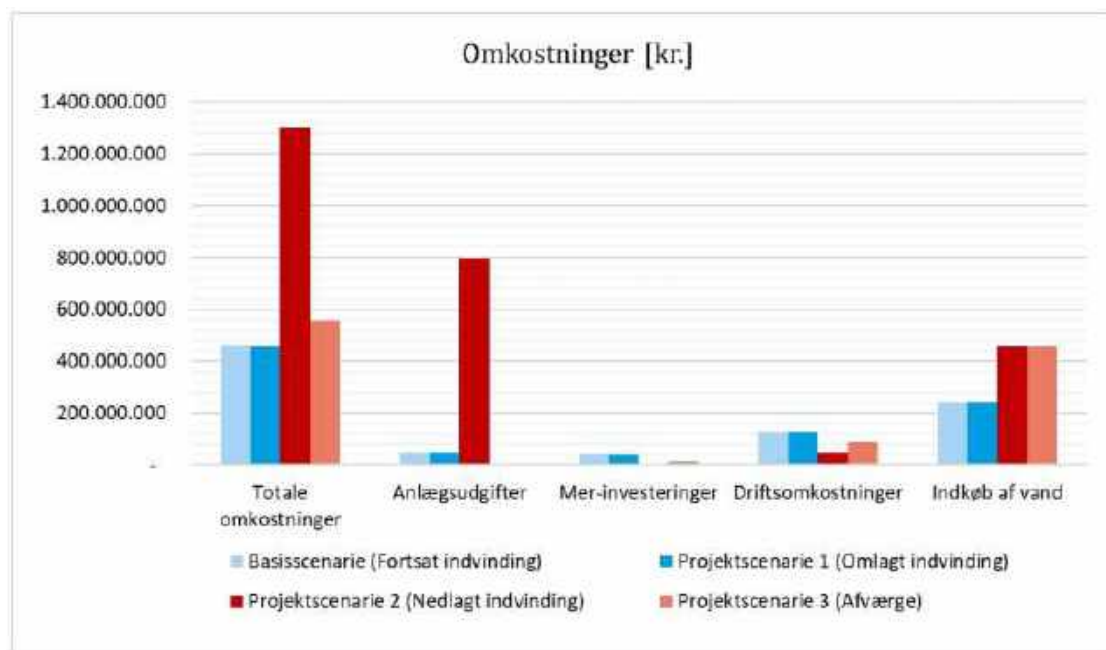


Figure 3: Costing figures for different Intervention scenarios Frederiksberg

No estimates for a reverse scenario in Copenhagen exist, but in future climate scenarios, the benefits of active groundwater control would likely be in the billions of DKK, based upon Copenhagen being a much larger municipality.

More careful management of groundwater would have significant other benefits for society, providing a large and steady source of water for the city's needs in extreme heat and drought.

Unfortunately, there is currently uncertainty regarding the legal status which applies to municipalities or utility companies undertaking these activities. This question is in stark need of clarification from the relevant authorities.

## 2.2 Natural Springs

Although not all documented, there are a number of natural springs which emerge in different parts of the city. There is great variation in the way such springs are managed. While some are utilized to feed water features such as those in Frederiksberg Have and Søndermarken, many others are seen as a nuisance and are pumped to the sewer system. A combination of historical maps, site visits and public consultation were used to ascertain the viability of utilising various springs.

### Lersøkilde

Flow: 6.5- 10 L/s      Total P: 24 µg/l      Total N: 8.4mg/l      (KK, 2006)

Lersøkilde's flow could compensate between 26-40% of the water volume lost through summer drought evaporation. Water from Lersøkilde is relatively low in phosphorus, meaning it could be suitable for direct discharge into other water bodies. Although total Nitrogen concentrations are higher, it is believed that this will decrease upon installation of proper sewage facilities for an adjacent group of allotment houses. Situated in Lerøparken (figure 3), this spring sits within close proximity to Lygte Å- a piped river which flows just two hundred meters away. Lygte Å then flows into Copenhagen's inner lakes via Ladegårds Å (see figure 1). The spring, which formally fed the now drained Lersø, currently has its water pumped to a sewage treatment facility.



Figure 4: Lersøkilde location

### Other Springs

Although several were identified, they were not included in this report due to low flow volume or impractical location for connection to Copenhagen's river network. Alternative uses for this water should be explored, such as for gardening or cleaning. The current practice, where most of this water is pumped to the sewer creates a needless expense.

## 2.3 Surface Water

### Street runoff and storm water

Copenhagen has a largely combined sewer where hazardous raw sewage and more benign drain water are treated by the same system. A long term solution would be the separation and utilisation of surface runoff. Although rain is lacking during droughts, collection of precipitation from the surrounding areas, before and after such events would safeguard from extreme water losses and increase the speed of recovery. Although rainwater from streets and rooftops is not of suitable quality to discharge into lakes due to its high potential to collect contaminants, several relatively low cost purification techniques are available.

A promising recent development has been the successful implementation of dual porosity filtration, a simple but effective process which utilises layers of varying porosity to remove unwanted substances from the water. The process is primarily driven by gravity and does not require chemical input. This technology has recently been utilised in Ørestad (figure 4), where a large system was installed to treat road runoff over an area of 30ha. The system, which can treat up to 105 litres of water a second, greatly improves the chemical quality of this runoff, reducing the phosphorus content to a level low enough for discharge to freshwater ecosystems. The facility will be concealed underground upon completion and cost in the region of 8 million kroner. The plant does not have operating costs beyond pumping water to the facility. Far smaller instances of this purification technique do exist and could be scaled down to appropriate sizes for a more condensed setting, such as in Allerød where a much smaller unit treats 3L/s at a cost of 0.6 million DKK. (M. Bergen Jensen, Personal Communication, 12/12/18)



Figure 5: Dual Porosity Filtration Facility in Ørestad, prior to covering

## 2.4 Hospitals

Copenhagen's two major hospitals, Bispebjerg Hospital and Rigshospitalet are now required to install advanced wastewater treatment facilities in order to remove substances which would otherwise not be dealt with by conventional treatment plants. This will include the use of membrane filtration and activated carbon treatments, resulting in treated water clean enough for direct discharge to the environment. These hospital water sources are particularly valuable due to their reliability in output of water. While rainfall and spring pressure will vary seasonally, these hospitals will provide a constant water supply.

### Bispebjerg hospital

A specialised treatment plant for hospital waste water is under development and should be operational by 2022.

The 2013 environmental impact assessment for the renovation and expansion of the hospital, estimated that the completed hospital would produce wastewater at a rate of 9.4L/s (KK, 2013). In addition to this, there was plans to separately collect rainwater and runoff, keeping them out of the sewer system.

The Hospital lies within close proximity to Lygte Å, to which there is a favourable downhill gradient.

### Rigshospitalet

The treatment plant for Rigshospitalet is due to be completed by 2023. Earlier figures suggested a wastewater creation rate of 7.5 L/s (Miljøstyrelsen, 2016). However, renovations and changes in practice over recent years mean that this figure may have changed.

Additionally, a steady amount (2L/s) of clean groundwater is removed from the foundations of the hospital in order to keep its basements dry. The hospital has obtained a temporary permit to discharge this water into Sortedams Sø. A permanent discharge licence is in the application process.

This flow could probably compensate approximately 60% of the water volume lost through summer drought evaporation



### 3. Recommendations

The Lersøparken area presents a variety of potential water sources, all in close proximity to Lygte Å, which eventually flows into Copenhagen's inner lakes. This makes it a primary target for intervention.

Lersøparken is currently earmarked for development under the city's major cloudburst plan, the municipal development plan (Pleje & Udviklingsplan for Lersøparken) and the Local Council's strategy (Bispebjerg Bydelsplan). Although not yet finalised, it is proposed that a small lake will be created in the park, acting as a storage basin. Additional variations of the plan involve opening the piped Lygte Å. These steps would both increase the area's capability to deal with excessive rainfall and create a new recreational feature in the locality (figure 5). A robust water supply is required in order to prevent this opened water course drying out completely in summer months. Miljøpunkt Nørrebro has been in dialogue with relevant stakeholders about incorporating alternative water sources referenced in this report in the plans for redevelopment of this area.

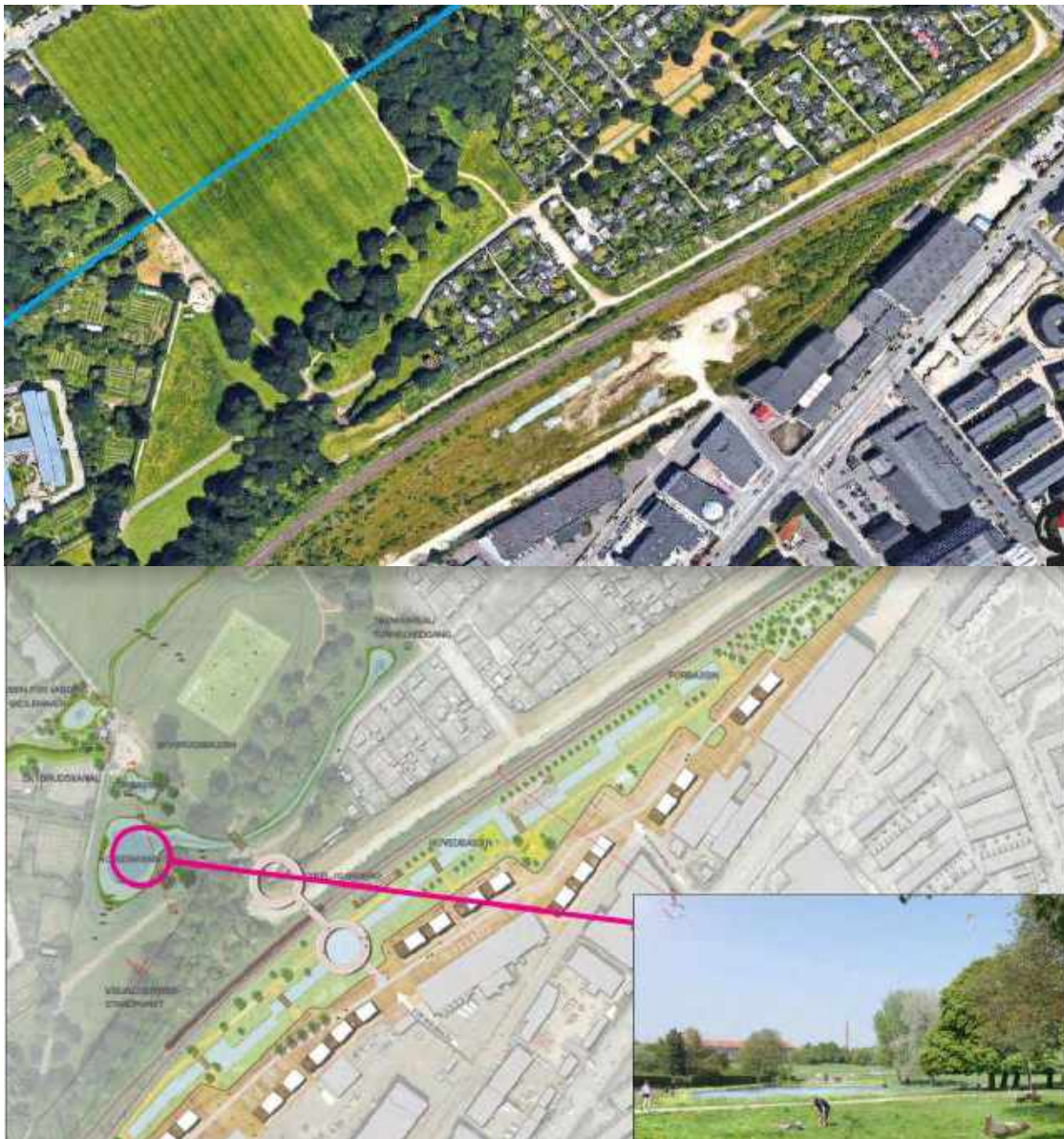


Figure 7: Lersøparken in its current state, with the piped Lygte Å in blue (top image). Bottom image: the proposals for its development as part of Copenhagen's cloudburst plan (Københavns Kommune).

This specifically would involve the use of the available water from Lersøkilde and Bispebjerg hospital. These two features are situated within just 200 meters of Lygte Å, on opposite sides of a public park (figure 6). Any connective works would cause minimal disruption to the local area, as there are no roads or buildings in the immediate vicinity. The incorporation of the water from these two aforementioned features would account for almost all of the inner lakes' summer water losses. The separated rainwater from the hospital facility could also be used to augment any surface water features created in the development. In order to lower costs, these connections could be made at the same time as the construction of cloudburst water features in the park.

As Copenhagen plans to open more of its rivers and create blue infrastructure as part of its cloudburst plan, it will become more important to properly harness available water in order to safeguard these features from drought. This is necessary to preserve the water bodies' recreational integrity and to maintain their cooling effect. Future plans for the development of the city's waterways should constructively utilise these available water sources to support blue-green infrastructure.

Although treated hospital water provides a robust supply, it is important to invest in suitable infrastructure to utilise runoff from streets and urban areas - a huge contributor of extraneous water in the sewer system. Additionally, as groundwater levels become more problematic in the future, the extraction and utilisation of this water as a resource will become of vital importance for the city. The sensible management of this water will safeguard urban lakes and rivers while saving millions in unneeded treatment costs.

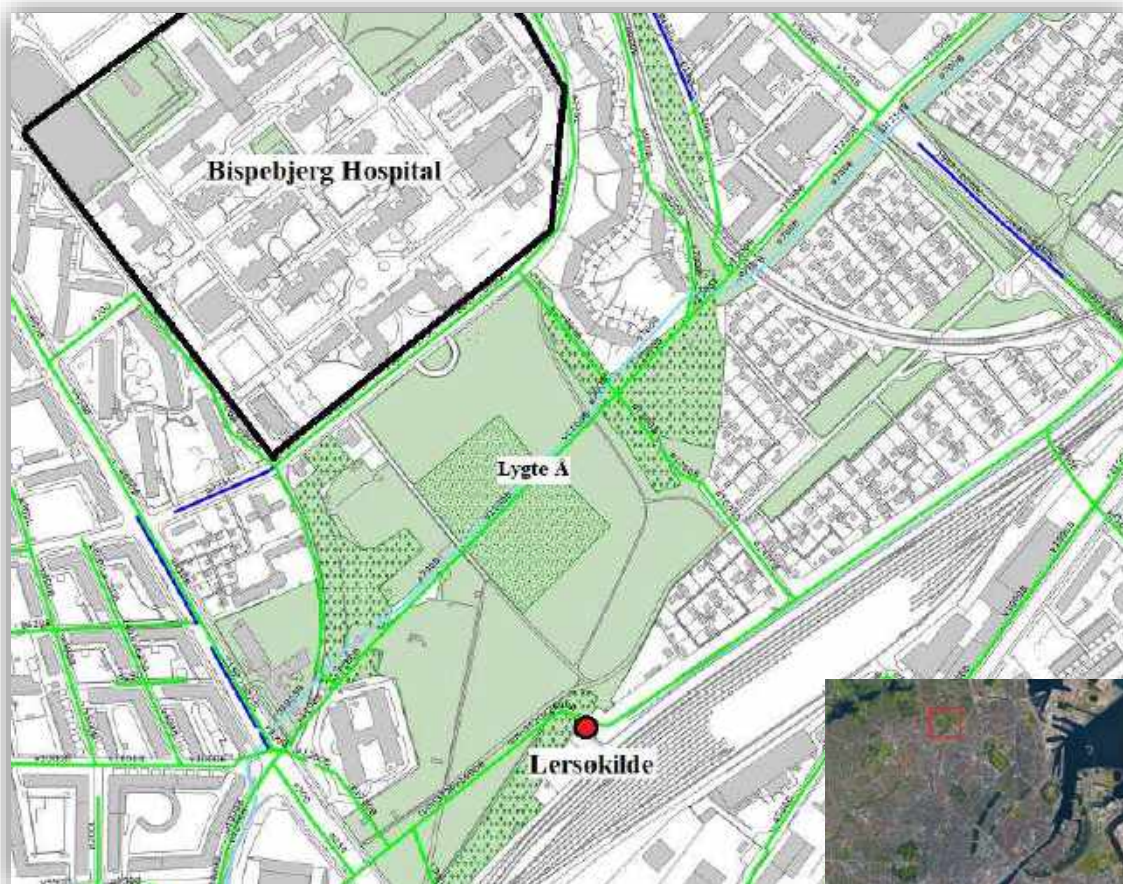


Figure 8: Lersøparken area with Lygte A in light blue and rainwater tunnels in light blue. (Basemap: Hofor)

Rising groundwater is a threat to our existing building mass. Increased drainage (omfangsdræn) to sewers to protect buildings represents a potential hollowing out of investments in adaptation of our sewer system to a changing climate. A more extensive and systematic public regime of groundwater level control would eliminate the threat rising groundwater poses to buildings and solve the problem of drain water filling up the sewer system, which negates investments in climate adaptive sewerage infrastructure.

Based upon other studies, an active groundwater control regime would have an economic benefit worth billions of DKK, in the most likely future climate and groundwater scenarios. Unfortunately, there is currently uncertainty regarding the legal status which applies to municipalities or utility companies undertaking these activities. This question is in stark need of clarification from the relevant authorities.

## 4. References

### **Bühler, O., Tøttrup, C., Borgstrøm, R., & Jensen, M. B. (2010).**

Urban Heat Island i København: Beskrivelse af fænomenet, vurdering af omfang i København, input til strategi for håndtering.

Skov & Landskab, Københavns Universitet.

### **Københavns Kommune (2006)**

Screening af muligheder og barrierer ved åbning af vandløbsstrækninger i Københavns Kommune

### **Københavns Kommune (2013)**

Bispebjerg Hospital: VVM-redegørelse og miljøvurdering

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/4c150e6d-f0c4-4940-8354-9ccae7c3dcba/78d9289e-9e11-4a6b-8976-6375a159090d/Attachments/74890352-db35-441b-8bf8-e92818746ffe.PDF>

(Accessed 18/02/19)

### **Michelsen, K. (2018)**

Interviewed by Thomas Frederiksen for Minby, October 15<sup>th</sup>

<https://minby.dk/2018/10/15/83882/solen-har-stjaalet-soeernes-vand/> (Accessed 18/02/19)

### **Miljøstyrelsen (2016)**

Vandeffektive hospitaler, Potentialer for vandbesparende teknologi og brug af sekundavand

[https://mfvm.dk/fileadmin/user\\_upload/MFVM/Publikationer/Bilag4\\_rapport\\_sekundavand.pdf](https://mfvm.dk/fileadmin/user_upload/MFVM/Publikationer/Bilag4_rapport_sekundavand.pdf)

(Accessed 18/02/19)

**Miljøstyrelsen (2018)**

Rent vand finder vej til renseanlæggene

<https://mst.dk/service/nyheder/nyhedsarkiv/2018/maj/rent-vand-finder-vej-til-rensaanlaeggene/>  
(Accessed 18/02/19)

**Frederiksberg Forsyning (2018)**

Samfundsøkonomisk analyse af indvindingen på Frederiksberg

[https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1095/Punkt\\_268\\_Bilag\\_2\\_Businesscase\\_Indv\\_Afvaergescenarie\\_1.pdf](https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1095/Punkt_268_Bilag_2_Businesscase_Indv_Afvaergescenarie_1.pdf)

**Frederiksberg Kommune et. al. (2018)**

Drikkevandsindvindingen på Frederiksberg Samfundsøkonomisk Analyse

[https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1091/Punkt\\_194\\_Bilag\\_2\\_Rapport\\_Businesscase\\_Frederiksberg\\_2017\\_10pdf.pdf](https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1091/Punkt_194_Bilag_2_Rapport_Businesscase_Frederiksberg_2017_10pdf.pdf)

## **Svar til: Hearing 50198 af: Borgmesteren**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Borgmesteren

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Hvidovre

BY

Hvidovre

POSTNR.

2650

ADRESSE

Hvidovrevej 278

HØRINGSSVAR

Se vedlagte brev.

MATERIALE:

hoeringssvar\_fra\_hvidovre\_kommune\_til\_kbh\_kommuneplan\_14.01.2020.pdf



Hvidovre Kommune, Hvidovrevej 278, 2650 Hvidovre

Økonomiforvaltningen  
Københavns Rådhus  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Hvidovre Kommune  
Hvidovrevej 278  
2650 Hvidovre

Direktionen  
Direktør:  
Gert Stephan Nelth

Telefon: 3639 3005  
Afd. telefon: 3639 3005  
Mobil: 5158 7807

E-mail: gsn@hvidovre.dk  
Afd. e-mail:

Sagsnr.: 20/1009  
Doknr.: 4972/20

Dato: 14-01-2020

Rådhusets åbningstider:

Mandag-onsdag: 10:00-14.30  
Torsdag: 13:00-17.30  
Fredag: 10:00-13.30

### Høringssvar til supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

Ved første øjekast er det sympatisk, at København vil arbejde for en mere bilfri by. Hvidovre Kommune ser dog med bekymring på, at Økonomiudvalget i Københavns Kommune har vedtaget et forslag om at reducere bilparkeringsnormerne med yderligere 30 %, og med mulighed for konkret vurdering i lokalplaner med en lavere parkeringsnorm for alle funktioner.

Årsagen er, at vi i Hvidovre Kommune oplever et stigende antal biler og dermed behov for parkeringspladser på både private og offentlige parkeringsarealer, navnlig ved og i nærheden af stationerne.

Når Københavns Kommune så kraftigt reducerer i antal parkeringspladser, vil det alt andet lige betyde, at beboere, ansatte og gæster tæt på kommunegrænsen vil lede efter og optage parkeringspladser i Hvidovre Kommune. Det er meget u hensigtsmæssigt at flytte disse problemstillinger hen over kommunegrænsen, når det i bund og grund er en fælles udfordring for begge kommuner og kommunerne i Hovedstadsregionen.

Hvidovre Kommune ser gerne et udbygget samarbejde om at sikre gode parkeringsmuligheder og en effektiv mobilitet i begge kommuner, som konkret kan handle om højklassede kollektive transportformer suppleret med parkeringsanlæg.

Der tages forbehold for den politiske godkendelse af høringssvaret, som foretages mandag d. 20. januar 2020. Er der ændringer til høringssvaret, vil disse blive meddelt Københavns Kommune.

Med venlig hilsen

Helle Adelborg  
Borgmester

Gert Stephan Nelth  
Direktør

## **Svar til: Hearing 50198 af: Dennis Krabbe Sørensen**

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Dennis Krabbe Sørensen

BY

Frederiksberg

POSTNR.

1960

ADRESSE

Aaboulevard 23, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg tilslutter mig Ulf Høiriis Nielsens hørings svar af 24. december 2019:

"Jeg kan kun bifalde en tunnelføring af Aaboulevard og Bispeengbuen. Genåbningen af Ladegårdsåen vil bidrage effektivt til skybrudssikringen, samt give et tiltrængt grønt pust ind gennem hovedstaden. Det er en visionær løsning vi alle kan være stolte af mange år ud i fremtiden. Samtidig er det utvivlsomt et projekt som i dén grad lever op til sloganet 'Verdensby med ansvar'."

## **Svar til: Hearing 50198 af: Alex Heick**

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bispebjerg Lokaludvalg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rentemestervej 76, 2. sal

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede fil

MATERIALE:

bispebjerg\_lokaludvalg-\_supplerende\_hoeringssvar\_vedroerende\_forslag\_til\_kommuneplan\_.pdf





**Bispebjerg**  
LOKALUDVALG

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

side 1 / 4

Til Økonomiforvaltningen

**Supplerende høring: Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere i den supplerende høring. På grund af en kort frist, bygger dette høringssvar især på drøftelser internt i lokaludvalget, og på vores kendskab til bydelens borgere fra tidligere debatter og dialogmøder.

### Familieboliger

Med den supplerende høring lægges op til flere små boliger. Minimumsstørrelsen nedsættes fra 50 m<sup>2</sup> til 40 m<sup>2</sup> for at imødekomme, at mange bor alene i København. Det gælder især for nye byudviklingsområder.

I Bispebjerg bydel har vi dog det omvendte problem, at vi har for mange små boliger, og ikke nok boliger, som kan rumme familier.

Derfor var den en glæde at se nedenstående ændringsforslag til den politiske hovedstruktur vedrørende en social og mangfoldig by (side 14), der lyder:

Det samme gælder byudvikling i de eksisterende byområder, hvor det eksempelvis er vigtigt, at der i områder med mange små boliger lægges vægt på, at nybyggeri bidrager til at sikre en variation i boligernes størrelse i de enkelte bykvarterer.

Og tilsvarende til Bydelsafsnittet s 54:

”Boligmassen i Bispebjerg er karakteriseret ved mange almene og andelsboliger og relativt få ejerboliger. Gennemsnitsstørrelsen på boliger er ca. 65 m<sup>2</sup>. Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse. På den baggrund bør der arbejdes for at skabe flere familieboliger i bydelen.”

Vi støtter varmt de fremførte ændringsforslag.

### Skæve boliger

Til gengæld har forslag og ændringsforslag fra: En social og mangfoldig by s. 12, 14 og 18: Boliger og byliv s. 43, samt bydelsafsnittet om Bispebjerg s. 54 givet anledning til stor bekymring i lokalområdet:

”At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige, ældre og socialt udsatte borgere, og at der sikres en variation i boligstørrelser og –typer i de enkelte byområder.”

”Der arbejdes desuden på at afprøve mulighed for etablering af midlertidige boligløsninger for socialt udsatte borgere på kommunes egne arealer, for at sikre en rummelig og blandet by med plads til alle.”

Disse formuleringer dækker formentlig dels over planen om at opstille 6 containere i Parken ved Emdrupvej som botilbud for unge, der ikke kan rummes i en normal bolig. Samt planen om at bebygge parken ved Strødamvej 10 som botilbud til hjemløse. Og formentlig også forslaget om flytning af Rønnebo.

Disse forslag er gevaldigt upopulære på de foreslåede placeringer. Vi har spurgt





## Bispebjerg LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET  
Rentemestervej 76  
2400 København NV  
[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

side 2 / 4

vores borgerpanel herom, så modviljen er ikke noget vi gætter på, men noget som vi ved.

Den modvilje er dog ikke udtryk for en generel skepsis overfor skæve boliger hverken hos lokaludvalget eller lokalområdets borgere.

Vi har allerede en del skæve boliger rundt omkring i de almene boligforeninger, og det er sat i system i Bjergvænget på Bispebjergvej, som er et socialpsykiatrisk botilbud efter Almenboliglovens § 105 og Servicelovens §§ 83 og 85. Bjergvænget ligger naturskønt ved Grundtvigs Kirke, og der er knyttet 25 beboere, som fordeler sig i en boligblok med 6 opgange. Lejlighederne har alle to værelser og eget køkken og bad, og er almene boliger, som udlejes gennem Lejerbo. Det fungerer så fint så fint.

Bispebjerg Lokaludvalg anerkender, at man vil gøre noget ekstra for at hjælpe udsatte borgere til en bolig som led i et rehabiliteringsforløb.

Men det er en uskik at bebygge eksisterende naturskønne parkområder med hundredårige træer,- også selvom der er tale om noget midlertidigt. Parker bør fredes. Bebyggelse af parker, der ved en fejl ikke er fredet, er et skråplan at bevæge sig ind på rent planlægningsmæssigt.

I stedet synes vi, at man bør lade sig inspirere af Bjergvænget og tage en dialog med den almene sektor om etablering af ordentlige skæve boligtilbud.

Alternativt vil Bispebjerg Lokaludvalg gerne bidrage med at pege på andre mulige placeringer.

### **Rønnebo**

I forbindelse med spørgsmålet om skæve boliger er det nødvendigt at kommentere forslaget om at flytte det socialpsykiatriske plejehjem fra Rønnebo fra Brønshøj til Ryparken.

Nu er de politiske beslutninger i Økonomiudvalget om anbefalinger til BR jo ikke til høring, men på den anden side har det betydning for hvad vi føler os nødt til at sige om sagen, - som har fyldt meget i lokalområdet.

Ved møde i Økonomiudvalget afgav socialdemokratiet, Enhedslisten, Radikale Venstre og SF følgende protokolbemærkning:

*"Partierne ønsker, at der arbejdes på at flytte Center for Specialundervisning for Voksne i stedet for at flytte botilbuddet Rønnebo til Ryparken 81. Ændringen forudsætter, at der afsættes midler til renovering af Rønnebo. Renovering samt genhusning af borgerne skal afklares frem mod overførselssagen. "*

*Enhedslisten, Radikale, Venstre og SF afgav følgende protokolbemærkning:*

*"Partierne gør opmærksom på, at processen vedr. flytningen af botilbuddet Rønnebo til Ryparken og ændringen af denne beslutning har været uhensigtsmæssigt. Det har i flere måneder berørt beboerne, medarbejderne og naboerne til Rønnebo samt Ryparken unødigt."*

Vi glæder os over, at et politisk flertal i Økonomiudvalget overfor BR vil anbefale, at Rønnebo bliver liggende hvor den ligger, og skal renoveres i Bystævneparken.





## Bispebjerg LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET  
Rentemestervej 76  
2400 København NV  
[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

side 3 / 4

Lokaludvalget takker på lokalrådets vegne for disse ændringsforslag. Vi bemærker desuden, at man allerede har fundet en ny kandidat til indflytning i Ryparken 81 i form af Center for Specialundervisning for voksne.

Det er et i særklasse fornuftigt valg, da der indenfor få hundrede meters radius omkring Ryparken 81 findes hele fem andre (private) skoler for børn og voksne. Stedet er yderst velegnet til skolevirksomhed (og er tilsvarende elendigt til placering af et psykiatrisk plejecenter).

Da Ryparken 81 tidligere har været anvendt som skole, og for nyligt er fraflyttet som sådan, ville genetablering af en skolevirksomhed på denne lokalitet formentlig være økonomisk særdeles fornuftig. Lidt rengøring, maling og måske flytning af skillevægge osv. Ikke noget der ligner de 173 mio kroner, som ellers var afsat til formålet i budgettet.

### **FNs verdensmål**

Vi finder det en selvfølgelighed, at FNs verdensmål inddrages i overvejelser vedrørende relevante problemstillinger i kommuneplanen.

### **Lynetteholmen**

Forslaget om etablering af Lynetteholmen er et storslået, næsten genialt projekt, der med rette fylder meget i kommuneplanforslaget, og også har givet anledning til en del ændringsforslag.

Her hæfter vi os især ved formuleringen:

*Det kræver et grundigt forarbejde at etablere projekter i den størrelsesorden, som Lynetteholmen, mere metro og en Østlig Ringvej er. Derfor skal der de kommende år udarbejdes en række undersøgelser og analyser, der belyser projekternes økonomi og indvirkning på omgivelserne, inden der kan tages endelig beslutning om projekternes fremtid. Disse analyser og undersøgelser skal ikke mindst belyse påvirkningen af beboere og brugere i de områder, der berøres af de store projekter, og anviser langsigtede holdbare løsninger, så områdernes kvaliteter kan videreføres.*

Etableringen af den østlige motorvej vil yderligere øge trafikken på Helsingørmotorvejen og dens afgrening til Nordhavnsvej, som formentlig skal gøres tresporet. I den forbindelse skal gøres opmærksom på et lokalt ønske om overdækning af Helsingørmotorvejen ved Emdrupvej, hvor motorvejen ligger i en slugt. Her skal også henledes opmærksomhed på en plan herfor, der er udarbejdet af Lokaludvalget og arkitektfirmaet STED.

### **Parkering**

Med den supplerende høring ønskes en opstramning af bilparkering i byen. Særligt i byudviklingsområderne ønskes forsøg med ”parkeringsfri zoner”.

Eftersom antallet af personbiler er i bestandig stigning, er en regulering en nødvendighed.

Bispebjerg Lokaludvalg bakker op om, at vi forsøger at begrænse parkering på udvalgte steder, da parkerede biler tager meget plads, som måske kunne bruges bedre.





**Bispebjerg**  
**LOKALUDVALG**

BIBLIOTEKET  
Rentemestervej 76  
2400 København NV  
[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

side 4 / 4

Spørgsmålet er dog komplekst, fordi parkeringsmuligheder er en nødvendighed både af hensyn til erhvervsliv, handicaptilgængelighed og arbejdsliv. Balancen er svær.

Vi støtter derfor varmt, at man som ændringsforslag foreslår at eksperimentere med nye former for parkeringsløsninger i afgrænsede områder, - inden de udbredes bredt i byen.

Det er dog svært at satse på flere parkeringshuse (som foreslået i ændringsforslaget til En Grøn, Sund og Bæredygtig By, side 23), hvis der ikke samtidigt skabes incitamenter til at bruge dem.

Denne detalje er nok meste relevant i ydre bydele som Bispebjerg, hvor der findes flere, store parkeringshuse, som ikke bliver brugt.

Desuden sker der en udskiftning af biler i retning af elbiler. Hvis disse skal oplades i tusindvis, vil det være lettere at etablere samlede anlæg i parkeringshuse end at opstille tusindvis af ladestander på gade og vej.

### **Letbane eller ej**

Fle ændringsforslag omhandler den tvivlsomt realistiske plan om at bygge en letbane fra Nørrebro Station til Gladsaxe trafikplads via Tingbjerg.

En letbane vil givetvis ødelægge Bispebjerg Bydel, fordi den vil lægge en total-spærring på tværs af bydelen langs Frederikssundsvej, som forhindrer passage mellem nord og syd, - bortset fra ved tre større veje. Noget lignende ville nok kunne siges om Brønshøj og Husum.

I de politiske bemærkninger omtales *et sympatisk men nedstemt forslag fra V og C* om etablering af en BRT løsning på Frederikssundsvej. Her skal nævnes, at Bus 5C allerede er etableret som en slags BRT løsning. Den kører blandt andet fra Nørrebro Station til Herlev hospital, og har 20 mio passagerer årligt, - hvilket burde være nok til en dag at understøtte en metro.

Derfor hellere fortsætte med den nuværende linie 5C, indtil der en dag bliver råd til en metro til Brønshøj og Gladsaxe med nogenlunde samme linieføring som den påtænkte letbane, men med færre sving. En bedre midlertidig forbindelse til Tingbjerg kunne arrangeres ved at lade nogle af busserne fra 5C køre til Tingbjerg.

### **Tak for godt arbejde**

Sluttelig vil vi gerne kvittere for det store arbejde, som har ligget bag udarbejdelsen af Kommuneplanen både fra politisk og administrativ side.

Aldrig har man før set en så omfattende og grundig høringsproces vedrørende et forslag til Kommuneplan.

Det har i den grad fået fat i borgernes arrangement, - hvilket jo også kan konstateres på baggrund af det store antal høringssvar.

Godt gået.

Med venlig hilsen

Alex Heck. Formand for Bispebjerg Lokaludvalg



## **Svar til: Hearing 50198 af: Christian Melgaard**

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Christian Melgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DSB Ejendomsudvikling A/S

BY

Taastrup

POSTNR.

2630

ADRESSE

Telegade 2

HØRINGSSVAR

Vedlagt fremsendes DSB Ejendomsudviklings høringsvar til den supplerende høring for forslag til Kommuneplan 2019 jf. Økonomiudvalgets behandling den 3. december 2019.

MATERIALE:

200114\_-\_kp19\_hoeringssvar\_indsendt\_af\_dsb\_ejendomsudvikling\_as.pdf



Københavns Rådhus, Økonomiforvaltningen  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Fremsendt pr. e-mail til [cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)

### **KP19, Jernbanebyen – DSB's grundejerindsigelser til Økonomiudvalgets beslutninger den 3. december 2019**

DSB har gennemgået referatet fra Økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, vedr. beslutningen af nye ændringsforslag til Jernbanebyen i KP19, og dette giver anledning til følgende indsigelser og bemærkninger:

DSB er fortsat meget positive over for udsigten til at deltage aktivt i udviklingen af Jernbanebyen. Området har efter vores opfattelse potentiale til at blive et af de største og mest innovative byudviklingsprojekter København har set i nyere tid. Det er en udvikling, som DSB gerne bidrager til at realisere, og som København ikke bør gå glip af.

DSB er enige i at udviklingen mest hensigtsmæssigt kan foregå indenfor en C\*-ramme, og det er vores opfattelse, at dette bedst realiseres ved at den konkrete udmøntning af bebyggelsesprocenter og andre rammevilkår sker på grundlag af en helhedsplan, hvilket også hidtil har været en grundforudsætning for samarbejdet.

Vi er derfor forundrede over, at der nu i Økonomiudvalgets ændringsforslag lægges op til en beslutning om konkrete rammer for bebyggelsesprocenten i de enkelte delområder. Det er ikke i tråd med de forudsætninger, der har dannet rammen om samarbejdet med kommunen hidtil, og det er efter vores opfattelse kontraproduktivt at introducere ny usikkerhed til et i forvejen komplekst udviklingsprojekt.

DSB har gennem hele det hidtidige projektforsløb tilstræbt at være transparent omkring de økonomiske forudsætninger, der ligger til grund for at flytte værkstedsaktiviteterne væk fra det nordlige udviklingsområde. Realisering af en bebyggelsesprocent på 100 i det nordlige udviklingsområde vil i givet fald indebære et meget betydeligt brud på de forudsætninger, DSB i overensstemmelse med de hidtidige drøftelser med kommunen har lagt til grund i forbindelse med blandt andet beslutningen om udflytning af værkstederne.

Vi er opmærksomme på, at en helhedsplan kan vise, at det vil være vanskeligt at realisere en bebyggelsesprocent 100 eller mere isoleret for det nordlige område. Det skyldes de mange ønsker og bindinger, der er meldt ud fra såvel kommunen som fra lokale interessegrupper, herunder ønsker om at bevare eksisterende

### **DSB Ejendomsudvikling a/s**

14. jan. 2020

DSB  
Telegade 2, 2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Mobil 24 68 79 87  
sbec@dsb.dk  
www.dsb.dk



bebyggelse og grønne arealer, ønske om placering af kommunale funktioner, ønsker om arealer til rekreative og sportslige aktiviteter og samtidig et ønske om skabe plads til nye boliger. Dette er netop grundlaget for, at vi i hele projektløbet har betragtet udviklingsområdet som et samlet hele, hvor der ville være en udstrakt fleksibilitet med hensyn til at placere den endelige bygningsvolumen. Der er i den sammenhæng ikke tagt skjul på, at en del af det volumen, der eventuelt ikke kan udløses i det nordlige område, forventeligt ville skulle realiseres i det sydlige område.

På ovennævnte grundlag vil vi henstille til, at området som helhed tilføjes en bebyggelsesprocent på minimum 150 i overensstemmelse med de hidtidige forudsætninger, så det tilsvarende bygningsvolumen kan disponeres frit indenfor udviklingsområdet, når en arkitektonisk bearbejdning og helhedsplan illustrerer det hensigtsmæssige heri.

På ovennævnte grundlag vil vi henstille til, at der foretages følgende justering af teksten om Godsbaneterrænet i kommuneplanens politiske hovedstruktur:

*Følgende tekstafsnit i bullit 2 "Kommunen ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentligt tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 8-11 hektar. Samtidig holdes bebyggelsestætheden i området lavt til 100 i bebyggelsesprocent (inkl. bevaringsværdige ejendomme) i den nordlige del og 150-175 i bebyggelsesprocent i den sydlige del mod Vasbygade."*

*Ændres til: "Kommunen ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentligt tilgængelige private friarealer i betydeligt omfang. Samtidig holdes beslutningen om bebyggelsestætheden åben for så vidt angår den nordlige del, indtil der foreligger en arkitektonisk bearbejdning og helhedsplan for området, mens bebyggelsesprocenten i den sydlige del mod Vasbygade foreløbigt indikeres til 150-175."*

Det skal for god ordens skyld tilføjes, at den hidtidige dialog i styre- og projektgrupper har efterladt DSB med det klare indtryk, at det, hvis det er underbygget af en helhedsplan, ikke ville være urealistisk at forvente en bebyggelsesprocent svarende til hvad der er tillagt sammenlignelige byudviklingsområder som fx Carlsberg byen (185), Grønttorvet (185), Enghave Brygge (155), Tegeværkshavnen (150) og Nordhavnen (165). Det er fortsat DSB's forventning, at den præmis indfries.

