

Alle de sociale aktører fra området er dybt skuffede over Københavns Kommune pga. den manglende kommunikation i forbindelse med projektet.

Hverken skoler, foreninger, børnehaver, erhvervsforeninger, lejligheder, kirken eller naboer har fået tilstrækkelig information om projektet.

Det er foruroligende at vide, at International School of Hellerup i de foregående måneder udtrykte sin interesse i at leje Ryparken 75-81, og Kommunen ikke informerede dem om det nye projekt.

En offentlig høring ville være den mindste, som vi kunne forvente af Københavns Kommune. Især når det drejer sig om en beslutning der påvirker så mange mennesker og som kan medføre så mange sociale og sundhedsmæssige konsekvenser.

Nogle politikere, som er involveret i denne politiske beslutning har sagt at Ryparkens naboer dæmoniserer psykiske syge, når det er faktisk dem, som støtter projektet, der dæmoniserer centrets beboere, når de synes at sådan et center skal flyttes med hensyn til at slette Bystævneparken fra ghettolisten.

## **Konklusioner**

Ryparken ønsker at indgå i en konstruktiv diskussion med kommunen for at finde bedre alternativer til Ryparken 75-81.

Vi vil gøre alt for at øge opmærksomheden omkring sagen. Vi kan kun finde den bedste løsning til et vigtigt emne med åbenhed og involvering af alle sociale aktører.

Vi ønsker, som Ryparkens beboere at være med til at bryde den negative udvikling og øge trivslen for vores kvarter.

**Svar til: Høring 49038 af: Stine Jørgensen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

339

INDSENDT AF

Stine Jørgensen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Forslag om parkeringszone i Bavnehøjområdet (Hans Olriks Vej, Johan Kellers Vej m.fl.) Eftersom området efterhånden er et af de eneste steder i byen med gratis parkering er det blevet stort set umuligt for beboerne i området at finde parkering. Mange udefra kommer og langtidsparkerer varevogne og biler, flere er set parkere bilen gratis for derefter at tage el-løbehjulet hjem til egen betalte parkeringszone. Betalt parkering er at foretrække fremadrettet.

## Svar til: Høring 49038 af: Ann Vangsgaard Koppel

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

340

INDSENDT AF

Ann Vangsgaard Koppel

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Ang planer om opførelse af yderligere en daginstitution på Saxtorphsvej, Valby Jeg må på det kraftigste protestere over den fuldstændig urealistiske tanke om at bygge yderligere en institution på Saxtorphsvej i Valby. Af flere grunde: Først og fremmest fordi der allerede ligger to daginstitutioner der huser et godt stykke flere end 300 børn dagligt, der ALLE bliver afleveret i tidsrummet 7.00-9.00, langt de fleste i biler, som kører ind igennem vores lille villakvarter, på veje der overhovedet ikke er dimensionerede til at tage så meget trafik. Resultatet er dagligt trafikkaos med daglige faglige trafikale situationer til følge, det er et under at der endnu ikke er sket alvorlige ulykker. Skraldebiler kan ikke komme forbi, de busser, der skal hente og bringe børnene fra de eksisterende institutioner til udflytterhaver holder i tomgang, mange dytter, råber og skriger af hinanden i et morads af trafikalt kaos. Læg hertil at mange forældre ofte aflevere deres børn for sent, eller i hvert fald i sidste sekund, hvilket betyder at langt de fleste forældre har mere end almindeligt travlt med at komme ud af kvarteret igen. De bakker derfor ud på vejen uden at orientere sig, mere kaos opstår. Alt dette sker i forvejen to gange om dagen, for det gentager sig når børnene skal hentes om eftermiddagen i tidsrummet 15.30-17.00 til stor gene for alle os, der bor i dette ellers så fredelige kvarter. Vi tør knap sende vores egne børn på cykel på gaden, fordi trafikken allerede er så mættet. Så tanken om yderligere en institution, med flere børn der skal hentes og bringes er fuldstændig urealistisk for sådan et lille villakvarter. Det vil kort og godt ødelægge kvarteret. Læg så hertil at den sidste grønne plæne, som er udset som byggeplads for den tredje institution, er et naturligt og flittigt brugt samlingssted for alle kvarterets børn og unge - og iøvrigt også omkringliggende skoler og fritidshjem. Der bliver spillet fodbold, holdt loppemarked og fastelavnsmøder, picnic og rundbold og alle kvarterets borger - og mange ude fra - har så umådelig stor glæde af den plæne. Og der er ingen alternativer i området. Derfor er mit klare forslag - læg den nye institution i det område, hvor børnene bor - og det vil med al sandsynlighed betyde på den anden side af Vigerslev Allé, eksempelvis i Kulbanekvarteret eller FL Schmidt-kvarteret. Alt andet vil

være en grov og uanstændig tilsidesættelse af os som borgeres rettigheder til at have anstændige levevilkår i eget boligkvarter.

## Svar til: Høring 49038 af: Sara Byrgesen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

341

INDSENDT AF

Sara Byrgesen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Jeg foreslår at den vej der skal bygges til Lynette holmen bliver anlagt som en tunnel, som starter ved ARCs parkeringsplads og fortsætter under Lynette havnen. Her ved vil støjgener reduceres og de rekreative områder omkring Udsigten vil ikke blive ødelagt, hvilket er vigtigt for området, da dette bliver benyttet af masser af mennesker også folk som ikke bor i byhusene eller i Udsigten. Jeg mener at de Støjgener det vil medføre at have tung trafik hvor vi plejede at have grønne områder og havudsigt, kan være en u hensigtsmæssig stress faktor som vil medføre ødelæggende konsekvenser for familierne der bor i området, de turister der før ville have besøgt området vil ikke gøre sig ulejligheden, fordi området vil miste sin særegenhed, med en vej gennem Lynette havnen. Dog mener jeg at det er muligt at finde en fornuftig løsning, så der kan bygges en transportåre til Lynette holmen og at Lynetten, som har lagt navn her til, kan bevares, samt de grønne områder omkring den.

## Svar til: Høring 49038 af: Ann Vangsgaard Koppel

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

342

INDSENDT AF

Ann Vangsgaard Koppel

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Ang planer om opførelse af yderligere en daginstitution på Saxtorphsvej, Valby Jeg må på det kraftigste protestere over den fuldstændig urealistiske tanke om at bygge yderligere en institution på Saxtorphsvej i Valby. Af flere grunde: Først og fremmest fordi der allerede ligger to daginstitutioner der huser et godt stykke flere end 300 børn dagligt, der ALLE bliver afleveret i tidsrummet 7.00-9.00, langt de fleste i biler, som kører ind igennem vores lille villakvarter, på veje der overhovedet ikke er dimensionerede til at tage så meget trafik. Resultatet er dagligt trafikkaos med daglige faglige trafikale situationer til følge, det er et under at der endnu ikke er sket alvorlige ulykker. Skraldebiler kan ikke komme forbi, de busser, der skal hente og bringe børnene fra de eksisterende institutioner til udflytterhaver holder i tomgang, mange dytter, råber og skriger af hinanden i et morads af trafikalt kaos. Læg hertil at mange forældre ofte aflevere deres børn for sent, eller i hvert fald i sidste sekund, hvilket betyder at langt de fleste forældre har mere end almindeligt travlt med at komme ud af kvarteret igen. De bakker derfor ud på vejen uden at orientere sig, mere kaos opstår. Alt dette sker i forvejen to gange om dagen, for det gentager sig når børnene skal hentes om eftermiddagen i tidsrummet 15.30-17.00 til stor gene for alle os, der bor i dette ellers så fredelige kvarter. Vi tør knap sende vores egne børn på cykel på gaden, fordi trafikken allerede er så mættet. Så tanken om yderligere en institution, med flere børn der skal hentes og bringes er fuldstændig urealistisk for sådan et lille villakvarter. Det vil kort og godt ødelægge kvarteret. Læg så hertil at den sidste grønne plæne, som er udset som byggeplads for den tredje institution, er et naturligt og flittigt brugt samlingssted for alle kvarterets børn og unge - og iøvrigt også omkringliggende skoler og fritidshjem. Der bliver spillet fodbold, holdt loppemarked og fastelavnsmøder, picnic og rundbold og alle kvarterets borger - og mange ude fra - har så umådelig stor glæde af den plæne. Og der er ingen alternativer i området. Derfor er mit klare forslag - læg den nye institution i det område, hvor børnene bor - og det vil med al sandsynlighed betyde på den anden side af Vigerslev Allé, eksempelvis i Kulbanekvarteret eller FL Schmidt-kvarteret. Alt andet vil

være en grov og uanstændig tilsidesættelse af os som borgeres rettigheder til at have anstændige levevilkår i eget boligkvarter.

## Svar til: Høring 49038 af: Signe Severinsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

343

INDSENDT AF

Signe Severinsen

POSTNR.

1432

BY

Kbh k

HØRINGSSVAR

Ang. planerne for lynetteholmen Det er mig en gåde hvorledes Københavns kommune kan bryste sig af at være en grøn by, have planerne om at skærer ned på CO2 udledningen og samtidig ville anlægge vej til tung trafik, der skal transportere jord til det nye lynetteholmen i baghaven på et af de efterhånden få grønne rekreative områder der findes i København. Det virker som om I i kk har glemt den grønne hat i garderoben og kun har set på en transport mulighed nemlig lastbiler! Har i overhovedet set på hvilke andre grønnere alternativer der findes til transport af jord til lynetteholmen ?



## Svar til: Høring 49038 af: Astrid Vangsgaard

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

344

INDSENDT AF

Astrid Vangsgaard Koppel

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Vedr Saxtorphsvej O2 – 965 Saxtorphsvej 11 (matrikel 1740 Valby) Som gymnasieelev, der dagligt cykler ud og ind af mit kvarter Saxtorphsvej/Stadfeldtsvej må jeg stærkt og inderligt råbe et højlydt NEJ til planerne om at bygge yderligere en børnehave på Saxtorphsvej. Der ligger i forvejen to institutioner, og det er allerede farligt og forvirrende at cykle igennem mit eget kvarter i både morgentimer og om eftermiddagen, fordi så mange børn skal afleveres og hentes af fortravlede og uopmærksomme forældre, som ikke lægger mærke til cyklister som mig. Hvis man bygger en børnehave mere og dermed lægger yderligere pres på vores små veje med endnu flere biler, så bliver det ganske enkelt umuligt for en gymnasieelev som mig at cykle til og fra min skole. Så skal jeg hver morgen trække min cykel igennem hele kvarteret, fordi busser og biler holder i kø og spærrer det hele, os er deres udstødning udover det hele og skændes med de øvrige bilister i deres morgenfrustrationer. Jeg er også tiltagende nervøs for min lillesøster, der også meget gerne skal kunne cykle til skole uden at være bange for trafikken i vores eget kvarter! Please, ødelæg ikke vores kvarter. Der er ikke flere børn der skal gå i børnehave/vuggestue fra vores kvarter - så byg dog hellere institutionen dér, hvor de bor - og det er IKKE i vores kvarter. Med venlig hilsen Astrid, 16 år, Sankt Annæ Gymnasium

**Svar til: Høring 49038 af: Sven**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

345

INDSENDT AF

Sven

POSTNR.