DSB's indsigelser imod forslaget til KP19, med de ændringer der fremkom på Økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, er følgende:



- At den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for udviklingsområdet som helhed tidligst fastlægges, når der er udarbejdet en helhedsplan.
- At fastlæggelse af det konkrete omfang af "offentlig park, begrønnede byrum, og grønne private friarealer" ligeledes afventer udarbejdelse af en helhedsplan. .

Vi gør i den forbindelse dog opmærksom på, at man ikke af det modtagne materiale kan ulede, om kommunen er opmærksom på, at forskellen mellem de anførte ca. 36 og 55 ha. ejes af Banedanmark, Metroen, Ejendomsselskabet Otto ApS (Den Gule By) og Københavns Kommune. Hvis kravet om at 8-11 ha. disponeres til "offentlig park, begrønnede byrum, og grønne private friarealer" alene skal opfyldes på DSB's og Frejas arealer, indebærer det, at op til ca. 30% af det samlede udviklingsareal, der ejes af DSB og Freja, skal disponeres til disse formål.

- At arealbehovet til kommunale funktioner først vurderes/fastlægges i forbindelse med udarbejdelse af en helhedsplan.

Københavns Kommune har fremsat ønske om, at et samlet etageareal på ca. 36.000 m<sup>2</sup>, man må antage med tillæg af friarealer m.v., reserveres til kommunale funktioner. DSB er positivt indstillet overfor ønsket, men kan ikke imødekomme det på det foreliggende grundlag. Spørgsmålet ønskes derfor henlagt til en samlet vurdering, i forbindelse med udarbejdelsen af en helhedsplan, så det kan sættes i perspektiv.

I tiltæg til ovenstående indsigelser, har DSB som grundejer også følgende behov for præciseringer i KP19:

- Det bør præciseres, at parkeringsareal over terræn ikke skal indgå i opgørelsen af bebyggelsesprocenten.
- Det bør præciseres, at der ikke på forhånd er fastlagt en maksimal højde på den samlede bebyggelse i udviklingsområdet. Det er sandsynligt, at en optimal helhedsplan vil indeholde en varieret højdeprofil, hvor bevarede bygninger vil være relativt lave, mens der andre steder med fordel kan være højdepunkter.
- Det bør præciseres, at det forhold, at det nordlige område fremrykkes til 1. halvdel af planperioden, ikke er til hinder for at dette område fortsat kan anvendes til værkstedsaktiviteter. DSB gør i den forbindelse opmærksom på, at området, selv med en udflytning af værkstederne, fortsat vil skulle kunne anvendes til jernbanedrift.





Samtidig ønsker DSB fortsat at kunne udvikle den sydlige område tidligt i planperioden - uafhængigt af timingen af ovennævnte udflytning.

- DSB henleder opmærksomheden på, at Banedanmark har behov for et erstatningsanlæg/spor for de sportagte arealer, hvor der skal opføres et nyt værksted. Der foregår undersøgelser af hvorvidt disse erstatningsanlæg, samt andre af Banedanmarks aktiviteter i området, kan flyttes væk fra Jernbanebyen. Finansieringen af en udflytning skal bl.a. ske via en byudvikling af de arealer der fraflyttes. En udflytning af Banedanmarks aktiviteter vil være til væsentlig gavn for såvel Jernbanebyen som for øvrige bydele, der støder op til baneterrænet.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Søren Beck-Heede".

Søren Beck-Heede  
Adm. direktør  
DSB Ejendomsudvikling A/S

# **Svar til: Hearing 50198 af: Morten Rudebeck**

## APPLICATION DATE

14. january 2020

## SVARNUMMER

40

## INDSENDT AF

Morten Rudebeck

## BY

Vanløse

## POSTNR.

2720

## ADRESSE

Limfjordsvej 8, 1.

## HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes bemærkninger til den supplerende høring vedrørende følgende ændring i B1-områderne: "I B1-områder kan der ikke udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m2."

Jeg mener ikke, at Kommunen kan vedtage så signifikant en ændring uden en indfasningsperiode på minimum 2-3 år således at grundejere har mulighed for at udstykke i henhold til nuværende Kommuneplan.

Behovet for en indfasningsperiode begrundes med følgende forhold:

1) Grundejere der har modtaget en "planmæssig vurdering/principiel tilladelse til udstykning" får pludselig ikke muligheden for at gennemføre udstykningen, hvis deres grund er under 600m2.

2) Grundejere der har ansøgt om en "planmæssig vurdering/principiel tilladelse til udstykning", men endnu ikke modtaget denne (måske pga. lang sagsbehandlingstid), får pludselig ikke muligheden for at gennemføre udstykningen, hvis deres grund er under 600m2.

3) Grundejere der har overvejet, men endnu ikke ansøgt om at udstykke, får ikke muligheden for at gennemføre udstykning, hvis deres grund er under 600m2. Det kan fx være det unge par, som netop har købt en dyr ejendom med henblik på at nedbringe anskaffelsessummen via udstykning eller et ægtepar, som havde planlagt at udstykke forhaven til deres børn når de blev ældre.

Kommunen anmodes således om at følgende sætning i stedet tilføjes i rammebestemmelserne: "I B1-områder kan der ikke udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m2, hvis ejendommen er erhvervet efter godkendelsen af Kommuneplan 2019. For ejendomme erhvervet før godkendelsen af Kommuneplan 2019, kan der udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m2 frem til udgangen af 2022".

Afslutningsvis vil jeg blot anføre, at mange unge familier i København ville være lykkelige for et enfamiliehus (opført med en byggeprocent på 30% jf. BR18, kap. 8, §170) på en grund under 600m2. Det er bestemt ikke alle der har behov for en stor grund og et hus på 180m2 eller derover. I øvrigt er 73 af de 219 villaer (dvs. ca. 33%) der per dags dato er til salg i København Kommune på boligsiden.dk opført på grunde under 500m2.

De bedste hilsner  
Morten Rudebeck

# **Svar til: Hearing 50198 af: Rina Mlynek**

## APPLICATION DATE

14. january 2020

## SVARNUMMER

39

## INDSENDT AF

Rina Mlynek

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vennemindevejsgruppen

## BY

København Ø

## POSTNR.

2100

## ADRESSE

Vennemindevej 27, 2.tv

## HØRINGSSVAR

Der er brug for at Københavns første Klimakvarter bliver trafiksaneret.

Vi er rigtig glade for, at et flertal af politikerne i Kbh kommune ønsker at der bliver prioriteret at skabe en mere klimavenlig og grønnere hovedstad. Vi mener, at det er oplagt at starte i Klimakvarteret på ydre Østerbro. For at København skal blive mere grøn og miljøvenlig må vi arbejde for at skabe forhold, der nedsætter gennemkørende biltrafik i beboelseskvartererne. Klimakvarteret Skt Kjelds Kvarter på ydre Østerbro er voldsomt belastet af gennemkørende trafik i høj fart. Et klimakvarter harmonerer miljømæssigt set ikke med massiv gennemkørende trafik. Området er trafikmæssigt farligt for skolebørn, der er ikke sikre skolevej og luften er forurennet pga mange gennemkørende personbiler samt massiv lastbiltrafik.

Vi i borgergruppen "Vennemindevejsgruppen" mener, at der hurtigst muligt er brug for en trafiksanering af hele Skt Kjelds Kvarter. Planen kan meget vel tage udgangspunkt i borgergruppen Trafiksikkert Skt Kjelds Kvarters arbejde. Det indebærer en helhedsplan for hele kvarteret, hvor hovedformålet er at hindre al gennemkørende trafik i Skt Kjelds Kvarter. Idet Vennemindevej er hovedåre for al gennemkørende trafik uden ærinde i kvarteret vil en sådan helhedsplan og trafiksanering automatisk øge trafiksikkerheden på Vennemindevej, som vi i borgergruppen repræsenterer. Indtil en sådan trafiksanering forhåbenlig er gennemført, ønsker vi at der iværksættes tiltag her og nu for at forhindre, at der sker flere alvorlige ulykker, specielt for børn. En alvorlig ulykke er allerede sket på Vennemindevej i sommer (barn 12 år alvorlig kvæstet af lastbil).

Vi håber politikerne vil arbejde for at Skt Kjelds Kvarter kan blive byens grønne bydel uden gennemkørende trafik, med sikre skoleveje og lavere fart for de biler, der kører her. Vi håber, at vi fremadrettet kan gå i dialog med kommunen og sammen arbejde videre ud fra de forslag som borgergruppen Trafiksikkert Skt Kjelds Kvarter repræsenterer.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Mads Aarup**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Mads Aarup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Elbilforeningen FDEL

BY

København K

POSTNR.

1204

ADRESSE

Magstræde 11 2.th

HØRINGSSVAR

Vedr elbilopladning

Der gøres opmærksom på Ladestanderbekendtgørelsen i forbindelse med følgende sætning:

"Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler", som fremgår to gange (på side 18 og 20) i "Høringsmateriale til supplerende høring for forslag til Kommuneplan 2019"

<<https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/uploaded-files/hoeri...>

Ladestanderbekendtgørelsen bør refereres til som gældende i Kommuneplanen, med mindre der eksplicit ønskes planlagt anderledes.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Karl Vogt-Nielsen**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

Karl Vogt-Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Enhedslisten - Amager Øst

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Prøvestens Alle 15

HØRINGSSVAR

Vedlagt hørings svar - dels kommentarer til svar på vort første hørings svar, dels kommentarer til det udsendte høringsmateriale og dels bemærkninger til en række ændringsforslag fremsat på ØU-mødet 3/12-19

MATERIALE:

hoeringssvar\_2.\_runde\_-\_kommuneplan\_2019.pdf

*Enhedslisten – Amager Øst v/Karl Vogt-Nielsen*

## **Høringssvar til 2. runde af kommuneplan 2019**

### **Først nogle bemærkninger til hvidbogens kommentarer til vort første høringssvar.**

#### Forkert notat i høring

I vort første høringssvar gjorde vi opmærksom på, at det papir med rammeændringer, der var fremlagt på kp19.kk.dk var et forældet papir, som ikke indeholdt alle de ændringer, som var besluttet at gennemføre:

”Enhedslisten Amager Øst påpeger, at der i Amager Øst tilsyneladende gennemføres ændringer i områdebetegnelser, som ikke fremgår af det materiale, som er fremlagt i høring. Det gælder f.eks. Prøvestenen Syd.....”

Her svarer forvaltning i hvidbogen med vor fremhævelse:

”Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at bilag med konkrete ændringer til rammeområder i KP19, er et baggrundsnotat til den politiske sag til Økonomiudvalget den 13. august og kan findes på kk.dk.

Bilaget har til formål at tydeliggøre ændringsforslag pba. intern høring af KP19 **og er således ikke en del af kommuneplanen, som er i offentlig høring.**

Det bemærkes, at alle rammeændringerne fremgår af Planadata.dk samt KP19.kk.dk under rammer. Herunder Prøvestenen Syd. Bilaget er beklageligvis ikke opdateret på hjemmesiden og vil fremgå efter endelig vedtagelse af KP19.”

Svar: Det er da noget sludder... når det papir, som beskriver de konkrete rammeændringer ændres inden det sendes i høring, og forelægges først ØU og derefter BR den 22. august, er det da denne udgave, som udgør den opdaterede version, og som skulle have ligget på kp19.kk.dk.

Lige netop dette papir er måske det vigtigste papir i høringen, fordi der her beskrives de helt konkrete ændringer, der forventes gennemført i de enkelte bydele. Derfor er det en alvorlig sag, at en række ændringer dermed ikke har været i høring, og det kan vel ikke udelukkes, at det kan medføre klagesager senere, når de ”ikke-hørte” ændringer så gennemføres lokalt, under henvisning til, at de netop ikke var med i høringprocessen.

#### Nyt afsnit om befolkningsudvikling

Vi noterer med tilfredshed, at forslaget om et nyt afsnit herom er imødekommet.

Det fremgår, at forvaltningen vil indarbejde et afsnit med introduktion til Københavns udvikling med tilhørende figurer, der forklarer den historiske og forventede befolkningsudvikling, nettotilflytning efter alder samt antal fødsler og dødsfald, fordelt på alder.

Der henvises til bilag 4 (ØU-mødet), men linket til bilaget fungerer ikke. Vi har dog fået det tilsendt af forvaltningen og kan derfor alligevel kommentere herpå.

Det nye afsnit har stor fokus på fortiden, nærmest en historisk gennemgang af befolkningsudviklingen. Dette virker overflødig. Til gengæld står det meget lidt om det fremtidige boligbehov – hvordan kobles en fremskrivning af forskellige befolkningsgrupper sammen med ønsket om 60.000 nye boliger? Hvad er det for boliger der er brug for?

Det hævdes, at boligpriserne hænger sammen med udbuddet heraf, men formentlig er det helt andre faktorer der styrer boligpriserne? Fx rammerne for låntagning. Dette bør nuanceres.

Vi vil gerne opfordre til at de konkrete måltal for væksten i befolkningen, antal boliger og erhverv udgår af kommuneplanen, således som det er foreslået i ÆF 93 og 94. Afsnittet om

befolkningsvæksten dokumenterer således ikke, at der er en vækst på dette antal og dermed antal boliger.

### **Hørings svar til den nye runde - høringsnotatet**

#### Siljengade

Vi noterer med tilfredshed, at et flertal i BR – modsat forvaltningen - vil bevare området som kreativ erhvervszone.

Der har været massiv lokal modstand mod at omdanne området til et nyt C3 boligområde, og det forekommer derfor lidt underligt, at forvaltningen nu åbenbart har fået Erhvervsministeriet til at komme med en indsigelse, så man undgår at give borgernes indsigelse medhold.

Erhvervsministeriets indsigelse handler om den nærliggende risikovirksomhed AGA, men dette var netop anført for et andet erhvervsområde i den interne høring. Det virker derfor ret underligt, at ministeriet nu pludselig også mener, at det er et problem ved Siljengade når det ikke var det før. Men det er åbenbart ret vigtigt for forvaltningen ikke at lade borgernes indsigelse få medhold.

#### Prøvestenen Syd

Vi noterer med tilfredshed, at et flertal i BR – modsat forvaltningen – ikke vil ændre området til erhvervsområde. Det er ikke hver dag vi har mulighed for at åbne nye grønne områder.

Imidlertid giver ændringen til O2\* stadig mulighed for stærkt forurenende erhverv (op til miljøklasse 7), hvilket ikke er foreneligt med at udnytte området til rekreative formål.

Derfor anbefaler vi at støtte ændringsforslag 49 fra Ø, som betyder, at området bevares som i dag. Såfremt By&Havn, der ejer området, ønsker at etablere ”erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål”, som ikke kan rummes indenfor den gældende O1\*, bør der lokalt tages stilling hertil via en lokalplan og kommuneplantillæg.

Det er den generelle blankocheck med åbning for, at der kan ”placeres erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2” vi advarer imod at godkende.

#### Krimsvej

Vi noterer med tilfredshed, at et flertal i BR – modsat forvaltningen – ikke vil reducere kravet om erhvervsarealer. Vi mener, at en varieret og rummelig bydel forudsætter en større andel lokale arbejdspladser, end vi har nu i Amager Øst.

#### Boligstørrelser

Vi støtter de foreslåede ændringer som øger udbygning med små og mellemstore boliger, der vil være billigere og dermed være et bedre boligtilbud for store befolkningsgrupper end store dyre familieboliger er.

#### Bilparkeringsnormer

Vi støtter den generelt reducerede bilparkerings-norm med de 30 %. og ser store perspektiver i, at alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfri. Vi ser gerne dette princip indarbejdet generelt i nye lokalplaner, så den kommende byudvikling helt generelt primært er målrettet husstande, som ikke ønsker egen bil. Det skal



bemærkes, at det jo faktisk gælder ca. 70 % af alle eksisterende husstande i København, og vi har alle en interesse i, at bilejerskabet ikke stiger, da det vil øge problemerne med såvel parkering som trængsel på vejene.

#### Kastrupvej Lokalcenter

I Bilag 6 til ØU-mødet 3/12 "Væsentlige ændringer i rammer" indgår en række justeringer af kommuneplanen, som ikke fremgår af den politiske behandling med ændringsforslag, ligesom dette papir heller ikke er sendt i høring.

Heri indgår i Amager Øst, at Kastrupvej Lokalcenter udvides mod syd med Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1. Det betyder, at to villaer fjernes og giver plads til udvidet butik samt lejligheder.

Ændringer sker som følge af et høringssvar.

Det forekommer ikke demokratisk, at en sådan ændring, der vil påvirke lokalsamfundet, gennemføres som en parentes til KP19 uden at være i høring.

Vi skal hermed opfordre partierne til at tage denne ændring ud af KP19 og i stedet henvise den til en normal lokalplansag med normal nabohøring, så den kan få en reel behandling.

#### **Høringssvar til den nye runde – Ændringsforslag på ØU-mødet 3/12**

##### Bilture (ÆF57)

Vi vil opfordre Ø til at genfremsætte ÆF 57 og især opfordre partierne B og O til at støtte dette forslag, hvorved der kan opnås flertal for et mål om kun 15% bilture i København i 2030.

Både B og O har tilsluttet sig det nationale mål om 70 % reduktion af CO2 i 2030, og det forudsætter markante ændringer på trafikområdet, herunder at biltrafikken reduceres markant i byområder og regioner, hvor mobiliteten i stedet kan bevares med bedre kollektiv trafik og cykelforhold.

##### Lufthavnen (ÆF65)

Selvom lufthavnen ikke ligger i kommunen, udtrykker kommuneplanen en støtte til en udvidet lufthavn. Det formodes, at ÆF 64, som der var flertal for på ØU-mødet, erstatter den oprindelige tekst om lufthavnen? Men der tales stadig om en "stærk lufthavn" som skal bidrage til at "øge hovedstadsregionens internationale tiltrækningskraft". Der tales ligeledes om behovet for at "øge tilgængeligheden til Københavns lufthavn."

Da flytrafik er en væsentlig kilde til klimaproblemet, burde en klimaansvarlig kommune arbejde for at mindske og ikke øge brugen af lufttrafik.

Derfor anbefaler vi, at Ø og Å genfremsætter ÆF 65 hvor lufthavnen skrives ud af teksten. Det er med nogen undren vi ser, at B, F og O ikke støtter dette.

Vi forstår ikke argumentet om, at der er behov for at øge tilgængeligheden til lufthavnen. Der er i dag både metro og tog hertil, og os bekendt er der ikke i dag noget kapacitetsproblem i denne kollektive trafikbetjening af lufthavnen.

Vi har endvidere noteret, at forvaltningen har afvist at forholde sig til andre høringssvar om lufthavnen, under henvisning til, at den ikke ligger i kommunen. Det er en yderst kritisabel holdning, da forvaltningen jo netop selv har lagt op til at rose udvidelsen heraf. Lufthavnen påvirker store dele af kommunens borgere både med støj og luftforurening, og det bør forvaltningen tage alvorligt.

### Delebiler (ÆF75, 76, 77)

Det er positivt, at der med ÆF 74 er flertal for, at der kommer mere fokus på delebiler, da det reelt vil være et godt alternativ for mange som ikke bruger deres egen bil så tit. Jo flere vi kan få til at udskifte egen bil med delebil, jo mere plads frigør det i byrummene med de muligheder det giver, og jo mere benyttes kollektiv trafik og cykling.

Men som Ø og Å har foreslået med ÆF 75, 76 og 77, er der behov for en mere offensiv indsats for P-pladser rundt i byen til delebiler og forstår ikke, hvorfor F og især R ikke kan støtte disse forslag.

I fx Amager Øst vil det yderst relevant med flere delebilspladser, ikke alene i brokvarteret, men også spredt ud i villaområdet – og netop det at synliggøre alene at p-pladser reserveres til delebiler som kan benyttes af udbydere, vil fremme interessen.

Vi vil derfor opfordre Ø, Å og O til at udarbejde et fælles nyt ÆF i samarbejde med F og R og som sætter gang i en proces med udbredelse af delebils P-pladser i hele byen.

### Metro og letbane (ÆF79)

Vi er uforstående overfor, at R ikke vil støtte ÆF 79 om, at der også skal ses på letbaner i København. Metrobyggeri er uforholdsmæssigt meget dyrere og forudsætter en byudvikling med meget dyre grundpriser, som kan finansiere metroen. Næsten alle storbyer som København udbygger massivt med letbaner, og hvis vi skal styrke den kollektive trafik som modtræk mod bilismen, er letbaner som rækker ud til pendlerne et langt mere effektivt middel end metroen, som stort set kun flytter passagerer fra busserne ned under jorden og mindsker cyklisme og gang.

I Amager Øst har vi store nye boligområder, hvor en letbane kan være yderst interessant, og en linjeføring er da også undersøgt i Region Hovedstadens tidligere arbejde med samlet letbaneplan for hovedstaden. Heri indgår også en letbanemulighed for at forbinde Amagers befolkning med Hvidovre Hospital.

Derfor opfordrer vi R til at genoverveje, om de ikke kan støtte ÆF 79 – ikke mindst da R jo massivt støtter målet om 70 % reduktion i CO<sub>2</sub>. Disse to dagsordener hænger jo sammen.

### Bilfri byudvikling (ÆF85)

Det er yderst positivt, at et flertal bestående af Ø, Å, F, R og O nu står bag, at nye byudviklingsområder skal udvikles helt eller delvist som bilfri byområder. Men der foregår jo megen byudvikling udenfor disse områder, og her vil det være tilsvarende være relevant at arbejde for at fremme bilfrie byområder.

Derfor opfordres B og O til at genoverveje at støtte ÆF 85.

Som bekendt har ca. 70 % af byens husstande ikke egen bil i dag, men der er alligevel stor biltrængsel i København. Hvis vi ikke sikrer en byudvikling, som sigter på at tiltrække flere husstande, som ikke ønsker egen bil, vil den lokale trængsel blot øges yderligere og kampen om P-pladser øges. En generel politik for flere husstande uden egen bil vil dermed også være en hjælp for de husstande, som reelt har et behov for en bil, ligesom erhvervslivets kørsel har nemmere vilkår.

Vi har behov for en byudvikling som løbende og overalt søger at mindske bilejerskabet, hvilket netop kan kombineres med indsatsen for delebiler, bedre kollektiv transport og cykelforhold.

### Hastighedsbegrænsning (ÆF116)

En generel sænkning af hastigheden i byen til 30 km/t vil være rigtig positivt – både

sikkerhedsmæssigt for de bløde trafikanter, men også gøre det mere attraktivt at cykle, og formentlig holde en del bilpendlere ude af byen, fordi det bliver hurtigere at bruge S-tog ind til byen. Vi har i Amager Øst specielt problemer med en række langsgående strøg som fx Kastrupvej, Østrigsgade/Bachersvej, samt Øsresundsvej, hvor en sænkning vil være positivt. Men mange andre gader har også problemer med hastigheden.

Vi ser med tilfredshed, at B og O støtter op om forslaget fra Ø og Å, men undrer os over at SF stemmer imod, hvilket ellers ville betyde flertal for forslaget. Vi opfordrer SF til at genoverveje deres holdning til forslaget.

#### Omdirigering til omfartsveje (ÆF117)

En omdirigering af biltrafikken i brokvartererne vil betyde en øget fredeliggørelse af de store boligområder i brokvartererne – og vil have positive effekter i bl.a. Amager Øst.

Vi ser med tilfredshed, at F og O støtter op om forslaget fra Ø og Å, men undrer os over at R har undladt at stemme, hvilket ellers ville betyde flertal for forslaget. Vi opfordrer R til at genoverveje deres holdning til forslaget.

#### København som metropolens overordnede butik- og oplevelsescenter (ÆF136)

Ø og Å har foreslået, at København ikke skal fastholdes som Greater Copenhagens overordnede butik- og oplevelsescenter.

Vi underer os over at ingen andre partier kan støtte, at det er bedre at samarbejde med omegnen om denne udvikling, frem for hele tiden at arbejde for, at alt skal foregå inden for kommunens grænser med de problemer, det medfører. En øget spredning vil give en bedre by.

Derfor opfordrer vi B, F og O til at genoverveje til holdning til forslaget.

#### Strandlodsvej 48 (ÆF168)

Det er generelt en uskik, at justeringer af enkelte matrikler gennemføres som del af kommuneplnen og ikke i en lokalplanproces, med en høring der specifikt fokuserer på den ønskede omlægning fra erhverv til bolig, som her. Næppe mange lokale borgere er opmærksomme på en sådan ændring når den gennemføres godt gemt af vejen i en kommuneplansproces. Det er simpelthen ikke demokratisk.

Vi kan se, at partierne Å, B, F og O har undladt at forholde sig til forslaget fra Ø om at den konkrete byggesag udsættes til en mere samlet plan for hele denne side af Strandlodsvej.

Vi vil opfordre partierne til at stemme for forslaget som derved vil få flertal – eller alternativt at der stilles et nyt ændringsforslag, som alene udsætter en beslutning og henviser til en senere lokalplanproces, så lokalområdet får en reel mulighed for at forholde sig til planerne.

#### Kommunalt boligbyggeri

Vi vil gerne opfordre partierne vil at fremsætte forslag om, at på ”ønskesedlen” til regeringen tilføjes et ønske omm, at kommunen får hjemmel til at bygge kommunale udlejningsejendomme, som modspil overfor private udlejningsejendomme. Et sådant redskab vil kunne udnyttes til at sikre bedre og billigere boliger til københavnere.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Anders Jensen**

### APPLICATION DATE

14. january 2020

### SVARNUMMER

36

### INDSENDT AF

Anders Jensen

### VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkterne i KBH, By- og Pendlercykel Fonden

### BY

København N

### POSTNR.

2200

### ADRESSE

Korsgade 16

### HØRINGSSVAR

Det er meget glædeligt, at ambitionsniveauet blev løftet i første runde. Tiden er knap og derfor er det vigtigt at igangsætte og tage udgangspunkt i projekter, der kan gennemføres nu og som har en grad af lokal opbakning, så der kan indhøstes erfaringer til en mere omfattende planlægning og implementering inden 2025.

De nye målsætninger giver os anledning til at genfremsætte et forslag fra vores første hørings svar, som vil støtte op om de nye målsætninger: Trafikøer.

Trafikøer går grundlæggende ud på, at der kun skal være ærindekørsel i boligkvarterer.

Gennemkørende trafik lukkes ud af boligkvarterer, ved at der kun er adgang til lommekørsel i boligkvarterer fra én enkelt større vej.

Se hørings svar vedhæftet.

### MATERIALE:

svar\_fra\_groenne\_organisaioner\_trafikoeer\_mm.pdf

## Høringssvar vedr. Kommuneplan 2019 – 2. runde

Fra: Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Østerbro, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden

Kære Borgerrepræsentation i København

Vi vil gerne takke for den positive behandling vores første høringssvar har fået i forvaltningen og Økonomiudvalget. Tak for muligheden for igen at give høringssvar. Vi vælger at stille det til Borgerrepræsentationen, da der ikke i høringen umiddelbart er givet mulighed for at kommentere på trafik, som vores høringssvar omhandler.

Ændringerne af kommuneplanens målsætninger for trafik (max 25% biltrafik) og parkering i Økonomiudvalgets behandling er omfattende og meget glædelige. Vi mener også de er helt nødvendige, hvis vi skal leve op til Klima KBH 2025 og Klimaloven, samt kommende klimahandlingsplaner.

Man bør arbejde for at fremme nye trafikale koncepter der understøtter målet om at reducere trængsel fra biltrafik i byen, som øger brugen af cykler og den kollektive trafik, og som har en væsentlig og dokumenteret effekt herfor. Man bør på den baggrund ikke blande delebiler med fast stamplads sammen med andre delebilkoncepter, der ikke kan fremvise de samme positive mobilitetseffekter (jf. ÆF 17).

De nye målsætninger giver os anledning til at genfremstille et forslag fra vores første høringssvar, som vil støtte op om de nye målsætninger: *Trafikøer*.

Trafikøer går grundlæggende ud på, at der kun skal være ærindekørsel i boligkvarterer. Gennemkørende trafik lukkes ud af boligkvarterer, ved at der kun er adgang til lommekørsel i boligkvarterer fra én enkelt større vej. Der er meget gode resultater med trafikøer i København (fx Nørrebro) og andre europæiske storbyer. Den belgiske by Gent har indrettet sig med seks trafikøer siden foråret 2017. Siden er biltrafikken i myldretiden reduceret med 12%. Antallet af cyklister er steget med 25% og brugen af kollektiv trafik er steget med 28%. Efter et år var luftforureningen i bymidten faldet med 18%. (Transport & Environment; *How a Belgian city is cutting rush-hour traffic*, 16. april 2019).

Der er desuden efterspørgsel efter trafikøer fra borgergrupper, som ønsker større trafiksikkerhed og ro; fx helt aktuelt fra Klimakvarteret (Sankt Kjelds kvarter) og Borgersamling om Middelalderbyen. Vi anerkender, at nogle få, store indfaldsveje, der betjener trafikøerne, kan få en stadig større andel af biltrafikken og belaste lokale områder uforholdsmæssigt meget samt skabe en barriereeffekt. Disse indfaldsveje kunne fx overvejes tunnelført, så vejtracéet i stedet kan benyttes til offentlige transportsystemer og til korridorer for bløde trafikanter (fx supercykelstier).

Vi håber at forslaget fra den første behandling (ÆF 117) vil blive genfremsat i lyset af de nye målsætninger og at alle grønne partier vil stemme for forslaget om at indrette byen med trafikøer.

Vi kvitterer for at Økonomiforvaltningen er åbne for at arbejde med trafikøer i det kommende arbejde i 2020 med at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafik (jf. Hvidbogen fra første høringsrunde: "Der er med budget 2020 igangsat en analyse af hvordan CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken kan reduceres. Heri vil forslaget om adskilte trafikale zoner uden gennemkørende trafik kunne indgå.")

Vi ønsker i starten af dette nye år at blive inviteret til, sammen med andre lokale borgergrupper og organisationer, at få alle de eksisterende lokale projekter med i planlægningen fra starten.

Tiden er knap og derfor er det vigtigt at igangsætte og tage udgangspunkt i projekter, der kan gennemføres hurtigt og som har en grad af lokal opbakning, så der kan indhøstes erfaringer til en mere omfattende planlægning og implementering inden 2025.

Venlig hilsen

Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Østerbro, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden

## **Svar til: Hearing 50198 af: Kim Kanstrup**

APPLICATION DATE

14. january 2020

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Kim Kanstrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HOFOR A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Se vedlagte hørings svar

MATERIALE:

hofor\_supplerende\_hoerings svar\_til\_koebenhavns\_kommuneplan\_2019\_-\_13-01-2020.pdf



## **HOFOR A/S høringssvar til supplerende høring af Københavns Kommuneplan 2019**

### **Forsyningsudfordringer for Lygten Varmecentral**

Lygten Varmecentral er en vigtig spids- og reservelast varmecentral, som forsyner et større opland med fjernvarme, herunder Rigshospitalet og Bispebjerg Hospital.

Hvis området omkring Lygten Varmecentral udlægges til byomdannelsesområde, kan det have konsekvenser for de fremtidige produktionsmuligheder for varmecentralen, og derved for forsyningsikkerheden af området.

HOFOR har i Høringssvar af 21. oktober 2019 gjort opmærksom på, at det er HOFORs vurdering, at det ikke er muligt at udlægge områderne R19.T.8.1 og R19.C.8.1 til "byomdannelsesområde", som pt. angivet i rammerne for Kommuneplan 2019.

HOFOR noterer sig, at det af hvidbog for den offentlige høring, jfr. bilag 2 for Økonomiudvalgets beslutning, fremgår, at HOFORs høringssvar vedrørende Lygten Varmecentral giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.

Det skal imidlertid fremhæves, at ændringerne ikke ses at fremgå af hverken væsentlige ændringer i rammer, jf. bilag 6, eller af ændringer af konkrete kommuneplanrammer, jf. bilag 8, at der rent faktisk skulle være foretaget ændringer i forslaget vedrørende området ved Lygten Varmecentral.

Forslaget til Kommuneplan 2019 forekommer således fortsat at indeholde et arealudlæg, hvorefter området ved Lygten Varmecentral:

*"Grundet Varmecentralens næste miljøgodkendelse for virksomhedsstøj udpeges området som byomdannelsesområde."*

Det fremgår af retningslinjerne i forslag til Kommuneplan 2019, at byomdannelsesområder kan udpeges, såfremt:

*"støjbelastning over de vejledende støjgrænser ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens bekendtgørelse."*

Med henvisning til HOFORs høringssvar fremsendt til Københavns Kommune den 21. oktober 2019 skal det her gentages, at det ikke er tilfældet for området ved Lygten Varmecentral.

Der vil således ikke ved revurdering af miljøgodkendelsen for driften af Lygten Varmecentral være adgang til at skærpe vilkår vedrørende det maksimale støjbidrag for området, ligesom det ikke forventes at være faktisk muligt at nedbringe det nuværende støjbidrag, hvorfor planlægningen for arealanvendelsen må ske i respekt for det eksisterende og fremtidige støjbidrag fra Lygten Varmecentral. Da et ophør af



varmeproduktion på Lygten som nævnt vil have betydning for forsyningsikkerheden af et større område omkring Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet.

HOFOR noterer sig herudover, at det fremgår af hvidbog for den offentlige høring, jf. bilag 2, at Københavns Kommune i forhold til nationale interesser i kommuneplanlægningen med e-mail af 6. november 2019 har oplyst over for Erhvervsstyrelsen, at 11 konkrete rammer har relevans for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse, se hertil bilag 2, side 905. Det ses imidlertid ikke, at området ved Lygten Varmecentral i den forbindelse har været oplyst over for Erhvervsstyrelsen.

Ramme R19.C.8.1 for området syd og sydøst for Lygten bør derfor medtages som et område, der har relevans for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse.

### **Byomdannelsesområdet Siljengade**

HOFOR noterer sig, at Københavns Kommune i det supplerende høringsmateriale har udtaget byomdannelsesområdet Siljengade, Amagerbros Kvarter, København; rammeområde C2\* plannummer R19.C.9.2.

Det er nødvendigt at området ikke udlægges til byudvikling før, at HOFOR og Metroselskabet i fællesskab har fastlagt den mest optimale løsning for den kommende metrostation ved Prags Boulevard. Metrostationen er en del af Københavns Kommunes plan for udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2). HOFOR har en række forsyningskritiske ledninger i Prags Boulevard, som medfører at disse vil skulle omlægges, såfremt denne placering af metrostationen fastholdes. Ledningsomlæggingerne er foreløbigt estimeret til at antage 95 mio. kr., såfremt der kan foretages en 1:1 omlægning af ledningerne.

HOFOR ønsker derfor, at der reserveres et areal til den kommende metrostation ved Prags Boulevard, således at borgerne i København friholdes for denne omkostning.

HOFOR og Metroselskabet er på nuværende tidspunkt i gang med at afdække de forskellige løsningsmuligheder, men det er klart at arealet ved byomdannelsesområdet Siljengade er en kritisk del af en fremtidig løsning, hvor der både er plads til metrostation og forsyningsanlæg.

## Svar til: Hearing 50198 af: Lone Kjær Jensen

### APPLICATION DATE

13. january 2020

### SVARNUMMER

34

### INDSENDT AF

Lone Kjær Jensen

### BY

København S

### POSTNR.

2300

### ADRESSE

Ceylonvej 22

### HØRINGSSVAR

Indsigelse mod en udvidelse af Rema 1000 på hjørnet af Kastrupvej og Ceylonvej.

Det pågældende hjørne er i forvejen præget af de manglende oversigtforhold på grund af svinget på Kastrupvej, der sammen med høj fart, gør det til en farlig skolevej for de mere end 60 skolebørn, og utallige kommende skolebørn, der bor i kvarteret og skal krydse vejen, for at komme til Gerbrandsskolen (som alle børn på denne side af Kastrupvej tilhører som skoledistrikt). Forøvrigt har vi flere gange påpeget den farlige vej overfor Teknik- og Miljøudvalget, men som mener, der skal ske ulykker, før de kigger videre på det. Samtidig vil vi gerne beholde en rolig vej, hvor børnene fortsat kan cykle og køre trygt uden frygten for at blive kørt over af lastbiler og øvrig trafik som i forvejen er til den eksisterende Rema 1000, men som vil blive forøget ved en udvidelse. Til sammenligning er det en gevaldig udfordring med lastbiler, der leverer varer til Netto ved Sundbyvesterplads lige omkring kl. 8.00 og gør skolevejen til et slalomløb om bakkende lastbiler, det er et spørgsmål om tid før en ulykke sker. Skolen har været i dialog med Netto, men altså uden den store effekt. Så samme scenarie vil jo ske på Kastrupvej/Ceylonvej hjørnet

Vi undrer os over den manglende åbenhed om processen, da det vil have meget stor indflydelse for os i kvarteret. Samtidig er situationen den, at vi er en privat offentlig vej og vi dermed selv står for omkostningerne ved vedligeholdelse af vej og fortov og den øgede trafik, særligt med lastbiler, vil øge vores udgifter.

Vi vil meget gerne tage et lille morgenmøde med jer i det pågældende kryds, så I kan opleve trafikken, de ringe oversigtforhold og de krydsende skolebørn.

# Svar til: Hearing 50198 af: Torben Andersen

APPLICATION DATE

13. january 2020

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Torben Andersen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Syriensvej 32

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE FORSLAG TIL KØBENHAVN KOMMUNEPLAN 2019 - SUPPLERENDE HØRING

Som nabo til Rema1000 på Kastrupvej 135 må jeg gøre indsigelse mod udvidelsen af detailhandelsrammen som ansøgt af virksomheden ifm. den nye kommuneplan 2019. Følgende forhold bør lægges til grund for et afslag:

1  
Lokalområdet er i forvejen truet af Københavns Lufthavns kommende kapacitetsudvidelse fra 30 millioner til 40 millioner rejsende pr. år – en arealudvidelse på 80.000 m<sup>2</sup>, som forventes fuldt etableret 2028/29, men allerede er sat i værk. En udvidelse, der i sagens natur vil betyde øget trafikpres på indfaldsvejene til lufthavnen herunder Kastrupvej.

2  
Rema1000 bebyggelsen har nu en forholdsvis diskret længde, der med sit integrerede åbne køre- og parkeringsareal med udsigt til de omkransende villaer på alle sider falder fint ind i lokalområdet uden at forstyrre områdekarakteren væsentligt. En forlængelse af bygningen vil uundgåeligt ødelægge denne balance med omgivelserne, skære det ellers visuelt sammenhængende lokalområde over i to og fratage kvarteret dets karakter af åben bebyggelse.

3  
Større køreareal for varetransportkøretøjerne og kundeparkeringer vil skabe større lyd- og forureningsgener i lokalområdet, som i forvejen er tilstrækkelig belastet.