2100

BY

Copenhagen ø

HØRINGSSVAR

Læs vedlagte brev fra vores Lokaludvalg om botilbud til sindslidende.



**Bispebjerg**  
LOKALUDVALG

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

side 6 / 7

På Lundedalsvej findes langs jernbanelinien en privat oplagsplads for stativer og skilte. Området er robust, og ligger helt for sig selv. Under forudsætning af ekspropriation kunne her bygges 5-10 permanente boliger til ungegruppen.



#### **Flytning af Rønnebo fra Bystævneparken til Ryparken 75-81**

Forslaget om flytning af 61 borgere med kroniske sindslidelser fra Bystævneparken til Ryparken 75-81 er en afledt virkning af det byudviklingsstrategiske kunstgreb, at Bystævneparken formelt er gjort til en del af Tingbjerg.

Formålet er overordnet at bidrage til at få taget Tingbjerg af ghettolisten. Byggeri af ejerlejligheder i Bystævneparken vil på papiret bidrage til at ændre beboersammensætningen i Tingbjerg. Desuden siges Rønnebos aktuelle bygnings masse at have behov for kostbar renovering.

Ryparken 75-81 er sidst brugt som henholdsvis børneinstitution og privat skole. Nedenfor ses dels den tidligere børneinstitution Rypen (gul bygning), og den tidligere privatskole (grønne markiser).





## Bispebjerg LOKALUDVALG

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

side 7 / 7



Et af argumenterne for beslutningen er, at der her skal muliggøres indretning af boliger til psykisk syge på plejehjemslignende vilkår med mulighed for eksempelvis opstilling af hospitalssenge i klienternes boliger.

Det vil utvivlsomt være muligt at etablere på dette sted, men forudsætter enten nedrivning og nybyggeri eller en monumental om- og tilbygning. I begge tilfælde investeringer i hundredmillioner kroner klassen.

### **Lokaludvalgets holdning vedrørende Ryparken 75-81**

Ryparken er et boligområde, som i forvejen har sociale udfordringer. Boliganvisningsprocenten er høj, og området ligger sammen med det tilgrænsende boligområde Rymarksvej på listen over udsatte byområder.

Det er lokaludvalgets gæt, at tilflytning af 61 borgere på overførselsindkomst vil få området til at tippe til en status som ghetto.

Eftersom den vigtigste motivering for at flytte institutionen er et byudviklingskosmetisk behov for at få Tingbjerg af ghettolisten, er det selvmål at bidrage til at skabe en ny ghetto. En kostbar øvelse for at løse et papirproblem.

Vi foreslår, at man nøje gennemregner konsekvenserne for de sociale parametre for Ryparken + Rymarksvej inden man beslutter at flytte. Hvis dette ser for sort ud, foreslås man at lade Rønnebo udbygge, hvor det allerede ligger. Og så kan man håbe på, at en ny regering ser lidt mindre formalistisk på ghettospørgsmålet. I stedet kan så bygges ejerlejligheder i Ryparken 75-81.

### **Ryparken er tæt befolket, og nr. 75-81 omkranses af fire private skoler og en daginstitution**

De lokale beboere er bekymrede for, hvad det kan betyde for deres lokalmiljø at have sindslidende boende som nabo. En tilsvarende bekymring udtrykkes fra de fire privatskoler og daginstitutionen, som bliver nærmeste naboer til den nye institution.

Hvis man ønsker at gå videre med dette projekt, er det vigtigt at informere beboere og institutioner i lokalområdet mere detaljeret, så snart planerne bliver konkrete.

Vi ser frem til at høre nærmere fra jer.

Med venlig hilsen  
Alex Heick. Formand for Bispebjerg Lokaludvalg



## Svar til: Høring 49038 af: Ejendomsselskabet Project Nord P/S

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

346

INDSENDT AF

Ejendomsselskabet Project Nord P/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ejendomsselskabet Project Nord P/S

POSTNR.

2800

BY

Kgs. Lyngby

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Københavns Kommunes 'Verdensby med Ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019' Ejendomsselskabet Project Nord P/S står bag udviklingen af Postgrunden centralt i København (lokalplan nr. 555 med tillæg nr. 1). Postgrunden er placeret tæt ved Hovedbanegården, hvor der er adgang til fjerntog, S-tog, metro og buslinjer, men de centrale indfaldsveje vil tillige skulle servicere området. Den nye bydel bliver en blanding af erhverv, boliger og hotel. Ejendomsselskabet Project Nord P/S kan se en potentiel udfordring vedr. infrastrukturen i Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019, hvis man planlægger at udlægge yderligere meget store byggemuligheder langs Centrumforbindelsen. I det foreliggende materiale inkl. bilag savnes stillingtagen til, hvordan den øgede trafik vil blive håndteret i et område, som allerede i dag er udfordret på den trafikale fremkommelighed. Ejendomsselskabet Project Nord P/S ser meget positivt på en bymæssig udvikling, ikke mindst fra et bæredygtighedsperspektiv, men anbefaler, at Københavns Kommune i udviklingen af området langs Centrumforbindelsen tillige har fokus på infrastrukturen. Herunder at der udarbejdes en samlet plan for infrastrukturen i området, inden eller sideløbende med yderligere byggemuligheder nær centrumforbindelsen muliggøres.

## **Svar til: Høring 49038 af: Mette Bundvad**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

347

INDSENDT AF

Mette Bundvad

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv

lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som "en mangfoldig by, med diversitet og tolerance" (s

visionerne i ”en Verdensby med ansvar”



## Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Mette Bundvad

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv.

### Hovedpunkter i mit høringssvar

- Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder
- Jeg ønsker mere natur for mine skatte kroner, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur
- Jeg ønsker sammenhængende grønne områder
- Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier
- Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet
- Jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmads Gade
- Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces.

### Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur

Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker *"at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder"* (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnernes ikke **mere** natur for skattekrone – de får bare noget **andet** natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri.

For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som *"en mangfoldig by, med diversitet og tolerance"* (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen.

### Sammenhængende grønne forbindelser

Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært "grønne pletter", men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnernes, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018.

Da Jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter:

1. Valbyparken
2. Den fredede del af Sydhavnstippen
3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet
4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019
5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus
6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen
7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have

Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener jeg, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles.

### Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager

Dette område er kendetegnet ved;

- Et mindre afgrænset område rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet
- Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for området beboere, men for hele bydelen som sådan
- Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>)
- Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen
- En mangfoldighed af selvbyggeri
- En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse

Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter.

Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i *"en Verdensby med ansvar"*.

En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsgade. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsgade til en samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper

- At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
- At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
- At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes
- At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter

- At der holdes en friarealprocent på 100 %
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste • kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet *Baugruppen* (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området.

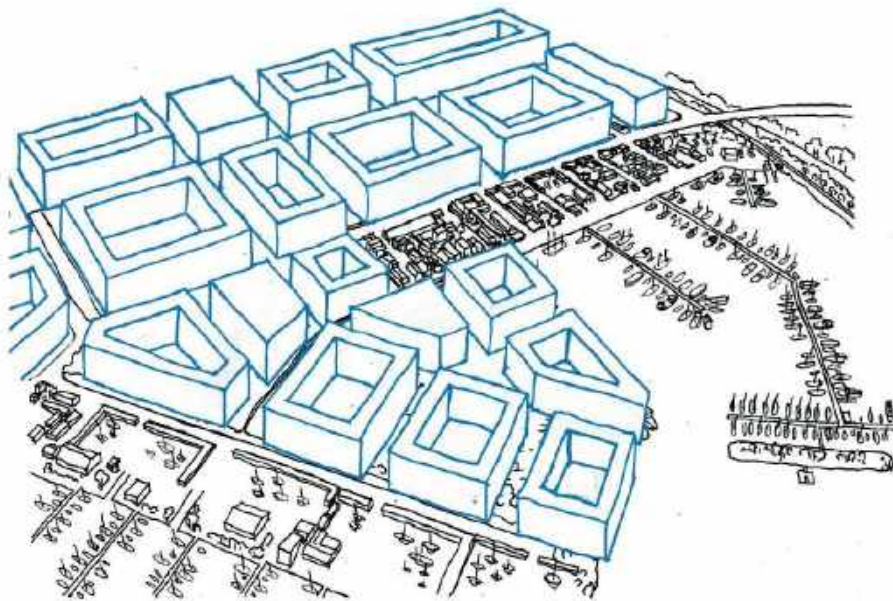
Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter.

Arkitekt Ulrik Fenger Mathiasson, har udarbejdet nedenstående grafik, der illustrerer hhv. de eksisterende byggeplaner og mit forslag til helhedsplan. Se bilaget på sidste side i dette dokument.

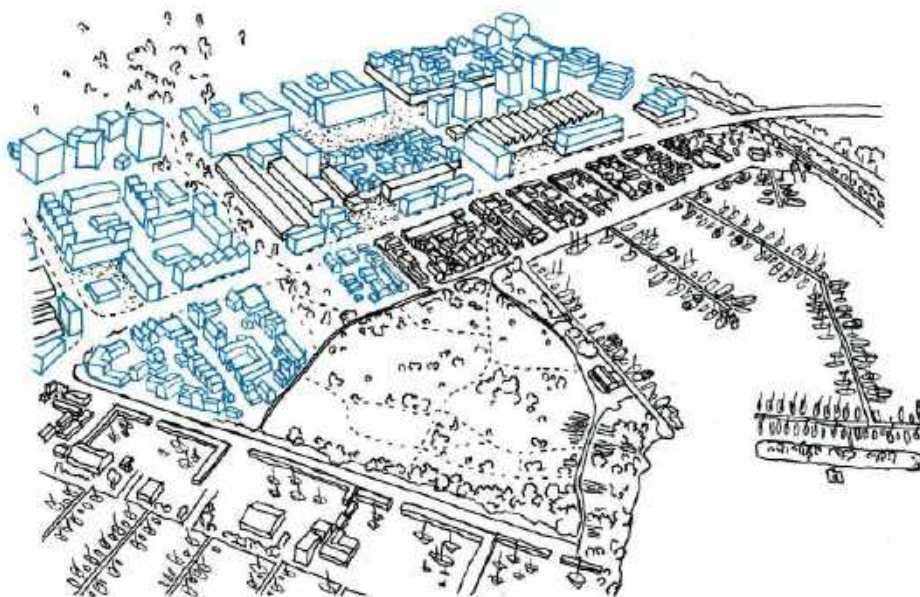
### Rekreative værdier og stiforbindelser

Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Tegholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn.

## BYUDVIKLINGEN OMKRING FISKERHAVNEN BØR TAGE AFSÆT I STEDETS KVALITETER



Hvis man i et særligt og sårbart område som Fiskerhavnen bygger “som man plejer” uden først at forstå stedet og skalaen, vil den unikke karakter og det værdifulde kulturmiljø, som alle ønsker at bevare, blegne og forsvinde.



Hvis man derimod prøver at forstå det særlige, og hvis man bygger videre på alle kvaliteterne i området, vil man med den rigtige tone og bebyggelsesprocent kunne skabe et område, som er meget mere værd både for de nuværende og for de fremtidige beboere - og også for byen.