4  
Tilkørselsforholdene for varetransportkøretøjer og kundeparkeringer kan ikke optimeres fornuftigt, da Kastrupvej ikke kan udvides og sidevejene ej heller. Det lokale vejnet rummer ganske enkelt ikke mulighed for at kunne bære en øget eller blot anderledes udlagt trafik ifm. butikshandlen – hverken Rema1000's eller anden dagligvaredetailsalgs indenfor hele den omhandlede detailhandelsramme.

5

Rema1000's ansøgte inddragelse af matriklen Kastrupvej 139 til køreareal opbyder ingen løsning på det omkringliggende vejnets manglende kapacitet. tvært imod nedsætter en sådan inddragelse af matriklen kapaciteten yderligere.

6

Lokalområdets karakter af villakvarter bør så vidt muligt bevares overalt på Amager, hvor det kan lade sig gøre.

## Svar til: Hearing 50198 af: Jacob Larsen

APPLICATION DATE

13. january 2020

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Jacob Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejeren.dk

BY

København

POSTNR.

2500

ADRESSE

Hardenbergvej 10

HØRINGSSVAR

Til Økonomiforvaltningen, Københavns kommune

Hermed fremsendes Grundejeren.dk's bemærkninger til den supplerende høring vedrørende ændringer i B-1 områderne. Grundejeren.dk repræsenterer ca 7000 grundejere i København.

De foreslåede ændringer løser ikke det stigende problem med spekulation i villaområderne, og der er behov for at adressere det stigende problem hvor en bolig købes op og udbygges til to boliger. Den simple løsning er indførelse af en minimumsgrundstørrelse for sådanne byggerier i stil med de fleste omegnskommunerne.

Grundejeren.dk foreslår derfor på linje med flere lokaludvalg, at man vedtager en grundstørrelse på min. 1000 m<sup>2</sup> for nyopførte tofamiliehuse (med vandret lejlighedsskel) i eksisterende villabebyggelse. (B-1 område)

Dette forslag vil løse problemet med stigende spekulation, overholde gældende lovgivning og sikre at B-1 / villa områderne kan bidrage positivt til løsningen af fremtidens klimaudfordringer. Samtidig vil det forsat tillade at feks 2 generationer kan bygge en bolig sammen såfremt grunden er stor nok og kan bære det.

Vi mener forsat der er behov for en samlet plan for udviklingen i B-1 områderne, der dækker alle former for spekulationsbyggeri, som foreslået i vores oprindelige høringssvar og medvirker gerne konstruktivt i udarbejdelsen af en sådan plan.

Med venlig hilsen

Jacob Larsen - Formand Grundejeren.dk

# Svar til: Hearing 50198 af: Karen Binger Holm

APPLICATION DATE

12. january 2020

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Karen Binger Holm

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borgergruppen CPH uden udvidelse

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Maltagade 25, 1

HØRINGSSVAR

Københavns Kommunes har valgt at sende ændringsforslagene til Kommuneplan 2019 i supplerende høring. Derudover fremgår det af Enhedslistens protokol bemærkninger, at der er gennemført en række ændringer på basis af de afgivne høringssvar samt at der er fremsat en række yderligere ændringsforslag, som der ikke er opnået flertal om. Enhedslisten opfordrer lokaludvalg, foreninger og enkeltpersoner, som støtter disse yderligere ændringsforslag, til at tilkendegive det med høringssvar. På den baggrund fremsender Borgergruppen "CPH uden udvidelse" følgende høringssvar til den supplerende høring af Kommuneplan 2019:

I udkast til Kommuneplanen fremgik følgende:

"Ligeledes er det vigtigt at øge tilgængeligheden til Københavns Lufthavn. En stærk lufthavn er et vigtigt parameter i at øge hovedstadsregionens internationale tiltrækningskraft. Internationale virksomheder og medarbejdere vægter tilgængelighed højt, når de skal placere sig. En udvikling af Københavns Lufthavn med mange direkte flyforbindelser til resten af Europa og verden er også central for de mange eksportorienterede virksomheder, for turistbranchen og for københavnernes forbindelser til venner og familie i andre lande."

Vi forstår, at denne tekst nu med Ændringsforslag 64 er blevet erstattet med følgende tekst:

"Københavns Kommune vil arbejde for, at jernbaneinfrastrukturen i og omkring København styrkes blandt andet ved at togstationen ved Lufthavnen udvides. Ligeledes er det vigtigt at øge tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og at arbejde for bedre togforbindelser fra København til resten af Europa. En stærk lufthavn og gode togforbindelser er et vigtigt parameter i at øge hovedstadsregionens internationale tiltrækningskraft."

Denne ændring vurderer vi som en forbedring af den oprindelige tekst.

Imidlertid anbefaler vi, at lufthavnen helt skrives ud af teksten, som foreslået af Enhedslisten og Alternativet i Ændringsforslag 65, hvor ovenstående tekst ændres til: "Københavns Kommune vil arbejde for, at jernbaneinfrastrukturen i og omkring København styrkes"

Vi opfordrer derfor til, at dette ændringsforslag genfremsættes og at et flertal af partier bakker op

herom.

Baggrunden for borgergruppens opfordring fremgår af vores tidligere fremsendte hørings svar, hvor vi pointerer at en udvidelse af Københavns Lufthavn er skadeligt for nærmiljøet og sundheden også blandt store dele af den københavnske befolkning på Amager, og generelt for klimaet. Således er en udvidelse af lufthavnen i modstrid med ambitionerne om et "Sundt København", som beskrives på side 26 i forslag til Kommuneplan 2019.

Forvaltningen har som bemærkning til borgergruppens tidligere hørings svar skrevet, at "Københavns Lufthavn er en del af Tårnby Kommune og dermed ikke er en del af København, der kan reguleres af kommuneplanen". Det undrer således borgergruppen, at der i Københavns Kommunes Kommuneplan er skrevet om netop udvidelsen af lufthavnen i Kastrup, når kommuneplanen ifølge forvaltningen ikke regulerer lufthavnen og på den baggrund afviser store dele af vores hørings svar. Vi mener derfor ikke, at det bør fremgå af kommuneplanen, at København skal arbejde for en udvikling af Københavns lufthavn, og mener derfor at ændringsforslag 65 fra Enhedslisten og Alternativet, som betyder at lufthavnen ikke nævnes i kommuneplanen, således vil være en korrektion af kommuneplanen, som også jf. forvaltningens egne bemærkninger gør kommuneplanen mere planmæssig korrekt.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Jacob**

APPLICATION DATE

10. january 2020

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Jacob

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Ben Websters Vej 5

HØRINGSSVAR

København bør følge Malmøs eksempel mht. brændeovne. I Malmø er der zoneinddelinger af byen og grønne, gule og røde smileyer, der viser boligejerne den korrekte fyringsadfærd. F.eks er det forbudt at fyre, hvis du bor i et område, hvor der er daginstitutioner eller meget tæt beboelse. Og restriktionerne er nogle steder så præcise, at hyggefyring feks defineres som 1-2 fyringer ugentligt af 1-4 timers varighed. Her er der link til brændeovnsbekendtgørelsen i Malmø.

<https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Inomhusmiljo/Elda-med-ved.html>



## **Svar til: Hearing 50198 af: Jonas Hansen**

APPLICATION DATE

9. january 2020

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Jonas Hansen

BY

Kbh S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 20

HØRINGSSVAR

Angående potentiel udvidelse af REMA 1000, Kastrupvej 135, 2300 Kbh. S i Kommuneplan 2019. Fremtiden i Københavns Kommune bør ikke tilhøre store gammeldags fysiske supermarkedskæder, men i stedet børnefamiliernes ve og vel ikke mindst i trafikken og specielt på villavejene. Overvej at bremse en beslutning om grådig kommerciel udvikling af det eksisterende supermarked, som alligevel i fremtiden må formodes afløst helt eller delvist af levering direkte til døren hos villaer (der derved sparer et logistisk mellemlid - nemlig lastbilerne). Kig på andre dele af den vestlige verdens storbyer, eks. USA - her skrumper de fysiske butikker hastigt. Det supermarked som fysisk er placeret på adressen opfylder rigeligt borgernes behov nu og i den nære fremtid. En udvidelse vil medføre øget farlig trafik i et område som hver morgen summer af skolebørn og voksne. En stemme for den ligegyldige fysiske udvidelse er en stemme imod familiernes trafiksikkerhed såvel som bevaring af villakvarteret, og til gengæld en stemme for grådig og ligegyldig kommerciel udvidelse i et område som allerede huser rigeligt med "projektbyggeri". Tænk venligst på borgerne I repræsenterer fremfor en trafikalt invaliderende og hamrende ligegyldig udvidelse hos et af områdets utallige supermarkeder.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Dennis Lange**

APPLICATION DATE

9. january 2020

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Dennis Lange

VIRKSOMHED / ORGANISATION

FDM

BY

Kgs. Lyngby

POSTNR.

2800

ADRESSE

Firskovvej 32

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede fil.

MATERIALE:

hoeringssvar\_fdm.pdf



Økonomiforvaltningen  
Københavns Rådhus  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

09-01-2020

Dir. tf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S20-7166

Ref: DBL/

### **Supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019**

FDM har med interesse læst det supplerende høringsmateriale vedr. ændringer til forslag til Kommuneplan 2019, og har følgende bemærkninger.

Uanset om der er tale om gamle eller nye bydele i København, er det altafgørende, at borgere, der har et legitimt ærinde i bydelen, stadig har mulighed for at køre og parkere der. Det forhold at man som borger eller erhvervsdrivende har valgt at bosætte sig i Københavns Kommune betyder ikke, at man ikke kan have behov for bil og let adgang dertil. Det gælder uanset om man bor i området, er ansat i området eller besøger området. Hvis man er gæst eller besøgende i Københavns Kommune er det langt fra givet, at man kan nøjes med en cykel, et tog eller en bus – eller en delebil. Starter turen i oplandet, hvor den kollektive transport ikke er veludbygget, og delebilskoncepter er sjældne, er bilen en nødvendighed. Da der samtidig ikke er etableret fx parker-og-rejs-anlæg uden for byen, er der reelt heller ikke mulighed for, at man kan tage bilen noget af vejen og skifte til fx tog eller bus det sidste stykke.

Tilsvarende gælder, at man som borger i Københavns Kommune meget vel kan have et arbejde uden for København, et sted hvor transport med offentlige transportmidler ikke er muligt. Sådanne borgere skal også have mulighed for at have den bil, der gør deres hverdag med pendling, daginstitutioner, indkøb, fritidsaktiviteter etc. muligt. En delebil kan ikke opfylde det daglige behov en pendler har.

En forringelse af parkeringsnormerne og planerne om mere eller mindre bilfrie bydele begrænser og besværliggør mobiliteten og er dermed ude af trit med den efterspørgsel, der er blandt byens borgere og besøgende. Allerede i dag er der for få parkeringspladser i store dele af kommunen, hvilket resulterer i, at borgere og andre har svært ved at få hverdagen til at hænge sammen, og tvinges til at spille tid, skabe trængsel og unødvendig øge miljøbelastningen ved at lede efter en parkeringsplads.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk



Ønsket om ved begrænsning af parkeringsmulighederne at fremme den grønne omstilling og forbedre luftkvaliteten forekommer at være en noget bagudskuende løsning. I det kommende årti er det forventeligt, at der kommer op mod én million elektrificerede biler på vejene og i takt med at bilparken udskiftes med elbiler og pluginhybrider vil privatbilismens miljøpåvirkning mindskes, men også elbiler og pluginhybrider kræver veje at køre på og pladser at parkere på.

At den københavnske privatbilisme skulle være et af de største miljømæssige problemer for Københavns Kommune, er en tese, der ikke underbygges af de undersøgelser af kildebidrag, som DCE har lavet for kommunen. I et svar til Folketinget i efteråret 2016 fastslog miljøministeren, på baggrund af DCE's undersøgelse, at trafikken i København er kilden til 21 ud af 540 for tidlige dødsfald – og det er vel og mærke al trafik - ikke kun personbilerne. I den henseende skal det i øvrigt understreges at DCE indregner sundhedseffekten af kvælstofilter (NOx) i partikelforureningen.

København er landets hovedstad og skal således også være tilgængelig for resten af landets borgere, der fx ønsker at benytte bydelens handels- og kulturtilbud, besøge familie og venner eller har et ærinde i arbejdsmæssigt øjemed.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

# Svar til: Hearing 50198 af: Steffen Andersen og Vibbe Meyling

APPLICATION DATE

8. january 2020

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Steffen Andersen og Vibbe Meyling

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 5

HØRINGSSVAR

Klage over udvidelse af Rema1000 på Kastrupvej

Kommunen har været med til at forbedre forholdene for børn

i området, bl.a. med en ny trafiklegeplads for enden af Ceylonvej.

I det hele taget er Ceylonvej, Volosvej, Gerbrandsvej en vigtig skolevej. Bl.a.

fordi hverken Gerbrandsvej, Volosvej eller Ceylonvej har gennemgående vejkryds.

Den nyistandsatte Gerbrandsskole og de omkringliggende børneinstitutioner

benytter i stor udstrækning den nævnte vejstrækning for at komme til

trafiklegepladsen og Amager Strand - så vejen er meget præget af børnetrafik.

I forlængelse af dette har kommunen opsat skilt om al indkørsel forbudt fra

Kastrupvej nedad Volosvej i morgentimerne. En udvidelse af Rema1000 vil

naturligvis øge biltrafikken og skabe utryghed for de bløde trafikanter i området.

En udvidelse af Rema1000, med deraf øget trafik er i direkte modstrid med

kommunens investeringer for at gøre dette lokalområde attraktivt for børnefamilier.

I øvrigt er området rigeligt forsynet med dagligvarebutikker.

m.v.h. Steffen Andersen og Vibbe Meyling

## **Svar til: Hearing 50198 af: Østerbro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

8. january 2020

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Østerbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokaludvalg

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Svendborggade 5, 4. sal.

HØRINGSSVAR

Hermed Østerbro Lokaludvalgs hørings svar til den supplerende høring i forbindelse med Kommuneplan 2019.

MATERIALE:

2019-0337894-1\_supplerende\_hoering\_kp19\_34932231\_3\_0.pdf

Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen



## Østerbro Lokaludvalg - hørings svar Kommuneplan 2019 supplerende høring

### Nordhavn

Af høringsmaterialet til den supplerende høring fremgår det at: *'I udviklingen og Godsbaneterrænet [og Nordhavn] skal der være særligt fokus på fastlæggelse af mindre byggefelter med henblik på bl.a. byggefællesskaber af hensyn til ønsket om differentieret bebyggelse'*.

Vi er enige i intentionen om differentieret bebyggelse og har tidligere givet udtryk for, at der skal afsættes byggefelter i Nordhavn til nye typer byggeri og planløsninger.

Østerbro Lokaludvalg ønsker ikke at byggeri i Nordhavn kommer i konflikt med den foreslåede 100 HA Nordhavns Naturpark, som foreslået af Nordhavns Naturvenner. Det gælder også en eventuel udbygning af serviceerhverv ved UNICEF. Lokaludvalget ser i øvrigt positivt på 4500 m<sup>2</sup> boligbyggeri på vestsiden af ØTC-hallen – særligt hvis der bliver tale om ungdomsboliger eller boliger til 'skæve eksistenser'. Byggeri i Nordhavn må ikke komme i konflikt med gældende byggerammer.

Som nævnt i lokaludvalgets hørings svar til den oprindelige høring af Kommuneplan 2019, skal der, når det gælder C3\* ud til Kalkbrænderiløbskaj, fastholdes en promenade på mindst 25 m til kajkanten. LU henviser til TMU-beslutning fra december om startsredegørelse om Kalkbrænderihavnskaj, der lægger op til samme 25 m.

Byggehøjden i Nordhavn skal leve op til planlovens bestemmelser på 24 m. Lokaludvalget ønsker erhvervsbyggeri i C3\* ved Kalkbrænderiløbskaj lagt på østsiden mod Sundkrogsgade og boligbyggeri på vestsiden, så beboerne får solen.

Lokaludvalget bakker op om planerne for Kranparken.

### Boligstørrelser

Lokaludvalget bakker fortsat op om at 50 % af etagearealet i nye boliger kan disponeres frit.

8. januar 2020

Sagsnummer  
2019-0337894

Dokumentnummer  
2019-0337894-1

Sekretariatet for Østerbro  
Lokaludvalg  
Svendborggade 5, 4. sal  
2100 København Ø

EAN-nummer  
5798009800275

Lokaludvalget ser positivt på udviklingen af nye boligformer og højkvalitetsløsninger ift. bebyggelsesplan og lysindfald – herunder højkvalitets- og i praksis anvendelige fællesarealer.

Vi mener dog, at 40 m<sup>2</sup> brutto er for lidt og, at der derfor bør være tale om 40m<sup>2</sup> netto.

I lokaludvalget finder vi det positivt, at resultaterne af muligheden for byggeri af mindre boliger skal evalueres frem mod KP23. Evalueringen skal ligge klar i god tid, så det kan indgå i høringsperioden for KP23.

### Generelle bemærkninger

I Østerbro Lokaludvalg bakker vi op om følgende protokolbemærkning fra Enhedslisten i forbindelse med Økonomiudvalgets behandling af Kommuneplan 2019 den 3. december 2019:

*'Enhedslisten vil i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplanen stille forslag om at ændringer af specifikke rammeområder vedrørende enkeltejendomme tages ud af Kommuneplan 2019 og ændres til mere overordnede rammebestemmelser for de enkelte områder, så de ikke længere indeholder en detailregulering af forholdene omkring de enkelte ejendomme, da dette bør overlades til lokalplanlægningen'.*

Endelig har vi i Lokaludvalget fortsat en ærgerlig oplevelse af, at centralforvaltningen i alt for lille omfang lytter til høringssvar fra lokaludvalgene og andre lokale interessenter. Det er endog meget svært at se hvor lokaludvalget eller andre høringsparter rent faktisk bliver hørt, endsige får indflydelse. Der bliver borgerinddraget i stor stil ude lokalt, men det synes ikke som om der bliver lyttet til de mange lokale stemmer!

Konkret kan LU pege på luftforureningsmålinger i forbindelse med krydstogtskibe, partikelforurening i forbindelse med trafik/trafikmålinger på Østerbro, der ikke er blevet lyttet til. Der bliver generelt alt for ofte givet dispensationer for lokalplaner for at imødekomme bygherre. Det gælder f.eks. byggehøjder, der alt for ofte dispenseres til at overskride. Samtidig er der ikke nogen gennemsigtige retningslinjer for at give dispensation. På samme måde som det tidligere er set med dobbelthuse i villakvarterer.

Venlig hilsen



Allan Marouf

Formand for Østerbro Lokaludvalg



## **Svar til: Hearing 50198 af: Henrik Christensen**

APPLICATION DATE

8. january 2020

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Henrik Christensen

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 16

HØRINGSSVAR

Høringsvar i forhold til at REMA Butiksudvikling A/S ifm. den offentlige høring af Kommuneplan 2019 ønsker en udvidelse af detailhandelsrammen omkring Kastrupvej 135, så denne også inkluderer Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1.

Den påtænkte udvidelse vil i den grad ødelægge kvarteret, der er kendetegnet ved stor diversitet i form af en-familieshuse af varierende størrelse, alder og stilart. Samtidig vil det øge trafikken på Ceylonvej, der både er en skolevej for mange børn og en naturlig adgangsvej til den nye trafiklegeplads ved Formosavej. En øgning af gennemkørende trafik vil både skabe farlige situationer og slide gevaldigt på infrastrukturen - ikke mindst når lastbiler med varer til REMA 1000 ikke er i stand til at dreje om hjørne uden at køre over både kantsten og fliser.

Ideen om at udvide REMA 1000 ved at nedlægge parceller og anlægge P-plads etc. er således en særdeles dårlig ide, som ingen i lokalområdet vil have den mindste glæde af - kun problemer!

Henrik Christensen

# Svar til: Hearing 50198 af: Bjarne Schultz Jensen

## APPLICATION DATE

6. january 2020

## SVARNUMMER

24

## INDSENDT AF

Bjarne Schultz Jensen

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Syriensvej 31

## HØRINGSSVAR

I forbindelse med den kommende kommuneplan 2019 har REMA tilkendegivet ønske om udvide nuværende butiksareal for eksisterende butik på Kaststrupvej ved inddragelse af adresserne Kaststrupvej 139 og Ceylonvej 1. Ønsket om butiksudvidelse indebærer ligeledes et ønske om etablering af flere parkeringspladser samt etablering af lejligheder i forbindelse med butiksudvidelsen.

Det fremsatte ønske fra REMA er stærkt uhensigtsmæssig for nærområdet omkring butikken. Trafikbelastningen på Kaststrupvej er allerede tilstrækkelig stor - ikke mindst i myldretiden, hvor mange skolebørn dagligt skal krydse Kaststrupvej ved overgangen mellem Ceylonvej og Volosvej på vej til Gerbrandskolen. Det er i forvejen uforståeligt, at denne overgang ikke er forsynet med et lyssignal, der kan nedsætte fart og sikre en tryk færdsel over Kaststrupvej. En større butik med flere parkeringspladser vil øge trafikmængde, ind og udkørsel til og fra butiksområde for både kunder og transport af varer i lastbiler - og afledte farlige situationer

Overordnet set virker det også uforståeligt, at REMA har ønske om at udbygge butikken på Kaststrupvej. Nærområdet er allerede godt dækket ind af andre dagligvare-butikker; f.eks. er der Netto ganske tæt på (indenfor 200-300 meter) - og tilsvarende gør både Irma og Aldi. Alle tre beliggende på Kaststrupvej. På Amagerbrogade, ligger både Fakta og (igen) Netto tæt på - og så er der en ny - stor - REMA på Sundbyøster Plads som også er indenfor gå/cykle-afstand. Jeg er meget glad for vores nuværende REMA, hvor jeg foretager 90 pct. af mine dagligvareindkøb; men jeg vil også selv tillade mig at synes, at butikkens nuværende størrelse passer til antallet af kunder og nærområdets behov.

At der er en tæt konkurrence på dagligvare-området og de kunder, som bor i Sundbyøster (såvel som i resten af Danmark) er givetvis et vilkår... for dagligvareområdet; men jeg synes ikke, at vi som borgere bosiddende tæt på REMA på Kaststrupvej bare skal acceptere en bevidstløs og unødvendig udvidelse af en butik i et trafikalt sårbart område med afledte konsekvenser for os, der har vores daglige gang og færdsel her. Så kære politikere, det må I gerne undlade at give tilladelse til.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Kristian Skriver Borg**

APPLICATION DATE

6. january 2020

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Kristian Skriver Borg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

AB Østebrogade 137/Nygårdsvej 1

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Nygårdsvej 1

HØRINGSSVAR

Det er særdeles påkrævet, at Nygårdsvej bliver gjort ensrettet, især fra krydset fra Vennemindevej og ned til Østerbrogade. I den grad også påkrævet, at strækningen bliver mere cykelsikker. Mere grøn beplantning er også et ønske på Nygårdsvej. Selvom det vil medføre færre p-pladser, er parallelparkering også et ønske, da det umiddelbart vil resultere i færre parkeringsskader. Skråparkering medfører flere skader på biler, da døre bliver slået op i andre parkerede biler.

# Svar til: Hearing 50198 af: Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter

## APPLICATION DATE

6. januar 2020

## SVARNUMMER

22

## INDSENDT AF

Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter

## BY

Kbh Ø

## POSTNR.

2100

## ADRESSE

Nygårdsvej 45, 1 tv

## HØRINGSSVAR

Vi bakker op om, at et flertal af politikerne med forhandlingerne om den nye kommuneplan har ønsket en mere klimavenlig og grønnere by. For at nå dette mål (og bl.a. også målene i Klima KBH 2025) mener vi, at en vigtig del skal være at begrænse biltrafik og skabe grønnere bydele. Vi ønsker, at dette arbejde hurtigst muligt bliver påbegyndt i Skt. Kjelds Kvarter på Ydre Østerbro.

Københavns nye klimakvarter er præget af store trafikmængder fra gennemkørende trafik og ofte tung trafik. Flere steder i kvarteret bliver der desuden kørt ræs. Fra 2006-2010 skete der 88 trafikuheld i Skt. Kjelds Kvarter. I 92 % af trafikuheldene var en personbil involveret. Langt de fleste uheldssituationer (47 %) skyldtes parkeringssituationer (VIA Trafik 2012, s. 14-16). Flere af de trafikerede veje i kvarteret mangler desuden cykelstier, og der er ikke sikre skoleveje for elever på cykel til de to lokale folkeskoler Strandvejsskolen og Kildevældsskolen.

Vi ønsker, at der udarbejdes en samlet trafiksanering for Skt. Kjelds Kvarter ud fra de her principper:

- Mindre uvedkommende og gennemkørende trafik, der i stedet skal køre på Lyngbyvej, Østerbrogade, Jagtvej og Nordhavnsvej. Dette sikres vha. afspærringer og ensretninger.
- Sikre veje for cyklister ved etablering af cykelstier.
- Sikre skoleveje til folkeskolerne i området (Strandvejsskolen og Kildevældsskolen).
- Sænkning af den tilladte fart til 30 km/t i hele kvarteret med tilhørende fartdæmpende foranstaltninger.
- Handicapkørsel, varelevering, udrykningskøretøjer og beboeres ærindekørsel skal være tilladt.
- Mindre trafikstøj for kvarterets beboere.
- Flere grønne opholdssteder i kvarteret (inkl. klimasikring/LAR), der samler kvarteret med grønne trafikkorridorer.

Vi støtter i høj grad op om en række vedtagne ændringsforslag til den kommende kommuneplan, der passer til vores ønske om en trafiksanering i klimakvarteret, bl.a. ÆF 28, 56 og 124. Vi hæfter os også ved, at ÆF 125 og 126 omhandler mulighed for at gøre nye byudviklingsområder helt eller delvis bilfri. Dette ønsker vi udvidet til også at gældende eksisterende bydele som Skt. Kjelds Kvarter.

Det er derfor også ærgerligt, at ÆF 85 om udpegning af konkrete områder for en særlig indsats for bilfri bykvarterer og ÆF 117 om trafikøer i brokvarterene ikke blev vedtaget. Det er netop den slags

indsatser, vi ønsker i Københavns klimakvarter.

Vi ser frem til en dialog, hvor vi kan finde frem til en måde at skabe en grønnere bydel uden gennemkørende trafik, med lavere fart og med sikre skoleveje i Skt. Kjelds Kvarter. Med sådanne initiativer kombineret med klimasikring kan Københavns klimakvarter blive byens nye grønne flagskib.

På vegne af borgergruppen Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter

Venlig hilsen

Ask Holm & Anja Sandreid

[Trafiksikkertklimakvarter@gmail.com](mailto:Trafiksikkertklimakvarter@gmail.com)

[www.facebook.dk/trafiksikkertklimakvarter](https://www.facebook.dk/trafiksikkertklimakvarter)

#trafiksikkertklimakvarter

MATERIALE:

hoeringssvar\_kommuneplan\_trafiksikkert\_skt\_kjelds\_kvarter.pdf



Til Københavns Borgerrepræsentation

## **Høringssvar vedr. Kommuneplan 2019. Københavns Kommune – 2. runde**

I høringens 2. runde kan vi ikke se en mulighed for at kommentere på trafik, som vores høringssvar omhandler. Vi skriver derfor dette høringssvar til Københavns Borgerrepræsentation.

Vi bakker op om, at et flertal af politikerne med forhandlingerne om den nye kommuneplan har ønsket en mere klimavenlig og grønnere by. For at nå dette mål (og bl.a. også målene i Klima KBH 2025) mener vi, at en vigtig del skal være at begrænse biltrafik og skabe grønnere bydele. Vi ønsker, at dette arbejde hurtigst muligt bliver påbegyndt i Skt. Kjelds Kvarter på Ydre Østerbro.

Københavns nye klimakvarter er præget af store trafikmængder fra gennemkørende trafik og ofte tung trafik. Flere steder i kvarteret bliver der desuden kørt ræs. Fra 2006-2010 skete der 88 trafikuheld i Skt. Kjelds Kvarter. I 92 % af trafikuheldene var en personbil involveret. Langt de fleste uheldssituationer (47 %) skyldtes parkeringssituationer (VIA Trafik 2012, s. 14-16). Flere af de trafikerede veje i kvarteret mangler desuden cykelstier, og der er ikke sikre skoleveje for elever på cykel til de to lokale folkeskoler Strandvejsskolen og Kildevældsskolen.

Vi ønsker, at der udarbejdes en samlet trafiksanering for Skt. Kjelds Kvarter ud fra de her principper:

- Mindre uvedkommende og gennemkørende trafik, der i stedet skal køre på Lyngbyvej, Østerbrogade, Jagtvej og Nordhavnsvej. Dette sikres vha. afspærringer og ensretninger.
- Sikre veje for cyklister ved etablering af cykelstier.
- Sikre skoleveje til folkeskolerne i området (Strandvejsskolen og Kildevældsskolen).
- Sænkning af den tilladte fart til 30 km/t i hele kvarteret med tilhørende fartdæmpende foranstaltninger.
- Handicapørsel, varelevering, udrykningskøretøjer og beboeres ærindekørsel skal være tilladt.
- Mindre trafikstøj for kvarterets beboere.
- Flere grønne opholdssteder i kvarteret (inkl. klimasikring/LAR), der samler kvarteret med grønne trafikkorridorer.

Vi støtter i høj grad op om en række vedtagne ændringsforslag til den kommende kommuneplan, der passer til vores ønske om en trafiksanering i klimakvarteret, bl.a. ÆF 28, 56 og 124. Vi hæfter os også ved, at ÆF 125 og 126 omhandler mulighed for at gøre nye byudviklingsområder helt eller



delvis bilfri. Dette ønsker vi udvidet til også at gældende eksisterende bydele som Skt. Kjelds Kvarter.

Det er derfor også ærgerligt, at ÆF 85 om udpegning af konkrete områder for en særlig indsats for bilfri bykvarterer og ÆF 117 om trafikøer i brokvarterene ikke blev vedtaget. Det er netop den slags indsatser, vi ønsker i Københavns klimakvarter.

Vi ser frem til en dialog, hvor vi kan finde frem til en måde at skabe en grønnere bydel uden gennemkørende trafik, med lavere fart og med sikre skoleveje i Skt. Kjelds Kvarter. Med sådanne initiativer kombineret med klimasikring kan Københavns klimakvarter blive byens nye grønne flagskib.

På vegne af borgergruppen Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter

Venlig hilsen

Ask Holm & Anja Sandreid

Trafiksikkertklimakvarter@gmail.com  
[www.facebook.dk/trafiksikkertklimakvarter](https://www.facebook.dk/trafiksikkertklimakvarter)

[#trafiksikkertklimakvarter](https://twitter.com/trafiksikkertklimakvarter)

# **Svar til: Hearing 50198 af: Frederik Brok**

## APPLICATION DATE

4. january 2020

## SVARNUMMER

21

## INDSENDT AF

Frederik Brok

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Ceylonvej 6

## HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne indgive hørings svar i forhold til at REMA Butiksudvikling A/S ifm. den offentlige høring af Kommuneplan 2019 ønsker en udvidelse af detailhandelsrammen omkring Kastrupvej 135, så denne også inkluderer Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1.

Vi finder det ret foruroligende, at økonomiudvalget har indstillet en af udvidelse af detailhandelsrammen for REMA 1000 Kastrupvej 135, selvom denne ændring i kommuneplanen ikke indgår i den supplerende høring og den først er kommet ind efter den første høringsrunde. Er der i sket en procedurefejl eller anden form for uhensigtsmæssig sagsbehandling?

Hvis REMA 1000 udvider, vil Ceylonvej blive brugt som gennemkørselsvej til REMA 1000. Ceylonvej bliver brugt til skolevej af mange af børnene i området, der går på Gerbrandskolen, og der blive en større risiko for trafikuheld og utryghed for børnene i hverdagen. Er der i forbindelse med sagsbehandlingen foretaget vurdering af eventuel påvirkning af trafikken og støjforhold på Kastrupvej, Ceylonvej og andre veje i lokalområdet? Og I givet fald hvilke konsekvenser har denne overvejelse fået? Hvis der ikke er foretaget vurdering af trafikforholdene, hvad er begrundelsen herfor? Bliver der udarbejdet en lokalplan?

Er der optegnelser over en udvidelse af p-plads og indkørselsforhold hertil? Vurdering af tunge køretøjer/lastbiler vedr. trafiksikkerhed og påvirkning af vejene?

Da dræbte og tilskadekomne på cyklister er det højeste siden 2008, vil endnu mere trafik føre til større risiko for trafikuheld. Knap hver 6. ulykke med personskade var en fodgængerulykke i 2018. Yderligere sker de fleste trafikuheld mellem kl. 15 - 18 og dette er det tidspunkt hvor børnene i området kommer hjem fra skole og folk køber deres dagligvarer (Vejdirektoratets rapport: "Trafikulykker for året 2018")

Yderligere vil en udvidelse af Rema 1000 ikke være i takt med at København skal være en grøn by og Københavns Kommune arbejder målrettet på at være "Cyklernes By". En udvidelse af REMA 1000's butik og flere lejligheder, vil betyde flere biler. Er det virkelig Københavns målsætning at belaste et villakvarter yderligere og gå i mod den politiske målsætning? Er der overvejelser omkring betydning for miljø og forurening fra flere biler/lastbiler? Er der behov for flere nye og relativt dyre boliger? Der er aktuelt ledige boliger andre steder i kommunen og flere undervejs i de nye kvarterer.



Og hvorfor finder I behov for yderligere detailhandel? I en radius af blot 1 kilometer fra REMA 1000 (Kastrupvej 135) findes der 7 dagligvarebutikker (se bilag 1)  
København skal være en by for alle, og mangfoldighed er en stor del af dette. Ved at udvide REMA 1000, vil dette også påvirke små lokalbutikker, som er med til at skabe lokalmiljø, og man kan frygte disse mindre butikker ikke vil overleve.

**MATERIALE:**

1\_kilometer\_fra\_rema\_1000\_kastrupvej\_135\_findes\_der\_7\_dagligvarebutikker.pdf

I en radius af blot 1 kilometer fra REMA 1000 (Kastrupvej 135) findes der 7 dagligvarebutikker.

Butik navn	Adresse	Afstand
Netto	Kastrupvej 109	260 meter
Irma	Kastrupvej 223	950 meter
ALDI	Kastrupvej 50	850 meter
Fakta	Amagerbrogade 242	750 meter
Netto	Amagerbrogade 239	650 meter
Lidl	Amagerbrogade 185	1 km.
REMA 1000	Parmagade 2A	1 km.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Jane og Benny Jungslund**

APPLICATION DATE

2. january 2020

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Jane og Benny Jungslund

BY

Kbh S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 4

HØRINGSSVAR

Vi vil hermed anke over REMA 1000's udvidelse af deres detailudsalg, samt parkeringsområde til butikken. Da vi jo ikke kender deres planløsning, da den ikke foreligger, er det svært at forestille sig, hvordan planen bliver.

Hvordan har man tænkt sig til/frakørsel til vareindlevering, samt parkering til REMA? For bliver der indkørsel fra Ceylonvej, vil det blive en stor belastning af vejen af både vejbelægning samt miljømæssigt. Her tænkes på bilforurening.

Grundejerforeningens medlemmer har i 2017 ofret 1.200.000 kr. på ny belægning, opretning af kantsten, samt vejbumper. Her vil der ske stor slidtage af vejen med den øgede trafik. Desuden skal man ikke glemme den støj, det vil give med den øgede trafik, der vil blive. Derfor går vi imod REMA1000's udvidelse af detailsalg, samt boligbyggeri og udvidelse af parkeringsplads.

# Svar til: Hearing 50198 af: Marianne og Ole Fibæk-Mikkelsen

## APPLICATION DATE

1. January 2020

## SVARNUMMER

18

## INDSENDT AF

Marianne og Ole Fibæk-Mikkelsen

## BY

Kbh. S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Ceylonvej 2

## HØRINGSSVAR

Vi skal hermed udtale vores bekymring for og undren omkring den udvidelse af REMA 1000, Kastrupvej 135, 2300 Kbh. S, som bebudes i Kommuneplan 2019.

REMA 1000 kalder selv i deres ansøgning udvidelsen for "en mindre fysisk udvidelse", men en udvidelse med inddragelse af matriklerne Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1 vil betyde en forringelse af miljøet i vores villakvarter og en øget trafikbelastning af vore private fællesveje, formodentlig med værditab af de omkringliggende ejendomme til følge.

Vi vil med en udvidelse af bebyggelsen med lejligheder ovenpå en udvidet forretning få ændret vores lokalsamfund/villaby til en udsigt til en treetagers facade, hvorfra beboerne vil få direkte indkig ad vores vinduer. De nærmeste naboer vil få direkte indkig i deres haver, terrasser og altaner. Samtidig vil vi få udsigt til et plankeværk i stedet for villaer og grønne hække.

Indkørslen til REMAs parkeringsplads vil skulle rykkes ind i svinget på Kastrupvej, hvis bygningen forlænges som ønsket. Dette vil påvirke trafiksikkerheden, eftersom denne så vil ligge midt i et meget trafikeret sving uden overblik, hvorfor vi frygter, at udvidelsen vil betyde, at indkørslen til parkeringen lægges via Ceylonvej, som det ses ved REMA1000 på Willumsvej.

Dette vil belaste vores lille private villavej med megen trafik, både almindelig tilkørsel til parkering, tunge lastvogne med vareleveringer mange gange dagligt, samt gennemkørsel, alt til gene for de mange børnefamilier, som bor på vejen og som burde kunne lade deres børn færdes trygt.

Hertil skal lægges støjgener fra tilkørsel til butikken, udover de støjgener, som allerede forefindes, samt øget slid på vores private og selvfinansierede fællesvejs belægning og kantsten med øgede fællesudgifter til følge.

Det skal samtidig nævnes, at svinget på Kastrupvej ved Ceylonvej og Volosvej er skolevej for rigtig mange børn - her er for få år siden etableret to helleanlæg og afstribning for at gøre passagen af Kastrupvej mere sikker for gående og cyklende skolebørn. Inden dette blev gjort, er der her sket flere trafikulykker med dødelig udgang.

REMA argumenterer i sin ansøgning, at en udvidelse af forretningens areal vil kunne styrke lokalområdet. Der argumenteres, at der indenfor en radius på 500m vil kunne serviceres 4267

boliger.

Dette er et fuldstændig absurd argument for at belaste vores lokalsamfund i så voldsom en grad, som denne udvidelse vil betyde.

For det første ligger REMA allerede på adressen og servicerer ergo allerede de 4267 boliger - dette vil en udvidelse ikke ændre på.

Dertil kommer, at området er så rigeligt forsynet med dagligvarebutikker - de tre nuværende REMA-butikkers 500 meters radius lapper allerede ind over hinanden (se bilag 1) og ser man alle nuværende dagligvarebutikkers 500 meters radius på et kort, er der både dobbel- og trippeldækning af områdets boliger. (se bilag 2) .

Hertil kommer det igangværende byggeprojekt på Engvej, som skal rumme både boliger og et supermarked på 1200 m<sup>2</sup>. (Lokalplan Femøren Station)

REMA1000 på Kastрупvej dækker kun et meget lille område alene (se bilag 6 - rød skravering) - det retfærdiggør på ingen måde en udvidelse med så graverende konsekvenser for lokalområdets beboere.

En udvidelse af bygningen vil samtidig kun kunne bidrage med ca. 4 boliger, hvorfor dette ikke bør være et argument for at belaste lokalområdet - der findes bedre muligheder for boligbyggeri andre steder, som i langt større grad vil øge antallet af boliger.

Vi skal derfor på det kraftigste tage afstand fra den ansøgte udvidelse og opfordre til, at en tilladelse ikke gives.