1.  
Det gamle Sydhavn med store områder med selvbyggerområde (koloni- og nyttehaver)
2.  
Det nye Sydhavnen
3.  
Fiskerhavnen, men unik og bevaringsværdig kultur og miljø.
4.  
Støjlepladsen, som kan omfattes af en samlet byplanlægning uden byggeri.
5.  
Område øst for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning
6.  
Område vest for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning
7.  
Tippen, en del af det sammenhængende naturområde med stor biodiversitet og rekreativ karakter

## Svar til: Høring 49038 af: Karin Gerdorf

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

348

INDSENDT AF

Karin Gerdorf

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

I forbindelse med kommuneplanen er det utroligt vigtigt at der bliver lavet planer for sikker vej til skole og institutioner. I dag er området omkring Margretheholmen alt andet end sikker for cykler og gående. Derudover er jeg rystet over, at man har planer om enten at nedlægge Margretheholms havn eller føre tung trafik tæt på bebyggelsen Margretheholmen, for at udvikle Lynetteholmen. Dette må kunne gøres uden at ødelægge de rekreative områder som så mange har gavn og glæde af hver dag. Kan jorden ikke transporteres på vandet hvor det er mindre til gene for os der bor i området. Dette bør også være mere klimavenlig end 1.000.000 lastbiler der skal igennem byen for at komme til Lynetteholmen? Jeg er meget tilhænger af at den offentlige trafik i form af metro bliver tænkt ind, men at planlægge Østerlig ringvej der kommer til at gå igennem amagerfælled samt noget af kløvermarken og Margretheholms havn giver for mig ingen mening. Vi skal værne om de få grønne områder der er tilbage, både for alle dem der bruger disse hver dag, men også for vores planter og dyr.

## Svar til: Høring 49038 af: Christian

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

349

INDSENDT AF

Christian

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

En fin visionær kommuneplan og spændende med planerne for etablering af Lynetteholmen. Det er dog med stor bekymring, som beboer i området, de store trafikale gener (jordkørsel, byggeri mv) det vil medføre i utrolig mange år fremadrettet. I forvejen er der dårlige forhold for især bløde trafikanter mellem Margretheholmen/Refshaleøen og Christianshavn. I dag er det fuldstændig umuligt at få KK til at prioritere ordentlige/sikre trafikale forhold i et område med tung trafik, busser mv. KK bør tænke alvorligt på sikkerhed når nye projekter og midlertidige veje planlægges. Her mangler cykelsti, afstribninger, lysregulering som er helt naturlige foranstaltninger for at skabe en sikker hverdag. cyklister, børn m.fl. er dagligt nødsaget til at krydse stærkt trafikerede veje uden afmærkninger, dårlige udsigtsforhold mv. Det er farligt og uholdbart allerede nu. En udvidelse af området bør ikke kunne ske under nuværende trafikale forhold. Derudover er det uforståeligt at en etableringsproces vil kunne ske på bekostning af Margretheholmshavn. Det strider stik imod alt fornuft at ødelægge et af byens åndehuller. Det er også imod tidligere udmeldinger fra overborgmesteren selv. Det må på det kraftigste frarådes.

**Svar til: Høring 49038 af: Hanna**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

350

INDSENDT AF

Hanna

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Ved forslaget til udviklingen af Lynetteholmen er der lagt op til uacceptable gener for beboerne på Margretheholmen. Ca. 1.000.000 lastbiler skal i ca. 20 år transportere jord på tværs af et boligområde, hvor mange børn bor og leger. Samt på tværs af Lynetten Havn, som overborgmester Frank Jensen har lovet at frede. Det kan ikke være rigtigt, at man for at udvikle et nyt boligområde vælger at ødelægge et eksisterende boligområde. Særligt når der er andre muligheder. Endvidere virker det som en håbløs løsning for København, der gerne vil være en grøn by.



**Svar til: Høring 49038 af: Nanna Grave Poulsen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

351

INDSENDT AF

Nanna Grave Poulsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Socialdemokratiet i Bispebjerg

POSTNR.

2400

BY

København NV

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar



## Høringsvar til forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2019

### 1) En mere blandet boligmasse og et mere levende byrum

**Målsætning:** Bispebjerg skal have en mere blandet boligmasse. Andelene af almennyttige boligbyggerier, private andelsboligforeninger, ejerbolig og privat udlejning skal være tættere på det kommunale gennemsnit frem mod 2031.

København har overordnet set brug for flere billige boliger, der er til at betale. Derfor kan det på kommunalt plan være hensigtsmæssigt at bygge flere almene boliger. Men Bispebjerg/Nordvest har som bydel andre behov end kommunen generelt. Bispebjergs boligmasse udgøres i høj grad af almennyttigt boligbyggeri (32 pct.) og private andelsboligforeninger (32 pct.) og i mindre grad private udlejning (24 pct.) og ejerbolig (11 pct.).

Boligmassens sammensætning har betydning for, hvem der flytter til og fra Bispebjerg og bliver en del af vores lokalsamfund. Vi ønsker en mere blandet boligmasse, som giver plads til at mennesker kan mødes og bo ved siden af hinanden på tværs af sociale kår og forskellige ophav. Det styrker vores lokale sammenhængskraft, når arbejdsmanden og direktøren bor i samme opgang, deres børn leger sammen og bliver sendt i samme daginstitutioner eller skoler.

**Målsætning:** Der skal bygges flere større boliger i vores bydel. Gennemsnitsstørrelses på bydelens boliger skal stige fra de nuværende 65 m<sup>2</sup> til et niveau tættere på det kommunale gennemsnit frem mod 2031.

Det er overordnet set fornuftigt, at kommunen sænker kravene til, hvor stor en andel af nybyggeriet, der skal være over 90 m<sup>2</sup>, fordi set ud fra et kommunalt perspektiv er der behov for flere billige boliger, og her kan en større fleksibilitet ift. størrelsen af boligen være ét af flere redskaber.

Bispebjerg adskiller sig dog fra byen generelt ved at have byens laveste gennemsnitsstørrelse på boliger med ca. 65 m<sup>2</sup>. Det betyder, at mange af bydelens beboere må se sig nødsaget til at flytte væk, når der sker familieførøgelse.

Vi vil gerne gøre det muligt for bydelens ressourcestærke børnefamilier at blive i Bispebjerg og vi vil gerne blive en attraktiv mulighed for børnefamilier, der overvejer at flytte fra andre dele af byen. I en udsat bydel som vores er det af central betydning at kunne fastholde og tiltrække ressourcestærke familier.

Derfor skal der tages hensyn til behovet for større boliger i Bispebjerg, når kommunen lemper kravet til, hvor stor en andel af nybyggede boliger, der skal være over 90 m<sup>2</sup>. Et konkret mål er, at gennemsnitsstørrelsen på bydelens boliger skal stige fra de nuværende 65 m<sup>2</sup> til et niveau, der ligger tættere på det kommunale gennemsnit i 2031.

**Målsætning:** Kommunen skal sikre en bedre fordeling af ressourcervage borgere mellem bydelene, som tildeles boliger i den almene boligsektor. Ved anvisning af almene boliger til socialt udfordrede borgere, skal kommunen være mere opmærksom på bydelens eksisterende socioøkonomiske sammensætning.

Bispebjerg er en udsat bydel, hvor der bor mange socialt udsatte borgere. Vi løfter en stor del af integrationsopgaven og det sociale arbejde. Kommunen disponerer over 30 pct. af den almene boligmasse til anvisning af bolig til socialt udfordrede borgere. Eftersom Bispebjerg har en høj andel af almene boliger, er der et større antal af almene boliger, som kommunen kan anvise til socialt udfordrede borgere. Den

mulighed gør kommunen ofte brug af, fordi priserne i Bispebjergs almene boliger er relativt lav sammenlignet med alene boligbyggerier i andre byer.

Det risikerer at blive en ond spiral, hvor bydelen vedbliver at være socialt udsat, fordi kommunen anviser en uforholdsmæssigt høj andel af byens socialt udsatte borgere til Bispebjerg. Derfor skal kommunen være opmærksom på bydelens socioøkonomiske sammensætning, når de anviser socialt udfordrede borgere til almene boligbyggerier.

**Målsætning:** Alle nybyggerier skal bidrage til det lokale byrum. Kommunen skal i forbindelse med alle nybyggerier i vores bydel sørge for inddragelse af borgere og lokale interessenter.

I en udsat bydel som vores, er det særligt vigtigt, at alle nye bygge- og anlægsprojekter tænkes ind i, hvordan byggeriet bidrager til det overordnede formål om at skabe bedre og mere levende byrum, og på den måde bidrage til at løfte hele området.

Områdefornyelse Nordvest har vist, hvor stærk og gennemslagskraftig en udvikling, man kan skabe, hvis den er drevet af lokale ildsjæle, der kender til bydelen, dens beboere og de udfordringer, de har. Det er vigtigt, at borgerinddragelsen ikke stopper med udløbet af Områdefornyelsens bevilling.

**Målsætning:** Den lokale arkitektur i det gamle industri kvarter skal så vidt muligt bevares, når der renoveres eller bygges nyt.

Det gamle industri kvarter har en særlig charme, der bærer på en historisk fortælling om vores bydel. Det er udtryk, vi gerne vil fastholde. I forbindelse med udviklingen af lokalplaner, skal kommunen være opmærksom på ikke at ændre for meget ved det arkitektoniske udtryk og den identitet, industri kvarteret har – hvad enten man udvikler bygninger til boliger, erhverv eller etc.

## 2) Infrastruktur

**Målsætning:** Der skal være bedre forbindelsesmuligheder ind til og ud af centrum fra Bispebjerg.

Med metroudvidelsen har Nørrebro Station fået en metrostation, der i højere grad forbinder Nørrebro til de andre dele af byen. Men for Bispebjerg er metroen kommet på bekostning af nogle af de busruter (fx rute 66), der før gik fra Bispebjerg og ind til centrum, samt retur igen.

I forslaget til kommuneplanen nævnes en mulig letbaneforbindelse fra Nørrebro Station ud til Gladsaxe. Det er positivt at skabe bedre transportmuligheder den vej ud, som ikke mindst også vil bidrage til at forbinde Tingbjerg bedre med resten af byen. Men det er et langsigtet udviklingsprojekt.

På kort sigt er der brug for, at kommunen arbejder for at skabe bedre og mere direkte forbindelsesmuligheder fra Bispebjerg og ind til centrum ved fx at se på busruterne.

**Målsætning:** En bedre trafikregulering/trafiksanering af de tungt trafikerede gader i Bispebjerg og mærkbart lavere hastighed på vejene.

Der er meget tung trafik og mange biler, der kører meget hurtigt på de store og brede gennemkørende veje i Bispebjerg. Det gælder særligt Tomsgårdsvej, Frederikssundsvej og Frederiksborgvej, hvor særligt sidstnævnte har været præget af "vanvidskørsel" som omtalt i medierne.

For at sænke hastigheden og gøre det mere sikkert at færdes på vejene, kan man fx indsnævre vejene, anlægge chikaner (evt. med blomster eller træer), plante flere vejtræer og sikre bedre belysning på vejene. Det er vigtigt, at trafikreguleringen/trafiksaneringen sker på en måde, der samtidig bidrager til en forskønnelse af det lokale byrum.



### 3) Erhvervsliv

**Målsætning:** Bispebjerg skal have plads til små erhvervsdrivende og et mere varieret butiksudbud.

Kommunen bør i højere grad øremærke erhvervsejendomme til forretninger og virksomheder, der ikke er identisk med det eksisterende, lokale erhvervsliv.

Et vigtigt bidrag til at løfte vores udsatte bydel er et stærkere, lokalt erhvervsliv, der kan bidrage med lokale arbejdspladser og give ressourcestærke borgere en daglig gang i vores bydel.

I den forbindelse er det af central betydning, at kommunen i lokalplanerne prioriterer plads til små erhvervsdrivende indenfor både de kreative og traditionelle hverv, der i forvejen står stærkt i vores bydel. Jægersborggade på Nørrebro er et eksempel, hvor kommunen formåede at substituere mange af de lokale detailforretninger i forsøget på at holde narkohandlen ude af gaden. Det har bidraget til at give gaden et varieret butiksliv og et levende byrum. Vi ønsker os lignende tiltag, der kan være med til at løfte vores bydel.

Samtidig er der dog behov for at få et mere varieret, lokalt butiksliv. Bispebjerg har allerede mange grønthandlere og dagligvareforretninger, og i skrivende stund er der flere på vej.

Derfor skal kommunen i højere grad øremærke erhvervsejendomme til andre typer forretninger og virksomheder, så vores bydel får et mere varieret butiksliv og bliver mere attraktiv for ressourcestærke borgere.

## Svar til: Høring 49038 af: Lars Kjøller

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

352

INDSENDT AF

Lars Kjøller

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune, Det er dejligt, at der er langsigtede visioner for kommunens udvikling. Men store projekter kommer til at påvirke de mennesker, der allerede bor i byen gennem meget lang tid. En del af visionen omfatter anlæg af Lynetteholmen og det er et eksempel på et projekt, der for børn født i 2018 vil strække sig over hele deres barndom og ungdom frem mod 2035. På Margretheholmen, som er beliggende i umiddelbar nærhed af Refshaleøen og Lynetteholmen er der ca. 800 husstande med mange børnefamilier, så det er mange familiers hverdag, der påvirkes gennem meget lang tid. Derfor burde kommunen tage sig tid til at planlægge opfyldningen og udviklingen af Lynetteholmen ordentligt og langsigtet. Nu ser det ud til at det hastes igennem med en høring om kommuneplanen, som ikke har været kommunikeret tydeligt lokalt og et uigennemtænkt udførelse af projektet, hvor man vil belaste områderne på Christianshavn og Margretheholmen mere end de allerede er med tung trafik igennem en meget lang periode. Der må kunne findes andre løsninger end at lukke havnen og lade tung trafik passere tæt forbi store boligområder, der allerede er belastet af stærkt stigende trafik. Da der på længere sigt må forventes at skulle laves permanente løsninger til infrastruktur, der forbinder Lynetteholmen med resten af byen, så kunne man f.eks. vende projektet om og etablere den blivende infrastruktur først (evt. Østlig Ringvej) og derefter starte opfyldningen ved at bruge denne infrastruktur. En sådan Ringvej under havnen med tilslutning på Refshaleøen burde muliggøre opfyldning af Lynetteholmen uden lukning af Margretheholm havn og hvis man planlægger linieføringen fornuftigt vil den også kunne gennemføres uden at genere en hel generations opvækst!. Alternativt kunne man sejle jorden til opfyldningen til Lynetteholmen. En løsning, der vil være i overensstemmelse med Københavns ønske om en grøn profil i modsætning til et projekt, som kræver kørsel med store lastbiler gennem byen. Der er sikkert flere gode ideer, en del er allerede bragt på banen i andre høringssvar. Jeg opfordrer kommunen til overføre visionerne ikke blot til slutresultatet, men også til planerne for udførelsen. Procesmæssigt burde Københavns Kommune tage sin egen opfordring til dialog, som eksplicit formuleret i Kommuneplanen alvorligt

og sørge for både at informere og inddrage beboere, som forventes at få en meget direkte påvirkning af udførelsen af visionerne, der er formuleret i planen. Med håb om en fornuftig og konstruktiv løsning til gavn for både nuværende og kommende borgere i København. Mvh Lars Kjøller

## Svar til: Høring af 49038 af: Johan Rønby Pedersen

OPRETTET

21. oktober 2019

Oprettet 21. oktober 2019

SVARNUMMER

353

INDSENDT AF

Johan Rønby Pedersen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

LYNETTEHOLMEN MÅ OPFØRES MED HENSYNTAGEN TIL KLIMAET OG KØBENHAVNS BEBOERE I kommuneplanen kp19.kk.dk står der på side 75 om "Visionen for Lynetteholmen": "Lynetteholmen skal være en bæredygtig bydel med blandet bolig og erhverv baseret på høje standarder for bæredygtigt byggeri." Men hvad med miljø- og klimaaftrykket af selve anlæggelsen af Lynetteholmen? Den planlagte mangeårige transport af jord gennem København til Lynetteholmen med lastbiler vil have et meget stort klimaaftryk, som ikke er foreneligt med de udstukne målsætninger fra det nyligt overståede C40 topmøde i København. Og hvilken effekt vil denne omfattende og mangeårige jordtransport have på københavnernes sundhed? Ifølge en nyligt offentliggjort EEA rapport er luftforurening i øjeblikket den væsentligste miljørisiko for menneskelig sundhed. Hjerter-kar-sygdomme, hjertestop, lungesygdomme og lungekræft er ifølge EEA de mest hyppige grunde til de for tidlige dødsfald forårsaget af luftforurening. I København knytter forureningen sig især til trafikken. I en rapport fra Københavns Universitet og Hjerteforeningen vurderes det at 4000 danskere hvert år dør for tidligt som følge af luftforureningseksponering. Forurening af luften er dermed den tredjestørste risiko for danskernes helbred efter rygning og fysisk inaktivitet. Som beboer på Margretheholm og nabo til den trafikke rridor til jordtransport, der er planlagt tværs gennem vores dejlige grønne område og over Margretheholm Havn, synes jeg det er meget bekymrende læsning. Jeg håber, at KK og By & Havn vil revidere de eksisterende planer, så der tages hensynet til såvel klimaet som borgernes sundhed og Københavns maritime miljø i arbejdet med at anlægge Lynetteholmen. Med venlig hilsen Johan Rønby Kilder: <https://www.dr.dk/nyheder/viden/kr>

oppen/giftig-luft-var-i-2016-skyld-i-400000-dodsfald-i-europa [https://hjerterforeningen.  
dk/2018/01/luftforurening-skyld-2-000-danske-hjertedoedsfald-hvert-aar](https://hjerterforeningen.dk/2018/01/luftforurening-skyld-2-000-danske-hjertedoedsfald-hvert-aar)



## Svar til: Høring af 49038 af: Viola Koppel

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

354

INDSENDT AF

viola koppel

POSTNR.

2500

BY

valby

HØRINGSSVAR

Jeg hedder Viola og er 13 år og har lige hørt at I tænker at lave en børnehave mere i vores kvarter. Det er en sygt dårlig idé fordi der allerede er så mange biler hver morgen når man skal cykle til skole. Man tør nærmest ikke cykle rundt i vores eget villakvarter. Fordi der allerede ligger to børnehaver på samme vej vså der er vildt mange børn der bliver afleveret i bil hver dag . Det er en vildt dårlig idé som I skal lave om. Byg den børnehave et andet sted hvor folk har brug for den. For det har vi i hvert fald ikke. med venlig hilsen fra Viola

## Svar til: Høring af 49038 af: Trafikforeningen Webersgade

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

355

INDSENDT AF

Ingolf Ibus

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trafikforeningen Webersgade

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Vedhæftet dokument som høringssvar fra Trafikforeningen Webersgade v/ Formand Ingolf Ibus

Høringssvar til Kommuneplan 2019

I 1972 besluttedes det midlertidigt at gøre Webersgade til en gade med gennemkørende trafik. Denne løsning eksisterer stadig.

Vi står nu overfor en ny kommuneplan med udfordringer i forhold til trafiksanering, klimapåvirkninger, CO2 neutralitet, begrænsning af trafikstøj og luftforurening. Der er visioner om at flere skal gå og cykle og over i kollektiv trafik og færre skal køre i egen bil. Der er visioner om at begrænse den gennemkørende trafik ikke mindst i beboelsesgader med stor trafikstøj og luftforurening og hvor mange mennesker lider af sundhedsskadelige gener herfra.

Det er derfor på tide at lukke for gennemkørende trafik i Webersgade, hvilket vil passe fint sammen med visionerne.

Det kan passende ske med en trafiksaneringsplan, hvor trafikken fra Hans Knudsen Plads og ud mod Amager foregår i en retning fra Fredens Bro ad Øster og Nørre Søgade til Gyldenløvesgade og i modsatte retning fra Gyldenløvesgade ad Nørre og Øster Farimagsgade og videre ad Sølvgade med modsat ensretning og frem til Fredens Bro. Dette vil løse problemerne med de skæve farlige kryds ved Sølvtorvet og ved Øster Søgade/Webersgade. Planen kan give bedre trafikafvikling og give muligheder for busbaner og bedre busfremkommelighed. Sølvtorvet kan blive et grønt byrum og en forplads til det nye naturhistoriske Museum, og passagen mellem Botanisk Have og Østre anlæg vil kunne foregå på de bløde trafikanters præmisser, hvorved fæstningsringen på dette område vil kunne genskabes.

For Trafikforeningen Webersgade

Formand Ingolf Ibus

## Svar til: Høring af 49038 af: Annette Holck

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

356

INDSENDT AF

Annette Holck

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmen giver jeres planer for anlægningen af Lynettenholmen i høj grad anledning til bekymring. Det gælder især tanker om, hvordan I vil transportere jord til det nye område på veje, som allerede nu er meget presset i forhold til mængden af trafik på en ekstremt smal skolevej for mange børn og unge, eller køre muligvis jord igennem området. Samtidig vil det gå ud over et af byens dejlige åndehuller, nemlig Margretheholms Havn/Lynettehavnen. Det vil kraftigt forringe hvor attraktivt området er, det vil være skadende for Københavns klimamål med den tunge lastbiltrafik, og det vil være ødelæggende for det, som jo netop er en unik del af byens identitet, nemlig vores havneliv. Er der desuden i planlægningen af Lynetteholmen taget højde for, hvordan man vil klimasikre Margretheholmen, når vandet i samme grad ikke vil have mulighed for at løbe væk? I forvejen er Margretheholmen planlægningsmæssigt forsømt, da der ikke er blevet taget højde for muligheder for parkering eller indkøb i et område, hvor der naturligt bor mange mange familier. Jeg ber derfor om, at I indrager os beboere i jeres videre planlægning, og at I tager vores bekymringer seriøst.