Marianne og Ole Fibæk-Mikkelsen, Ceylonvej 2, 2300 Kbh S

Bilag 1: Remas tre butikker dækning - 500 m område

Bilag 2: Alle dagligvarebutikker i lokalområdet - 500 m områder

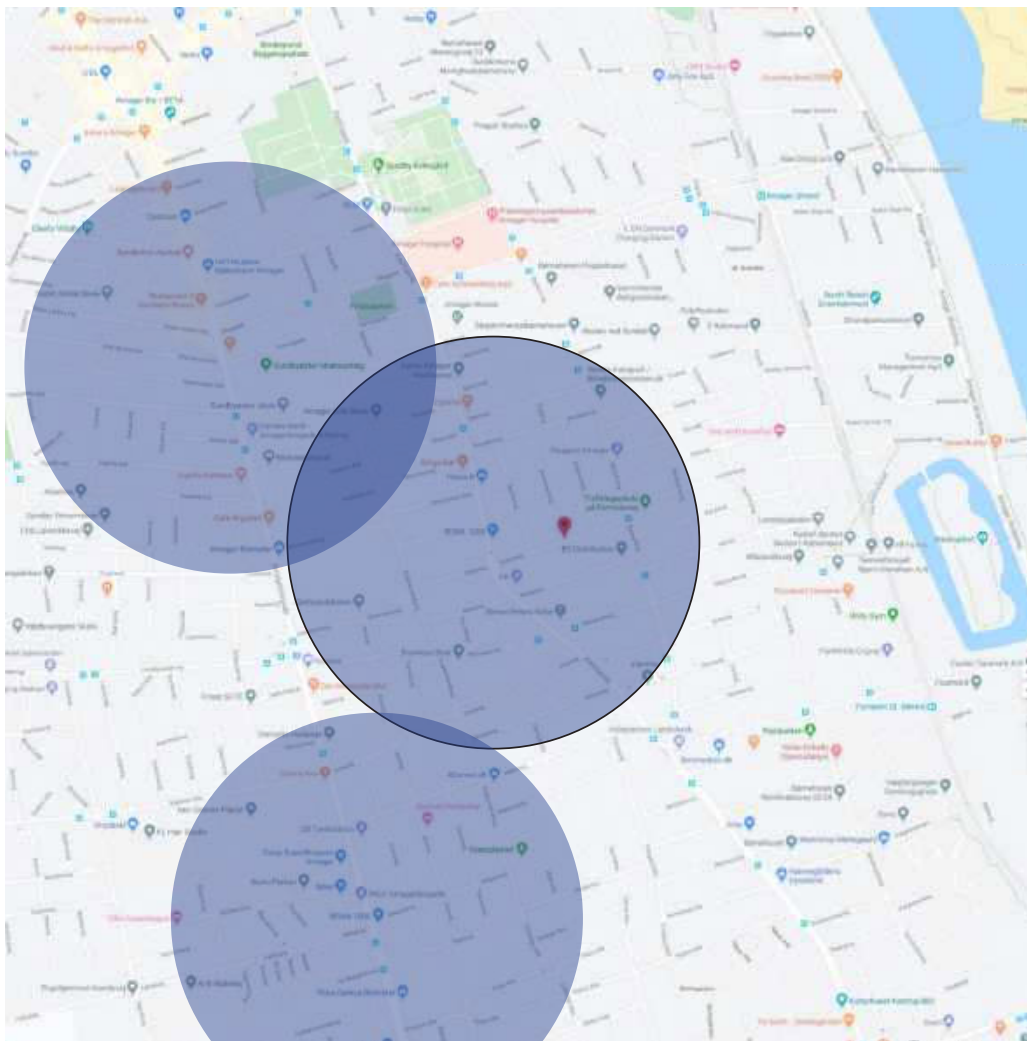
Bilag 3: Rema dækningsgrad solo

#### MATERIALE:

01\_remas\_tre\_butikker\_daekning\_-\_500\_m\_omraade.pdf

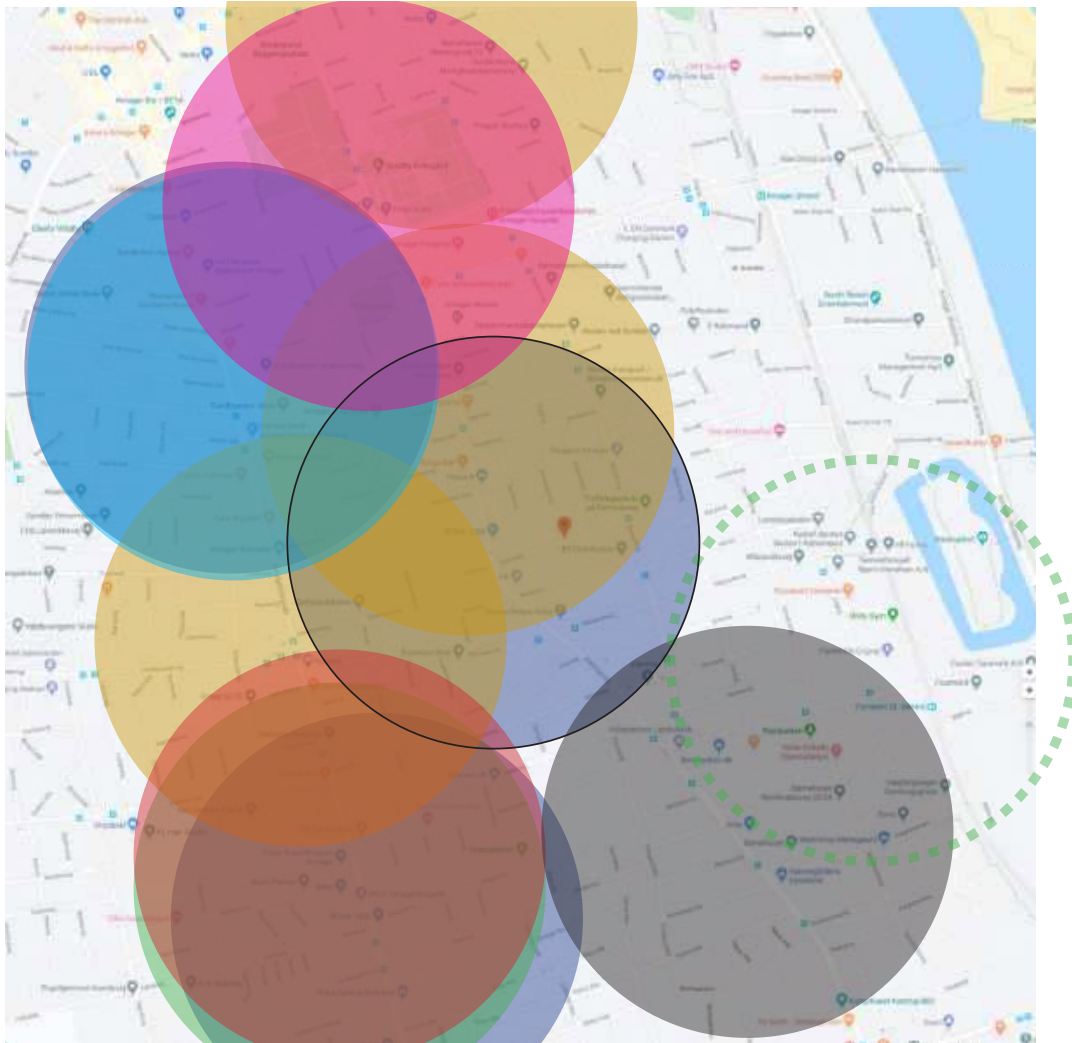
02\_alle\_dagligvarebutikker\_i\_lokalomraadet\_-\_500\_m\_omraader.pdf

03\_rema\_daekningsgrad\_solo.pdf

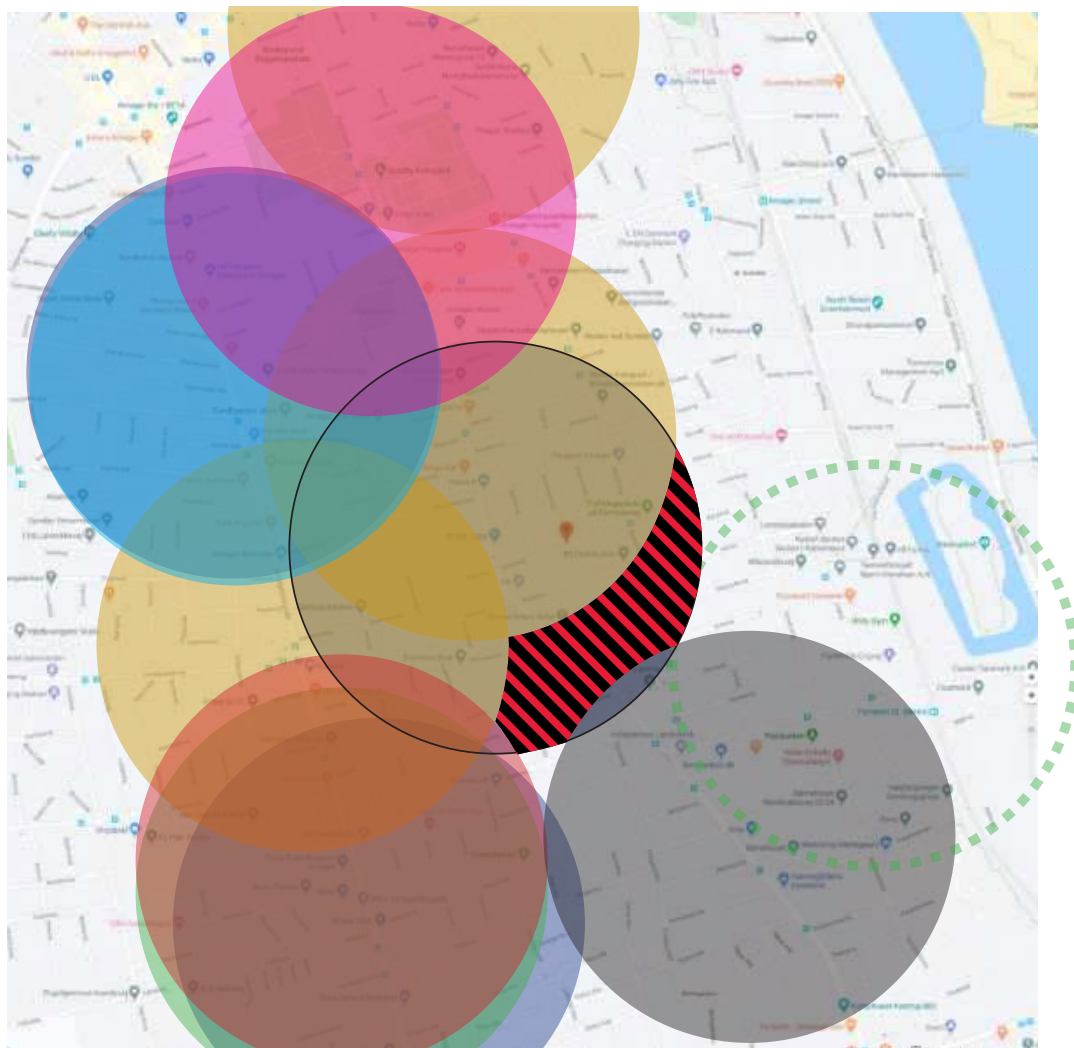


02\_alle\_dagligvarebutikker\_i\_lokalområdet\_-\_500\_m\_omraader.pdf

- NETTO
- REMA 1000
- LIDL
- SUPER BRUGSEN
- IRMA
- ALDI
- FØTEX
- NYT CENTER ENGVEJ



- NETTO
- REMA 1000
- LIDL
- SUPER BRUGSEN
- IRMA
- ALDI
- FØTEX
- NYT CENTER ENGVEJ





## **Svar til: Hearing 50198 af: Christianshavns Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

30. december 2019

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

BY

København K

POSTNR.

1420

ADRESSE

Dronningensgade 34

HØRINGSSVAR

Se høringsvaret fra Christianshavns Lokaludvalg i det vedlagte dokument.

MATERIALE:

christianshavns\_lokaludvalg\_om\_supplerende\_hoering\_af\_kommuneplan\_2019.pdf



## Økonomiforvaltningen

På baggrund af den offentlige høring samt ændringsforslag vedtaget af Økonomiudvalget, har Økonomiforvaltningen den 11. december 2019 sendt væsentlige ændringer vedr. forslag til Kommuneplan 2019 i supplerende offentlig høring med svarfrist den 15. januar 2020.

Christianshavns Lokaludvalg drøftede sagen i sit møde den 18. december 2019. Vi vil gerne rose og takke Økonomiforvaltningen og Økonomiudvalget for de ændringer af betydning for Christianshavn, der er foretaget i kommuneplanforslaget, og også takke for den supplerende offentlige høring.

Vi foreslår, at teksten i kommuneplanen vedr. parkeringsnormer formuleres sådan:

”I bestræbelserne på at afprøve mulighederne for at skabe et bilfrit byområde, kan der etableres en forsøgsordning med mindre delvist bilfrie byområder. Ved delvist bilfrit byområde forstås et mindre område med færre parkeringspladser og/eller parkering samlet i et anlæg. Det kan understøttes af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykel-infrastruktur og indretning af nemt tilgængelig deleparkering m.v.”

Begrundelsen for forslaget er, at det da også vil være muligt - på de nævnte forudsætninger for delvist bilfrie byområder – at omdanne eksisterende byområder til delvist bilfrie og bæredygtige forsøgsområder.

30. december 2019  
J.nr. 2019-0342520

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,  
formand

## **Svar til: Hearing 50198 af: Ida Gustav og Jakob Wodschou**

APPLICATION DATE

29. december 2019

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Ida Gustav og Jakob Wodschou

BY

København s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Kastrupvej 132, st

HØRINGSSVAR

Vi er meget bekymrede for konsekvenserne af en udvidelse af Rema1000 på Kastrupvej. Det vil uden tvivl om at det vil medføre endnu mere trafik på en, i forvejen, meget befærde vej. Det vil skabe yderligere støj og gener i et nogenlunde roligt villakvarter, hvor kapaciteten af indkøbsmuligheder i forvejen er stor.

Der er ikke behov for en udvidelse. Der ligger to store Rema1000 inden for kort afstand på Amagerbrogade. Hvorfor skal der fremmes indkøb med parkering i en by, som gerne vil fremstå grøn! Det giver ingen mening. Store butikker bør ligge, hvor der er liv og handel i forvejen.

Desuden vil en forlængelse af ejendommen Rema1000 tage al formiddagslys i vores hus og vil være en klar forringelse. Ud over den øgede trafik, støj og uro.

Vi er imod forslaget og bakker ikke op om en udvidelse af Rema1000

## Svar til: Hearing 50198 af: Berit Bach

APPLICATION DATE

29. december 2019

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Berit Bach

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ceylonvej 3

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende.

Vedr. Rema 1000's ønske om ændring af kommuneplan og opkøb af matriklerne Kastrupvej 139 + Ceylonvej 1 for udvidelse af Rema 1000 Kastrupvej 137.

Tonstunge 18 hjuls lastbiler manøvrere rundt fra 7.00 til 22.00 med larm fra motorer, kompressorer og bibben fra bak systemet. Det har nu i årevis indtaget vores baghave.

Vi erfarer nu at Rema 1000 har planer om en voldsom udvidelse, der implicerer vores "forhave" Vores nærmeste naboer Kastrupvej 139 + Ceylonvej 1 har givet deres tilsagn og fuldmagt til opkøb af deres matrikler og efterfølgende nedrivning af deres villaer til Rema 1000.

Vi som nærmeste nabo (Ceylonvej 3 ) har intet hørt om dette, før det allerede er godkendt i økonomiudvalget og kan derfor se frem til, nu også at have de samme gener i vores "forhave" Desuden vil en udvidet parkeringsplads, endnu engang klods op af vores hus og have, medfører at vi ikke har "helle" noget sted på vores grund ( have, altaner og terrasser ) men vil være omgivet af støj, os, smækkende bildøre, raslende indkøbsvogne, bilradioer osv.

Da vi kommer til at ligge ganske få meter fra en udvidelse af eksisterende bygning på 3 etager, med indkig og skygge til gene for både inde og udeliv, vil vi på det kraftigste opfordre til at man IKKE giver tilladelse til videreførelse af projektet.

Når man som borger i KBH Kommune køber fast ejendom i et villakvarter, er det hverken acceptabelt eller forventeligt.

Nærområdet er desuden allerede godt dækket ind med indkøbsmuligheder : Rema, Netto, Irma, Kvickly, Føtex, Aldi, Lidl, Fakta. Alle inden for gå afstand.

Det er ikke flere eller større supermarkeder vi har behov for. Men derimod mindre larm, mindre biltrafik og mindre luftforurening.

Venlig hilsen Kurt Andersen og Berit Bach.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Jan Koed**

APPLICATION DATE

28. december 2019

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Jan Koed

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 41

HØRINGSSVAR

På baggrund af Enhedslistens protokolbemærkning fra Økonomiudvalgets behandling af Kommuneplan 2019 den 3. december 2019, hvori partiet opfordrer lokaludvalg, foreninger og enkeltpersoner til at komme med høringssvar til diverse forslag, ønsker jeg at stille et ændringsforslag som beskrevet i vedføjede dokument.

MATERIALE:

hoeringssvar\_til\_kommuneplan\_2019\_sup.pdf

## Supplerende høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019

På baggrund af Enhedslistens protokolbemærkninger fra Økonomiudvalgets behandling af Kommuneplan 2019 den 3. december 2019, hvori partiet opfordrer lokaludvalg, foreninger og enkeltpersoner til at komme med høringssvar til diverse forslag, ønsker jeg at stille følgende ændringsforslag.

I afsnittet »En plan for den gennemkørende trafik« side 60 *Indre By* foreslår jeg sætningen: »Udover at trafiksaneringsplanen skal kunne give et bud på, hvordan den gennemkørende trafik begrænses i relevante områder, skal planen eksemplificere, hvilke vejarealer der kan frigøres som følge af den begrænsede trafik og illustrere, hvad de frigjorte vejarealer alternativt kan anvendes til.«

Ændret til: »Udover at trafiksaneringsplanen skal kunne give et bud på, hvordan den gennemkørende trafik begrænses i relevante områder, fx ved at anlægge en tunnel under H. C. Andersens Boulevard, skal planen eksemplificere, hvilke vejarealer der kan frigøres som følge af den begrænsede trafik og illustrere, hvad de frigjorte vejarealer alternativt kan anvendes til.«

Forslaget skal ses i sammenhæng med Borgerrepræsentationens ønske om at tunnellægge Bispeengbuen som formuleret i »Bispeengbuens fremtid« side 64 *Nørrebro* med Økonomiforvaltningens forslag til ændringer og præciseringer i hvidbogen nr. 1343 side 896 samt ændringsforslag (ÆF 147), som blev anbefalet med 7 stemmer for, 6 imod:

»Københavns Kommune skal arbejde på at undersøge muligheden for at realisere en å-park, hvor Bispeengbuen og Åboulevarden løber nu.« Dette forslag har min uforbeholdne støtte.

Et ændringsforslag (ÆF 123): »I København vil vi fremme, at de mange bilister, der dagligt kører igennem de centrale bydele uden at have et ærinde, i højere grad kører uden om. København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres, og at trafikken på H. C. Andersens Boulevard og Bispeengbuen føres under jorden.« blev ikke anbefalet med 6 stemmer imod og 5 for, 2 undlod at stemme, hvilket jeg kraftigt beklager.

28.12.2019

Arkitekt MAA  
Jan Koed  
Clara Pontoppidans Vej 41  
2500 Valby

tel. 2342 1128  
jk@cadaid.dk

## **Svar til: Hearing 50198 af: Cecilie Boesen**

APPLICATION DATE

28. december 2019

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Cecilie Boesen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Cecilie Boesen

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Borgmestervangen 4a, 3. Tv

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne indgive hørings svar til ændringen af boligstørrelsesbestemmelserne: Jeg synes det er ekstremt u hensigtsmæssigt at tillade familieboliger på 40 m2 brutto (i byudviklingsområderne) - det svarer jo til omkring 20-25 m netto! Det er der jo ingen voksne/familier, der kan holde ud at bo i. Der vil ikke kunne komme ordentligt lys ind i boligen, og man kan ikke indrette sådan en bolig funktionelt. Som ung kan man godt bo sådan i et par år, men ikke permanent. Det er usundt at bo for mørkt, og man vil ikke kunne have folk på besøg. Der findes desuden ingen undersøgelser, der viser at københavnere efterspørger så bittesmå boliger. Byen mangler billige boliger- ikke små boliger. De små private boliger, der bliver bygget for tiden, bliver derudover mega dyre. Har set en bolig på 35 m2, der vel er opført som ungdomsbolig, men som bliver udlejet til knap 10.000 kr pr mdr. Hvem har råd til det? Enten betyder det, at folk uden andre muligheder gældsætter sig for at kunne betale huslejen, eller også bliver det kun for velhavende enlige, som måske gider bo der et par år, inden de flytter videre. Det giver jo ikke en god by eller gode kvarterer. Håber virkelig, at I vil genoverveje dette og fastholde en min. størrelse på 50 m2 i hele byen. 50m2 er stadig ekstremt småt for en bolig, men 40 m2 er decideret uforsvarligt. Det risikerer at blive moderne slumbebyggelser, hvor folk kun bør, hvis de er mega pressede, og hvor folk flytter hurtigt ind og ud. Brug hellere muligheden for at kræve almene boliger flere steder i byen- også der, hvor der er mange (over 30%) i forvejen. Almene boliger er de eneste boliger, som med sikkerhed bliver betalelige for almindelige mennesker.

# **Svar til: Hearing 50198 af: Sundbyernes GrundejerFællesskab**

APPLICATION DATE

26. december 2019

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Sundbyernes GrundejerFællesskab

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sundbyernes GrundejerFællesskab (SGF)

BY

København S.

POSTNR.

2300

ADRESSE

Englandsvej 10, st. mf.

HØRINGSSVAR

Til Økonomiforvaltningen

Københavns Kommune

Rådhuset

Vedr.: Supplerende høring Kommuneplan 2019.

Med henvisning til supplerende høring angående områder i forslag til Kommuneplan 2019, herunder B-1 rammer for bebyggelser med dobbelthuse tillader SGF, der som paraplyorganisation på Amager har ca. 6.000 medlemmer, at genfremsende anmodning til kommunen om i kommuneplanen at føje ind

- At grundstørrelse i B-1 områder ved opførelse af dobbelthuse med vandret skel mellem lejlighederne skal være på mindst 900 m<sup>2</sup> og
- At grundstørrelse i B-1 områder ved opførelse af dobbelthuse med lodret skel mellem lejlighederne skal være på mindst 1.200 m<sup>2</sup>.

I materialet for den supplerende høring er der under B-1 rammer kun medtaget, at der i B-1 områder ikke kan udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m<sup>2</sup>. Da denne tilføjelse alene angår nye udstykninger til enfamiliehuse, ændrer den ikke noget som helst ved situationen med uønskede og fatale opførelse af dobbelthuse på bestående, alt for små grunde i store dele af byen.

Vi ser frem til, at de beskrevne, ønskede tilføjelser er klare og møder fuldendt politisk forståelse.

Med venlig hilsen

for Sundbyernes GrundejerFællesskab

Erhardt Franzen



## **Svar til: Hearing 50198 af: Ulf Høiriis Nielsen**

APPLICATION DATE

24. december 2019

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Ulf Høiriis Nielsen

BY

Frederiksberg

POSTNR.

1967

ADRESSE

Svanemosegårdsvej

HØRINGSSVAR

Jeg kan kun bifalde en tunnelføring af Aaboulevard og Bispeengbuen. Genåbningen af Ladegårdsåen vil bidrage effektivt til skybrudssikringen, samt give et tiltrængt grønt pust ind gennem hovedstaden. Det er en visionær løsning vi alle kan være stolte af mange år ud i fremtiden. Samtidig er det utvivlsomt et projekt som i dén grad lever op til sloganet 'Verdensby med ansvar'.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Kjeld A. Larsen**

APPLICATION DATE

22. december 2019

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Kjeld A. Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for bæredygtig trafik

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 39, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Et overvældende antal hørings svar (1.693) og et meget stort antal ændringsforslag (169) fra de politiske partier repræsenteret i Økonomiudvalget har sendt kommuneplanforslaget i delvis høring i en runde nr. to.

Det er ganske uigennemskueligt, hvilke tanker hos Økonomiforvaltningen der ligger til grund for netop valget af de vedtagne ændringsforslag, som nu er blevet sendt i fornyet høring. De ændringsforslag, som sendes i høring, drejer sig primært om kommuneplanrammer, boligstørrelser og parkeringsnormer. Forslag til en lang række af ændringer i kommuneplanrammer, som nu er blevet en central del af høringsmaterialet, var ikke let tilgængelig i forbindelse med den første høringsperiode, og det offentliggjorte centrale dokument var endda et forældet dokument. Der var tale om en meget beklagelig fejl fra forvaltningens side.

Rådet for bæredygtig trafik har valgt også at forholde sig til øvrige ændringsforslag, som der kun var et beskedent flertal for at forkaste blandt medlemmerne af Økonomiudvalget. Vores holdning er, at flertallet har mulighed for at skifte, når det fornyede udkast skal til afstemning i Borgerrepræsentationen. Hørings svarene kan give fornyet kraft til ændringsforslag, når politikerne har lyttet til borgernes holdninger.

MATERIALE:

hoeringssvar\_2\_kommuneplan\_2019.pdf



Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

København den 22. december 2019

## Høringssvar nr. to til Forslag til kommuneplan 2019

Et overvældende antal høringssvar (1.693) og et meget stort antal ændringsforslag (169) fra de politiske partier repræsenteret i Økonomiudvalget har sendt kommuneplanforslaget i delvis høring i en runde nr. to.

Det er ganske uigennemskueligt, hvilke tanker hos Økonomiforvaltningen der ligger til grund for netop valget af de vedtagne ændringsforslag, som nu er blevet sendt i fornyet høring. De ændringsforslag, som sendes i høring, drejer sig primært om kommuneplanrammer, boligstørrelser og parkeringsnormer. Forslag til en lang række af ændringer i kommuneplanrammer, som nu er blevet en central del af høringsmaterialet, var ikke let tilgængelig i forbindelse med den første høringsperiode, og det offentliggjorte centrale dokument var endda et forældet dokument. Der var tale om en meget beklagelig fejl fra forvaltningens side.

Rådet for bæredygtig trafik har valgt også at forholde sig til øvrige ændringsforslag, som der kun var et beskedent flertal for at forkaste blandt medlemmerne af Økonomiudvalget. Vores holdning er, at flertallet har mulighed for at skifte, når det fornyede udkast skal til afstemning i Borgerrepræsentationen. Høringssvarene kan give fornyet kraft til ændringsforslag, når politikerne har lyttet til borgernes holdninger.

### Klimamålsætninger

Det blev i adskillige høringssvar fra både fagudvalg og NGO'er påpeget, at kommuneplanforslaget manglede substans, hvad angår målsætninger på klimaområdet og nye tiltag til reduktion af kommunens drivhusgasudslip. Kommuneplanen skal sammen med løbende roadmaps og de årlige budgetforhandlinger udpege de initiativer og aktiviteter, som skal bringes i anvendelse for at nå kommunens målsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025.

RBT finder det rosværdigt, at der nu var et flertal for at indsætte Klimaplanens målsætning om fordeling på ture inden for fire transportformer, hvor ture med bil maksimalt må udgøre 25 % i 2025 (**ÆF 56**), i stedet for målsætningen i de tidligere kommuneplaner om fordeling på ture inden for tre transportformer, med maksimalt 33 % med bil, og endda uden slutår. Vi er stadig kritiske over for, at kommunens målsætning alene er en relativ målsætning, og derfor ikke rummer et loft over omfanget af bilkørsel i kommunen. Og det er et stort problem

i og med, at antal biler, specielt store biler, er i vækst i kommunen. Vel at mærke store diesel- og benzinslugere.

Vi vil derfor støtte det ændringsforslag, som blev fremsat af Alternativet og Enhedslisten (ÆF 57) om en yderligere stramning til maksimalt 15 % ture med bil i 2030.

”Biltrafikken i 2025 skal maksimalt udgøre 25% af alle ture, der foretages i København. Dertil fordeler antallet af ture sig på mindst 25% gang, 25% cykling og 25% kollektiv transport i 2025. Og i 2030 skal maksimalt 15% af ture i København foretages i bil.”

Det af Enhedslisten og Alternativet fremsatte underændringsforslag (ÆF 57) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 7. Et medlem undlod at stemme. For stemte: Ø, Å og F. Imod stemte: A, B, V og C. Undlod at stemme: O.

I tilfældet ÆF 57 stemte det ny grønne flertal på Råhuset ikke sammen, men måske kan B og O flytte sig i retning af en mere bæredygtig profil ved den endelige fremlægning af kommuneplanforslaget i Borgerrepræsentationen?

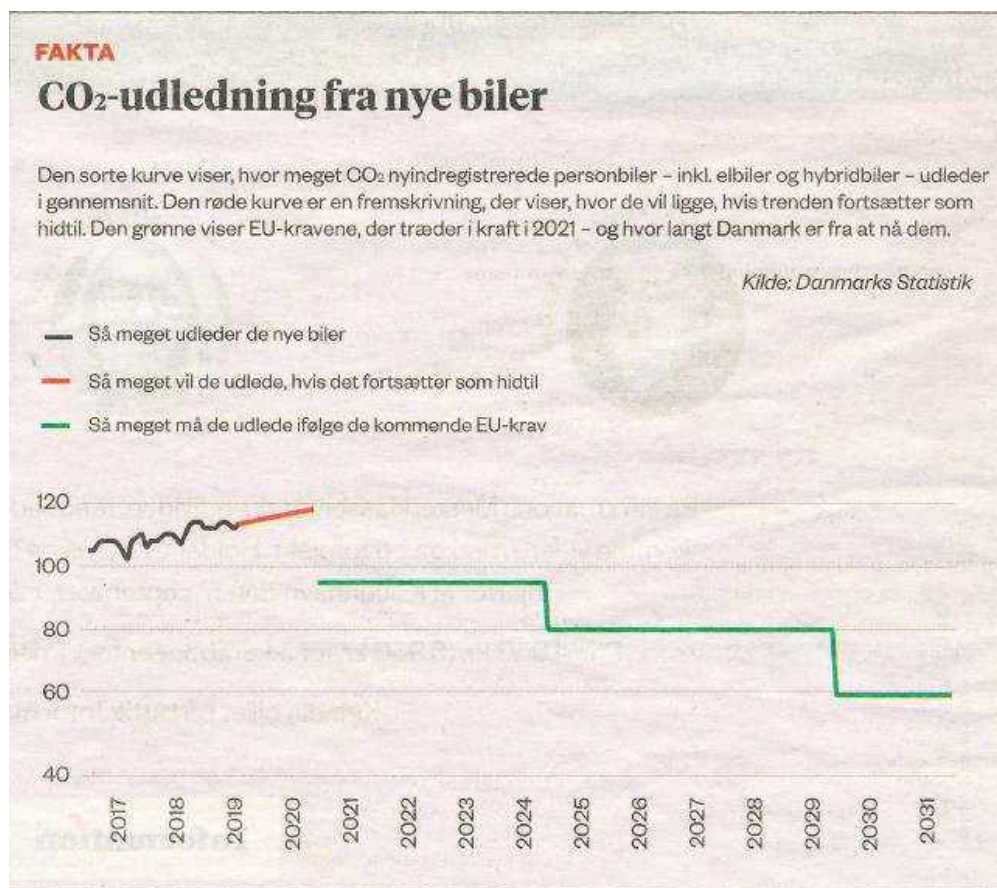
### **Tiltag til reduktion af drivhusgasser på trafikområdet**

Kommunens basisfremskrivning for CO<sub>2</sub>-udslip, som viser hvor store reduktioner der vil ske med drivhusgasudslippet, såfremt der alene indregnes initiativer, som allerede er vedtaget, er en ren gyserhistorie på trafikområdet.

Basisfremskrivningen baseret på et udslip i basisåret 2014 fra vejtrafikken på 355.057 ton CO<sub>2</sub> vil i 2025 kun være reduceret til 321.066 ton CO<sub>2</sub>. En række initiativer til nedbringning af vejtrafikens CO<sub>2</sub>-udledning er skitseret i det såkaldte roadmap 2017-2020. I midtvejs-evalueringen for klimamålenes realisering estimeres de resterende emissioner fra vejtrafikken efter iværksættelse af eksisterende initiativer i roadmap 2017-2020 at være på ca. 270.000 ton CO<sub>2</sub>. Det ser nærmest ud til, at kommunen har opgivet, at transporten skal bidrage til realiseringen af klimaplanens CO<sub>2</sub>-neutralitetsmål i 2025. Nettoeksport af ikke bæredygtig biomasse ser ud til at være den medicin, som kommunen satser på skal bringe København i mål med realisering af målsætning CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Og det er jo snyd.

Basisfremskrivningen på trafikområdet beregnes på grundlag af en række forudsætninger, primært antal kørte km, anvendt drivmiddel og emissionsfaktorer i form af CO<sub>2</sub>-udslip per kørt km, målt i gram. Denne sidstnævnte faktor er undervurderet i basisfremskrivningen, primært som resultat af de nykøbte køretøjers størrelse, de mange SUV'er.

Nedenstående figur for nyindregistrerede biler i Danmark viser en vækst i CO<sub>2</sub>-udledningen frem for et fald i retning af de udledningskrav fra EU, som træder i kraft i 2021. (Dagbladet Information den 11. september 2019)



Der er således brug for en række kraftige tiltag på trafikområdet, såfremt trafikken skal bidrage til realisering af klimaplanens CO<sub>2</sub>-neutralitets målsætning. En række af disse ses blandt ændringsforslagene til kommuneplanen.

## Roadpricing

Ændringsforslag 68 om roadpricing, som alle partier er for, men for V og C kun såfremt andre bilrelaterede afgifter reduceres:

Socialdemokratiet, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og SF fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 68**) om tilføjelse af følgende tekst til afsnit i den politiske hovedstruktur om den grønne dagsorden vedrørende Københavns Kommunes ønsker til ændret lovgivning:

”Opstart af et landsdækkende forsøg med roadpricing, og efterfølgende implementering i fuld skala, for at reducere trafikken klima-påvirkning, samt finansiere ny klimavenlig infrastruktur.”

Venstre og Det Konservative Folkeparti fremsatte følgende underændringsforslag (**ÆF 69**) til ÆF 68 om, at teksten ændres til:

”Opstart af et landsdækkende forsøg med roadpricing, og efterfølgende implementering i fuld skala, for at reducere trafikken klimapåvirkning, samt finansiere ny klimavenlig infrastruktur. Indførsel af roadpricing skal ske i sammenhæng med omlæggelse af andre bilrelaterede afgifter, så det ikke bliver dyrere at have bil for borgere i hovedstadsområdet.”

Det af Venstre og Det Konservative Folkeparti fremsatte underændringsforslag (**ÆF 69**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 2 stemmer mod 11. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: V og C. Imod stemte: A, Ø, Å, B, F og O.

Det af Socialdemokratiet, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og SF fremsatte ændringsforslag (**ÆF 68**) blev herefter anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 11 stemmer mod 2. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: V og C.

BRT støtter flertallets holdning, at vejbenyttelse ikke skal kædes sammen med andre bilafgifter. Problemet er, at det er Folketinget som skal give tilladelse til dette effektive virkemiddel til reduktion af unødvendig biltrafik. Men med det ny FT-flertal skulle det vel være meget realistisk – via påvirkning fra kommunens lokale politikere - at få igangsat processen for anvendelse af roadpricing i kommunen?

### **Trafikøer**

Et andet, realiserbart ændringsforslag (**ÆF 117**), fremsat af Alternativet, er indførelse af trafikøer, et forslag som ses i flere af NGO'ernes høringsforslag, herunder høringsforslaget fra RBT under betegnelsen Superblocks:

”Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 117**) om tilføjelse af følgende tekst til den politiske hovedstruktur:

”Biltrafikken i brokvarterne skal reduceres ved brug af bl.a. trafikøer med planlægning af ensretninger for biltrafik, hvilket muliggør, at biltrafik i højere grad omdirigeres til omfartsvejene.”

Det af Alternativet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 117**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 6 stemmer mod 6. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, F og O. Imod stemte: A, V og C. Undlod at stemme: B

Afstemmingsresultatet 6 over for 6 betyder, at det i dette tilfælde blot er medlemmerne af Det radikale Venstre, som skal slutte sig til de øvrige grønne partier for at få forslaget vedtaget i Borgerrepræsentationen.

### **Bilfri byudviklingsområder og bilfri boligkvarterer for beboere uden bil**

En fredeligsgørelse af boligområder er en væsentlig metode til reduktion af uønsket biltrafik, både i nye byudviklingsområder og eksisterende boligområder, hvor borgere uden bil ønsker at leve med reduceret pres fra biltrafikens ulyksalige ledsagekonsekvenser: trængslen, støjen og luftforureningen. **ÆF 125** for byudviklingsområder og **ÆF 126** om bilfri boligområder var forslag i bilreducerede retning via reduceret parkeringsdækning:

”Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 125**) om tilføjelse af følgende tekst til afsnit vedrørende retningslinjer:

I alle byudviklingsområder, der er udpegede i retningslinjer for byudvikling, kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering fastsættes med lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Parkeringsdækningen fastsættes efter en konkret vurdering som sikrer et minimum af kørende adgang til området. Parkeringsnormen fastsættes på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.”

Det af Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte ændringsforslag (**ÆF 125**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 126**) om, at teksten i afsnit om retningslinjer ændres til:

”Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykel-infrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.”

Det af Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte ændringsforslag (**ÆF 126**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

Den nye grønne koalition stemte således for forslaget om reduceret biltrafik i byudviklingsområder og eksisterende boligområder, hvilket vi håber der forsat vil være flertal for i forbindelse med afstemningen i BR.

Enhedslisten fremsatte et yderligere forslag om udpegning af konkrete områder for en særlig indsats for bilfri bykvarterer i forbindelse med det kommende Roadmap 2021-2025 for Københavns klimplan 2025.

Enhedslisten fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 85**) om tilføjelse af følgende tekst til den politiske hovedstruktur vedrørende den grønne dagsorden:

”At Københavns Kommune som led i byudvikling generelt vil arbejde for at fremme bilfri bykvarterer for beboere som ikke ønsker egen bil. Endvidere vil der blive udpeget konkrete områder for en særlig indsats herfor i forbindelse med Roadmap 2021-2025 for Københavns Klimaplan 2025.”

Det af Enhedslisten fremsatte ændringsforslag (**ÆF 85**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 7. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å og F. Imod stemte: A, B, V og C. Undlod at stemme: O.

RBT opfordrer til, at B og O finder sammen med Ø, Å og F om at fremme dette forslag i arbejdet med Roadmap 2021-2015.

### **Krav til ikke-vejgående arbejdsmaskiner om anvendelse af nul CO2-udslip drivmidler**

I takt med den voldsomme byggeaktivitet i København i de seneste årtier, en aktivitet som fortsat buldrer derudaf, er emissionerne fra den ikke-vejgående trafik i stærk vækst. Ifølge tallene i basisfremskrivningen for CO2-emissioner svarede de ikke-vejgående arbejdsmaskiners udslip til 19 % af vejtrafikkens udslip i basisåret 2014, en andel som ved manglende initiativer vil forøges til 26 % i 2025 og til 31 % i 2050, så det er en sektor som skal tæmmes. Indtil videre er der stort set ikke stillet krav, men det er en yderst nødvendig opgave at løse i de kommende år, ikke blot for klimaets, men i lige så høj grad for folkesundhedens skyld.