## Svar til: Høring af 49038 af: Borgergruppen mod udvidelsen af Københavns Lufthavn

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

357

INDSENDT AF

Karen Binger Holm

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borgergruppen mod udvidelsen af Københavns Lufthavn

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Støj og luftforurening fra Københavns Lufthavn: Københavns Kommune Plan 2019 – Verdens by med ansvar har overordnede målsætninger om, at luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes og at støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres. Specifikt nævnes dieselbiler, brændeovne og krydstogtskibene. Hvis alle københavnere, også os på Amager, skal have ret til ren luft og ikke udsættes for sundhedsbelastende forurening, så er Københavns Kommune nødt til at indtænke den eksisterende luftforurening og støj fra Københavns Lufthavn og politisk sige nej til den planlagte udvidelse af lufthavnen til dobbelt størrelse. En så voldsom udvidelse vil forøge den i forvejen kritisable situation for borgerne, særligt i Amager Øst ift. luftforurening og støj. En artikel på Altinget.dk fra den 10. oktober 2019 viser, at luftforureningen i det tæt befolkede område nord for Lufthavnen (Kastrup og Sundby/Amager Øst) er et af de allermest belastede områder af partikelforurening i Københavns Kommune. Og målinger fra 2012 viser næsten tre gange så høje koncentrationer af ultrafine partikler ved Lufthavnen, som ved HC Andersens Boulevard, som ellers bliver betegnet som en af Danmarks mest forurende gader. I løbet af de sidste 2 – 3 år har vi borgere i Amager Øst området oplevet en mærkbar forøgelse af støj- og lugtgenerne fra lufthavnen i takt med det stigende antal flyvninger, udvidelse med nye gates, etc. Særligt borgere i Københavns Kommune, som ikke tidligere har været generet, oplever nu lugt og støj der er generende i sådan en grad, at det begrænser ophold udendørs og gør at vi er nødt til at holde vinduerne lukkede, når vinden blæser i retningen fra Københavns Lufthavn. Hvis Københavns Kommune har

en ambition om ren luft og at borgernes sundhed ikke belastes er kommunen nødt til som en start at undersøge den faktiske luftforurening fra lufthavnen tilbunds gående ved fx at etablere permanente målinger af luftforurening på Amager samt undersøge eventuel overrepræsentation af sygdomme og dødsfald blandt børn og voksne på Amager relateret til luftforurening. Og dernæst indgå en kritisk dialog med Københavns Lufthavn og de ansvarlige tilsynsførende myndigheder om begrænsning af støj og luftforurening fra lufthavnen. Vækst i Københavns Lufthavn skyldes også i høj grad transit-passagerer: I Kommuneplanen står at: 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.” Men en stor del af passagererne i Københavns Lufthavn er også transitpassagerer. På Lufthavnens hjemmeside fremgår, at 19% af passagererne i 2018 var transfer-passagerer. Dvs. 5,8 mio. passagerer. Med den voldsomme udvidelse vil antallet af transitpassagerer også stige. Vi mener ikke, at vi som borgere i København skal betale prisen for dette i form af støj og luftforurening og de helbredsmæssige konsekvenser af dette.

## **Svar til: Høring af 49038 af: Stands & Dans Forening**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

358

INDSENDT AF

Thomas Nørskov

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Stands&Dans forening

POSTNR.

1732

BY

Kbh V

HØRINGSSVAR

Kære Kbh kommune. I jeres oplæg til ny kommuneplan er der meget få konkrete tanker om nye bevægelsesrum - der er tale om vandet, lommeparker og at vi skal udnytte eksisterende faciliteter bedre. Vi har deltaget i diverse workshops som har været oplæg her til og jeg synes tydeligt at huske at rigtig mange mennesker talte om faciliteter på de møder. Det føler vi ikke er blevet hørt og/eller taget til efterretning. Vi må og skal have flere muligheder for at kunne dyrke indendørs idræt, dans og bevægelse. Det er supervigtigt for foreningslivet, frivilligheden og folks fysiske og mentale sundhed. vh Thomas, på vegne af Stands&Dans

## Svar til: Høring af 49038 af: Rasmus Lohals

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

359

INDSENDT AF

Rasmus Lohals

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Københavns kommune bør sikre at eksisterende kulturbærende historiske områder som f.eks. Margretheholms havn bevares i Københavns kommunes iver for at bygge nyt og "udvikle" byen. Der er ikke meget byudvikling og lokalplan over at smadre eksisterende etableret områder, for at bygge nyt der vil tage måske 100 år før det står færdigt og har samme ånd og kultur som det der er området omkring Margretheholms havn i dag. Det er lidt som at save den gren over som man sidder på at man ofre kulturbærende områder som det har taget 50 år at opbygge. Københavns kommune bør lægge planer der er lidt mere langsigtet end at man opbygger et nyt boligkvarter på Margretheholmen over 50 år, der bliver til et succesfuldt nyt kvarter, hvorefter man vælger at lave planer om at smadre det igen ved at lade tung lastbilstrafik med forurenede jordpløje igennem området i årevis. Hvordan skal det skabe tillid hos de borgere der ønsker flytte ind i de nye områder i bygger og hvordan skulle det motivere borgere til at engagere sig i de nye bydele i udtænker? Venligst tag højde for det i jeres lokalplan. Venligst hav nænsomhed og respekt for det bestående med i jeres planer. Alt andet hører altså ingen steder hjemme

## Svar til: Høring af 49038 af: Sabina Leopold

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

360

INDSENDT AF

Sabina Leopold

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

En ny børneinstitution på Saxtorphsvej virker som en virkelig dårlig ide af flere årsager: Saxtorphsvej er en helt almindelig lille villavej, som allerede nu har svært ved at rumme den meget blandede trafik af gående, cykler, barnevogne, ladcykler, biler og bus, som kører dér i morgen- og eftermiddagsmyldretid. Der ligger allerede to store institutioner på vejen, og den ene institution har to udflytter-stuer, som bliver hentet og bragt med bus. Bussen har allerede i dag svært ved at komme frem til institutionen og parkering er ofte svært, da der jævnligt holder biler parkeret på busholdepladsen, fordi rigtig, rigtig mange børn bliver hentet og afleveret samtidig (ca kl. 8 og 16). Bussens holdeplads er desuden lige ud for den grønne plet, og hvis der skal ligge en ny institution her, hvor skal bussen så holde? De omkringliggende villaveje er endnu mindre. Hvorfor ikke i stedet placere institutionen dér, hvor mange nye boliger er blevet placeret, FLS, Grønttorvet eller i Kulbanekvarteret? Det er ikke svært at forestille sig, at det må være virkelig belejligt for familier i de nye boligområder at have institutioner placeret tæt på bopæl, i stedet for at koncentrere dem i et villakvarter (endda på den anden side af en stærkt trafikeret Vigerslev Allé). Desuden, så vidt jeg er orienteret, har kommunen lovet, i forbindelse med tidligere byggeri, at den lille tilbageværende grønne plet ville blive bevaret.



## **Svar til: Høring af 49038 af: Camilla Wium Bjerrum**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

361

INDSENDT AF

Camilla Wium Bjerrum

POSTNR.

1432

BY

Kbh K

HØRINGSSVAR

Vdr. etablering af Lynetteholmen. Jeg er som sådan ikke imod ideen om anlæggelse af Lynetteholmen, men jeg har flere anker. Dels i forhold til den planlagte vej dertil og transport i lastbiler. I den anledning vil jeg opfordre til at se på muligheden for at sejle de mange tons jord ud, f.eks. ved hjælp af pramme. Det virker paradoksalt at tale om klimasi kring og i samme åndedræt tale om at køre jorden ud med lastbiler. Som nabo til Lynetteholmen frygter jeg også helt egoistisk at miste et fantastisk nærmiljø og ikke mindst at jeg pludselig står og har investeret alle mine penge i et hus som pludselig intet er værd. Jeg vil derfor på det varmeste opfordre jer til at samarbejde med alle de små miljøer, der i dag findes langs kysten så som sejlkubber og fiskerihavne og tænke i baner for at bevare dem. Det ville være et kæmpe tab for København, hvis disse miljøer går tabt. Med venlig hilsen Camilla Wium Bjerrum

## **Svar til: Høring af 49038 af: Eva Nordberg**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

362

INDSENDT AF

Eva Nordberg

POSTNR.

1765

BY

København V

HØRINGSSVAR

Jeg vil opfordre til samarbejde med alle de små miljøer i nærområdet - der selv om de kan virke små for nogle, rummer væsentlige kvaliteter og fællesskaber, der har stor social og rekreativ betydning for rigtig mange københavnere. Det ville være et uerstatteligt tab for København, hvis disse miljøer skal skubbes ud af byen.

**Svar til: Høring af 49038 af: Betina**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

363

INDSENDT AF

Betina

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Jeg er imod anbringelsen af de 16 containerboliger i hjørnet ved Bolandsvej/Emdrupvej.

## Svar til: Høring af 49038 af: Søren Bjerring

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

364

INDSENDT AF

Søren Bjerring

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

I forbindelse med planerne for udviklingen af Lynetteholmen er der lagt op til uacceptable gener under anlæggelsen for beboerne på Margretheholm, som ifølge nuværende ideoplæg skal have anlagt en kæmpe anlægsvej 20 meter fra beboelsesejendom. Desuden fremstår det utrolig dobbeltmoralsk, at man med planerne om at skabe et mere grønt samfund og generelt få bilerne ud af byen lægger op til at tusindevis lastbiler de næste mange år skal transportere jord via en nyoprettet vej til formålet, som samtidig går ind og ødelægger de rekreative områder, som overborgmester Frank Jensen tidligere har lovet ville forblive fredet, og som samtidig er til gene for en lang række beboere og aktive brugere af Lynetten havn. Det er ubegribeligt at man ikke i højere grad forsøger at være i harmoni med egne visionære planer for byens fremtid. Nuværende planer vil have utrolig negativ påvirkning på mange tusinde mennesker som holder af et spirende rekreativt miljø, og hvor man istedet for medspillere på er kommende Lynetteholmen, nu får en masse modstandere som vil kæmpe indædt imod nuværende anlægsplaner. Jeg håber på det kraftigste, man vil tage disse aspekter med i overvejelserne og tænke på de øvrige løfter man har givet i forhold til natur og miljø, rekreative områder, biler ud af byen, og borgernes generelle vel og vel.

## Svar til: Høring af 49038 af: A. Olsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

365

INDSENDT AF

A. Olsen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

. "Verdensby med ansvar" , Det synes jeg nu ikke når man vælger ikke at tage ansvar for Lærkesletten og hele Amager Fælled. Det er uansvarligt at ødelægge unik natur og leve steder for sjældne dyrearter at bygge på Fælleden. På facebook siden skriver Københavns Kommune "Respekt for Københavns eksisterende kvalitet". Dette bør også efterleves . Så jeg mener, alle byggeplaner på Amager Fælles skal droppes. Helt! Man burde heller ikke affrede fredet områder. Børn har ret til krat, det har vi andre også. Naturen skal ikke være fin og poleret, København skal passe på de grønne områder vi har. Ikke nedlægge dem

**Svar til: Høring af 49038 af: Anders**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

366

INDSENDT AF

Anders

POSTNR.

2100

BY

Østerbro

HØRINGSSVAR

Jeg er imod anbringelsen af de 16 containerboliger i parken i hjørnet ved Bolandsvej/E  
mdrupvej.