RBT glæder sig over, at der var et stort flertal for at stille krav om reduktion af CO2-emissionerne fra bygge- og anlægsmaskiner, således som det kom til udtryk i **ÆF 35**:

**(ÆF 35):** ”At følgende tilføjes til den politiske hovedstruktur:

”Københavns Kommune ønsker mulighed for at stille krav, som kan begrænse luftforurening og CO2-udledning fra bl.a. bygge- og transportsektoren, men er i dag begrænset af statslig regulering og EU regulering.

Bygge- og anlægsmaskiner skal ikke længere drives af benzin og diesel. Det skal være muligt at stille krav til klimavenlige maskiner hos leverandører i form af eksempelvis el. Det samme gælder i forhold til byggematerialer, hvor det ligeledes skal være muligt at stille krav om bæredygtige materialer. I disse år bliver der opført ca. 6.000 nye boliger og i gennemsnit 200.000m<sup>2</sup> erhverv om året i København. Med anvendelse af bæredygtige byggematerialer og CO2-neutrale arbejdsmaskiner er der potentiale for en betydelig CO2-reduktion.

Trafikken i København er ansvarlig for en betydelig del af Københavns CO2-udledning og luftforurening. Med dagens udvikling ses en meget begrænset reduktion, og der er behov for betydelige ændringer i vognpark og trafikmønstre, hvis denne udvikling skal fremskyndes. Kommunen ønsker statslige rammer for regulering, som kan understøtte reduktionen yderligere. Derfor ønsker Københavns Kommune, at der arbejdes på ny lovgivning inden for følgende områder:”

Det af Socialdemokratiet, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og SF fremsatte ændringsforslag (**ÆF 35**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 11 stemmer mod 1. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: V. Undlod at stemme: C.

Så nu må vi anmode om opfølgende handling, i forhold til kommunens egne byggeprojekter og i form af initiativ over for lovgiverne i Folketinget.



## Stramning af p-normerne

Antallet af p-pladser er ganske afgørende for biltrafikkens omfang: jo færre p-pladser, desto mindre biltrafik. Nye p-normer i form af et ændringsforslag er netop, hvad Økonomiforvaltningen har valgt at bringe i høring.

En række ændringsforslag (**ÆF 102-107**) til skærpede parkeringsnormer blev fremsat i Økonomiudvalget, inden en afstemning blev afgjort til fordel for **ÆF 107**, hvor det ny grønne flertal bestående af Ø, Å, B, F, og O stemte for **en generel reduktion af p-normerne med 30 %**, med stemmerne fra A, V og C imod. Og det er dette nye skærpede forslag, som Økonomiforvaltningen nu har sendt i høring. Her ses den lange vej til vedtagelse af **ÆF 107**:

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 102**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for boliger ændres i centrum fra 1:250 til 1:325 og i tætby/byudviklingsområder fra 1:175 til 1:225.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 102**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 4 stemmer mod 8. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A. Imod stemte: Ø, Å, F, V, C og O. Undlod at stemme: B.

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 103**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for kontorerhverv ændres fra 1:150 til et spænd med mulighed for at gå ned til 1:100 og op til 1:200.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 103**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 4 stemmer mod 8. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A. Imod stemte: Ø, Å, F, V, C og O. Undlod at stemme: B.

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 104**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for detailhandel i centrum ændres til 1:500.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 104**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 4 stemmer mod 8. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A. Imod stemte: Ø, Å, F, V, C og O. Undlod at stemme: B.

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 105**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for Kollegie- og ungdomsboliger ændres til et spænd på 1:800 – 1:1.000.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 105**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 7. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A og C. Imod stemte: Ø, Å, F, V og O. Undlod at stemme: B.

Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 106**) om tilføjelse af følgende tekst i afsnit om retningslinjer for trafik:

”Målet med parkeringsnormeringen er at understøtte en grøn omstilling ved at begrænse arealanvendelse til fossil trafik og incitamentet til bilejerskab.”

Det af Alternativet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 106**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 6 stemmer mod 7. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, F og O. Imod stemte: A, B, V og C.

Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 107**) om tilføjelse af følgende tekst i afsnit vedrørende rammer for parkering:

”Det foreslås, at parkeringsnormen generelt reduceres med 30%. Det foreslås, at der derudover skal være en mulighed for en konkret vurdering af parkeringsbehovet, således, at der kan fritages fra at bygge parkeringspladser i konstruktion, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen. Samtidig kan der være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering, hvor der tilvejebringes tilstrækkeligt med p-pladser alt efter hvilken funktion der planlægges for.”

Det af Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte ændringsforslag (**ÆF 107**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

”Enhedslisten stemte imod Socialdemokratiets forslag til parkeringsnormer - også dem hvor normerne var lavere end i Enhedslistens forslag om parkeringsnormen. Det gjorde vi for at få en generel nedsættelse af normerne på 30% og en mulighed for en yderligere nedsættelse, der hvor det er muligt i forhold til behov.”

RBT forholder sig positivt til forslaget om skærpede p-normer med en reduktion på 30 %, således som de ses opsummeret i det ny høringsudspil med etiketten før og efter. Vi imødeser en analyse af, hvor stor en reduktion af biltrafikken og biltrafikkens ledsagefænomener i form af CO2-udslip, støj og luftforurening forslaget vil få i forbindelse med udarbejdelse af Roadmap 2021-2015 hen imod Klimaplanens målsætning om CO2-neutralitet i 2025:

Oprindelig tekst i kommuneplanens generelle rammer, Parkering, Bil-parkering:

<b>Bilparkering</b>			
<b>FØR</b>			
<b>Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)</b>			
<b>Funktion/bydel</b>	<b>Centrum</b>	<b>Tætby &amp; byudviklings-områder</b>	<b>Øvrig by</b>
Bolig <sup>1</sup>	1:250 m <sup>2</sup>	1:175 m <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:150 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4-5-6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:425 m <sup>2</sup>	1:325 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>4-6</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:125 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdoms-boliger	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>7</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>

Erstattes med følgende tekst:

<b>Bilparkering</b>			
<b>EFTER</b>			
<b>Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)</b>			
<b>Funktion/bydel</b>	<b>Centrum</b>	<b>Tætby &amp; byudviklings-områder<sup>0</sup></b>	<b>Øvrig by</b>
Bolig <sup>1,6</sup>	1:325 m <sup>2</sup>	1:228 m <sup>2</sup>	1:195 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2,6</sup>	1:195 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:195 m <sup>2</sup>	1:130 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4-5-6</sup>	1:650 m <sup>2</sup>	1:553 m <sup>2</sup>	1:423 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>4-6</sup>	1:260 m <sup>2</sup>	1:260 m <sup>2</sup>	1:163 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdoms-boliger <sup>6</sup>	1:780 m <sup>2</sup>	1:780 m <sup>2</sup>	1:780 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:650 m <sup>2</sup>	1:650 m <sup>2</sup>	1:650 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>6-7</sup>	1:130 m <sup>2</sup>	1:130 m <sup>2</sup>	1:130 m <sup>2</sup>

## Lynetteholm, havnetunnel, Metrohavnering og letbane

Det ser desværre ud til, at der ikke er en nødvendig modstand til at sætte spørgsmålstegn med det formålstjenlige i klimahensende ved etablering af det planlagte Lynetteholm-projekt med ledsagende infrastrukturudbygning i form af Havnetunnel og fortsat satsning på omfattende metrobyggeri. Lynetteholm-projektet og en konstruktion af en Havnetunnel (Østlig omfarts-

vej) vil fungere som en enorm generator af øget biltrafik, som sætter kommunens klimamålsætninger over styr.

RBT har i form af et høringssvar om, hvilke elementer der bør indgå i en VVM-høring ved konstruktion af Lynetteholmen, peget på en alternativ lokalisering af det påtænkte byudviklingsområde, som bl.a. tager udgangspunkt i den formodede øgede klimabelastning, som lokaliseringen af et sådant projekt vil medføre. Der peges på et enormt omfang af jordkørsler med lastbil i flere årtier, således at de pæne målsætninger om CO<sub>2</sub>-neutralitet og senere fossilfrihed blegner. Høringssvaret ses som bilag til RBT's høringssvar.

Ud fra ÆF 110 ser det ud til, at der blandt de politiske partier hersker den opfattelse, at en reduktion af gennemkørende trafik i Indre By kan løses via etablering af en Havnetunnel. Trafikken gennem Indre By kan meget vel reduceres uden at bygge en betalingskrævende Havnetunnel, såfremt den politiske vilje til bilreducerende tiltag er til stede. Den smuldrende skepsis mod etablering af en Havnetunnel ses bl.a. af ÆF 110, fremsat af SF:

SF fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 110**) om at følgende tekst udgår af den politiske hovedstruktur side 23:

”København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres.”

Det af SF fremsatte ændringsforslag (**ÆF 110**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 8. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å og F. Imod stemte: A, B, V, C og O.

For nogle år siden udarbejdede NOAH-Trafik et notat med nedenstående opstilling om prognosen for, hvor mange flere biler der kommer gennem det centrale København og over broerne Langebro og Knippelsbro, også efter at havnetunnelen er bygget. Selv om antallet af motorkøretøjer er færre end hvis havnetunnelen ikke blev bygget, så stiger passagen af biler alligevel sammenlignet med udgangspunktet 2011. Opfattelsen af, at man - med den forventede udvikling af biltrafikken - kan foretage trafiksaneringer med mindre trafik som resultat er nok urealistisk.

	2011 antal motorkøretøjer	Antal motorkøretøjer i 2032 ifølge prognose i havnetunnelrapport	Postuleret antal motorkøretøjer efter anlæg af en havnetunnel
Langebro	51.800	79.000 (52 % stigning)	55.300
Knippelsbro	25.500	45.200 (77 % stigning)	34.000

RBT har i adskillige år peget på en alternativ udvikling af den kollektive infrastruktur. Som stort set alle københavnere er vi glade for den ny metroring M3, men vi er af den opfattelse, at den fremtidige udvikling af infrastruktur skal baseres på overflade løsninger i form af et radiale opbygget letbanesystem med udspring i den kommende letbanering i Ring3, som via radiale letbanelinjer ad hovedindfaldsvejene skal forbindes med de eksisterende metrolinjer. Det er den mest elegante måde at tæmme biltrafikken på og derved tilbyde den bilpendlende befolkning et attraktivt alternativ til næsten mennesketomme trængselskabende biler. RBT ærgrer sig over, at det af Enhedslisten fremsatte forslag om et letbanesystem forude for sidste kommunevalg er røget af dagsordenen. Vi vil meget gerne opfordre politikerne til at genvurdere problemstillingen letbane kontra mere metro i kommunens kommende infrastruktur-udvikling som et hovedtema i kommuneplanerne.

RBT har ikke forståelse for, hvorfor der nu skal undersøges en busløsning på Frederikssundsvej. Den er jo allerede indført med linje 5C, der ikke er noget eksempel til efterfølgelse. Og som udbygget til fuld BRT vil fylde mere end en letbane (busser er bredere og behøver mere manøvreplads i bredden). Hertil kan anføres, at behovet for en letbane helt ind til Nørreport jo klart er påvist i kommunens egne analyser i forlængelse af KIK 2. Det virker helt forkert ikke at indfri dette behov hurtigst muligt, i stedet for at afvente endnu en dyr og langsommelig metroudbygning.

### **Reduktion af ikke bæredygtig biomasse**

Københavns kommune fortsætter ufortrødent med at anvende mere og mere importeret biomasse i form af træpiller og træflis til sin energi- og varmeproduktion til supplement af bionedbrydeligt affald og træaffald, til trods for at der fra forskelligt videnskabeligt hold, herunder Klimarådet, sættes spørgsmålstegn ved den anvendte biomasses CO<sub>2</sub>-neutralitet. For Danmarks vedkommende kom hele 37 procent af den anvendte biomasse i 2018 fra import, og biomasse udgjorde 75 procent af Danmarks samlede produktion af vedvarende energi.

Det er kun på papiret, at Københavns kommune kan nå sit mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 via nettoeksport af biomassebaseret elproduktion: den virkelige omverden vil ikke opleve tiltaget som CO<sub>2</sub>-neutralt. Derudover vil nettoeksport af biomasseproduceret energi ikke være en fratræksmulighed i det fremtidige CO<sub>2</sub>-regnskab, når eksporten i fremtiden ikke længere er i stand til at fortrænge fossilt produceret energi hos de kommuner, som står som importør af energien.

I en artikel af en af landets mest erfarne klimaeksperter **Jørgen Henningsen "Danmark snyder på klimavægten"** i Altinget fra den 18. december 2019 giver forfatteren følgende vurdering af, hvor meget vi snyder på vægten ved at betragte biomasse som CO<sub>2</sub>-neutral:

### **"Kun 17 procent reduktion siden 1990**

Men udover disse "småting" er der et langt alvorligere problem: Emissionsopgørelsen. Aftalen slår fast, at vi fortsætter med at opgøre drivhusgasemissionerne efter FN-systemets regler. Det er efterhånden skåret ud i videnskabeligt pap, at denne opgørelsesmetode (som også EU anvender) ikke giver et retvisende billede af klimapåvirkningen.

Vi udleder årligt ifølge Danmarks Statistik cirka 20 millioner tons CO<sub>2</sub>-ækvivalenter fra forskellige former for bioenergi, i stigende grad importeret træflis og træpiller, uden at dette overhovedet noteres i vores emissionsregnskab.

Ikke alle 20 millioner tons er nettoemission; en del af den afbrændte biomasse regenereres årligt (for eksempel halm og biogas), men den samlede CO<sub>2</sub>-binding er langt mindre end emissionen, især fordi det tager lang tid, før nye træer vokser op til en størrelse, hvor fotosyntesen virkelig batter.

Ingen ved, præcis hvor stor nettoemissionen er. Jeg har selv skønnet den til omtrent 10 millioner tons, andre er kommet med et lidt højere skøn. Men bortset fra det præcise tal, hvad betyder det så:

Hvis vi tager udgangspunkt i de 10 millioner ton betyder det, at vores klimarelevante drivhusgasemission lige nu er cirka 60 millioner tons CO<sub>2</sub>-ækvivalenter og ikke de cirka 50 millioner tons, vi indrapporterer til EU og FN.

Og vores reduktion siden 1990 er ikke længere 32 procent, men blot 17 procent. Ikke meget at rose sig af (og mindre end den gennemsnitlige EU-reduktion).

De besluttede 70 procents reduktion (efter FN/EU metoden) i 2030 indebærer, at vi skal eliminere 29 millioner tons over de næste godt ti år. Det er, indiskutabelt, en ambitiøs "forpligtelse".

Men hvis vi tager højde for, at vi stadig i 2030 underrapporterer med cirka 10 millioner tons, bliver der ikke tale om en 70 procents reduktion, men kun cirka 55 procent. Det er i øvrigt det samme, som den nye kommissionsformand har forpligtet sig på over for Europa-Parlamentet!

For en sikkerheds skyld: Fordi diverse regeringer har undladt at opgøre nettoemissionerne fra biomasse, er de ovennævnte tal ikke præcise. Men usikkerheden kan gå begge veje.

Min konklusion: Aftaleparterne har prioriteret muligheden for fortsat "branding" af Danmarks som foregangsland på klimapolitik over hensynet til klimaet. Det har de i øvrigt skrevet allerede i de første linjer i aftalen (parterne er enige om, "at Danmark tager lederskab for den grønne omstilling).

Jeg har svært ved at se, at dette kan rettes op i næste års klimaplan.

Man kan trøste sig med, at 10 millioner tons årligt ikke betyder det store i det globale klimaregnskab. Men hvis resten af EU, for slet ikke at tale om resten af verden, følger det danske eksempel, ser det sort ud.

Både for klimaet, der fra EU's side kan blive snydt med op til 1.000 millioner tons underrapporterede emissioner, men sandelig også for skovene, der slet ikke bæredygtigt kan levere disse mængder træbaseret biomasse."

På mit **spørgsmål til kommunens forvaltning om anvendelse af biomasse i energiforsyningen** kan betragtes som CO<sub>2</sub>-neutral fik jeg det svar fra enhedschef Charlotte Korsgaard, at kommunen i forbindelse med den kommende roadmap 2021-2025 fortsat vil evaluere initiativerne i overensstemmelse med FN's regnskabsmetode:

"I Københavns Kommune er vi meget opmærksomme på den udfordring, der ligger i FN's opgørelsesmetode vedr. afbrænding af biomasse.

Det er muligt, at metoden på et tidspunkt justeres, så den tager højde for, at forskellige former for biomasse kan have forskellige konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udledningen afhængigt af oprindelse, dyrkning og genplantning mv. I Københavns Kommune er vi dog ikke bekendt med planer for en sådan justering af FN's opgørelsesmetode.

Københavns Kommunes CO<sub>2</sub>-regnskab følger FN's metode og evaluering af initiativerne i et nyt roadmap 2021-2025 for klimaplanen vil gøre det samme.

Klimarådet anbefaler i rapporten fra oktober 2019, at der udvikles kriterier, som gør det muligt at skelne mellem bæredygtig og ikke-bæredygtig biomasse. Kun den bæredygtige biomasse bør kategoriseres som CO<sub>2</sub>-neutral.

HOFOR følger den danske brancheaftales krav til bæredygtig skovdrift og kræver dokumentation fra leverandører gennem certificeringsordningen SBP ("Sustainable Biomass Program"). Certificering og rapportering udføres af en uafhængig tredjepart: <https://www.hofor.dk/baeredygtige-byer/amagervaerket/baeredygtig-omstilling-paa-amagervaerket/baeredygtig-biomasse/>

I forbindelse med behandlingen af Forslag til kommuneplan 2019 i Økonomiudvalget blev der fremsat **to ændringsforslag vedrørende retningslinjer for energi og miljø**, ÆF 137, fremsat af Alternativet, om reduktion af anvendelsen af biomasse og ÆF 139, fremsat af Radikale Venstre, om et affaldsfrit København:

Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 137**) om, at teksten i den politiske hovedstruktur vedrørende retningslinjer for energi og miljø, side 45, ændres til:

"At reducere anvendelsen af biomasse og at fremme brug af alternative energiproduktionsformer som geotermi, solceller, vindmøller, varmepumper og elpatroner."

Det af Alternativet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 137**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 8. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å og O. Imod stemte: A, B, F, V og C.

Radikale Venstre fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 139**) om tilføjelse af følgende tekst til den politiske hovedstruktur vedrørende retningslinjer:

"At der arbejdes for et affaldsfrit København, hvor al affald genbruges eller genanvendes og at der arbejdes for en plan for en udfasning af forbrændingsanlæggene over tid."

Det af Radikale Venstre fremsatte ændringsforslag (**ÆF 139**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

RBT støtter begge ændringsforslag, hvoraf kun det sidste om intentionerne om at gøre København affaldsfrit fik en anbefaling med på vejen via et stemmeflertal bestående af den ny grønne alliance Ø, Å, B, F og O. Desværre fik forslaget om reduktion af biomasse ikke et stemmeflertal med sig på vej mod en kommuneplan 2019. Men forhåbentlig kan afstemningen i BR ændre på denne situation?

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Formand for Rådet for bæredygtig trafik

Bilag

**Angående høringssvar til indhold i VVM-høring vedrørende Lynetteholmen**

By & Havn har foretaget en "Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af etablering af Lynetteholm".

Jeg foreslår, at Indre By lokaludvalg indsender et høringssvar vedrørende etablering af Lynetteholm.

I en følgeskrivelse til det planlagte Lynetteholm-projekt redegøres for, hvad en miljøvurdering går ud på, og hvilke miljøvurderinger, der skal lægges særlig vægt på. Borgerne kan via denne høringsproces pege på miljøpåvirkninger, der bør have bevågenhed.



## 1 Hvad er en miljøvurdering?

Projekter, der må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, kan kun realiseres på baggrund af en vurdering af konsekvenserne for miljøet. Vurderingen skal påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkning på:

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Den biologiske mangfoldighed, med særlig vægt på arter og naturtyper der er beskyttede
- Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima
- Materielle goder, kulturarv og landskab samt
- Samspillet mellem disse faktorer

Miljøvurderingen beskrives i en miljøkonsekvensrapport, som bygherre skal udarbejde. Inden miljøkonsekvensrapporten bliver udarbejdet, indkaldes ideer og forslag til miljøkonsekvensrapportens indhold. Formålet er, at borgere, virksomheder og andre interessenter, der kan blive berørt af projektet, får mulighed for at stille spørgsmål og komme med input til miljøkonsekvensrapports indhold.

Det kan f.eks. være idéer til, hvilke miljøpåvirkninger der skal tillægges særlig vægt i vurderingen og forslag om alternativer til projektet eller dets placering.

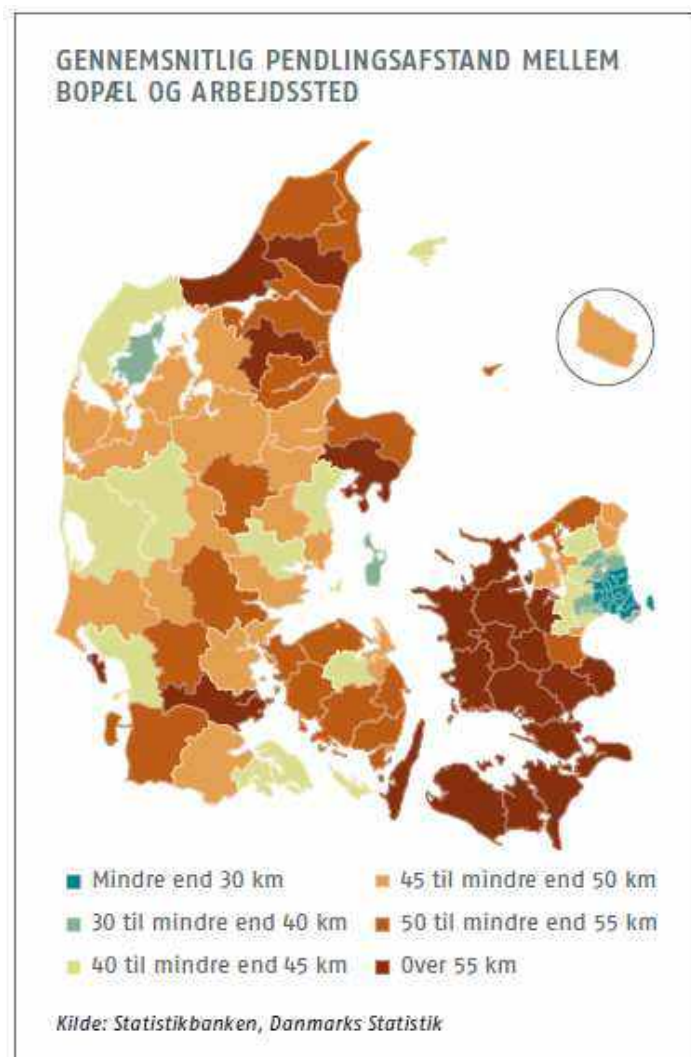
Miljøkonsekvensrapporten skal give en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan give grundlag for såvel en offentlig debat som myndighedernes endelige beslutning om, hvorvidt der kan gives tilladelse til projektet.

Jeg vil rette opmærksomheden på det næstsidste afsnit i ovenstående, hvor der står skrevet, at der i en miljøvurdering kan inddrages forslag om alternativer til projektet eller dets placering. Det svarer eksempelvis til, at Vejdirektoratet i forbindelse med et forslag om bygning af en motorvej tillige skal vurdere om et trafikproblem kan løses via anden, mere bæredygtig løsning, eventuelt via en baneforbindelse.

I tilfældet Lynetteholmen vil jeg opfordre til, at man i miljøvurderingen vurderer, hvilken klima- og øvrig miljøbelastning et byudviklingsområde af Lynetteholmens omfang vil få via en alternativ placering.

Projekt Lynetteholmen vil, kombineret med en Havnetunnel, føre til en enorm vækst i lastbiltrafik under de mange års byggefase og en stærkt øget pendlertrafik mod København, mens projektet gradvis udbygges. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring af den kommende koncentration af befolkning og erhverv.

Alternativet kunne være at fordele byudviklingen mere rationelt på Sjælland, specielt i de kommuner i den vestlige og sydlige del af Sjælland, som med et nedladent begreb kaldes Udkantsdanmark. Som nedenstående figur viser, så udfører borgerne i det vestlige og sydlige Sjælland det længste pendlertrafikarbejde i hele landet, og regionen er præget af afvandring. Det er yderst uheldigt set i et energi- og klimaperspektiv. En sådan alternativ placering kræver ganske vist en overordnet planmyndighed, som kun staten i samarbejde med regionerne og Københavns kommune kan udfylde.



Dansk byggeri: Pendleranalyse, august 2019 - <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/vi-pendler-300-gange-til-manen-hver-dag?publisherId=12604233&releasId=13577809>

Set i lyset af den nylig formulerede mere klimambitiøse målsætning på en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet på 70 % i 2030 i forhold til 1990 efter regeringsskiftet og Københavns kommunes egen klimamålsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 kan vi ikke være andet bekendt end at genvurdere Lynetteholm-projektets klimaaftryk, eksempelvis via en alternativ lokaliseringsstrategi som anført.

Derudover foreslå jeg, at Indre By lokaludvalg i et høringssvar vedrørende etablering af Lynetteholm slutter op om de synspunkter, som Amager Øst har rejst vedrørende øget lastbilkørsel i København og bevaring af Margretheholm Havn. Se vedhæftede foreløbige høringssvar fra Amager Øst.

Kjeld A. Larsen

30. oktober 2019

## **Svar til: Hearing 50198 af: Helle Dannemand**

APPLICATION DATE

21. december 2019

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Helle Dannemand

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Stefansgade 67 st th

HØRINGSSVAR

Hvor er det positivt, at man nu vil se på at ,realiserer en å - Park Bispeengbuen og Åboulevarden. Som borger i området vil det glæde mig med lidt mere grønt, og få gemt trafikken gemt væk.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Rebekka Søgaard**

APPLICATION DATE

20. december 2019

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Rebekka Søgaard

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Valkyriegade 27 st. th.

HØRINGSSVAR

Jeg er rigtig glad for at høre, at Ladegårdsåen er blevet skrevet ind i kommuneplanen for København. Jeg håber meget, at Bispeengbuen ender med at blive underjordisk!

## **Svar til: Hearing 50198 af: Gregers Knudsen**

APPLICATION DATE

20. december 2019

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Gregers Knudsen

BY

FREDERIKSBERG

POSTNR.

2000

ADRESSE

PRIORVEJ 11 - 3F

HØRINGSSVAR

I det store og hele en visionær plan, hvor det især glæder en Frederiksberg-borger at kunne læse om tankerne vedrørende tunnelføring af den stærkt trafikerede Bispeengbue/Åboulevard, samt etablering af en Å-park på det frigjorte areal. Der kan ikke være nogen tvivl om, at denne færdselsåre i sin nuværende form ligger som et åbent sår gennem byen.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Karin von Daler**

APPLICATION DATE

20. december 2019

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Karin von Daler

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Griffenfeldsgade 37C, 2.1

HØRINGSSVAR

Rigtig god plan, der peger fremad mod en fin løsning for Åboulevarden.

## **Svar til: Hearing 50198 af: Tove Lefevre**

APPLICATION DATE

20. december 2019

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Tove Lefevre

BY

Frederiksberg C

POSTNR.

1959

ADRESSE

Falkonergårdsvej 11

HØRINGSSVAR

Som nabo til den rørlagte Ladegårdså, er jeg meget interesseret i projektet med at føre Åen op til overfladen. Og ikke mindst fjerne den grimme og malplacerede Bispeengbue.

Jeg støtter fuldt og helt op om projektet, og glæder mig til det grønne område i stedet for trafikhelvedet på Ågade.

Venlig hilsen Tove Lefevre

## **Svar til: Hearing 50198 af: Amager Vest Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

20. december 2019

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Amager Vest Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sundholmsvej 8

HØRINGSSVAR

se vedhæftede

MATERIALE:

svar\_paa\_supplerende\_hoering\_kommuneplan\_19\_.pdf



**Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen**



OKF Byudvikling

## **Svar på supplerende høring Kommuneplan 19**

Hermed sendes lokaludvalgets svar på den supplerende høring vedr. Kommuneplan 19. Derudover har lokaludvalget en enkelt bemærkning til kommuneplan 19, som desværre ikke kom med i sidste høringsrunde, da det offentliggjorte høringsmateriale ikke var offentliggjort rettidigt.

Overordnet set er vi meget tilfredse med, at hensynet til natur, miljø og klima har fået en meget mere fremtrædende plads i Kommuneplan 19 efter Økonomiudvalgsrådet d.3. december. Nu håber vi bare, at de grønne visioner også lader sig afspejle i lokalplanlægningen i praksis.

### **Ja tak til bilparkeringsnormer fastsat efter lokale behov**

Vi er også meget tilfredse med, at man nu fra Københavns Kommunes side arbejder for bedre planlægning af parkeringsnormer, så de afspejler det lokale behov i området. Vi ser flere eksempler på tomme parkeringshuse i Ørestad, som optager pladsen fra andre og vigtigere behov som f.eks. skoler og daginstitutioner.

### **B-1 rammer - imødekommer ikke dobbelthusproblematikken**

Vedr. den supplerende hørings forslag om ændring af B1 rammer, ønsker vi at gøre opmærksom på, at den nu foreslåede ændring ikke imødekommer dobbelthusproblematikken, som mange lokaludvalg, grundejerforeninger og borgere i villaområderne længe har gjort opmærksom på. Derfor ønsker vi følgende tilføjelse til B1-rammerne: At ved indretningen med dobbelthuse i B-1 områder skal kræves en grundstørrelse på mindst 900 m<sup>2</sup> ved vandret skel mellem lejlighederne og på mindst 1.200 m<sup>2</sup> ved lodret skel mellem lejligheder.

### **Inddrag lokale erfaringer i input til ny planlov**

Desuden ser vi frem til dialog om input til ændringer af planloven. Vi har i lokaludvalget gjort os mange konkrete erfaringer med planlovens virke i praksis, og vi ser frem til at arbejde for forbedret planlov sammen med Københavns Kommune.

**19. december 2019**

Sagsnummer  
2019-0045181

Dokumentnummer  
2019-0045181-22

Sekretariatet for Amager Vest  
Lokaludvalg  
Sundholmsvej 8  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800275

[www.avlu.dk](http://www.avlu.dk)

**Modstand mod B4 ramme for Torben Oxes Allé**

I kommuneplan 19 foreslås det, at Torben Oxes Alle: i dag B3 - 527 bliver ændret til B4. Lokaludvalget har nu haft lejlighed til at behandle ændringen, som først blev offentliggjort senere inde i den offentlige høringsperiode, og vi kan ikke bakke op om ændringen. Baggrunden er, at ændringen indebærer, at der bygges huse, der er højere end de eksisterende. Højere huse vil ikke harmonere med det omkringliggende byggeri. Desuden erindrer vi borgermodstand mod projektet fra GF Eberts Villaby ifm. lokalplanhøringen i 2011.

Venlig hilsen

André Just Vedgren

Formand for Amager Vest Lokaludvalg

## **Svar til: Hearing 50198 af: Amager Øst Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

16. december 2019

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Amager Øst Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Øst Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Jemtelandsgade 3, 4. sal

HØRINGSSVAR

Hermed vedhæftet høringssvar som vedtaget på lokaludvalgsmøde d. 12.12.2019.

MATERIALE:

amager\_oest\_lokaludvalgs\_hoeringssvar\_til\_fornyet\_hoering\_over\_forslag\_til\_kommuneplan\_2019.pdf

**Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen**



OKF Byudvikling

## **Amager Øst Lokaludvalgs høringssvar til fornyet høring over forslag til Kommuneplan 2019**

Amager Øst Lokaludvalg kvitterer for orientering om den fornyede høring over forslag til Kommuneplan 2019. Vi er glade for at der med ændringerne i høj grad tages højde for de bemærkninger vi har fremlagt på vegne af bydelen.

Særligt er vi glade for, at der nu kan igangsættes en proces for vitalisering af den kreative zone omkring Siljengade. Her bidrager vi gerne med kontakter og borgerinddragelse, for at sikre synergien mellem nyt og gammelt, erhverv og boliger. Med særligt fokus på at bevare de gamle Industribygninger, nuværende håndværksaktiviteter, skabe mere tryghed, mere liv på Prags Boulevard og flere smutveje gennem området.

Vi noterer også opbakning til en rekreativ udvikling for Prøvestenen Syd. Vi bidrager gerne, i samarbejde med de håbefulde brugere af området. Vi ser frem til en fælles dialog hvor vi kan overtale By og Havn til at åbne lågen. Med det sigte at give Københavnerne et nyt natur- og fritidsområde med plads til maritime erhverv, foreninger, osv.

Det er også positivt, at der åbnes for en ibrugtagning af Kløverparken umiddelbart efter en aftale om infrastrukturbetjening af området. Ligeledes er det glædeligt, at der nu sættes mål for forbrændingsfri energiforsyning og emissionsfri byggepladser.

Vi vil dog også fremhæve enkelte ændringsforslag som vi fortsat mener at kommuneplanen bør tage hensyn til:

1. Vi foreslår at man ikke ændrer rammen i villakvartererne omkring Kastrupvej, mv., fordi 50% højere bebyggelsesprocent vil ødelægge områdets funktion som "Københavns grønne lunge" der opsamler CO2 og forsinker regnvand til de i forvejen overbelastede kloaker.

**16. december 2019**

Sagsnummer  
2019-0210839

Dokumentnummer  
2019-0210839-61

Sekretariatet for Amager Øst  
Lokaludvalg  
Jemtelandsgade 3  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800275

[www.aeolu.kk.dk](http://www.aeolu.kk.dk)

Særligt har dele af Grækenlandsvej-kvarteret et unikt enhedspræg med 2-plans villaer bygget efter samme model, som er vigtigt at bevare.

2. Vi ønsker fortsat at kommunen sætter fokus på mindre nedrivning, som en central komponent i et nedbringe CO2 belastning fra byggesektoren. Ved at genindrette bygninger frem for at nedrive dem, spares udledning af CO2 fra de byggeprocesser der ikke er elektrificeret.
3. Lokaludvalget ønsker fortsat, at der ikke kan etableres erhverv over miljøklasse 2 på Prøvestenen Syd.
4. I forbindelse med vedtagelsen af Økonomiudvalgets ændringsforslag 12, (*Byens idrætsområder er vigtige områder for foreningslivet og borgerne i byen. Derfor har kommunen fokus på, at der løbende sker en opgradering af byens idrætsfaciliteter, herunder Valby Idrætspark og Sundby Idrætspark. Hvis Danmarks nationalstadion Parken ønsker en udvidelse, er der mulighed for at tilvejebringe nyt plangrundlag, som kan muliggøre realisering heraf.*) ønskes "Kløvermarkens Idrætsanlæg" tilføjet som område der løbende skal opgraderes.

Vi glæder os til en fortsat dialog om ovenstående emner, og om bydelens udvikling i øvrigt.

Herunder ser vi særligt frem til den kommende proces med bydelsplaner, hvor vi kan gå i dybden med bl.a. erhverv og kreative zoner, Prøvestenen Syd, Kløverparken, grønne strøg langs vandet og på tværs af Amager, tung vs. blød trafik, samt yderligere udvikling af fritids- og kulturlivet.

Venlig hilsen  
Susanne Møller  
Formand

## **Svar til: Hearing 50198 af: Wonderful Copenhagen**

APPLICATION DATE

15. december 2019

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Wonderful Copenhagen

BY

København

POSTNR.

1165

ADRESSE

Nørregade 7b

HØRINGSSVAR

Wonderful Copenhagen bakker generelt op om det styrkede fokus på en bæredygtig turisme i hele byen. Som en del af at imødekomme denne målsætning vil Wonderful Copenhagen opfordre til at Københavns Kommunes Teknik- og Miljø forvaltning i det fremadrettede arbejde med byudvikling inddrager Wonderful Copenhagen og turismeerhvervet tidligt i de relevante processer. Både når det gælder regulering af eksisterende områder, samt udvikling af nye områder kan en rettidig dialog bidrage til at skabe de bedste løsninger for både besøgende, borgere og erhverv.

# **Svar til: Hearing 50198 af: Frode Neergaard**

APPLICATION DATE

15. december 2019

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Frode Neergaard

BY

København K

POSTNR.

1402

ADRESSE

Johan Semps Gade 1, 5. sal

HØRINGSSVAR

København skal være en grøn by og København skal være en by for alle. Københavns borgere skal have mulighed for at kunne bevæge sig rundt, hvad enten det drejer sig om børnefamilier, ældre mennessker, handicappede eller almindelige borgere der har behov for at bevæge sig mellem hjem og arbejdsplads. Livskvaliteten for Københavns mange forskellige borgere afhænger bl.a. af at kunne parkere sin cykel, bil eller andet transportmiddel i nærheden af bopælen. I dag er der for begrænset parkeringsplads i mange bydele. En generel nedsættelse af parkeringsnormen med 30 % er derfor den forkerte vej at gå. Det vil forringe københavnernes mobilitet, for der er ikke gode offentlige transportmuligheder i alle områder af København og det er ikke alle der kan benytte sig af cykel. Bilparkering samt også gerne cykelparkering skal i meget højere grad end nu ske under jorden. Der er behov for flere underjordiske, offentlige parkeringspladser. Der må selvsagt etableres el-opladningsstandere ved såvel underjordiske parkeringspladser som ved gadeparkeringspladser. Det haster med at få biler der kører i København over på el. Det kan kun ske ved en kraftig udbygning af el-opladningsmulighederne. Når disse muligheder er udbygget kan parkeringsafgifter for fossilt dreven biler sættes i vejret og afgiften for parkering af el-biler reduceres.

# Svar til: Hearing 50198 af: Søren Lam

APPLICATION DATE

12. december 2019

SVARNUMMER

pr. mail

INDSENDT AF

Søren Lam

BY

Kbh. N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Borups Allé 14 II tv

HØRINGSSVAR

Supplerende høring - Nuuks Plads.

Undertegnede skal anmode om følgende planændringer i forbindelse med den supplerende høring for Nuuks Plads:

1. At Nyrops gamle landsarkiv skal bevares og indgå på en respektfuld, smuk og hensigtsmæssig måde, i en eventuel fremtidig bebyggelse af pladsen.
2. At et eventuelt fremtidigt byggeri på pladsen, opføres i udseende og harmoni med de omliggende klassiske nørrebroejendomme, og således at det ikke højdemæssigt overstiger disse omliggende ejendomme.

Med venlig hilsen

Søren Lam

soren.lam@shipleynordic.com



# Svar til: Hearing 50198 af: Yardená T M Jensen

APPLICATION DATE

23. december 2019

SVARNUMMER

pr. mail

INDSENDT AF

Yardená T M Jensen

BY

POSTNR.

ADRESSE

HØRINGSSVAR

Udvidelse af Rema1000 og ødelæggelsen af villakvarter

Jeg er dybt uforstående overfor at man vil ødelægge et skønt velfungerende villa kvarter med en større forretning der skal tjene flere penge end den allerede gør. Rema1000 vil blot tjene penge og er fuldstændig ligeglad med bysamfundet og lokal kvarteret de ligger i. De gør det kun for profit, ikke fordi der mangler indkøbsmuligheder eller man vil tjene lokal samfundet. Jeg som bor her er meget ulykkelig og bekymret over udviklingen der forgå hvis dette får lov og blive virkelighed. Vores villa veje bliver smadret og det liv vi har kæmpet for at opbygge ødelagt.

Rema1000 planer om at udvide giver ingen mening- men vil ødelægge og skabe voldsom trafik igennem et godt villa kvarter med mange børn som så slet ikke kan lege ude, der til den stigende CO2 udledning af biler der vil holde og skade bla også dyrelivet idet Rema vil opkøbe flere villa grunde for at udvide en ligegyldig forretning. Vi borgere bede jo ikke om udvidelsen.Så kære kommune stop dette vanvid. Vi har adskillige forretninger så vi ikke i mangel dertil er der sundheden i at flytte sig et andet sted hen hvis man har andet behov end de nærliggende forretninger tilbyder. Men tænk også på den bue/ vej på Kastrup vej der er lige før Rema 1000 nu, den er allerede farlig for billister som cykelister og gående. Idet den allerede meget trafik er svær at se. Der har været mange ulykker og kommer sikkert flere dette oven i den anden ide om udvidelse vil kun skaffe flere problemer og ulykker måske nok dødelig udfald og med hvad grund en latterlig forretning. Kære politikere tænk jer om kom ud og se og møde virkeligheden ikke kun på kort- hør os. Mvh en bekymret og ulykkelig borger

# Svar til: Hearing 50198 af: Lone Kjær Jensen

APPLICATION DATE

9. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INDSENDT AF

Lone Kjær Jensen

BY

POSTNR.

ADRESSE

HØRINGSSVAR

Vi vil gerne gøre indsigelse mod en udvidelse af Rema 1000 på hjørnet af Kastrupvej og Ceylonvej.

Det pågældende hjørne er i forvejen præget af de manglende oversigtforhold på grund af svinget på Kastrupvej, der sammen med høj fart, gør det til en farlig skolevej for de mere end 60 skolebørn, og utallige kommende skolebørn, der bor i kvarteret og skal krydse vejen, for at komme til Gerbrandsskolen (som alle børn på denne side af Kastrupvej tilhører som skoledistrikt). Forøvrigt har vi flere gange påpeget den farlige vej overfor Teknik- og Miljøudvalget, men som mener, der skal ske ulykker, før de kigger videre på det. Samtidig vil vi gerne beholde en rolig vej, hvor børnene fortsat kan cykle og køre trygt uden frygten for at blive kørt over af lastbiler og øvrig trafik som i forvejen er til den eksisterende Rema 1000, men som vil blive forøget ved en udvidelse. Til sammenligning er det en gevaldig udfordring med lastbiler, der leverer varer til Netto ved Sundbyvesterplads lige omkring kl. 8.00 og gør skolevejen til et slalomløb om bakkende lastbiler, det er et spørgsmål om tid før en ulykke sker. Skolen har været i dialog med Netto, men altså uden den store effekt. Så samme scenarie vil jo ske på Kastrupvej/Ceylonvej hjørnet

Vi undrer os over den manglende åbenhed om processen, da det vil have meget stor indflydelse for os i kvarteret.

Samtidig er situationen den, at vi er en privat offentlig vej og vi dermed selv står for omkostningerne ved vedligeholdelse af vej og fortov og den øgede trafik, særligt med lastbiler, vil øge vores udgifter.

Vi vil meget gerne tage et lille morgenmøde med jer i det pågældende kryds, så I kan opleve trafikken, de ringe oversigtforhold og de krydsende skolebørn.

# Svar til: Hearing 50198 af: Torben Steen Hansen

APPLICATION DATE

14. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INSENDT AF

Torben Steen Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

ButiksKompagniet

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Godthåbsvej 82

HØRINGSSVAR

Høringsindsigelse vedr. Kommuneplanen 2019 / matr.nr. 2370 HU

Til Københavns Kommune,

Hermed indsigelse på vegne af ejere af ovennævnte ejendom, påmindelse om at opløfte B2 rammen for matrikel. nr 2370 HU til B4 Rammen,

Iht. kommunens bilag 6, da bebyggelsesprocenten i dag er på 111 %

Vedhæftet fuldmagt fra ejer

Med venlig hilsen

Torben Steen Hansen

## FULDMAGT

Undertegnede ejer af ejendommen Frederikssundsvej 323-325, 2700 Brønshøj  
matrikelnummer 2370, giver hermed fuldmagt til at:

Direktør Torben Steen Hansen

ButiksKompagniet

Godthåbsvej 82

2000 Frederiksberg

på mine vegne at gøre indsigelse; Opløftning til B4-ramme for ovennævnte ejendom.

Med venlig hilsen



Kirsten Kold Christensen

Granstuevej 26

2840 Holte

CVR. Nr.21195375

# Svar til: Hearing 50198 af: Mikkel Nordberg

## APPLICATION DATE

15. januar 2020

## SVARNUMMER

pr. mail

## INSENDT AF

Mikkel Nordberg

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Holscher Nordberg Architecture and Planning

## BY

København Ø

## POSTNR.

2100

## ADRESSE

Vermundsgade 40A, 3. Sal

## HØRINGSSVAR

Hej Økonomiforvaltning

Følgende grundejere i det berørte område benævnt "Siljengade" ønsker at indgive høringssvar i forbindelse med den supplerende høring. Grundejere af matr. 354, matr. 357, matr. 497, matr. 396, matr. 361, matr. 440, matr. 447, matr. 460, matr. 457, matr. 448, matr. 461, matr. 435, matr. 439, matr. 452, matr. 437, matr. 496, matr. 437, matr. 455. Erhvervsministeriets indsigelse til `forslag til Kommuneplan 2019` om nærliggende risikovirksomhed af national interesse (AGA), og dertil hørende ændring af rammen i `forslag til Kommuneplan 2019` til Kommuneplan 2015's oprindelige E0\*-ramme - er ikke i ovenstående grundejeres interesse. Vi er forundrede over den ændrede praksis fra erhvervsministeriets side.

Vi, som grundejergruppe, vil gerne deltage i en proces for omdannelse og vitalisering af området "Siljengade" og ovenstående matrikler. Lokaludvalgets ønske om at skabe synergi mellem nyt og gammelt og mellem boliger og erhverv kræver netop en rammeændring. Vi ser ikke nogen modsætning mellem ønsket om kreativt erhverv og udvikling af et C2 område. Hvis ønsket om kreativt erhverv skal indarbejdes i en ny udvikling af området kræver det samarbejde mellem kommune, lokaludvalg, grundejere og borgere. Et samarbejde vi gerne deltager i. Uden en rammeændring vil det være begrænset hvor meget udvikling og hvor mange visioner området kan bære. Området huser i dag bla. en større kommunal børnehave samt erhvervsboliger. Dette virker ikke foreneligt med erhvervsministeriets praksis på sagen. Vi mener det vil være passende at indarbejde en rammeændring i kommuneplan 2019 så området kan udvikles og vitaliseres.

Fuldmagt fra ovenstående matrikler er vedlagt.

Meld gerne tilbage om i mener at vi også skal uploade på "bliv hørt".

Med venlig hilsen/ Best regards

Mikkel Nordberg

Partner, Architect

Holscher Nordberg

Architecture and Planning

email: [mn@hnap.dk](mailto:mn@hnap.dk) <http://www.holschernordberg.dk> <https://www.linkedin.com/company/holscher-nordberg>

**FULDMAGT TIL ANMODNING OM OPSTART AF LOKALPLAN**

Firma/bygherre: PRAGS BOULEVARD 51 aps  
Adresse: HOLLUFGÅRDS ALLE 12  
By: 5220 ODENSE SØ  
CVR nr: 40577572

CPH/ML 2019/0077

**Fuldmagt til indsending af anmodning om opstart af lokalplan**

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped by work with the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

Ovenstående grundejer giver fuldmagt til at Holscher Nordberg kan indsende anmodning om opstart af lokalplan for nedenstående matrikel.

We carry out and provide strategic thinking and site-specific analysis for the development of dense urban areas. Our design is shaped by work with the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

Adresse PRAGS BOULEVARD 51  
Matrikel 357

7-11-19  


Dato, Sted, Navn, Underskrift

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: **Ejendomsselskabet Olav de Linde**  
Adresse: **Søren Frichs Vej 38 A**  
By: **8230 Åbyhøj**  
Cvr nr: **38 47 44 48**

LV4-R-21151009

### Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design strategy bridges the gap between strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Adresse **Prags Boulevard 49A og Laplandsgade 11, 2300 København S**

Matrikler **354 og 497, Amagerbros kvarter, København**

Åbyhøj, den 24/5-2018

  
Olav de Linde

Dato, Sted, Navn, Underskrift

  
Esben Kjeldsen

Jf. særskilt mail af 24. maj 2018

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *AO Invest AS*  
Adresse: *Rørvang 3*  
By: *2620 Albertslund*  
Cvr nr: *5103 1113*

CVR NR, 21151009

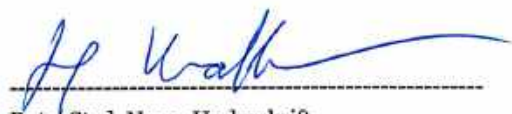
Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

### Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse *Prags Boulevard 53*  
Matrikler *396*



Dato, Sted, Navn, Underskrift



## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Prags Boulevard 55 ApS

Adresse: Nikolaj Plads 30

By: 1067 København K

Cvr nr: 18 48 00 34

CVR NR: 21151009

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

### Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

*vi er ikke parate til at deltage i deltagelse af omkøbt nize for nærværende.*

Adresse

Prags Boulevard 55  
2300 København S

Matrikler

361 Amagerbros Kvarte

18/4-2018 UBA

Dato, Sted, Navn, Underskrift



# INTERESSETILKENDEGIVELSE

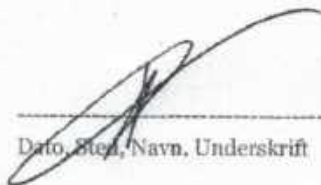
Firma/bygherre: **Prags Boulevard 57 APS**  
 Adresse: **Prags Blv. 57**  
 By: **2300 København S**  
 Cvr nr: **3504 8111**

## Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse: **Prags Blv. 57, 2300 København S**  
 Matrikler: **440**

2/4-2018



**TORBEN LUND**

Dato, Sted, Navn, Underskrift

Holscher Nordberg works  
 as a design and planning  
 firm for public and private  
 clients. Our work areas  
 include urban planning,  
 architectural design and  
 landscape architecture.

www.holscher-nordberg.dk  
 For more information  
 please contact us at  
 holscher@holscher-nordberg.dk  
 or +45 3332 6333

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: D68 Invest ApS

Adresse: Gardsvej 10 B

By: 2791 Dragør

Cvr nr: 34057532

CVR NR. 21151009

### **Interessetilkendegivelse:**

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 59

Matrikler 447

17.05.2018, København



Thomas Sehested

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Nilpeter A/S (CA. Nielsen & Petersens  
Adresse: Maskinfabriken A/S)  
Elmedalsvej 20-22  
By: 4200 Slagelse  
Cvr nr: 63411914

CVR NR 21151009

### Interessetilkendegivelse:

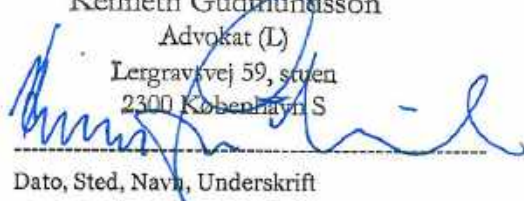
Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 61-63, 2300 København S

Matrikler 460 og 457  
Amager brookvarter, København

Kenneth Gudmundsson  
Advokat (L)

Lergravsvej 59, stuen  
2300 København S



Dato, Sted, Navn, Underskrift

26-4-2018

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Prags Boulevard 65 APS  
Adresse: Lergårvej 59A  
By: 2300 S  
Cvr nr: 35467599

CVR NR 21151009

### Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 65-67  
Matrikler 448

Holscher Nordberg works with cases ending from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

1/4-18 KØB. S R.B. Ni.

Dato, Sted, Navn, Underskrift

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *Selvangade 9 APS*  
Adresse: *Uplandsgade 68*  
By: *2300 S*  
Cvr nr: *36438932*

CVR NR. 31111001

### Interessetilkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse *Uplandsgade 68/Selvangade 9*  
Matrikler *461*

*10/9-18 KØBHS R.B.-Ni*

Dato, Sted, Navn, Underskrift

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Siljan APJ

Adresse: Toldbodgade 17A, 1253 KBH K

By:

Cvr nr: 36058056

11, Copenhagen

### Interesstillkendegivelse:

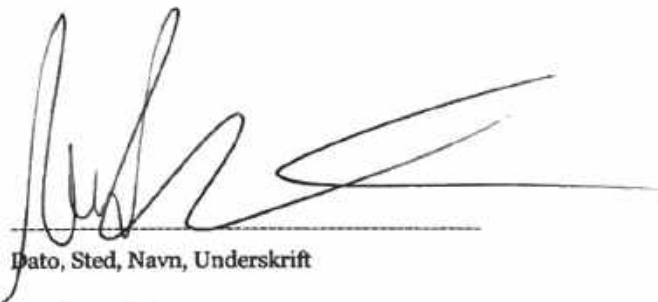
Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse: Sijungade 1-7, 2300 KBH S

Matrikler 435, 439, 452

Holscher Nordberg works with residential and commercial development and renovation projects. Our focus is on providing strategic thinking and sustainable solutions.

We work with private and public clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.



Dato, Sted, Navn, Underskrift

4/17/18 KBH S

Nicolas Aagaard

## EXPRESSION OF INTENT

Company / developer: SHURGARD EUROPE V.O.F

Address: BREEDVELD 29

Town: 1702 GROOT-BIJGAARDEN, BELGIUM

Cvr nr

CVR NR 21 151909

### Expression of intent:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our designs shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analyses.

I, the undersigned owner of the following land register, hereby indicate the wish for a future development of the land register for: SELF STORAGE USE thus requesting a new plan framework in the municipal plan 2019.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Address LAPLANDSGADE 2, 2300 AMAGER

Land registers 437

JEAN-LOUIS REINALDA / VICE PRESIDENT REAL ESTATE

Date, Place, Name, Signature

23-5-2018

Groot-Bijgaarden



## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: SILJAN PROPERTIES APS  
Adresse: STORE REGNEGADE 5, 1. SAL  
By: 1110 Kbh. K.  
CVR nr: 33498004

CVR NR 21156009

### Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse SILJANGADE 6-8, 2300 KBH. S  
Matrikler 496 + 437

Kbh. 18/4-2018

Dato, Sted, Navn, Underskrift

PETER AADALH

HolscherNordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Vermundsgade 40a  
DK-2100 Copenhagen Ø  
Denmark

T +45 39200033

post@hnap.dk  
www.holschernordberg.dk

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *Ejendomselskabet Højbro 4/9*

Adresse: *VPLANDSGADE 70-72*

By: *2300 NPM S*

Cvr nr: *24211150*

CVR NR. 21151009

### Interesstillkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

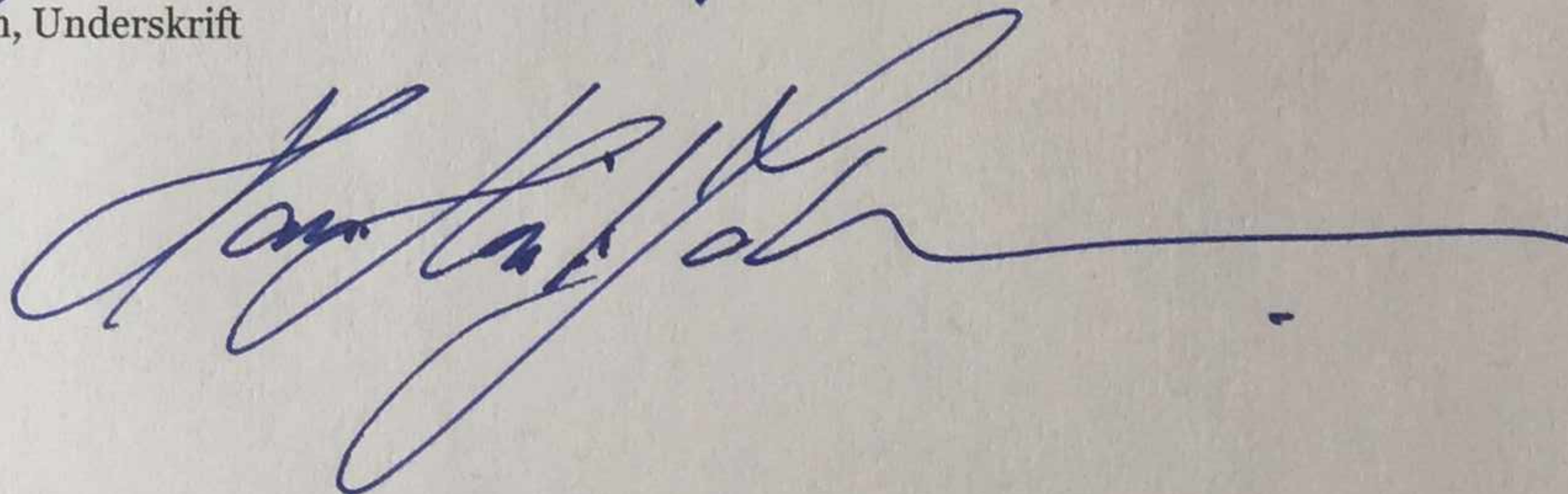
Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse *VPLANDSGADE 70-72*

Matrikler *455*

*17/4-18 Amagør HANS-HEMILIK JOHANSEN*

Dato, Sted, Navn, Underskrift



# Svar til: Hearing 50198 af: Jens Eskildsen

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

pr. brev

INSENDT AF

Jens Eskilden

BY

København K

POSTNR.

1402

ADRESSE

Johan Semp's Gade

HØRINGSSVAR

Bilag

15.1.2020 / Supplerende høring KPL 2019

Center for Byudvikling  
Økonomiforvaltningen  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Modtaget 15/1-2020  
Frederik Munk

### Sagsnummer 2019-032983 – Supplerende høring om KPL 2019 / bilparkeringsnormer

Det er et fremragende planlægnings- og klimamæssigt tiltag, at KPL 2019 indeholder bestemmelser om delvist bilfrie byområder. Og det kan blive endnu bedre, hvis muligheden for at anlægge delvist bilfrie områder også omfatter eksisterende byområder, der opfylder de beskrevne forudsætninger.

#### Begrundelse for mit forslag:

Der er flere eksisterende byområder i København Kommune, der kan omlægges til delvist bilfrit byområde og derved medvirke til at nå Borgerrepræsentationens CO<sub>2</sub>-reduktionsmål i 2025. Et eksempel er:

Nærområdet omkring Christians Kirke – Strandgade syd, Nicolai Eigtveds Gade, Johan Sempes Gade, Wildersgade og Ovengaden Neden Vandet. Nærområdet opfylder de nævnte betingelser. Bl.a.:

- Velbeliggende i forhold til cykelinfrastruktur
- Nærhed til kollektiv trafik (bus og metro)
- 3 parkeringskældre i området.

Ved at ændre området til delvist bilfrit område kan det sikres, at trafik til og fra det kommende Hilton-hotel ved Knippelsbrogade *ikke* kan køre ind i nærområdet – jfr. beslutningen om budgetnotat i TMU den 19.11.2018 vedrørende krydset Torvegade – Strandgade m.v. Desuden indgår det i Budget 2020, at cykeltrafikken på Torvegade skal forbedres. Desuden kan trafikhastigheden på de brostensbelagte veje i det "lukkede" byrum omkring Christians Kirke nedsættes til 20 km/t. Det vil forbedre luft- og støjforureningen i området. Det er et paradoks, at de maksimale 40 km/t i området svarer til den maksimale hastighed på Artillerivej! Ud over p-pladserne i parkeringskældrene og i gådrum er det vigtigt, at der bevares et passende antal kantstens-parkeringspladser, der forbeholdes beboerne i området.

Hvordan ovennævnte forslag skrives ind i KPL 2019 overlader jeg trygt til kommunens planlæggere at foreslå. En mulighed – markeret med fed sort tekst - kan være:

*"I bestræbelserne på at skabe en CO<sub>2</sub>-neutral og mindre bilafhængig by **kan eksisterende byområder og skal alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvist bilfri. Et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og nem tilgængelig delebilsparking m.v. Der vil forsat være fornøden vejadgang til området fa hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation. Der er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.***

Med venlig hilsen

  
Jens Eskildsen

Johan Sempes Gade 9, 3. tv., 1402 København K

# Svar til: Hearing 50198 af: Lotus Sofie Bast

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INSENDT AF

Lotus Sofie Bast

BY

POSTNR.

ADRESSE

HØRINGSSVAR

Indsigelse imod ændring af Kastrupvej lokalcenter, fra beboerne på Ceylonvej 3. 2300 KBH S.

Til rette vedkommende,

Vi har her til aften forgæves forsøgt at uploade et hørings svar på jeres site.

Der fremkommer blot en fejlmeddelelse. Derfor sender vi nu pr. mail, og forventer at vores svar medtages i høringen ligesom de mange andre hørings svar ang. Samme sag.

## **Hørings svar:**

Indsigelse imod ændring af Kastrupvej lokalcenter, fra beboerne på Ceylonvej 3. 2300 KBH S.

Som beboere på Ceylonvej 3, forekommer det mærkværdigt, at man kan vedtage ændring i KP19 vedrørende de tilstødende matrikler uden at vi på noget som helst tidspunkt er blevet informeret om sagen. I vores øjne forekommer det meget lidt demokratisk, at sådan en ændring, der vil påvirke lokalsamfundet og villavejens beboere, kan gennemføres uden at have været i høring. Såfremt dette forslag gennemføres vil det medføre at der fjernes to villaer, og der gives plads til at REMA 1000 på Kastrupvej 135 kan udvide deres forretning med større butik og flere parkeringspladser. Hvilket ikke vil være til nævneværdig gavn for et område med villastatus, og hvor indkøbsmulighederne i forvejen er mange.

Vi kan jf. aktindsigt læse, at der er foregået en længerevarende korrespondance mellem REMA 1000 og Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune, hvori Ceylonvej 3 er nævnt adskillige gange. Endvidere indsender REMA 1000 offentligt hørings svar indeholdende Ceylonvej 3, som vi jf. aktindsigten kan læse i første omgang er blevet afvist af Økonomiforvaltningen, da man ikke har fuldmagt fra alle de tre nævnte matrikler.

Endvidere vil vi gøre opmærksom på, at vi på intet tidspunkt i denne proces er blevet kontaktet af REMA 1000 med henblik på at indgå en aftale. Vi finder det besynderligt, at man nævner Ceylonvej 3, men ikke tager kontakt til de nuværende ejere af matriklen. Som nærmeste naboer, anser vi ændringen i KP19 og de eventuelle planer om at udvide forretning og parkeringsmuligheder som yderst væsentlige for denne matrikel.

Som nærmeste naboer til den foreslåede udvidelse af lokalcenteret bliver vi direkte berørt af denne ændring. Vi opfordrer til, at man afviser REMA 1000's anmodning om udvidelsen af lokalcenteret – hvilket

man i første omgang allerede havde gjort. Ydermere skal det siges, at det såkaldte lokalcenter består af bl.a. et par dagligvarebutikker, et solcenter og en dametøjsforretning, samt en masse beboelse. En udvidelse af lokalcenteret vil ikke gavne det velfungerende villaområde og lokalmiljøet i øvrigt. Man kan stille spørgsmålstejn ved hvorvidt repræsentanter fra Økonomiforvaltningen og/eller Borgerrepræsentationen har været forbi det berørte område for selv at vurdere ændringens betydning?

Mvh Lotus og Christian Bast

**Lotus Sofie Bast**

Postdoc, strategisk leder af forskning i tobaksforebyggelse  
Statens Institut for Folkesundhed

T [65 50 78 09](tel:65507809)

[loni@sdu.dk](mailto:loni@sdu.dk)

[www.si-folkesundhed.dk](http://www.si-folkesundhed.dk)

[www.sdu.dk/sif/forskning/rygning](http://www.sdu.dk/sif/forskning/rygning)

**Syddansk Universitet**

Stuðiestræde 6

1455 København K

[www.sdu.dk](http://www.sdu.dk)

# Journalark

## 2018-0138307 KP19 - Rammeændringer

Sagstype: Administrativsag  
Oprettet dato: 17-05-2018 12:39:59  
Sagsbehandler: Mads Laursen  
Organisation: OKF Byudvikling

### Dokumenter på sagen

Nr.	Type	Dok.dato	Titel
2018-0138307-94	Udgående dokument	20-12-2019	SV: Spørgsmål til forslag til Kommuneplan
2018-0138307-93	Udgående dokument	19-12-2019	SV: Spørgsmål til forslag til Kommuneplan
2018-0138307-92	Udgående dokument	26-11-2019	SV: Høringssvar bydelscenter Strandlodsvej
2018-0138307-91	Udgående dokument	22-11-2019	SV: Detailhandel i KP19
2018-0138307-90	Udgående dokument	14-11-2019	2018-0138307-77 - Bilag 8 - Ændringer af konkrete kommuneplanrammer
2018-0138307-89	Internt dokument	12-11-2019	V-rammer til husbåde, der udgår
2018-0138307-88	Indgående dokument	11-11-2019	SV: Høringssvar til Kommuneplan 2019
2018-0138307-87	Udgående dokument	11-11-2019	Høringssvar til Kommuneplan 2019
2018-0138307-86	Indgående dokument	31-10-2019	SV: Kommuneplan 2019: Høringssvar om butik ve Holmbladsgade/Strandlodsvej-krydset
2018-0138307-85	Udgående dokument	30-10-2019	Kommuneplan 2019: Høringssvar om butik ve Holmbladsgade/Strandlodsvej-krydset
2018-0138307-84	Udgående dokument	30-10-2019	Kommuneplan 2019: Høringssvar om butik ve Holmbladsgade/Strandlodsvej-krydset

2018-0138307-83	Internt dokument	28-10-2019	KP19-rammer: Mødemateriale til morgendagens møde
2018-0138307-82	Indgående dokument	28-10-2019	SV: Indsigelser til Kommuneplan 2019
2018-0138307-81	Udgående dokument	25-10-2019	Indsigelser til Kommuneplan 2019 - Tranchavevej 1
2018-0138307-80	Udgående dokument	25-10-2019	Indsigelser til Kommuneplan 2019
2018-0138307-79	Indgående dokument	24-10-2019	VS: Kommuneplan 2019
2018-0138307-78	Udgående dokument	23-10-2019	Kommuneplan 2019
2018-0138307-75	Indgående dokument	09-10-2019	SV: Fuldmægter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring
2018-0138307-74	Indgående dokument	09-10-2019	SV: Fuldmægter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring
2018-0138307-73	Udgående dokument	09-10-2019	SV: Fuldmægter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring
2018-0138307-72	Internt dokument	20-09-2019	Huseseddel for rammer
2018-0138307-71	Udgående dokument	22-08-2019	SV: Fuldmægter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring
2018-0138307-70	Indgående dokument	22-08-2019	Fuldmægter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring
2018-0138307-77	Internt dokument	19-06-2019	Bilag 8 - Ændringer af konkrete kommuneplanrammer
2018-0138307-76	Internt dokument	19-06-2019	Bilag 6 - Væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer
2018-0138307-69	Indgående dokument	12-06-2019	SV: Frederikssundsvej 83A
2018-0138307-68	Udgående dokument	08-05-2019	SV: Ønske om kommuneplanrammeændring for Amaliegade 44
2018-0138307-67	Indgående dokument	07-05-2019	Ønske om kommuneplanrammeændring for Amaliegade 44
2018-0138307-66	Internt dokument	26-03-2019	VS: Salg af Vesterbrogade 59



2018-0138307-47	Udgående dokument	07-01-2019	SV: Mulig etablering af Lidl butik på adressen Blegdamsvej 124.
2018-0138307-46	Indgående dokument	06-01-2019	Mulig etablering af Lidl butik på adressen Østerbrogade 111
2018-0138307-45	Indgående dokument	06-01-2019	Mulig etablering af Lidl butik på adressen Blegdamsvej 124
2018-0138307-44	Udgående dokument	20-12-2018	Ansøgning Strandboulevarden 130.
2018-0138307-43	Indgående dokument	20-12-2018	VS: Ansøgning Strandboulevarden 130.
2018-0138307-42	Internt dokument	19-12-2018	KP19Rammer: Materiale til rammemøde med TMF den 11/1-19
2018-0138307-41	Internt dokument	17-12-2018	SV: Vedr. mulige kp. rammeændringer
2018-0138307-40	Internt dokument	17-12-2018	Rammer KP19 - Svanemølleværket
2018-0138307-39	Internt dokument	14-12-2018	SV: Ændring af rammen på Saxtorphsvej 11
2018-0138307-38	Indgående dokument	04-12-2018	SV: Vedr. henvendelse om rammeændring for Jyske Invest's arealer ved Bådehavnsgade
2018-0138307-37	Internt dokument	04-12-2018	VS: Rammeændringer Kulbanekvarteret
2018-0138307-36	Indgående dokument	30-11-2018	Anmodning om rammeændring for Molestien, V. Danreisen Architecture på vegne af Jyske Invest
2018-0138307-35	Udgående dokument	29-11-2018	SV: Ole Horst har brug for hjælp
2018-0138307-34	Internt dokument	28-11-2018	Baggrundsnotat til forslag til Kommuneplan 2015 - Ændringer for konkrete rammeområder - arbejdsversion
2018-0138307-33	Indgående dokument	27-11-2018	SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring
2018-0138307-32	Indgående dokument	26-11-2018	SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring
2018-0138307-31	Udgående dokument	26-11-2018	Kommuneplan 2019: NEXT i NV
2018-0138307-30	Udgående dokument	20-11-2018	KP19: Matrikulære forhold ved Retortvej, Valby

2018-0138307-65	Internt dokument	25-03-2019	Ny daginstitution på Rarissøgsvej i Valby
2018-0138307-64	Udgående dokument	19-03-2019	SV: Ansøgning Strandboulevarden 130
2018-0138307-63	Internt dokument	07-03-2019	SV: Englandsvej
2018-0138307-62	Udgående dokument	07-03-2019	SV: Anmodning om ramme ændring for matr. nr. 309 Utterslev, Rentemestervej 78 og Dortheavej 63, 2400 København NV
2018-0138307-61	Internt dokument	28-02-2019	SV: Strandødsvej 6
2018-0138307-60	Internt dokument	20-02-2019	KP19 generelle rammer - huludfyldning
2018-0138307-59	Internt dokument	18-02-2019	SV: Vibevej 23 - kommuneplanrammen
2018-0138307-58	Udgående dokument	07-02-2019	SV: Blegdamsvej 58 - høringssvar til KP
2018-0138307-57	Udgående dokument	04-02-2019	SV: Torben - 1. Forhandsdialogmøde om konvertering af ejendom Emdrupvej 72 til ungdomsboliger
2018-0138307-56	Internt dokument	01-02-2019	SV: Torben - 1. Forhandsdialogmøde om konvertering af ejendom Emdrupvej 72 til ungdomsboliger
2018-0138307-55	Udgående dokument	01-02-2019	SV: Torben - 1. Forhandsdialogmøde om konvertering af ejendom Emdrupvej 72 til ungdomsboliger
2018-0138307-54	Internt dokument	31-01-2019	Friareal - plejehjem baggrundsmateriale
2018-0138307-53	Internt dokument	31-01-2019	B2 rammer oversigt
2018-0138307-52	Internt dokument	30-01-2019	Bilag X. Væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer
2018-0138307-51	Internt dokument	14-01-2019	SV: Ny daginstitution på Saxtorpsvej 11, matrikel 1740, Valby
2018-0138307-50	Internt dokument	11-01-2019	KP19rammer - lyttemøde med TMF og STP
2018-0138307-49	Internt dokument	10-01-2019	Rammeønsker fra ByK
2018-0138307-48	Udgående dokument	09-01-2019	2018-0138307-34 - Baggrundsnotat til forslag til Kommuneplan 2015 - Ændringer for konkrete rammeområder - arbejdsversion

2018-0138307-12	Internt dokument	25-09-2018	Tingbjerg B%
2018-0138307-10	Udgående dokument	19-09-2018	SV: Metro til sydhavn input til KP19
2018-0138307-9	Indgående dokument	19-09-2018	Metro til sydhavn input til KP19
2018-0138307-8	Internt dokument	17-09-2018	SV: Kp19 - rammer
2018-0138307-7	Internt dokument	08-09-2018	Fwd: KP rammeændringer
2018-0138307-6	Internt dokument	08-09-2018	Ændring af kommuneplanrammer
2018-0138307-5	Internt dokument	24-08-2018	Kommuneplan 2019 - ændring af rammer
2018-0138307-4	Udgående dokument	24-08-2018	SV: Kommuneplan 19 - anmodning om lokalcenter på Brydes Alle
2018-0138307-3	Indgående dokument	22-08-2018	Kommuneplan 19 - anmodning om lokalcenter på Brydes Alle
2018-0138307-2	Internt dokument	22-08-2018	Til 3XR torsdagsmøde om rammearbejde
2018-0138307-1	Internt dokument	17-05-2018	KP19 - Rammer Rettefsesliste

2018-0138307-29	Internt dokument	16-11-2018	KP19 frærel: for pigejentebojeboliger
2018-0138307-28	Udgående dokument	13-11-2018	SV: Høringssvar Kommuneplan
2018-0138307-27	Internt dokument	09-11-2018	SV: Forespørgsel vedr. Ryesgade 23
2018-0138307-26	Internt dokument	07-11-2018	Mulig bestemmelse i kommuneplan vedr. bevaringsværdige bygninger
2018-0138307-25	Internt dokument	07-11-2018	VS: Bemanding - Artillerivej 60H
2018-0138307-24	Internt dokument	06-11-2018	O-ramme ved Ørstedværket - STP er indforstået med at vi lægger den ind som en O-ramme i KP19.
2018-0138307-23	Udgående dokument	06-11-2018	SV: KP19 Metro Slu as built tegning af spurs
2018-0138307-22	Indgående dokument	05-11-2018	KP19 Metro Slu as built tegning af spurs
2018-0138307-21	Internt dokument	01-11-2018	VS:
2018-0138307-20	Internt dokument	26-10-2018	KP19 Generelle Rammer: Madmateriale til 1:11-18
2018-0138307-19	Internt dokument	25-10-2018	Rammeændring til KP19: Skole / villakvarter - Lindholmsvej 18
2018-0138307-18	Internt dokument	25-10-2018	Erammen ved AAU
2018-0138307-17	Internt dokument	23-10-2018	VS: Svanemøleværket
2018-0138307-16	Internt dokument	22-10-2018	Mulig ændring i KP19 i Nordhavn
2018-0138307-15	Internt dokument	10-10-2018	VS: Sluseholmen - /Æ - Ønsker til kommuneplansområde
2018-0138307-14	Internt dokument	10-10-2018	SV: Butik på Margretheholmen?
2018-0138307-13	Internt dokument	01-10-2018	VS: Ønske til reviderede kommuneplanrammer
2018-0138307-11	Internt dokument	26-09-2018	Skelbækgade 2-4 / Søndre Boulevard 35

**Mads Laursen**

---

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Sendt:** 26. november 2018 14:41  
**Til:** Mads Laursen  
**Emne:** SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Kære Mads Laursen

Tak for din mail.

Jeg følger op herpå og vender tilbage med relevant materiale.

Du hører fra mig hurtigst muligt.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
 Udvikler, cand.merc.

---

REMA Etablering A/S  
 REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
 Hundige Strandvej 190, 1. sal  
 2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
 Mobil: +45 60 39 08 35  
 Telefon: +45 36 34 14 40

**REMA 1000** 

**Fra:** Mads Laursen <MAD@kk.dk>  
**Sendt:** 26. november 2018 14:32  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Emne:** Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Til Simone Mira Winther Rasmussen

Du har på vegne af REMA Butiksudvikling A/S indsendt hørings svar til VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018, hvor I beder om, at Kastrupvej Lokalcenter udvides med Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr.nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København.

Vi kan se, at I ikke er ejere af disse. Vi vil spørge om I har en fuldmagt fra ejerne af disse ejendomme – eller på anden måde en tilkendegivelse, at de ønsker en sådan ændring?

I givet fald beder vi om at få fremsendt dette.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
 Byplanlægger  
 Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
 Økonomiforvaltningen  
 Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
 1550 København V

Mobil 5137 3376

Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176

**Mads Laursen**

---

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Sendt:** 27. november 2018 09:35  
**Til:** Mads Laursen  
**Emne:** SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Kære Mads Laursen

Vi har et stort ønske til denne udvidelse, idet vi ikke har kunne opnå kontakt til grundejer har vi tillige heller ikke kunne anskaffe yderligere dokumenter for disse ejendomme.

Såfremt du/l ønsker en dybere indsigt og yderligere information herom, skal I være velkommen til at kontakte min kollega Lars Thisted som er udviklingschef for området.

Lars Thisted træffes på 40444340 / [lt@remaetablering.dk](mailto:lt@remaetablering.dk)

Rigtig god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 80 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40

**REMA 1000** 

**Fra:** Mads Laursen <MAD@kk.dk>  
**Sendt:** 26. november 2018 14:32  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Emne:** Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Til Simone Mira Winther Rasmussen

Du har på vegne af REMA Butiksudvikling A/S indsendt høringssvar til VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018, hvor I beder om, at Kastrupvej Lokalcenter udvides med Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr.nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København.

Vi kan se, at I ikke er ejere af disse. Vi vil spørge om I har en fuldmagt fra ejerne af disse ejendomme – eller på anden måde en tilkendegivelse, at de ønsker en sådan ændring?  
I givet fald beder vi om at få fremsendt dette.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176



71

## Mads Laursen

---

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Sendt:** 22. august 2019 12:55  
**Til:** Mads Laursen  
**Emne:** Fuldmagter Kastрупvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring  
**Vedhæftede filer:** Fuldmagter grundejere Kastрупvej.pdf

Kære Mads

Håber du har haft en god sommer.

Hermed vedhæftet fremsendes fuldmagter for de omhandlede ejendomme i relation til nedenstående mail.

Jeg håber de bliver medtaget i vurderingen.

Du ønskes god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40



**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen  
**Sendt:** 27. november 2018 09:35  
**Til:** Mads Laursen <MAD@kk.dk>  
**Emne:** SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Kære Mads Laursen

Vi har et stort ønske til denne udvidelse, idet vi ikke har kunne opnå kontakt til grundejer har vi tillige heller ikke kunne anskaffe yderligere dokumenter for disse ejendomme.

Såfremt du/l ønsker en dybere indsigt og yderligere information herom, skal I være velkommen til at kontakte min kollega Lars Thisted som er udviklingschef for området.

Lars Thisted træffes på 40444340 / [lt@remaetablering.dk](mailto:lt@remaetablering.dk)

Rigtig god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

REMA Etablering A/S  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20881606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 80 39 06 35  
Telefon: +45 36 34 14 40



Fra: Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>  
Sendt: 26. november 2018 14:32  
Til: Simone Mira Winther Rasmussen <[sr@remaetablering.dk](mailto:sr@remaetablering.dk)>  
Emne: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Til Simone Mira Winther Rasmussen

Du har på vegne af REMA Butiksudvikling A/S indsendt høringssvar til VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018, hvor I beder om, at Kastrupvej Lokalcenter udvides med Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr.nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København.