## Svar til: Høring af 49038 af: Helle Knudsen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

367

INDSENDT AF

Helle Knudsen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Stejlepladsen er en af de få uberørte områder i Sydhavnen, som stadig har sin naturlige charme og grønne 'blomstringer'. Jeg synes hele Sydhavnen er skøn - både det nybyggede lokal-by-område og det gamle charmerende bykvarter. Men der er også en grænse for hvor meget der kan bebygges og stadig være et område vi har lyst til at bo i. Der er kæmpe behov for at man kan trække vejret, gå en tur i grønne områder, samt opleve dyrelivet. Uden en naturlig lunge bliver hele området snart et sted som folk ikke længere har lyst til at bo i. Så jeg håber meget man vil tænke på at bevare den fantastiske Stejleplads og det omkringliggende Tippen og havneområdet - det er det vi alle elsker, og det er det der giver vores børn og børnebørn lyst til at bo i København SV.

## **Svar til: Høring af 49038 af: Thomas Madsen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

368

INDSENDT AF

Thomas Madsen

POSTNR.

1671

BY

København

HØRINGSSVAR

Vesterbro er en af de tætteste beboede bydele i København og der er ikke mange ånde huller til at dyrke sport og slippe for trafik, støj og larm. Jeg håber at man med en ny by del vil skabe et rum, hvor folk kan mødes, spille bold, stå på skateboard og samtidig ska be grobund for små erhvervsdrivende. Enghave plads er et godt eksempel på hvordan d et fungerer godt. Specielt skatebanen er populær, og der bliver hurtig for mange på plad sen. Der ville være super med en skatebane ala den man er ved at bygge i Urban planen på Amager eller som den den netop er bygget i Tårnby.



## Svar til: Høring af 49038 af: DN

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

369

INDSENDT AF

DN

POSTNR.

1432

BY

København k

HØRINGSSVAR

Efter at have læst Jeres planer om anlæg af Lynetteholmen, vil jeg gerne gøre jer opmærksomhed på, at der er beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et lille areal. Som beboer på Margretheholmen har vi allerede udfordring er med farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Det er meget bekymrende, at der vil køre store tunge lastbiler lige forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord i mange år frem. Jeg håber at I vil indrage os som beboere i jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen.

## **Svar til: Høring af 49038 af: Annette Thielke**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

370

INDSENDT AF

Annette Thielke

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg støtter hermed udvikling af fodgængerkulturen og større hensyntagen til fodgængernes muligheder for at færdes uhindret især omkring Peblinge doseringen samt andre dele af København. Sikkerhed og tryghed er forudsætningen for at få flere til at gå. Jeg oplever, der ikke har været tilstrækkelige fokus på sikkerhed og tryghed for fodgængere. Fodgængere skal prioriteres på lige fod med cyklister. Der er behov for at øge indsatsen for at få flere ud at gå, tryghed på delte stier og opfølgning på forsøg med tydelig skiltning med cykling forbudt i gågader, parker og anlæg.

## Svar til: Høring af 49038 af: Scandinavian Property Development A/S

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

371

INDSENDT AF

Niclas Thorsbrenner

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Scandinavian Property Development A/S

POSTNR.

2610

BY

Rødovre

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar

Scandinavian Property Development A/S

Slotsherrensvej 215

DK - 2610 Rødovre

CVR no. 29539421 Side 1 af 2

Københavns Kommune

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

Rødovre d. 21. oktober 2019

### Vedr.: Høringssvar til Kommuneplan 2019 – Plejeboligkapacitet

Til forslag til Kommuneplan 2019 fremsendes hermed høringssvar med ønske om at sikre fremtidige muligheder for, at etablere institutioner i form af plejeboliger, så det fremtidige behov kan imødekommes rettidigt.

#### Baggrund

Antallet af borgere i Københavns Kommune der de kommende år vil få behov for - og vil være berettiget til - en plejehjemsplads er kraftigt stigende. Den nuværende plejeboligkapacitet kan langtfra opfylde behovet og der vil være behov for en kraftig udbygning fra de 44 plejehjem der eksisterer i dag.

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen fremlagde på udvalgsrådet d. 19. september 2019 et estimat af behovet for nye plejehjemspladser i Københavns Kommune frem mod år 2050. Forvaltningen forventer at der skal bygges 4.400 nye plejeboliger, svarende til 40-60 nye plejehjem eller ca. 350.000 etagemeter, for at kunne imødekomme behovet.

Det er forvaltningens forventning, at det kan blive yderst vanskeligt at finde de nødvendige grunde i København. Forvaltningen henstiller til politisk fokus på andre boligtyper og alternative løsninger for at sikre

relevante botilbud.

### Ændringsforslag

En forudsætning for at kunne tilvejebringe de nødvendige etagemeter til etablering af plejeboliger er, at de planmæssige rammer tillader anvendelse til plejeboliger.

I områder der udlægges til boliger og serviceerhverv (C) tillades i en vis udstrækning indretning af institutioner, herunder plejeboliger. Der er dog en række restriktioner og subjektive vurderinger, som i praksis gør indretning af plejeboliger i disse områder problematiske.

Det forslås derfor at:

- Det for områder udlagt til (C) områder altid forudsættes, at institution i form af plejeboliger er forenelige med anvendelsen til boliger og serviceerhverv og der således ikke skal foretages en subjektiv vurdering
- Plejeboliger undtages fra kravet om 40-75% andel af boliger og at en institution i form af plejeboliger dermed tælles med i andelen af det samlede areal, der anvendes til boliger. Et plejecenter samlede areal betragtes i planmæssig forstand som en institution, men udgøres i praksis af ca. 85% boligareal og ca. 15% serviceerhvervsareal

### Rammeområde 818

I det fremlagte forslag til Kommuneplan 2019 er planrammen for område 818, som følge af erhvervsanalysen forslået ændret fra E1 område til C1 område. Set i lyset af den stationsnære placering samt sundheds- og omsorgsforvaltningens ønske om at etablere store plejehjem med op til 200 plejeboliger, svarende til ca. 17.500 etagemeter per styk, forslås områdetypen ændret til C2 med en klar præcisering af at C2 giver mulighed for at etablere plejeboliger svarende til et O3 område og dermed 150% bebyggelse.

Det forventes at der de kommende år, vil blive mangel på arbejdskraft i plejesektoren i takt med, at den plejkrævende befolkningsgruppe vokser og befolkningsgruppen i den arbejdsdygtige alder skrumper. Evnen til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft bliver derfor en stor udfordring for plejecentrene og gode transportmuligheder, som eksempelvis en stationsnær placering, bliver et nøgleparameter i konkurrencen om arbejdskraften.

### Rammeområde 4063

I høring til Kommuneplanstrategi 2018 blev der fremsat ønske om en ændring af områdetypen til C3. I det fremlagte forslag til kommuneplan 2019 fastholdes områdetypen dog som J2 med særlige bemærkninger om rækkefølgebestemmelser og særlige hensyn ved udvikling af områder til miljøfølsomme anvendelser. I tillæg til den nuværende tekst forslås det præciseret, at der i fremtidig planlægning for ændret anvendelse af området, skal tages højde for mulig anvendelse til plejeboliger herunder at anvendelse til plejeboliger er foreneligt med anvendelse til boliger og serviceerhverv.

### Med venlig hilsen

Niclas Thorsbrenner

Partner

Scandinavian Property Development A/S

+45 21 80 04 00

[nth@spd.dk](mailto:nth@spd.dk)

## Svar til: Høring af 49038 af: Sander Nielsen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

372

INDSENDT AF

Sander Nielsen

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

Anlæggelsen af Lynetteholmen - såvel som ø men også mht. midlertidig og fremtidig infrastruktur - er en kæmpe opgave. Det desto mere vigtigt, at man er opmærksom på nærmiljøet. Beboere på Margretheholmen er en del af dette miljø, som man bør være lydhør overfor. En bydel med mange mennesker på relativt lille område - lejere og ejere, børn, unge og ældre. Det kan ikke være rimeligt, at man ifm. anlæggelsen af Lynetteholmen skal ødelægge noget af Margretheholmens område (faktiske og/eller naturlige gang/brug) - hverken midlertidigt (eks. jordkørsel) eller langsigtet. I forvejen er veje/cykelstier til/fra indre by under al kritik og med den stigende succes med Refshaleøen, så er det kun blevet værre. Området kan simpelthen ikke bære mere trafik! En løsning mht. jord til Lynetteholmen er ikke at anlægge en midlertidig vej i området, men bør være enten at få etableret den tunnel man alligevel skal have lavet eller brug af vandvejen. Fokus på miljø tilser også en anden løsning end lade x lastbiler i y år køre igennem området. I øvrigt har Margretheholmen kun haft beboere i mindre end 7 år og var og er stadig en del af udviklingen af København. Hvis man allerede nu ødelægger denne bydel, så kan man jo som beboer i Kommunen jo ikke vide om man er "købt eller solgt". På forhånd tak

## Svar til: Høring af 49038 af: Ursula Møller

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

373

INDSENDT AF

Ursula Møller

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune. Jeg har med stor interesse læst forslaget til kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar". Som beboer på det relativt nybebyggede Margretheholmen er jeg dog bekymret for, at der ikke bliver taget tilstrækkeligt ansvar for de skønne grønne og blå områder her. Især øst for for lejlighedshuset "Udsigten", som ligger langs hele Margretheholmsvej ( <https://www.google.com/maps/@55.6846607,12.6160556,609m/data=!3m1!1e3> ), ligger et fantastisk grønt område med plæner, volde og træer som i høj grad er med til at gøre området attraktivt for os beboere. På kommuneplanens allersidste side ses et kort som viser, at netop dette område på sigt skal rumme ikke mindre end to metrolinjer og en ringvej. Derudover er der aktuelt planer om at lave en vej til brug ved anlæggelse af Lynetteholmen henover netop dette område. Jeg er mildt sagt rystet over at man både påstår at at være en kommune med grønne visioner og samtidig ikke vægter beboernes adgang til rolige grønne områder højere. På side 20 nævnes det som en målsætning "At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima." Man påstår altså altså at man ligefrem vil ØGE de eksisterende grønne områders kvalitet. Det kan vi ikke mærke herude. På side 21 fortsættes med: "København skal være en grøn by. Byens grønne og blå struktur udgør rygraden i Københavns hovedtræk og bidrager til at skabe en robust og klimatilpasset by. De grønne og blå områder og forbindelser bidrager til at fremme et sundt og aktivt hverdagsliv og til at styrke biodiversiteten både lokalt og globalt. Derfor skal alle københavnere have nem adgang til grønne og blå områder, som er attraktive at bruge – både helt tæt på boliger, arbejdspladser, kommunale institutioner og i de offentlige rum". Ovenstående er PRÆCIS hvad de grønneområderne samt Lynetten Havn gør! Altså "bidrager til at fremme et sundt og aktivt hverdagsliv og til at styrke biodiversiteten både lokalt og globalt" og det vil være skammeligt at øde

lægge dette skønne område. Det er ikke tilstrækkeligt, at man fra sit vindue kan skimte lidt træer eller græs. Hvis de grønne områder skal have en reel værdi og øge livskvaliteten hos byens beboere, skal de også kunne bruges. Der skal være højt til himlen og plads til at mange mennesker kan udfolde sig på mange forskellige måder samtidig; boldspil, børnefødselsdage, hundeluftning, motionsløb, yoga, barnevogn-ture, to lokale træningsfællesskaber og listen er uendelig! Det dejlige grønne område mellem Margretheholmsvej og Vindmøllevej ( <https://www.google.com/maps/@55.6847651,12.615962,607m/data=!3m1!1e3> ) bruges dagligt af Margretheholms mange mange beboere. Ligeledes bruges havnen af mange beboere og den bidrager enormt til at skabe liv, stemning og utallige muligheder for at være en del af en fritidshavn. Her på Margretheholmen findes over 600 husstande, det vil sige flere tusinde beboere. Så er det altså ikke for meget forlangt, at der tages hensyn til bevarelsen af de både grønne og blå områder, som vi jo netop er flyttet til for at kunne nyde i hverdagen! Derudover bør kommunen huske på, at der allerede er planlagt anlæggelse af to daginstitutioner på Margretheholmen. Dette skal bygges på to relativt små byggefelter og der vil uden tvivl være et stort behov for at institutionerne også har mulighed for at bruge de omkringliggende grønne områder. I den henseende vil det være oplagt at benytte det dejlige grønne areal øst for lejlighedshuset "Udsigten" som ligger langs hele Margretheholmsvej. Der er fri og nem adgang igennem bebyggelsen til det førnævnte område mellem Margretheholmsvej og Vindmøllevej, hvor der findes plæner, områder med lav beplantning, som børnene elsker at lege i, en lille "skov" med store, gamle træer samt "lysningen" med bålsted. Jeg håber inderligt at kommunen vil huske på os beboere herude på Margretheholmen, især i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholmen ! Man ser os ikke så meget, da vi ligger lidt afsluttet, men vi bor mange og tæt og har ikke lyst til at få smadret vores nærmiljø. Med venlig hilsen  
Ursula Møller