Vi kan se, at I ikke er ejere af disse. Vi vil spørge om I har en fuldmagt fra ejerne af disse ejendomme – eller på anden måde en tilkendegivelse, at de ønsker en sådan ændring?  
I givet fald beder vi om at få fremsendt dette.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176

## BILAG 1.

I forbindelse med underskrift af køberetsaftale, giver ejer samtidig fuldmagt til **REMA Butiksudvikling A/S** til at søge og opnå diverse tilladelser og oplysninger omkring ejendommen matr. Nr. 2873, Sundbyøster, København, beliggende Ceylonvej 1, 2300 København S hos relevante myndigheder samt til at undersøge grundens geotekniske forhold, herunder om grunden er forurenet.

Ejer , den 7 / 5 2019

A handwritten signature in blue ink, reading "Janne Christensen", is written over a horizontal line.

**BILAG 1.**

I forbindelse med underskrift af køberesaftale, giver ejer samtidig fuldmagt til **REMA Butiksudvikling A/S** til at søge og opnå diverse tilladelser og oplysninger omkring ejendommen matr. Nr. 2856, Sundby-øster, København, beliggende Kastrupvej 139, 2300 København S hos relevante myndigheder samt til at undersøge grundens geotekniske forhold, herunder om grunden er forurenet.

Ejer, den / 2019

17-4-2019.

*Phineas Thomsen*  
*Zinob Thomsen*

*z*

**Mads Laursen**

---

**Fra:** Mads Laursen  
**Sendt:** 22. august 2019 14:17  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen  
**Emne:** SV: Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Hej Simone

Det er desværre alt for sent, I kommer med fuldmagter.

Så det afslag til jeres henvendelse, der er i den igangværende behandling af forslag til Kommuneplan 2019, kan vi ikke ændre nu.

Det er nemlig sådan, at med al sandsynlighed vedtager Borgerrepræsentationen i aften den 22/8 at sende Kommuneplan 2019 i offentlig høring.

Den offentlige høring forventes at foregå fra den 26/8 til den 21/10 2019, hvor man kan komme med høringssvar på vores høringsportal <https://blivhoert.kk.dk/>.

For at vi kan genbehandle jeres ansøgning, skal I genfremsende den som et høringssvar i forbindelse med høringen. I den forbindelse behøver I ikke at genindsende fuldmagter med mindre vores jurist ikke mener at de er valide. I givet fald vil vi kontakte jer.

Har du nogen spørgsmål hertil, er du velkommen til at ringe til mig.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Sendt:** 22. august 2019 12:55  
**Til:** Mads Laursen <MAD@kk.dk>  
**Emne:** Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Kære Mads

Håber du har haft en god sommer.

Hermed vedhæftet fremsendes fuldmagter for de omhandlende ejendomme i relation til nedenstående mail.

Jeg håber de bliver medtaget i vurderingen.

Du ønskes god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20881606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40

**REMA 1000** 

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen  
**Sendt:** 27. november 2018 09:35  
**Til:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>  
**Emne:** SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Kære Mads Laursen

Vi har et stort ønske til denne udvidelse, idet vi ikke har kunne opnå kontakt til grundejer har vi tillige heller ikke kunne anskaffe yderligere dokumenter for disse ejendomme.

Såfremt du/I ønsker en dybere indsigt og yderligere information herom, skal I være velkommen til at kontakte min kollega Lars Thisted som er udviklingschef for området.

Lars Thisted træffes på 40444340 / [lt@remaetablering.dk](mailto:lt@remaetablering.dk)

Rigtig god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40

**REMA 1000** 

**Fra:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>  
**Sendt:** 26. november 2018 14:32  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <[sr@remaetablering.dk](mailto:sr@remaetablering.dk)>  
**Emne:** Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Til Simone Mira Winther Rasmussen

Du har på vegne af REMA Butiksudvikling A/S indsendt hørings svar til VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018, hvor I beder om, at Kastrupvej Lokalcenter udvides med Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr.nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København.

Vi kan se, at I ikke er ejere af disse. Vi vil spørge om I har en fuldmagt fra ejerne af disse ejendomme – eller på anden måde en tilkendegivelse, at de ønsker en sådan ændring?  
I givet fald beder vi om at få fremsendt dette.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176





74

## Mads Laursen

---

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Sendt:** 9. oktober 2019 13:24  
**Til:** Mads Laursen  
**Emne:** SV: Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Hej Mads

Tak for samtalen, som aftalt får du hermed det aftalte på skrift.

Vi er ikke i besiddelse af fuldmagt for Ceylonvej 3. Grunden til, at vi søger om at ejendommen ønskes at medtages, er for en eventuel fremtidige planlægning.

Såfremt der opstår yderligere spørgsmål til vor høringssvar skal du være mere end velkommen til at kontakte mig herom.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40

**REMA 1000** 

**Fra:** Mads Laursen <MAD@kk.dk>  
**Sendt:** 9. oktober 2019 09:14  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Emne:** SV: Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring  
**Prioritet:** Høj

Hej Simone

Jeg vil gerne lige tale med dig om fuldmagten, som du sendte.

Den indeholder kun fuldmagt for 2 ejendommen, Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1.  
Der mangler således fuldmagt for Ceylonvej 3; vil du være venlig og fremsende den snarest.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <[sr@remaetablering.dk](mailto:sr@remaetablering.dk)>

**Sendt:** 22. august 2019 12:55

**Til:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>

**Emne:** Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Kære Mads

Håber du har haft en god sommer.

Hermed vedhæftet fremsendes fuldmagter for de omhandlende ejendomme i relation til nedenstående mail.

Jeg håber de bliver medtaget i vurderingen.

Du ønskes god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

REMA Etablering A/S  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40

 **REMA 1000**

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen

**Sendt:** 27. november 2018 09:35

**Til:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>

**Emne:** SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Kære Mads Laursen

Vi har et stort ønske til denne udvidelse, idet vi ikke har kunne opnå kontakt til grundejer har vi tillige heller ikke kunne anskaffe yderligere dokumenter for disse ejendomme.

Såfremt du/l ønsker en dybere indsigt og yderligere information herom, skal I være velkommen til at kontakte min kollega Lars Thisted som er udviklingschef for området.

Lars Thisted træffes på 40444340 / [lt@remaetablering.dk](mailto:lt@remaetablering.dk)

Rigtig god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 80 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40



**Fra:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>  
**Sendt:** 26. november 2018 14:32  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <[sr@remaetablering.dk](mailto:sr@remaetablering.dk)>  
**Emne:** Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Til Simone Mira Winther Rasmussen

Du har på vegne af REMA Butiksudvikling A/S indsendt høringssvar til VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018, hvor I beder om, at Kastrupvej Lokalcenter udvides med Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr.nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København.

Vi kan se, at I ikke er ejere af disse. Vi vil spørge om I har en fuldmagt fra ejerne af disse ejendomme – eller på anden måde en tilkendegivelse, at de ønsker en sådan ændring?  
I givet fald beder vi om at få fremsendt dette.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176



**Mads Laursen**

---

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remactablering.dk>  
**Sendt:** 9. oktober 2019 13:30  
**Til:** Mads Laursen  
**Emne:** SV: Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Og vi er naturligvis interesseret i at gå videre med høringssvaret med udgangspunkt i de to ejendomme hvortil vi har fremsendt fuldmagter – blot lige til orientering til sagen.

Takker og god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861608  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40



**Fra:** Mads Laursen <MAD@kk.dk>  
**Sendt:** 9. oktober 2019 13:27  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Emne:** SV: Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Tak! 😊  
Mvh. Mads

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <sr@remaetablering.dk>  
**Sendt:** 9. oktober 2019 13:24  
**Til:** Mads Laursen <MAD@kk.dk>  
**Emne:** SV: Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Hej Mads

Tak for samtalen, som aftalt får du hermed det aftalte på skrift.

Vi er ikke i besiddelse af fuldmagt for Ceylonvej 3. Grunden til, at vi søger om at ejendommen ønskes at medtages, er for en eventuel fremtidig planlægning.

Såfremt der opstår yderligere spørgsmål til vor høringssvar skal du være mere end velkommen til at kontakte mig herom.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40



**Fra:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>

**Sendt:** 9. oktober 2019 09:14

**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <[sr@remaetablering.dk](mailto:sr@remaetablering.dk)>

**Emne:** SV: Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

**Prioritet:** Høj

Hej Simone

Jeg vil gerne lige tale med dig om fuldmagten, som du sendte.

Den indeholder kun fuldmagt for 2 ejendommen, Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1.  
Der mangler således fuldmagt for Ceylonvej 3; vil du være venlig og fremsende den snarest.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mad@kk.dk](mailto:mad@kk.dk)  
EAN 5798009800176

**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen <[sr@remaetablering.dk](mailto:sr@remaetablering.dk)>

**Sendt:** 22. august 2019 12:55

**Til:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>

**Emne:** Fuldmagter Kastrupvej - Kommuneplan 2019 - anmodning om rammeændring

Kære Mads

Håber du har haft en god sommer.

Hermed vedhæftet fremsendes fuldmagter for de omhandlede ejendomme i relation til nedenstående mail.

Jeg håber de bliver medtaget i vurderingen.

Du ønskes god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40



**Fra:** Simone Mira Winther Rasmussen  
**Sendt:** 27. november 2018 09:35  
**Til:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>  
**Emne:** SV: Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Kære Mads Laursen

Vi har et stort ønske til denne udvidelse, idet vi ikke har kunne opnå kontakt til grundejer har vi tillige heller ikke kunne anskaffe yderligere dokumenter for disse ejendomme.

Såfremt du/l ønsker en dybere indsigt og yderligere information herom, skal I være velkommen til at kontakte min kollega Lars Thisted som er udviklingschef for området.

Lars Thisted træffes på 40444340 / [lt@remaetablering.dk](mailto:lt@remaetablering.dk)

Rigtig god dag.

Med venlig hilsen

Simone Rasmussen  
Udvikler, cand.merc.

---

**REMA Etablering A/S**  
REMA Butiksudvikling A/S - CVR. 20861606  
Hundige Strandvej 190, 1. sal  
2670 Greve

Direkte: +45 43 57 32 07  
Mobil: +45 60 39 08 35  
Telefon: +45 36 34 14 40



**Fra:** Mads Laursen <[MAD@kk.dk](mailto:MAD@kk.dk)>  
**Sendt:** 26. november 2018 14:32  
**Til:** Simone Mira Winther Rasmussen <[sr@remaetablering.dk](mailto:sr@remaetablering.dk)>  
**Emne:** Kommuneplan 2019: Anmodning af rammeændring

Til Simone Mira Winther Rasmussen

Du har på vegne af REMA Butiksudvikling A/S indsendt hørings svar til VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018, hvor I beder om, at Kastrupvej Lokalcenter udvides med Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr.nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København.

Vi kan se, at I ikke er ejere af disse. Vi vil spørge om I har en fuldmagt fra ejerne af disse ejendomme – eller på anden måde en tilkendegivelse, at de ønsker en sådan ændring?  
I givet fald beder vi om at få fremsendt dette.

Med venlig hilsen

**Mads Laursen**  
Byplanlægger  
Team Planlægning

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. Sal Nr. 6  
1550 København V

Mobil 5137 3376  
Fax 3366 7003  
E-mail [mag@kk.dk](mailto:mag@kk.dk)  
EAN 5798009800176



# Svar til: Hearing 50198 af: Lisbeth Vestergaard

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INDSENDT AF

Lisbeth Vestergaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

fsb og SAB

BY

POSTNR.

ADRESSE

HØRINGSSVAR

Hermed vedhæftet høringsvar fra boligorganisationerne fsb og SAB til KP19/supplerende høring. Høringsvaret vedrører byudvikling i Tingbjerg.

Med venlig hilsen

fsb / Byg

Lisbeth Vestergaard

Projektleder

## TINGBJERG BYUDVIKLING

Boligorganisationerne fsb og SAB v. KAB ønsker hermed at afgive et høringssvar til den "Supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019". Høringssvaret knytter sig til de rammer for byudvikling for Tingbjerg-Utterslevhuse-Bystævneparken, som KP 2020 udstikker.

Boligorganisationerne har i tidligere høringssvar sammen med NREP tilkendegivet, at det er glædeligt, at Tingbjerg og Bystævneparken har fået status af byudviklingsområde i KP 19 og vil være omfattet af kommuneplanens rækkefølgebestemmelse; 1. del af planperioden (2019 - 2024). Herved sikres fokus på udbygningen af infrastruktur, kollektiv trafik og kommunale investeringer i offentlig service. Dette er med til at understøtte og muliggøre byudviklingen i overensstemmelse med Udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse til Ministeriet.

### Ændring af bilparkeringsnorm for boliger i byudviklingsområder

Boligorganisationerne kan fuldt ud tilslutte sig kommunens generelle bestræbelser på at skabe en CO2-neutral og mindre bilafhængig by I forhold til Tingbjerg og Bystævneparken har fsb og SAB dog bemærkning til de nye bestemmelser for 'Bilparkering', på siderne 16 -21 i det offentliggjorte høringmateriale.

Boligorganisationerne ser positivt på etablering af delebilsparking, bedre forhold for cykelinfrastruktur og støtter, at dette udvikles i forbindelse med den samlede byudvikling af Tingbjerg/Utterslevhuse. Etablering af en letbane og opgradering af kollektive trafikforbindelser vil bidrage til, at Tingbjerg/Utterslevhuse udvikler sig til en velfungerende, moderne bydel med endnu mere plads til bløde trafikanter og en CO2-neutral bydel på lige fod med de øvrige byudviklingsområder.

### **En ny parkeringsnorm**

Det fremgår af høringmaterialet, at Københavns Kommune har besluttet at ændre bilparkeringsnormen for boliger i byudviklingsområder fra 1 plads pr. 175 m<sup>2</sup> etageareal til 1 plads pr. 228 m<sup>2</sup> etageareal med mulighed for konkret vurdering i lokalplan.

Boligorganisationerne stiller sig kritisk overfor en ændring af p-normen i forhold til den fremtidige udvikling af Tingbjerg/Utterslevhuse, hvor der skal fortættes med op til 1550 nye private boliger. Boligorganisationerne vurderer, at den foreslåede parkeringsnorm på 1 plads pr. 228 m<sup>2</sup> etagemeter ikke vil dække parkeringsbehovet i Tingbjerg. Dette følger af:

- I dag er Tingbjerg/Utterslevhus *ikke* udbygget med kollektive trafikforbindelser, hvilket betyder, at mange af bydelens beboere - både de nuværende og tilflyttere - vil have behov for bil i den daglige transport. Derfor bør en parkeringsnorm på 1 plads pr. 175 m<sup>2</sup> etagemeter fastholdes.

### Parkering i konstruktion

Det fremgår af høringsmaterialet, at "alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfri". Det er præciseret, at " helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af men tilgængelige delbilparker mv."

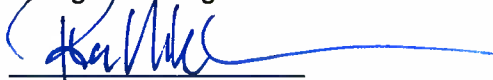
Der er en række forhold, der taler imod denne løsning i Tingbjerg:

- Tingbjerg/Utterslevhuse er, til forskel for andre byudviklingsområder, allerede bebygget med boliger og kan karakteriseres som et *bebygget byudviklingsområde*, der i dag rummer godt 2400 boliger, detailhandel, skole, kulturhus og daginstitutioner og forventes at rumme omkring 4.350 boliger, når bydelen er fuld udbygget. Der planlægges efter, at parkeringen fortsat indpasses på terræn på bydelens eksisterende veje. Parkering på terræn suppleres med parkering i konstruktion eller i p-huse, hvor der ikke er andre muligheder, og hvor det er hensigtsmæssigt at indpasse i en bydel med Tingbjergs bevaringsværdier.
- Boligorganisationerne arbejder for, at parkeringsmulighederne for de nuværende beboere i Tingbjerg ikke forringes i forbindelse med byudviklingen.
- Boligorganisationerne finder det også uacceptabel, at al bilparkering i forbindelse med byudviklingen af Tingbjerg/Utterslevhuse skal ske i form af et samlet p-anlæg i konstruktion og/eller p-huse, da de er vanskelige at indpasse i et allerede bebygget byområde uden store ubenyttede arealer. Opførelse af p-huse som parkeringsprincip vil konkret kunne betyde, at der enten kan opføres færre nye boliger eller nogle af de eksisterende almene boliger må nedrives for at give plads til p-anlæg.
- Boligorganisationerne er også betænkelige i forhold til den utryghed som p-anlæg i den påkrævede størrelse kan give brugerne fremfor synlig parkering på terræn.
- Da Tingbjerg er udpeget som en "hård ghetto" af staten, skal andelen af almene familieboliger nedbringes til 40 % inden 2030. Boligorganisationerne og Københavns Kommune søger at opnå dette ved en fortætning med private boliger i området. Det er derfor centralt, at de frie arealer i Tingbjerg benyttes til boligbyggeri og ikke til parkering i konstruktion eller p-huse. Derfor skal parkering primært ske på eksisterende vejarealer.


Som nævnt ønsker boligorganisationerne, at Tingbjerg/Utterslevhuse fastholdes som et byudviklingsområde. Men i stedet for krav om, at bydelens udvikling skal være helt eller delvis bilfri, hvor parkering samles i anlæg bør der gives mulighed for, at der foretages en konkret vurdering i området af både behovet for parkering og formen af parkeringen (konstruktion, terræn eller p-huse).

Konkret foreslås, at parkeringsnorm på 1 plads pr. 175 m<sup>2</sup> etagemeter fastholdes, og at der gives mulighed for at tilvejebringe så meget parkering som mulig på de eksisterende vejarealer.

På vegne af fsb og SAB



Pia Nielsen  
Direktør, fsb



Lene Vennits  
Kundechef, SAB

# Svar til: Hearing 50198 af: Camilla Stolt Nielsen

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INSENDT AF

Camilla Stolt Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

BY

POSTNR.

ADRESSE

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg til Suppl. høring af Kommuneplan 2019

Hermed høringssvar vedhæftet – bemærk at der er 2 dokumenter

Med venlig hilsen

Camilla Stolt Nielsen

Lokaludvalgssekretær

Sekretariatet for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

15. januar 2020

Sagsnr.: 2020-0013832

## Brønshøj-Husum Lokaludvalgs høringssvar til supplerende høring af Kommuneplan 2019

### **Bevarelse af villakvartererne som grønne områder:**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg ønsker, at der udarbejdes en generel lokalplan for vores villakvarterer med det formål, at de ikke fortættes, men bevares som grønne bydele. Det er derfor en god idé ikke at tillade udstykning af grunde til enfamilieshuse på mindre end 600 m<sup>2</sup>.

Det hindrer imidlertid ikke den meget almindelige form for fortætning: Nemlig opførelse af dobbelthuse, værst - med vandret skel - idet huset og den tilhørende befæstning ofte lader meget lidt grønt område tilbage. Derfor ønsker Brønshøj-Husum Lokaludvalg, at der stilles krav om, at en grund skal være på mindst 1.000 m<sup>2</sup> for et dobbelthus med vandret skel, og 1.200 m<sup>2</sup> for et dobbelthus med lodret skel. Et dobbelthus med lodret skel er et hus, hvor de to boenheder ligger i forlængelse af hinanden. Et sådant hus vil ofte fylde hele grunden i bredden eller længden, og derfor efterlade meget lidt grønt område, ligesom det vil skygge for naboer i længere tid i løbet af den dag, end hvis de to boenheder lå oven på hinanden.

### **Boliger på ned til 40 m<sup>2</sup> i bruttoetagemeter:**

Det foreslås, at der i byudviklingsområder tillades boliger på ned til 40 m<sup>2</sup> bruttoetagemeter på 50 % af byggeriet. Det betyder, at nettoarealet for en sådan bolig vil være på 25 – 30 m<sup>2</sup>. Lokaludvalget mener, at det er for lille en bolig til en voksen, og at huslejen vil være for høj for et ungt menneske. Lokaludvalget er bekymret for, at så små boliger i højere grad etableres for at øge bygherres fortjeneste end for at opfylde et behov hos lejere/købere.

### **Detailhandelsmuligheden i Ruten Bydelscenter hæves med 2.000 m<sup>2</sup> til 7.600 bruttoetagemeter:**

Den nuværende ramme for detail giver mulighed for LIDL på Bygården (Lille Torv) samt yderligere en dagligvarebutik på omkring 1000 m<sup>2</sup>. Partnerskabet vurderer, at dette vil føre til en underforsyning. Fra andre områder ved man, at der skal være en dagligvarebutik per ca. 3.000 indbyggere. Når Tingbjerg er færdigudbygget, vil der bo omkring 10.000 indbyggere. Derfor ser partnerskabet, at det vil være nødvendigt at udvide rammen med endnu en dagligvarebutik på 1.200 m<sup>2</sup>. Hvis der ikke planlægges med detail i Bystævneparken, bør det overvejes at udvide rammen yderligere. Brønshøj-Husum Lokaludvalg støtter denne udvidelse. Dog vil vi ikke undlade at bemærke, at bydelen (Brønshøj, Husum, Tingbjerg) altid har været velforsynet med

**Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN nummer  
5798009800275

15. januar 2020

Sagsnr.: 2020-0013832

dagligvarebutikker, men har manglet udvalgswarebutikker, serviceerhverv, lægehuse og andre sundhedsinstitutioner, kulturfaciliteter mv. Der må ikke begås samme fejl som Tingbjergs oprindelige fædre begik, da de skabte rent boligområde. Flere attraktive butikker vil åbne Tingbjerg og fremskynde en positiv forandring for bydelen.

Med venlig hilsen

Hans S. Christensen

Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Palle Lolk

Formand for Byudviklingsudvalget

**Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN nummer  
5798009800275

15. januar 2020

Sagsnr.: 2020-0013832

## Brønshøj-Husum Lokaludvalgs hørings svar til supplerende høring af Kommuneplan 2019 med henblik på området kulturelle potentiale

Brønshøj-Husum Lokaludvalg havde foretræde for Kultur- og Fritidsudvalgets møde d. 19. december 2019 vedr. udvalgets behandling af Gl. Brønshøj Skole som Kulturhus. På baggrund heraf har Kultur- & Fritidsudvalget, jf. beslutningsreferat fra mødet, anmodet om hørings svar i forhold til, 'hvordan områdets kulturelle potentiale kan indfries'. Høringsvaret ønskes afgivet i forbindelse med den supplerende høring af Kommuneplan 2019 med høringsperiode 11. december 2019 – 15. januar 2020.

### **Brønshøj Torv**

Brønshøj Torv er et trafikalt knudepunkt, med et stort åbent torv og med kommunale institutioner rundt om hele torvet: Brønshøj Gl. skole, Pavillonen, Biblioteket og Rytterskolen. Torvet og dets offentlige bygninger har derfor et særligt potentiale for at blive samlingssted, hvor borgerne, lokale foreninger, erhvervsliv og andre aktører mødes, arrangerer aktiviteter og er medskabere af bydelens kulturelle tilbud og liv.

### **Brønshøj Torv i dag – en passage med liv – men kun ved særlige lejligheder**

I dag fungerer Brønshøj Torv som geografisk bymidte i Brønshøj. Busserne 5C, 2A, 350S og 10 passerer med få minutters mellemrum forbi. Til daglig anvendes torvet hovedsageligt blot som passage eller gennemgang for borgere på vej til læge, fysioterapeut, tandlæge eller busstoppested. På legepladsen bag Brønshøj Torv ses mest i weekender legende børn og børnefamilier. I aftentimerne ses af og til små grupperinger af unge mennesker bag hegnet mellem Rytterskolen og Brønshøj Gl. skole. Herudover ligger Brønshøj Torv mørkt og øde hen. Brønshøjs gamle bevaringsværdige skole står tom og Rytterskolen vil også snart stå tom når spejderne, som

**Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN nummer  
5798009800275

15. januar 2020

Sagsnr.: 2020-0013832

midlertidigt har benyttet Rytterskolen, flytter op ved siden af Brønshøj Vandtårn i egen spejderhytte.

Ved særlige enkeltstående lejligheder, når forskellige aktører forestår arrangementer, sætter Brønshøj Torv rammen som naturligt fælles byrum og samlingssted; f.eks. ved juletræstænding, Fastelavn, Æbledagen, 2700Kulturdag, Jazzfestival mv. – aktiviteter støttet af Brønshøj-Husum Lokaludvalg i samarbejde med lokale foreninger, aktører og forretningernes ad hoc bidrag og engagement heri.

### **Brønshøj Torv i fremtiden – en levende bymidte med masser af kultur- og fritidstilbud**

For Lokaludvalget er det et stort ønske at omdanne pladsen og dets bygninger til et hele og en aktiv bymidte, der dagligt og i de fleste af døgnets timer kan samle borgerne i alle aldre og på tværs af interesser i området om lettilgængelige, sunde, fællesskabsdannende og udviklende aktiviteter. Lokaludvalgets grundtanke er således 'at bytte om' på anvendelsen af de kommunale kvadratmeter, så kultur og fritidsaktiviteter kommer samlet frem i bygningerne på og omkring Brønshøj Torv. Det forudsætter, at skoletandlægerne - der ellers var tiltænkt at blive samlet i dele af den gamle Brønshøj Skole - i stedet samles på de kommunale kvadratmeter i Pilegården på 1. sal i et fagligt tandlægefællesskab med specialtandlægerne - og således fortsat vil være centralt placeret. På længere sigt vil dette samtidig give mulighed for også at skabe et mindre sundhedshus i de resterende lokaler i tilknytning til Sundhedsforvaltningen, når alle Pilegårdens kulturaktiviteter er flyttet til Brønshøj Gl. Skole med pavillon.

### **Vision for Brønshøj Torv**

Selvom Brønshøj Husum ligger i udkanten af kommunen, som et stort boligområde, skal vi stadig være en bydel fuld af liv og med "kant". Bydelens borgere skal have mulighed for at opleve såvel store som små kulturarrangementer lokalt. Lokaludvalget ønsker at værne om bydelens særlige profil, uden at vi af den grund bliver til en soveby med et 'dødt' torv.

**Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN nummer  
5798009800275



15. januar 2020

Sagsnr.: 2020-0013832

Samtidig skal de faciliteter og initiativer, som gør vores bydel unik, understøttes, så resten af Storkøbenhavn får øje på Brønshøj-Husums kvaliteter som en attraktiv, levende og sammenhængende bydel. Det er derfor Brønshøj-Husum Lokaludvalgs ønske at gøre Brønshøj Torv med dets forskellige omkringliggende kommunale historiske bygninger og institutioner til et samlet stort være - og lærested, som inviterer borgere, foreninger, lokale aktører og erhvervsliv til at bidrage og hvor der er fuld gang i fysiske, musiske og kreative aktiviteter, - både inde og ude. Vi vil herigennem opnå en synergieffekt gennem en tværgående koordinering omkring de kommunale arealer og sikre en effektiv udnyttelse af kvadratmeterne mellem de kommunale institutioner (s. 9 i forslag til Kommunalplan 2019 om Københavns Kommunes indsatser) og med nye muligheder for at tage byens rum i brug og sikre, at der skabes attraktive og trygge bykvarterer og samtidig fastholde bydelens særlige historie og kvaliteter.

Lokaludvalget skal her kvittere for Økonomiforvaltningens forslag til en ændring af teksten s. 56, (jf. bemærkning 229, den politiske hovedstruktur) men vil foreslå en tilføjelse, der gør det helt klart, at forslaget om at udvikle Brønshøj Torv med dertil hørende kommunale bygninger og de åbne kommunalt ejede rum bedre, er et kardinalpunkt for Lokaludvalget. Man løfter ikke hele Brønshøj-Husum igennem alene en udvikling af Bystævneparken og Tingbjerg, men ved også at sikre en maksimal udnyttelse af eksisterende uudnyttede byrum og kommunale kvadratmeter beliggende i de gamle centralt beliggende byrum. Vi skal derfor foreslå at teksten i Kommuneplanen ændres som følger:

*”Udvikling af Bystævneparken og Tingbjerg samt ny udnyttelse af eksisterende kommunale kvadratmeter omkring Brønshøj Torv skal løfte hele Brønshøj Husum.”*

### **En grøn bydel med et centralt kulturarv-bærende torv**

Brønshøj-Husum er en grøn bydel med områder af høj rekreativ værdi som Utterslev mose og fæstningskanalen. Det er en bydel med en række nye kultur- og fritidsinitiativer i kommunale institutioner omkring Brønshøj Torv, der repræsenterer en væsentlig kulturarv, som igennem et

**Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN nummer  
5798009800275

15. januar 2020

Sagsnr.: 2020-0013832

forvaltningsmæssigt mageskifte kan sikre en langt bedre arealanvendelse og tage bydelens rum i brug på en sådan måde, at det styrker kultur-og fritidsaktiviteter i området og skaber trygge og tilgængelige offentlige rum for alle.

Med venlig hilsen

Hans S. Christensen

Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Kirsten Vibeke Møller

Formand for Kulturudvalget

**Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN nummer  
5798009800275

# Svar til: Hearing 50198 af: Georg Schöner

APPLICATION DATE

15. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INDSENDT AF

Georg Schöner

BY

2300

POSTNR.

København S

ADRESSE

Armeniensvej 39

HØRINGSSVAR

Forslag til København Kommuneplan 2019 - supplerende høring \_\_ Høringsvar i forhold udvidelse af REMA1000 på Kastrupvej

Jeg kunne ikke få lov til at lægge et høringssvar op da den fejlmeldte. Every time the message " There was a problem with your form submission. Please wait 2592000 seconds and try again." was shown at this address <https://blivhoert.kk.dk/node/50198/svar/add>

Høringsvar i forhold udvidelse af REMA1000 på Kastrupvej:

Vi er meget bekymrede for konsekvenserne af en udvidelse af Rema1000 på Kastrupvej. Vi som nabokvarter har intet hørt om denne udvidelse før nu hvor det allerede er godkendt i økonomiudvalget. Det virker på os lidt bekymrende.

Kommunen har været med til at forbedre forholdene for børn i området. Der er heldigvis blevet investeret i vores kvarter som har fået et stort løft, hvilket vi er glade for. Ceylonvej => Volosvej => Gerbrandsvej er en vigtig skolevej fordi der er gennemgående vejkryds. Gerbrandsskole og de omkringliggende børneinstitutioner benytter i høj grad den nævnte vejstrækning for at komme til trafiklegepladsen og Amager Strand – så vejen er meget præget af børnetrafik. I forlængelse af dette har kommunen endda opsat skilt om al indkørsel forbudt fra Kastrupvej nedad Volosvej i morgentimerne. En udvidelse af Rema1000 vil naturligvis øge biltrafikken på de nævnte veje og skabe utryghed for de bløde trafikanter i området. En udvidelse af Rema1000, med deraf øget trafik er i direkte modstrid med kommunens investeringer for at gøre dette lokalområde attraktivt for børnefamilier. Derfor går vi imod REMA1000's udvidelse af detailsalg, samt boligbyggeri og udvidelse af parkeringsplads. Vi vil opfordre til at man ikke giver tilladelse til videreførelse af projektet.

m.v.h. Georg Schöner

# Svar til: Hearing 50198 af: BL – Danmarks Almene Boliger

APPLICATION DATE

16. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INDSENDT AF

Annesophie Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

BL – Danmarks Almene Boliger

BY

1554

POSTNR.

København SV

ADRESSE

Stuðiestræde 50

HØRINGSSVAR

## **BL's 1. kreds – Københavns Kommune – Supplerende Høringsvar om supplerende høring af Kommuneplan 2019**

Økonomiudvalget har bedt Økonomiforvaltningen om at gennemføre en supplerende høring af særskilte områder af udkast til Kommuneplan 2019 herunder af områderne Boligstørrelser og Bilparkeringsnormer.

BL 1. kreds skal i denne forbindelse fremkomme med den generelle bemærkning til såvel ændringerne vedrørende Boligstørrelser og Bilparkeringsnormer, at det er særdeles vigtigt i forhold til de almene boligorganisationers muligheder for at levere de almene boliger, som Københavns Kommune efterspørger i boligforsyningen, at kommunen er fleksibel i forhold til de krav som stilles til byggeriet af almene boliger samt at kommunen alene stiller de krav, som der er behov for, og som er relevante.

Krav om givne boligstørrelser og antal af parkeringspladser har naturligvis stor betydning for den samlede anlægssum på et givent alment byggeri. Jo mere fleksibel en tilgang Københavns Kommune vælger at anlægge, jo større er mulighederne for, at der kan findes løsninger, hvormed det konkrete byggeri kan opføres inden for rammebeløbet for almene boliger.

BL 1. kreds skal derfor kvittere for, at Københavns Kommune med det supplerende høringsmateriale for Kommuneplan 2019 lempet på de eksisterende reglerne vedrørende krav til Boligstørrelser og Parkering. På baggrund af, at blot er cirka 30 pct. af husstandene i Københavns almene boliger, der har en bil mod 68 pct. på landsplan, samt det forhold at parkering er en omkostningstung post i et byggeregnskab, opfordres kommunen til give vide rammer for muligheden for at reducere antallet af p-pladser - også set i forhold til parternes fælles ønsker om at sikre billige boliger.

Særligt i forbindelse med nye mindre boliger og boliger til særlige målgrupper, bør det overvejes, om der overhovedet skal etableres p-pladser.

På vegne af BL. 1. kreds,

Formand Camilla Hegnsborg og næstformand Kaare Vestermann

# Svar til: Hearing 50198 af: Karin Østergaard Kjer

APPLICATION DATE

17. januar 2020

SVARNUMMER

pr. mail

INDSENDT AF

Karin Østergaard Kjer

VIRKSOMHED / ORGANISATION

KFU

BY

POSTNR.

ADRESSE

HØRINGSSVAR

Til CBU

Hermed høringsvar fra KFU til kommuneplan 2019.

Med venlig hilsen

**Karin Østergaard Kjer**

Specialkonsulent

Byudvikling og Faciliteter

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Kultur- og Fritidsforvaltningen  
Sekretariat og Byudvikling

Gyldenløvesgade 15, 3. sal  
1600 København V

Mobil 2492 5870

E-mail [ee6r@kk.dk](mailto:ee6r@kk.dk)

EAN 5798009780515



## Hørings svar vedrørende Brønshøj Gamle Skole i Kommuneplan 2019

14. januar 2020

Sagsnummer  
2019-0070603

Dokumentnummer  
2019-0070603-32

Kultur- og Fritidsudvalget ønsker i forbindelse med behandlingen af Kommuneplan 2019 at rette et særligt fokus på området omkring Brønshøj Gamle Skole. Området er i Kommuneplan 2019 udlagt som rammeområde B3 til boliger mv.

Der arbejdes pt. på planer om et mageskifte mellem en planlagt tandklinik i den gamle skole, og kulturhuset i Pilegården med sigte på beslutning ifm. Overførselssagen 2019/2020. Mageskiftet vil bane vejen for, at der kan etableres kulturhus i Brønshøj Gamle Skole.

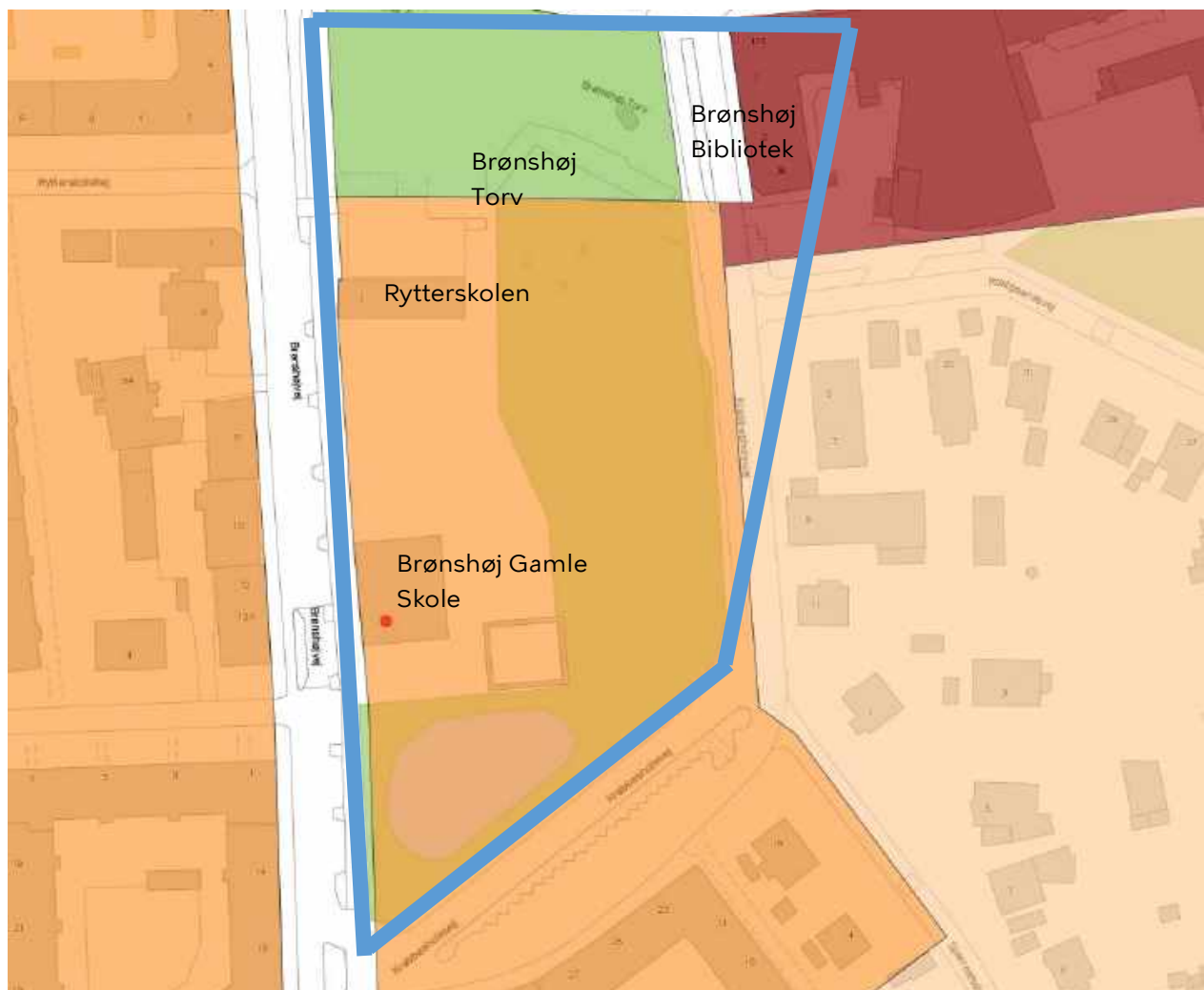
Et rigt og mangfoldigt kultur- og fritidsliv styrker demokratiet og skaber fællesskaber. Med etablering af kulturhus i Brønshøj Gamle Skole vil det være muligt at få skabt et levende nærmiljø, hvor de forskellige kulturinstitutioner i området kan spille sammen. Samtidigt vil en pladسدannelse vil skabe en helhed i området omkring Brønshøj Torv og vil styrke kulturlivet i bydelen.

Kultur- og Fritidsudvalget ser gerne, at der skabes mulighed for at hele området omkring Brønshøj Torv, herunder Rytterskolen, udlægges til offentlige institutioner og formål (kultur og fritid), så der kan skabes et kulturelt kraftcenter.

Rammeområde B3 gør det muligt at etablere kulturhus i Brønshøj Gamle Skole, men reserverer ikke området til offentlige institutioner og formål, som det vil være tilfældet med et O-område.

Kultur- og Fritidsudvalget er opmærksom på, at det kun er ændringer, der indgår i den supplerende høring, der kan gøres indsigelse mod. Sigtet med dette høringssvar er at skabe politisk fokus på området

omkring Brønshøj Gamle Skole og det potentiale der er for at få skabt en kulturmagnet i området.



Rammeområder KP19	
	Boliger (lav tæthed)
	Boliger (høj tæthed)
	Boliger og serviceerhverv
	Serviceerhverv
	Blandet erhverv
	Industri
	Havneformål
	Tekniske anlæg
	Institutioner
	Fritidsformål
	Husbåde



## Supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

11. december 2019

Sagsnummer  
2019-0329683

Dokumentnummer  
2019-0329683-1

Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 med tilhørende miljøvurdering, har været i offentlig høring fra den 27. august til den 22. oktober 2019. I høringsperioden har kommunen modtaget 1.693 høringssvar.

På baggrund af den offentlige høring samt ændringsforslag vedtaget på Økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, har Økonomiforvaltningen vurderet, at en række væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019 skal i supplerende høring. I vurderingen heraf, er der bl.a. indgået hvor omfattende ændringen er, hvem der har foranlediget ændringen og om ændringen berører andre på en væsentlig måde.

Økonomiforvaltningen har vurderet, at følgende ændringer skal i supplerende høring:

- Godsbaneterrænet
- Nordhavn
- Siljanganede
- Prøvestenen Syd
- Krimsvvej
- Nuuks Plads
- Rovsingsgade 68
- B1 rammer
- Boligstørrelser
- Bilparkeringsnormer

Ændringerne er beskrevet fra side 3 og frem.

### Supplerende høring

Der kan foretages ændringer til det oprindelige kommuneplanforslag, efter den offentlige høring, i medfør af planlovens § 27, stk. 2.

Københavns Kommune har vurderet, at det er nødvendigt at høre berørte parter, så de får lejlighed til at udtale sig om de væsentlige forslag til ændringer, inden endelig vedtagelse af kommuneplanforslaget i Borgerrepræsentationen.

Center for Byudvikling  
Team Planlægning  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009800176



Ændringerne er sendt i supplerende høring i perioden:

- Onsdag den 11. december 2019 til onsdag den 15. januar 2020

I denne periode er det muligt at komme med indsigelser og bemærkninger til de foreslåede væsentlige ændringer til Kommuneplan 2019, der er sendt i supplerende høring jf. ovenstående. Økonomiforvaltningen vil efter den supplerende høring udarbejde en hvidbog med bemærkninger til de indsendte høringssvar, som omhandler de væsentlige ændringer, som der i nærværende materiale er redegjort for.

Det bemærkes, at det kun er ændringer, der indgår i den supplerende høring, der kan gøres indsigelse mod. Hvis forvaltningen vurderer, at de indsendte høringssvar giver anledning til justering af de ændringer, der indgår i den supplerende høring, vil dette fremgå af hvidbogen. Hvidbogen og de indsendte høringssvar vil indgå som en del af sagen for den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2019, når denne forelægges Borgerrepræsentationen.

Bemærkninger kan sendes på kommunens høringsportal:  
[www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)

Du kan også sende dine bemærkninger på mail til: [cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)

Eller skriftligt til adressen:

Økonomiforvaltningen  
Københavns Rådhus  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Hvis du har navnebeskyttelse eller beskyttet adresse, vil vi bede dig om at sende dit høringssvar på mail eller almindelig post, hvor du gør opmærksom på beskyttelsen.

Høringssvar skal være modtaget senest onsdag den 15. januar 2020.

### **Link til høringsmateriale**

Høringsmaterialet er d.d. tilgængelig på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk).

## Væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

På baggrund af den offentlige høring samt ændringsforslag vedtaget på Økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, sendes følgende ændringer i supplerende høring. Her følger en beskrivelse af ændringer til kommuneplanens rammer, retningslinjer og politiske hovedstruktur. Ændringerne er enten oplyst med forklarende tekst og dertilhørende illustrationer eller som konkret tekstændring markeret med understregning.

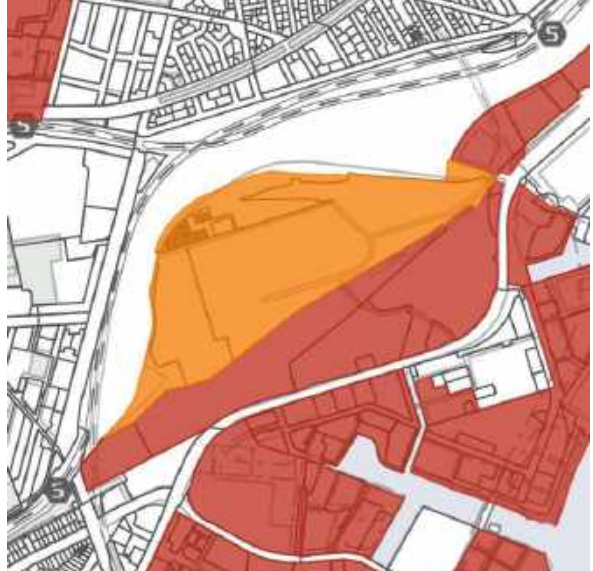

### Godsbaneterrænet (Jernbanebyen)

På baggrund af den offentlige høring og vedtagne ændringsforslag af Økonomiudvalget den 3. december, er der ændringer til udviklingen af Godsbaneterrænet.

Ændringerne omfatter bl.a., at der i kommuneplanens politiske hovedstruktur tilføjes, at der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentlig tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 8-11 hektar. Samtidig holdes bebyggelsestætheden i området lavt til 100 i bebyggelsesprocent (inkl. bevaringsværdige ejendomme) i den nordlige del og 150-175 i bebyggelsesprocent i den sydlige del mod Vasbygade

I retningslinje for rækkefølge for byudvikling flyttes den nordlige del af området fra 2. til 1. halvdel af planperioden.

Nedenfor fremgår ændring i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>Nordlige del i 2. halvdel af planperioden, vist med orange.</p>	<p>Nordlige del flyttes til 1. halvdel af planperioden</p>

Følgende tekst om Godsbaneterrænet justeres/tilføjes i kommuneplannens politiske hovedstruktur:

- "Den nordlige del af Godsbaneterrænet er i dag karakteriseret ved jernbanedrift og kulturhistoriske fortællinger om jernbanen med gamle værkstedsbygninger, jernbanespor og jernbanetekniske anlæg nær rekreative muligheder. I udviklingen af området skal der ses på, hvordan der skal bygges videre på de eksisterende kvaliteter. En kommende helhedsplan skal fastsætte omfang og karakter af bebyggelse og grønne arealer, fordeling af bolig og erhverv, indpasning af kommunale funktioner, nye byrum og mødesteder, og hvordan der skabes sammenhæng med naboområderne via stiforbindelser og intern sammenhæng på tværs af klargøringscentret, herunder muligheden for et samarbejde mellem Metroselskabet, de øvrige grundejere og Københavns Kommune om en afklaring af, om klargøringscentret skal overdækkes. De kommunale funktioner på Godsbaneterrænet forventes at være daginstitutioner, plejecenter, botilbud til voksne, park, fodboldbane og en almen skole med specialklasserække, idrætshal, klub, bibliotek og madskole. De kommunale funktioner skal være med til at skabe rammerne om hverdagslivet og lokale fællesskaber. En ny bydel til glæde for kommende beboere og alle københavnere. I mellemtiden arbejdes der på muligheden for at indpasse midlertidige aktiviteter, herunder nye ungdomsboliger og en skole."
- "Hele Godsbaneterrænet udlægges til byudvikling fra 1. del af planperioden, og kommunen ønsker, at grundejerne udvikler én samlet helhedsplan for området, som kan danne grundlag for lokalplanlægningen. I det forestående arbejde med udviklingen af området bygges videre på de store kvaliteter, området i dag rummer. Kommunen ønsker at bevare de interessante gamle bygninger relateret til jernbanen og Den Gule By, og det er ønsket, at en del af den særlige ånd herfra kan leve videre i nye fællesskabsboliger til unge, børnefamilier, singler og ældre. De gamle træladet i projektet Banegaarden er et stort aktiv for den nye bydel, hvor bæredygtighed, sundhed og økologi er omdrejningspunktet. I området er der en særlig selvgroet stemning, som skal bevares. Kommunen ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentlig tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 8-11 hektar. Samtidig holdes bebyggelsestætheden i området lavt til 100 i bebyggelsesprocent (inkl. bevaringsværdige ejendomme) i den nordlige del og 150-175 i bebyggelsesprocent i den sydlige del mod Vasbygade. Den kommende helhedsplanlægning og lokalplanlægning vil tage endeligt stilling til omfanget af grønne arealer samt bebyggelsestæthed."
- "I udviklingen af Godsbaneterrænet [og Nordhavn] skal der være særligt fokus på fastlæggelse af mindre byggefelter med henblik på bl.a. byggefællesskaber af hensyn til ønsket om differentieret bebyggelse."

## Nordhavn

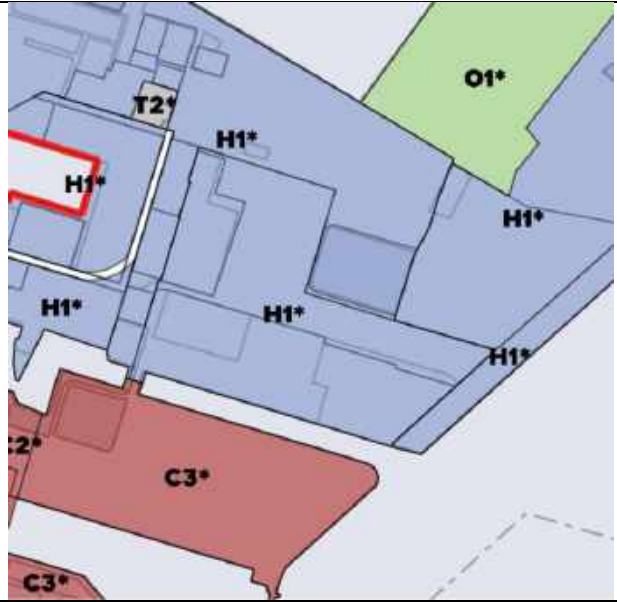
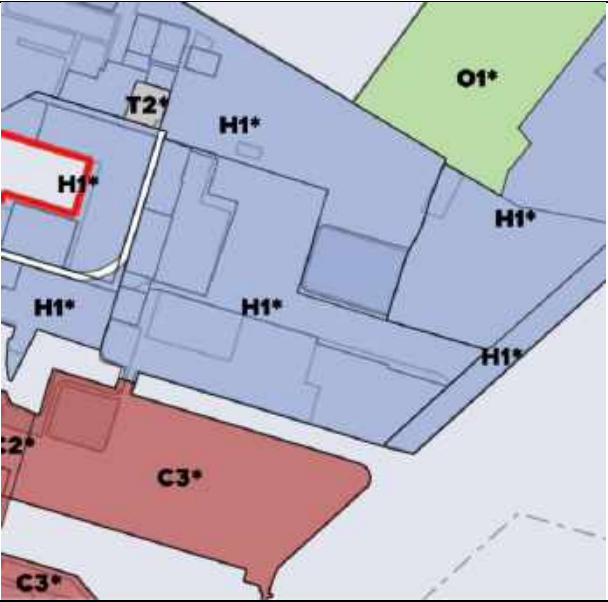
På baggrund af den offentlige høring og vedtagne ændringsforslag af Økonomiudvalgets møde den 3. december, er der ændringer til udviklingen af Nordhavn i kommuneplanens rammer og retningslinjer.

H1\* ramme R19.H.2.6 ændres på følgende vis:



- Der muliggøres 5.600 m<sup>2</sup> til boliger og serviceerhverv samt kulturfaciliteter af høj kvalitet i anden eksisterende bebyggelse ved ØTC-hallen. Den samlede rummelighed i eksisterende bebyggelse ændres således fra 70.000 til 75.600 m<sup>2</sup> i og ved ØTC-hallen.
- Der muliggøres derudover 4.500 m<sup>2</sup> ny boligbebyggelse i forbindelse med ØTC-hallen.
- Den vestlige afgrænsning for rammeområdet flyttes mod vest for at muliggøre anvendelse af eksisterende bebyggelse i forbindelse med ØTC-hallen.
- Byggemulighed for serviceerhverv ved UNICEF ændres fra 4.000 til 13.000 m<sup>2</sup>.

Som konsekvens heraf justeres rækkefølgeområdernes afgrænsning i kommuneplanens retningslinjer, så de er i overensstemmelse med rammeafgrænsningerne.

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>H1* R19.H.2.6 med særlig bemærkning:</p>	<p>H1*'s vestlige grænse flyttet mod vest og den særlig bemærkning revideres, idet byggemulighed ved ØTC-hal og ved UNICEF øges, og der tages særligt hensyn til virksomheder af national</p>

<p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med en station med dertilhørende funktioner. Der kan i 1. halvdel af planperioden indrettes 70.000 m<sup>2</sup> til boliger og serviceerhverv i ØTC-hallen og der kan lokalplanlægges 4.000 m<sup>2</sup> serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinjerne.”</p>	<p>interesse samt anlæggelse af station på højbane for metro:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan inden for området anlægges en station på højbane for metro til Nordhavn med dertilhørende funktioner. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 75.600 m<sup>2</sup> til boliger og serviceerhverv samt kulturfaciliteter af høj kvalitet i ØTC-hallen og anden eksisterende bebyggelse ved hallen samt 4.500 m<sup>2</sup> til boliger på arealer i tilknytning til ØTC-hallen. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 13.000 m<sup>2</sup> serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager. Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær virksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden på matr.nr. 5967 og 5983 Udenbys Klædebo Kvarter.”</p>
--	--

Før	Efter
	
	Afgrensning mellem område i 2. halvdel af planperioden (orange) og perspektivområde (lyserødt) korrigeret ift. rammeændring beskrevet nedenfor.



C3\* ramme R19.C.2.9 ændres på følgende vis:



- Byggemulighed ændres fra 86.000 til 150.000 m<sup>2</sup>.
- Kranparken sikres som rekreativt område
- Virksomheder af national interesse sikres

C2\* ramme R19.C.2.7 ændres på følgende vis:

- Byggemulighed ændres fra 85.000 til 30.000 m<sup>2</sup>.

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>C3* R19.C.2.9 med særlig bemærkning:</p> <p>"Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 86.000 etagemeter byggeri. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertilhørende funktioner."</p>	<p>Ny særlig bemærkning:</p> <p>"Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 150.000 etagemeter byggeri. Der kan i lokalplan placeres byggeri ud mod Svanemøllehavnen i en højde på op til 38 m. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertilhørende funktioner. Kranparken sikres som rekreativt område. Endvidere skal der anlægges en promenade hele vejen langs, men også videre forbi Svanemølleholmen til resten af Nordhavn, så man som fodgænger og cyklist uhindret kan komme til O1 områderne i den Nordøstlige del af Nordhavn. Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær produktionsvirksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre en</p>



	skærpelse af miljøkravene ved kommende miljøgodkendelse af produktionsvirksomheden på matr.nr. 5855, 5967 og 5983 Udenbys Klædebo Kvarter."
Før	Efter
	
<p>C2* R19.C.2.7 med særlig bemærkning:</p> <p>Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 85.000 etagemeter byggeri. Der kan opføres en enkelt bygning i den sydlige del på op til 34 meter. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertil hørende funktioner. Byudviklingen skal ske efter en samlet planlægning, der sikrer, at miljøfølsom anvendelse ikke bliver belastet af virksomheder eller havneaktiviteter i eller uden for området.</p>	<p>Ny særlig bemærkning:</p> <p>Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 30.000 etagemeter byggeri. Der kan opføres en enkelt bygning i den sydlige del på op til 34 meter. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertil hørende funktioner. Byudviklingen skal ske efter en samlet planlægning, der sikrer, at miljøfølsom anvendelse ikke bliver belastet af virksomheder eller havneaktiviteter i eller uden for området.</p>



## Siljængade

Grundet Erhvervsministeriets indsigelse til forslag til Kommuneplan 2019 om nærliggende risikovirksomhed af national interesse (AGA), tilbageføres rammen til Kommuneplan 2015's oprindelige E0\*-ramme (kreativ zone).

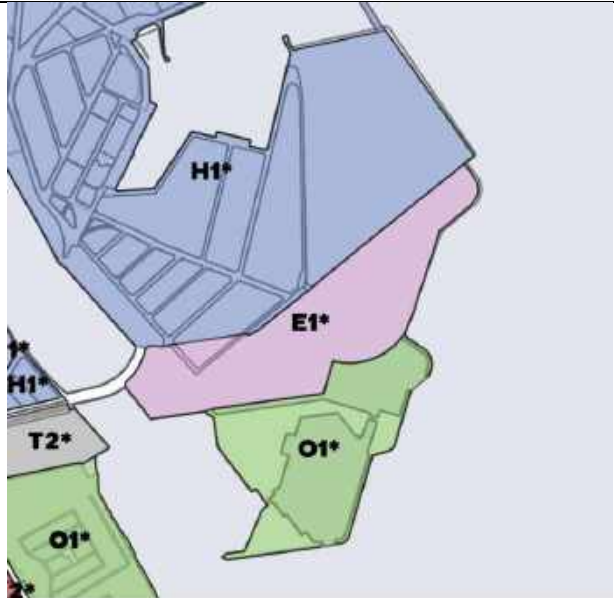
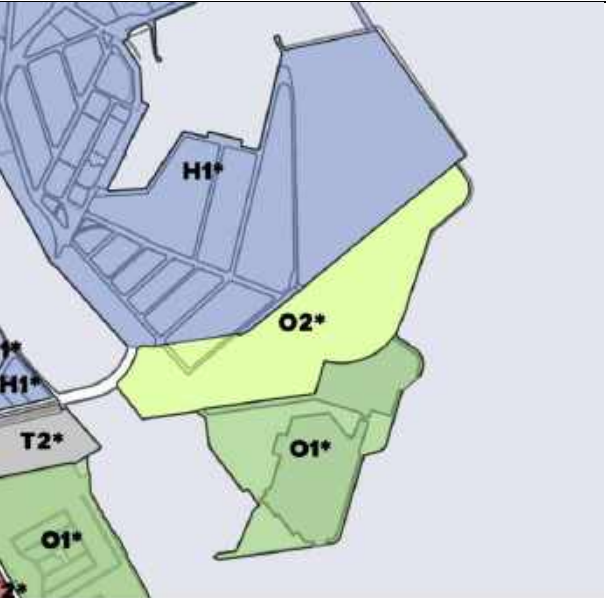
Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>C2* R19.C.9.2 med særlig bemærkning:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Siljængade.”</p>	<p>Området føres tilbage til E0*-ramme med uændret særlige bemærkning:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Siljængade.”</p>

## Prøvestenen Syd

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at områdetypen ændres fra blandet erhverv til offentlige formål, idet der dog kan placeres visse erhverv i området. Den maksimale bebyggelsesprocent er uændret.

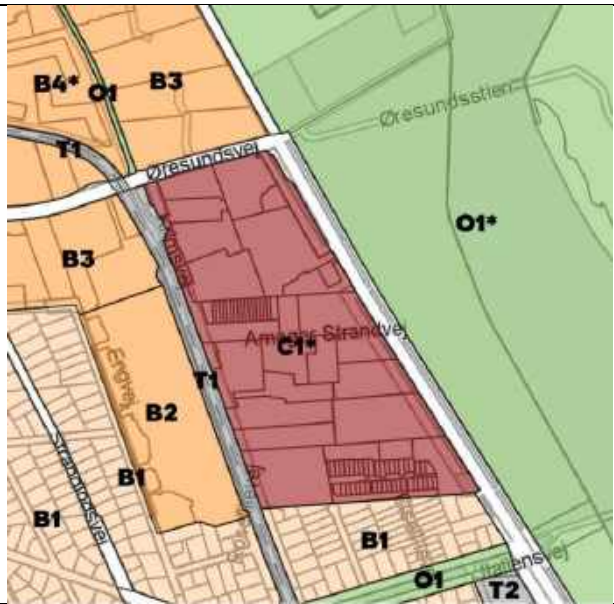
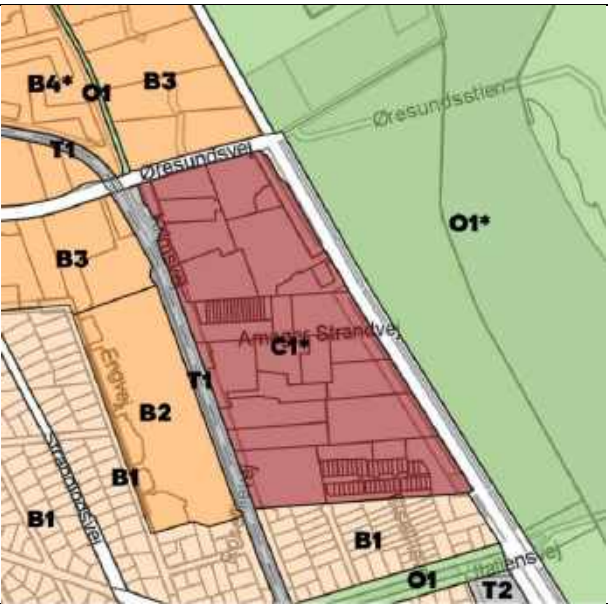
Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>E1* R19.E.9.1 med særlige bemærkning:</p> <p>“Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Området kan endvidere anvendes til virksomheder og rekreative aktiviteter, der ligger over miljøklasse 3, hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Der skal i lokalplan stilles krav til offentlig adgang langs vandet.”</p>	<p>O2* med særlige bemærkning:</p> <p>“Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Der kan også placeres erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2, herunder erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål. Der skal i lokalplan stilles krav til offentlig adgang langs vandet.”</p>

## Krimsvej

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at rammen ændres, så boligandelen, der i forslag til Kommuneplan 2019 var ændret til 80 %, tilbageføres til 75 %, som den var i Kommuneplan 2015.



Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>C1* R19.C.9.7 med særlig bemærkning:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Krimsvej. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes til 27 m, idet der endvidere kan fastlægges op til 9 punktvisse byggefeltter med mulighed for bebyggelse med en bygningshøjde på højst 64 m. Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og højst 80 % af etagearealet. Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening).”</p>	<p>Områdets føres tilbage til Kommuneplan 2015's maksimale boligandel på 75 %, således at den særlige bestemmelse bliver:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Krimsvej. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes til 27 m, idet der endvidere kan fastlægges op til 9 punktvisse byggefeltter med mulighed for bebyggelse med en bygningshøjde på højst 64 m. Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og højst 75 % af etagearealet. Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening).”</p>

## Nuuds Plads

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at rammen C3\* R19.C.3.6 ændres, så der maksimalt må bygges 10.000 m<sup>2</sup> og den maksimale højde er 24 m.

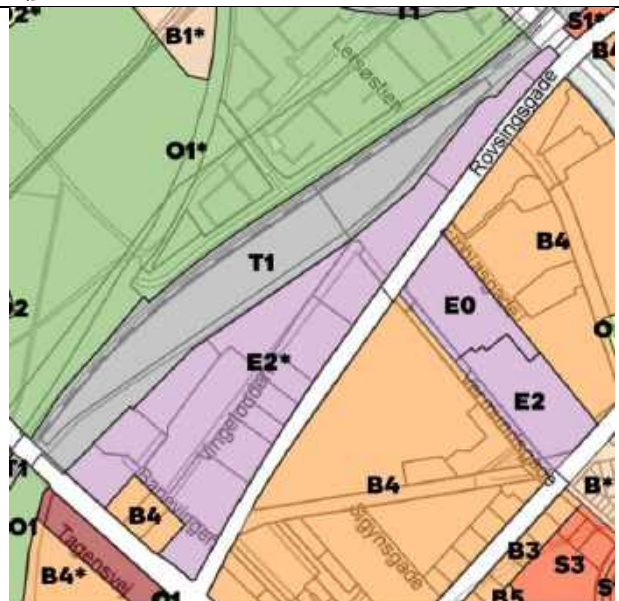
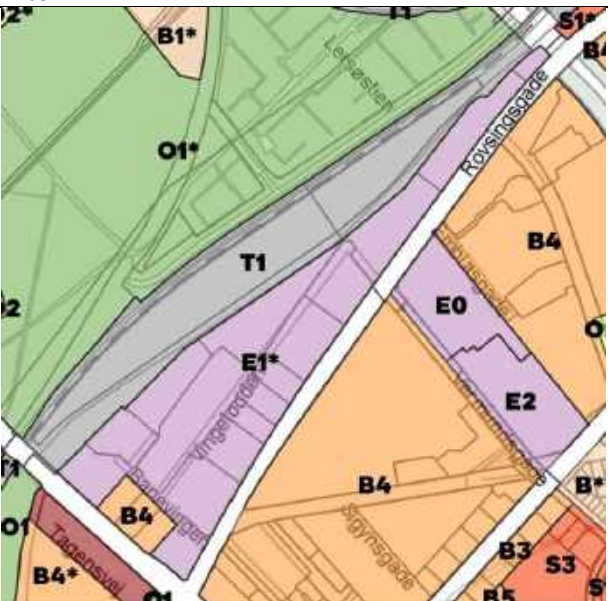
Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>C3* R19.C.3.6 med særlig bemærkning:</p> <p>”Der kan inden for området anlægges en station for Cityringen med dertilhørende funktioner. Der kan i lokalplan gives mulighed for byggeri med en højde på op til 75 m.”</p>	<p>C3* (maksimal bygningshøjde 24 meter) Den maksimal bebyggelsesprocent markeres med "-" og der indføres følgende særlige bemærkning:</p> <p>”Der kan inden for området anlægges en station for Cityringen med dertilhørende funktioner. Der kan etableres op til 10.000 m<sup>2</sup> inklusive udnyttelse/ombygning af bevaret bebyggelse på matr.nr. 2105, Udenbys Klædebo Kvarter, København.”</p>

## Rovsingsgade

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at rammen E2\* R19.E.3.3, der i Forslag til Kommuneplan 2019 var ændret til E2\*, tilbageføres til E1\*, som den var i Kommuneplan 2015.

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>E2* R19.E.3.3 med særlig bemærkning:</p> <p>”Langs Røvsingsgade fastlægges et 10 m bredt beplantnings- og afskærmningsbælte, som senere skal kunne anvendes til en grøn stiforbindelse.”</p>	<p>Områdets føres tilbage til Kommuneplan 2015's E1*, med uændret særlig bestemmelse:</p> <p>”Langs Røvsingsgade fastlægges et 10 m bredt beplantnings- og afskærmningsbælte, som senere skal kunne anvendes til en grøn stiforbindelse.”</p>

## B1 rammer

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget en ændring i rammebestemmelserne for Områdetyper, Boliger (B).

Følgende sætning tilføjes i rammebestemmelserne:

- "I B1-områder kan der ikke udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m<sup>2</sup>."

## Boligstørrelser

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget en ændring for kommuneplanens regulering af boligstørrelser.

Følgende understreget sætning tilføjes i kommuneplanens generelle bestemmelser for Boliger, Boligstørrelser:

- "For nye boliger skal 50 % af etagearealet være mindst 95 m<sup>2</sup> etageareal i gennemsnit. De øvrige 50 % af etagearealet kan disponeres frit. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 50 m<sup>2</sup> etageareal, dog i byudviklingsområderne ikke mindre end 40 m<sup>2</sup> etageareal."

Følgende tekst tilføjes i kommuneplanens politiske hovedstruktur:

- "Minimumstørrelsen på familieboliger i byudviklingsområderne ændres fra 50 m<sup>2</sup> til 40 m<sup>2</sup> (brutto), så der kan skabes plads til de mange singler i byen. Minimumstørrelsen fastholdes, så det kan sikres, at der i boligprojekterne kan tilvejebringes et attraktivt fællesareal i byggeriet. I arbejdet med at fremme flere små boliger, vil der i dialog med grundejer blive lagt vægt på, at boligerne har en kvalitet, hvor bebyggelsesplan, lysindfald mv. bidrager til at udvikle denne nye boligtype. Resultaterne af muligheden for byggeri af boliger ned til 40 m<sup>2</sup> skal endvidere evalueres frem mod Kommuneplan 2023."

## Bilparkeringsnormer

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at bilparkeringsnormerne reduceres med 30 %, med mulighed for konkret vurdering. Samtidig blev det besluttet at indsætte en særlig bemærkning i byudviklingsområderne, hvorefter der i alle byudviklingsområder, der er udpegede i retningslinjer for byudvikling, kan fastlægges parkeringsdækning efter en konkret vurdering i lokalplan med lavere parkeringsnorm for alle funktioner.

Derudover blev der vedtaget en ændret redegørelsestekst til retningslinjen om parkering for så vidt angår delvis bilfrie byområder. Parkeringsnormen kan herefter fastsættes efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.

Oprindelig tekst i kommuneplanens redegørelsestekst til retningslinjer for parkering:

- "I bestræbelserne på at afprøve mulighederne for at skabe et bilfrit byområde, kan der etableres en forsøgsordning med mindre delvis bilfrie byområder i de udpegede byudviklingsområder efter udarbejdelse af et kommuneplantillæg. Ved et delvist bilfrit byområde forstås et område med færre parkeringspladser og/eller parkering samlet i et anlæg. Det kan understøttes af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og eventuel lavere parkeringsnorm."

Erstattes med følgende tekst:

- "I bestræbelserne på at skabe en CO2-neutral og mindre bilafhængig by skal alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfrie. Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et

fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.”

Oprindelig tekst i kommuneplanens generelle rammer, Parkering, Bilparkering:

<b>Bilparkering</b>		<b>FØR</b>	
<b>Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)</b>			
<b>Funktion/bydel</b>	<b>Centrum</b>	<b>Tætby &amp; byudviklingsområder</b>	<b>Øvrig by</b>
Bolig <sup>1</sup>	1:250 m <sup>2</sup>	1:175 m <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:150 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4- 5 - 6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:425 m <sup>2</sup>	1:325 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>4 - 6</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:125 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>7</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>
<b>Offentlige og almene formål:</b>			
Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncert-huse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
<b>Husbåde:</b>			
Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.			
<b>Funktioner af ekstensiv karakter:</b>			
Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
<b>Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse</b> Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering. Anvendelsen, stationsnærhed og			



begrænsede friarealer er elementer, der blandt andet kan indgå i den konkrete vurdering. Det kan konkret vurderes, at der ikke stilles krav om yderligere parkeringspladser til bebyggelsen.

#### **Etablering af boliger eller erhverv i tagetager og etablering af mindre tilbygninger**

Ved etablering af boliger eller erhverv i tagetager i eksisterende bebyggelse eller oven på eksisterende bebyggelse og ved opførelse af mindre tilbygninger kan parkeringsbehovet til de nye boliger/erhvervsenheder og til de mindre tilbygninger fastsættes efter en konkret vurdering med mulighed for at reducere til 0. Stationsnærhed, begrænsede friarealer og byggeprojektets mindre omfang i forhold til den eksisterende bebyggelse kan blandt andet indgå i vurderingen.

#### **Generelle krav:**

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.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

#### **Særlige bemærkninger:**

<sup>1</sup> Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

<sup>2</sup> Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

<sup>3</sup> Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

<sup>4</sup> Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

<sup>5</sup> Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

<sup>6</sup> Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser kan indgå ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, stationsnærhed, antal ansatte og besøgende m.v.

<sup>7</sup> Butikker med pladskrævende varer 1:50 m<sup>2</sup>

Erstattes med følgende tekst:

<b>Bilparkering</b>		<b>EFTER</b>	
<b>Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)</b>			
<b>Funktion/bydel</b>	<b>Centrum</b>	<b>Tætby &amp; byudviklings- områder<sup>0</sup></b>	<b>Øvrig by</b>
Bolig <sup>1,6</sup>	1:325 m <sup>2</sup>	1:228 m <sup>2</sup>	1:195 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2,6</sup>	1:195 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:195 m <sup>2</sup>	1:130 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4-5-6</sup>	1:650 m <sup>2</sup>	1:553 m <sup>2</sup>	1:423 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>4-6</sup>	1:260 m <sup>2</sup>	1:260 m <sup>2</sup>	1:163 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdoms- boliger <sup>6</sup>	1:780 m <sup>2</sup>	1:780 m <sup>2</sup>	1:780 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:650 m <sup>2</sup>	1:650 m <sup>2</sup>	1:650 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>6-7</sup>	1:130 m <sup>2</sup>	1:130 m <sup>2</sup>	1:130 m <sup>2</sup>
<b>Offentlige og almene formål:</b>			
Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncert-huse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
<b>Husbåde:</b>			
Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.			
<b>Funktioner af ekstensiv karakter:</b>			
Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
<b>Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse</b> Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering. Anvendelsen, stationsnærhed og begrænsede friarealer er elementer, der blandt andet kan indgå i den konkrete vurdering. Det kan konkret vurderes, at der ikke stilles krav om yderligere parkeringspladser til bebyggelsen.			
<b>Etablering af boliger eller erhverv i tagetager og etablering af mindre tilbygninger</b>			

Ved etablering af boliger eller erhverv i tagetager i eksisterende bebyggelse eller oven på eksisterende bebyggelse og ved opførelse af mindre tilbygninger kan parkeringsbehovet til de nye boliger/erhvervsenheder og til de mindre tilbygninger fastsættes efter en konkret vurdering med mulighed for at reducere til 0. Stationsnærhed, begrænsede friarealer og byggeprojektets mindre omfang i forhold til den eksisterende bebyggelse kan blandt andet indgå i vurderingen.

**Generelle krav:**

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.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

**Særlige bemærkninger:**

<sup>0</sup> I alle byudviklingsområder, der er udpegede i retningslinjer for byudvikling, kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering i lokalplan fastsættes med lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Parkeringsdækningen fastsættes efter en konkret vurdering som sikrer et minimum af kørende adgang til området. Parkeringsnormen fastsættes på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.

<sup>1</sup> Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

<sup>2</sup> Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

<sup>3</sup> Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 130 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 260 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

<sup>4</sup> Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

<sup>5</sup> Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

<sup>6</sup> Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, således, at der kan fritages for at bygge parkeringspladser i konstruktion, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen. Samtidig kan der være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering, hvor der tilvejebringes tilstrækkeligt med p-pladser alt efter hvilken funktion der planlægges for.

<sup>7</sup> Butikker med pladskrævende varer 1:65 m<sup>2</sup>

## Protokolbemærkninger fra Økonomiudvalgets behandling den 3. december 2019

Et samlet Økonomiudvalg afgav følgende protokolbemærkning:

”På baggrund af de mange ændringer til Kommuneplan 2019 ønsker udvalget, at de mest markante ændringer skal i supplerende høring i 4 uger”.

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkninger:

”På baggrund af de mange høringssvar, der er kommet til Kommuneplan 2019, er det lykket at få flertal for en lang række ændringer, som sikrer at København udvikler sig i en mere grøn og bæredygtig retning med færre biler og parkeringspladser, bevarelse af grønne arealer og bevarelse af områder til kreative erhverv.

Men udover de ændringsforslag vi har fået flertal for, så har Enhedslisten også stillet en række ændringsforslag som er mere ambitiøse på den grønne dagsorden. Vi opfordrer lokaludvalg, foreninger og enkeltpersoner som støtter disse ændringsforslag, til at tilkendegive det med høringssvar.

Samtidig forbeholder vi os ret til at komme med yderligere ændringsforslag på baggrund af de høringssvar, der kommer i den supplerende høring.”

”Enhedslisten vil i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplanen stille forslag om at ændringer af specifikke rammeområder vedrørende enkeltejendomme tages ud af Kommuneplan 2019 og ændres til mere overordnede rammebestemmelser for de enkelte områder, så de ikke længere indeholder en detailregulering af forholdene omkring de enkelte ejendomme, da dette bør overlades til lokalplanlægningen”.

”Enhedslisten stemte imod Socialdemokratiets forslag til parkeringsnormer - også dem hvor normerne var lavere end i Enhedslistens forslag om parkeringsnormen. Det gjorde vi for at få en generel nedsættelse af normerne på 30% og en mulighed for en yderligere nedsættelse, der hvor det er muligt i forhold til behov.”

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

” Venstre vil gerne kvittere for forvaltningens grundige arbejde med udarbejdelse af Københavns Kommuneplan for 2019.

Der har været forelagt fornuftige udkast til kommuneplanen med mange gode ambitioner, blandt andet i forhold til fornyelse af Valby Idrætspark, opførelse af fodboldbaner på Godsbaneterrænet, udvidelse af togstationen i Kastrup Lufthavn, annullering af planen om at bygge en letbane til Brønshøj for i stedet se på mulighederne for at få en

metroforbindelse, samt ønsket om at fremme byens håndværksmiljøer og kreative erhverv.

Dog vil Venstre ikke kunne stemme for planen i sin helhed. Det skyldes primært, at planen bærer præg af forhastede løsninger på det grønne område, hvor der er opstået en kappestrid blandt mange partier om at stille det ene hurtige miljøforslag efter det andet uden at have et overordnet blik for omkostningseffektiviteten.

Venstre mener, at vi i stedet bør gå struktureret til værks og se på hvilke løsninger, kommunen har mulighed for at sætte i gang, hvad effekten er af indsatserne, og hvad de koster. Så det er for Venstres vedkommende ikke en afvisning af, at den grønne dagsorden er vigtig. Det er den. Vi skal blot sikre os, at vi gør det, der er mest omkostningseffektivt. I den sammenhæng skal vi også tage højde for, at København går en fremtid i møde, hvor privatbilismen er baseret på elbiler. Derfor skal københavnere fortsat have mulighed for at kunne leve i byen, og komme rundt i bil. Derfor skal vi ikke indføre bilfri bydele, og det bør også afspejle sig i parkeringsnormerne, som Venstre ikke ønsker forringet til det foreslåede niveau i kommuneplanen.

Vi skal have en by i vækst, med gode forhold for vores virksomheder og vi skal skabe en velfungerende og veldrevet ramme for københavnernes hverdag."

Socialdemokratiet, Enhedslisten, Radikale Venstre og SF afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne ønsker, at der arbejdes på at flytte Center for Specialundervisning for Voksne i stedet for at flytte botilbuddet Rønnebo til Ryparken 81. Ændringen forudsætter, at der afsættes midler til renovering af Rønnebo. Renovering samt genhusning af borgerne skal afklares frem mod overførselssagen."

Enhedslisten, Radikale Venstre og SF afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne gør opmærksom på, at processen vedr. flytningen af botilbuddet Rønnebo til Ryparken og ændringen af denne beslutning har været uhensigtsmæssigt. Det har i flere måneder berørt beboerne, medarbejderne og naboerne til Rønnebo samt Ryparken unødigt."

Det Konservative Folkeparti videreførte deres protokolbemærkning fra Økonomiudvalgets møde den 13. august 2019:

"Vi kan støtte store dele af forslaget til kommuneplan. Vi ser frem til forhandlingerne om kommuneplanen, hvor vi dog vil fremsætte nogle forbedringsforslag.

Vi ønsker at tillade boliger i flere nye områder i kommuneplanen, så vi kan opfylde ønsket om flere boliger. Vi ser gerne, at Refshaleøen og Kløverparken samt hele godsbaneterrænet indgår i kommuneplanen. Vi er ikke indstillet på at nedsætte parkeringsnormen for hverken cykler eller biler, idet vi mener, at det er vigtigt, at københavnere kan parkere i nærheden af deres bolig.

Vi ønsker at gøre plads til at øge andelen af privatejede boliger. Vi er ikke enige i kravet om, at 25 procent af alle nye boliger skal være almene. Vi ønsker, at der som udgangspunkt ikke opføres boliger på så støjplagede arealer, så støjniveauet ikke kan overholde den vejledende grænse for sundhedsskadelig støj.

Vi savner omtale af de nødvendige infrastrukturanlæg i kommuneplanen, bl.a. den kommende havnetunnel og udvidelse af metronettet.

Vi finder, at der bør anlægges en Metrolinje til Brønshøj, så bydelen ikke skal nøjes med en letbane, der kommer til at skille bydelen ad langs Frederikssundsvej."