## Svar til: Høring af 49038 af: Lisbeth Rossen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

374

INDSENDT AF

Lisbeth Rossen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Vi er beriget med smuk grøn og naturlige områder. Hvorfor skal dette ødelægges? I forbindelse med planerne for udviklingen af Lynetteholmen er der lagt op til uacceptable gener under anlæggelsen for beboerne på Margretheholmen. Desuden fremstår det utroligt dobbeltmoralsk, at man med planerne om at skabe et mere grønt samfund og generelt få bilerne ud af byen lægger op til at 1.000.000 lastbiler de næste mange år skal transportere jord via en nyoprettet vej til formålet, som samtidig går ind og ødelægger de rekreative områder, som overborgmester Frank Jensen tidligere har lovet ville forblive fredet og som samtidig er til gene for en lang række beboer og aktive brugere af Lynettehavn. Det er ubegribeligt at man ikke i højere grad forsøger at være i harmoni med egne visionære planer for byens fremtid og bør i stedet lægge op til et forløb, hvor man udnytter de gode forhold muligheder med søfarten, som er oplagte, da man er omgivet af havet. Det vil være til meget mindre gene for borgerne, undgå unødige anlæggelse af midlertidige veje, øget trafik med farlige lastbiler mv og må alt andet lige også kunne give mulighed for at transportere større læs på én gang. Jeg håber på det kraftigste, man vil tage disse aspekter med i overvejelserne og tænke på de øvrige løfter man har givet i forhold til natur og miljø, rekreative områder, biler ud af byen, og borgernes generelle vel og vel. Der bør og skal findes en bedre løsning for alle. For børn, natur og miljøet.



## Svar til: Høring af 49038 af: Merete Pryds Helle

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

375

INDSENDT AF

Merete Pryds Helle

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmen vil jeg gerne udtrykke bekymring over ønsket om at bygge Lynetteholmen således at den eksisterende Margretheholmshavn, der er en historisk havn bygget af B&Ws arbejdere, samt de grønne eksisterende områder omkring Margretheholmen, vil blive ændret til en transportvej for bygningen af Lynetteholmen. I forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholmen planlægges der at transportere mange tons jord ud gennem de nu fredelige og rekreative arealer. Dette lever hverken op til de krav om at passe på de grønne rekreative områder eller de historiske områder, som kommunen selv opstiller. Det vil være godt, hvis København kommune lever op til egne målsætninger og finder en metode til at transportere jorden ud til den planlagte Lynetteholm på en måde, der ikke ødelægger eksisterende og unikke områder i København; således at man tilgodeser de nuværende beboere og ikke kun de kommende. Det kunne fx være ad vandvejen.

**Svar til: Høring af 49038 af: Lykke Fehmerling**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

376

INDSENDT AF

Lykke Fehmerling

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

Som beboer på Luftmarinegade på Refshaleøen finder jeg det rimeligt at vi får mulighed en for at blive hørt og inddraget i udviklingen af vores nærområde.

## Svar til: Høring af 49038 af: Mie Guldbæk Brøns

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

377

INDSENDT AF

Mie Guldbæk Brøns

POSTNR.

1758

BY

København V

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune I Københavns Kommuneplan 2019 læser jeg rigtig mange gode intentioner men jeg læser også visse modsætninger som bekymre mig som borger på Vesterbro. Der er meget fokus på grønne områder, biodiversitet, bæredygtig byudvikling og borgernes ve og vel, samtidig ser det dog ud til at enkeltstående træer i fliseter ræn og tagterrasser (der som udgangspunkt må anses at være til beboerne i husene under dem) tæller med i kvadratmeterne når de grønne områder skal gøres op. Jeg vil gerne tale op for at der bliver gjort mere plads til reel grøn udvikling af Vesterbro. Når man kigger på et luftfoto af Vesterbro (som fx det I har liggende inde på rådhuset) eller når man bevæger sig rundt i det daglige, så er det tydeligt at vi bor i meget et område tæt belagt med beton, asfalt og mursten. I forbindelse med udviklingen af Carlsberg er der ikke blevet anlagt nogen nævneværdige grønne opholdssteder eller prioriteret beplantning, men fokuseret på arkitektur og vertikale løsninger til at få flere mennesker ind i området. Kigger vi på Enghaveparken er der i forbindelse med skybrudssikringen også blevet fjernet en masse træer omkring hockeybanen for at gøre mere plads til folk (og vand en gang imellem). Enghave plads er nu blevet åbnet og det er super dejligt med en metro station men igen ser vi hvordan beton, stål og glas præger arkitekturen og den urbane løsning. Hvis vi skal blive ved med at få plads til flere mennesker på Vesterbro, så bliver vi nødt til også at finde plads til mere natur og grønne opholdsområder. En løsning hvor man efterhånden kun kan være på græs hvis og imens man spiller bold (selvom meget af det også foregår på anden underlag og gerne i bur) eller sidder lårene af hinanden er ikke en bæredygtig byudvikling - hverken socialt eller miljømæssigt. Vi har brug for et stort grønt område hvor der er plads til forskellige aktiviteter og vi kan tilbringe dagen med vores familier, venner og naboer i en positiv ånd. Et sted hvor vi kan komme lidt væk fra vejene, mærke græsset under fødderne og hænderne. Et sted hvor vi kan føle at vi k

an ånde ubekymret, lytte til hinanden uden at stemmerne bliver hævet. lade ungerne l  
øbe rundt om os og fuglelydene måske er flere end duer og måger hvis vi er heldige. De  
t var lidt om mine ønsker om hvordan mit lokalområde kan blive bedre, sundere og mer  
e inkluderende. Med håb om en god process fremover Venlig hilsen Mie Guldbæk Brøn  
s

## Svar til: Høring af 49038 af: Rasmus Christiansen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

378

INDSENDT AF

Rasmus Christiansen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Verdensklasse arkitektur Her skal vi altså virkelig til at få fingeren ud. København er mangfoldighed, skønne farver og kreativitet. Noget man sket ikke oplever i de nye kvarterer. Det er brunt, gråt og ensformigt. Som om det er de samme bygninger, der bliver tegnet igen og igen. Og som lige så godt kunne stå et hvilket som helst andet sted. Her er København gået i samme fælde som alle andre byer. Vi skal simpelthen ha' flere farver, kontraster, materialer og variation ind, der afspejler vores dejlige by og er helt vores egen københavnerarkitektur! Billige boliger Jeg tror simpelthen ikke på, at bare vi bygger mere, så bliver det billigere. Vi har aldrig bygget så meget inden for de seneste år og boligene er bare blevet dyrere. Det er selvfølgelig sympatisk, at der er så stor fokus på almene boliger, men vi kommer altså ikke udenom, at der bygges alt for store boliger pga. 95 kvm-reglen. Det er fint at slække på den som foreslået, men hvorfor ikke helt skrotte den? Grønne byrum Det skal være et krav, at der på alle de store hovedgader er masser af træer til at gøre det til rarere steder. Her tænker jeg fx på en rædsel som Torvegade, som er som en støjende motorvej gennem idylliske Christianshavn. Her ville træer virkelig hjælpe på støjen og samtidig gøre det til et rarere sted at færdes. Mindre gader og sidegader kunne jeg enormt godt tænke mig, at man lavede om efter hollandsk forbillede. Det er typisk shared spaces med minimal asfalt og i stedet rare belægninger. I stedet for p-pladser (som er lagt i et p-hus) er der plads til grønne øer og ophold. Der behøver ikke være en masse træer, bare grønne pletter med planter og blomster. CO2 neutral i 2025 Her er det virkelig vigtigt, at det ikke bliver en skrivebordsøvelse med kvoter osv.

## Svar til: Høring af 49038 af: Gertrud Eggers

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

379

INDSENDT AF

Gertrud Eggers

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Bilag 4 – ændringer for konkrete rammeområder, Amager Vest, Islands Brygge – ramme-id 1189 Havneparken på Islands Brygge er i stort set alt materiale fra Københavns Kommune, der vedr. grønne, rekreative områder nærmest "udråbt" som noget helt enestående. Parken er bl.a. fremhævet, fordi grundlaget for den blev skabt af bryggeboere i 1984. Efter ca. 12 års pres lykkedes det for dem, at få kommunen til at overtage området og etablere den park, vi ser i dag på matr. nr. 64 (Lokalplan 253 – ramme-id 1189). - altså hele Havneparkens areal på ca. 28.000 m<sup>2</sup>. Området bibeholdes som 01\* , men der er nu forslag om, at der til den særlige bemærkning tilføjes en yderligere sætning: "På matr.nr. 64, Amagerbros Kvarter, kan der placeres tekniske anlæg." Det er efter ønske fra HOFOR og anbefales af Økonomiforvaltningen under kolonnen "Baggrund". Det er en meget kryptisk formulering, der nok bør specificeres noget nærmere, da det ikke er nemt for almindelige borgere at sætte sig ind i begrebet "små T-rammer". Dette forslag giver faktisk HOFOR tilladelse til etablere "tekniske anlæg" overalt i Havneparken, matr.nr. 64, Amagerbros Kvarter, i en periode på 12 år og i øvrigt fremgår det ikke, om det er under eller over jorden. I perioden 2014-2017 blev der gravet en fjernvarmetunnel under havnen fra Islands Brygge til Kalvebod Brygge. Bryggeboerne var meget imødekommende over for projektet ("af hensyn til almenvellet"). Men det har knebet gevaldigt med at få den opgravede plads på bryggesiden tilbage til "Bryggen". Det drejer sig om ca. 1700 m<sup>2</sup> ca. midt i parken, som Kommunen ikke kan beslutte sig for, hvad der skal ske med. Dette areal har HOFOR nu igen "aktiviteter" på og det spærrer for udvikling af nye rekreative aktiviteter på området. Der skal naturligvis være plads til udvikling, men en så omfattende tilladelse til HOFOR's benyttelse af Havneparken, må jeg som bryggebo og medstifter af Havneparken protestere imod.

## Svar til: Høring af 49038 af: Lisette Olsgaard

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

380

INDSENDT AF

Lisette Olsgaard

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune Mit hørings svar kommer lidt sent idet at jeg de sidste par uger har arbejdet for at informere så mange som muligt om jeres planer for vores område. Der var nemlig omkring 1% af vores flere tusinde beboere som vidste hvad jeres plan er. Det er først i dag at at Lundehusskolen blev orienteret – ikke af jer men af os. Det kom også bag på fritidsinstitutionerne – de havde heller ikke fået information eller kendte til planen. Ingen af beboerne omkring Strødamvej eller de 3 afdelinger omkring parken ved Tuborgvej/Emdrupvej/Bolandsvej er blevet kontaktet eller informeret. Det er svært at reagere hvis man ikke får information. Jeg har i dag talt med Lundehusskolen, fritidsinstitutionerne og beboerne her og ingen var bekendt med jeres planer. Det er let at tude sig et område og – især hvis det er et allerede belastet område hvor man ved at folk ikke har ressourcer til at sige fra. Forstår i mit hjerte ikke at beboerne, skolen og institutionerne ikke er blevet informeret så de havde mulighed for at reagere. I kan godt finde vores postkasse når der er valg, men åbenbart ikke når I vil fratage os vores grønne områder og etablere containerbygninger for hjemløse og psykisk syge i vores kvarter. Og her kommer mine argumenter: 1: For det første er der lavet en kommunal lokalplan for Lundehusskolen idet at flere fravælger Lundehusskolen da den i flere år har været belastet. Den kommunale plan er at gøre Lundehusskolen mere attraktiv og at løfte vores belastede område, hvilket kommunen har arbejdet for både med at nedskrive skolens gæld samt at hjælpe med fornyelse som fx at opføre en ny hal og ombygge skolegården. Visionen var at få Lundehusskolen tilbage og gøre den attraktiv så man kan vende om og tiltrække det man kalder ressourcestærke familier. Kan ikke lige se hvordan containerbygninger for psykiske syge og hjemløse lige op af skolen bidrager til den vision. Især når boligerne er planlagt at blive placeret på børnenes vej til skolen og lige op af deres fritids faciliteterne og institutioner. 2:Kommunen har planer om at løfte vores ghetto område

ved forny området ved Lundehustorvet og der er afsat et pænt beløb – Men Lundehustorvet er placeret lige ved siden af Strødamvej som også efter planen skal huse hjemløse. Disse planerne virker igen fuldstændigt modstridende. 3: Vi har 2 små grønne arealer i vores område – Vi har vores lille park op af Emdrup Sø.. Den park har nogle af Danmarks ældste træer og støder op til Emdrup sø.. Emdrup sø indeholder fugle og fredede dyr som Københavns kommune har prøvet at bevare i mange år. I vores park op af søen kommer gæs og græsser, ræven bor i det hule træ. Og igen – Københavns kommune vil gerne bevare grønne områder og naturliv.. Hmmm igen modstridende. 4: Midlertidigt? Der er tale om midlertidige container bygninger i vores eneste grønne område her, men hvad er midlertidigt? Det er en midlertidig bolig for den anbragte (hermed vil personen nok heller ikke føle behov for at engagere sig i vores lokalsamfund) Men hvad er egentligt midlertidigt? Hvis der skal opføres containerbygninger i parken, så skal der bygges, indlægges strøm, kloak, vand og internet. Midlertidigt er ikke midlertidigt - for når I kommer og ødelægger vores park, så har I ødelagt den for evigt! 5: Punkt 5 er faktisk det vigtigste – Der er ingen i vores område som ikke ønsker at gøre noget og hjælpe. Det handler ikke om at vi ikke ønsker at åbne vores dør og hjælpe. Vi byder alle velkommen her. Men at skabe en ghetto af boliger for socialt udsatte er ikke måden. Det er ikke hverken et værdigt tilbud til de som skal bo midlertidigt i disse containere. De mennesker som de svære er endt på gaden skal have en permanent bolig så de kan støttes og integreres. Det giver igen mening af placere dem i midlertidige containere. Vi vil SÅ gerne hjælpe, men idet at vores område allerede er udfordret, så kan vi - hvor meget vi end gerne ville ikke håndtere 16-30 på én gang. Vi har udfordringer nok med at løfte området nu og kan ikke se hvordan vi og vores børn kan finde flere kræfter. Vores baghave og vi er åbne for en løsning, men ikke for den som I har fremlagt. Mvh. Lisette (beboer i området og mor til elev på Lundehusskolen)



## Svar til: Høring af 49038 af: Lisette Olsgaard

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

381

INDSENDT AF

Lisette Olsgaard

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune Mit hørings svar kommer lidt sent idet at jeg de sidste par uger har arbejdet for at informere så mange som muligt om jeres planer for vores område. Der var nemlig omkring 1% af vores flere tusinde beboere som vidste hvad jeres plan er. Det er først i dag at at Lundehusskolen blev orienteret – ikke af jer men af os. Det kom også bag på fritidsinstitutionerne – de havde heller ikke fået information eller kendte til planen. Ingen af beboerne omkring Strødamvej eller de 3 afdelinger omkring parken ved Tuborgvej/Emdrupvej/Bolandsvej er blevet kontaktet eller informeret. Det er svært at reagere hvis man ikke får information. Jeg har i dag talt med Lundehusskolen, fritidsinstitutionerne og beboerne her og ingen var bekendt med jeres planer. Det er let at udse sig et område og – især hvis det er et allerede belastet område hvor man ved at folk ikke har ressourcer til at sige fra. Forstår i mit hjerte ikke at beboerne, skolen og institutionerne ikke er blevet informeret så de havde mulighed for at reagere. I kan godt finde vores postkasse når der er valg, men åbenbart ikke når I vil fratage os vores grønne områder og etablere containerbygninger for hjemløse og psykisk syge i vores kvarter. Og her kommer mine argumenter: 1: For det første er der lavet en kommunal lokalplan for Lundehusskolen idet at flere fravælger Lundehusskolen da den i flere år har været belastet. Den kommunale plan er at gøre Lundehusskolen mere attraktiv og at løfte vores belastede område, hvilket kommunen har arbejdet for både med at nedskrive skolens gæld samt at hjælpe med fornyelse som fx at opføre en ny hal og ombygge skolegården. Visionen var at få Lundehusskolen tilbage og gøre den attraktiv så man kan vende om og tiltrække det man kalder ressourcestærke familier. Kan ikke lige se hvordan containerbygninger for psykiske syge og hjemløse lige op af skolen bidrager til den vision. Især når boligerne er planlagt at blive placeret på børnenes vej til skolen og lige op af deres fritids faciliteterne og institutioner. 2:Kommunen har planer om at løfte vores ghetto område

ved forny området ved Lundehustorvet og der er afsat et pænt beløb – Men Lundehustorvet er placeret lige ved siden af Strødamvej som også efter planen skal huse hjemløse. Disse planerne virker igen fuldstændigt modstridende. 3: Vi har 2 små grønne arealer i vores område – Vi har vores lille park op af Emdrup Sø.. Den park har nogle af Danmarks ældste træer og støder op til Emdrup sø.. Emdrup sø indeholder fugle og fredede dyr som Københavns kommune har prøvet at bevare i mange år. I vores park op af søen kommer gæs og græsser, ræven bor i det hule træ. Og igen – Københavns kommune vil gerne bevare grønne områder og naturliv.. Hmmm igen modstridende. 4: Midlertidigt? Der er tale om midlertidige container bygninger i vores eneste grønne område her, men hvad er midlertidigt? Det er en midlertidig bolig for den anbragte (hermed vil personen nok heller ikke føle behov for at engagere sig i vores lokalsamfund) Men hvad er egentligt midlertidigt? Hvis der skal opføres containerbygninger i parken, så skal der bygges, indlægges strøm, kloak, vand og internet. Midlertidigt er ikke midlertidigt - for når I kommer og ødelægger vores park, så har I ødelagt den for evigt! 5: Punkt 5 er faktisk det vigtigste – Der er ingen i vores område som ikke ønsker at gøre noget og hjælpe. Det handler ikke om at vi ikke ønsker at åbne vores dør og hjælpe. Vi byder alle velkommen her. Men at skabe en ghetto af boliger for socialt udsatte er ikke måden. Det er ikke hverken et værdigt tilbud til de som skal bo midlertidigt i disse containere. De mennesker som de svære er endt på gaden skal have en permanent bolig så de kan støttes og integreres. Det giver igen mening af placere dem i midlertidige containere. Vi vil SÅ gerne hjælpe, men idet at vores område allerede er udfordret, så kan vi - hvor meget vi end gerne ville ikke håndtere 16-30 på én gang. Vi har udfordringer nok med at løfte området nu og kan ikke se hvordan vi og vores børn kan finde flere kræfter. Vores baghave og vi er åbne for en løsning, men ikke for den som I har fremlagt. Mvh. Lisette (beboer i området og mor til elev på Lundehusskolen)

## Svar til: Høring af 49038 af: A. Bo Andersen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

382

INDSENDT AF

A. Bo Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borger

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Denne indsigelse fokuserer på det urimelige i, at "Englandsvej51", som er det (nye) område, der ligger tættest på og klos op ad parcelhusområdet B1 skal have højeste ramme i området på B4. Det giver mulighed for det mest anmasende byggeri i forhold til nabo mråderne med rammer på B1. Så meget des do mere grelt, da nuværende, fjernere-liggende naboområder områder i forhold til de tætliggende parcelhuse "kun" har rammebetegnelse B3!! Det er der ikke megen glidende overgang i, når to markant forskellige kvarterer (etagebebyggelse-parcelhuse) mødes. Forslaget til Kommuneplan 2019 pyntes godt nok med lidt selvpromoverende "Verdensby med ansvar". Men er borgerne mon på forhånd snigløbet på side 51 i Kommuneplanforslaget med en bemærkning om en beslutning i økonomiudvalget 8. januar 2019 ved en lokalplan-startredegyrelse for arealet. For ordi: " Grundejer ønsker at udvikle med etagebebyggelse". En noget eufemisk betegnelse, der dækker over en radikal ændret rammebetegnelse væk fra KP15's public service forpligtelse om anvendelse til "salg af større enheder". Den eneste matrikel med den klassifikation på den københavnske del af Amager. Husede "grundejeren" mon på det tidspunkt en lejer, der kom under konkursbehandling 1. nov. 2018?? TMF kunne umiddelbart herefter stå klar med en startredegyrelse for den af grundejer ønskede lokalplan, som TMU kunne behandle allerede den 17. december 2018. Økonomiudvalgets beslutning 8. januar 2019 skete endda flere uger før Borgerrepræsentationen 28. februar 2019 vedtog 'Verdensby med ansvar – Kommuneplanstrategi 2018'. Det er også demokratisk og inkluderende stærkt kritisabelt, at Kommuneplanforslagets planer for omklassificering

ng med efterfølgende lokalplaners store forandringer i kvarteret (herunder også "Prinsesse Christines Vejs" yderligere trafikbelastning af B1-parcelhusområdet) afsluttes før den pt. i bero-satte proces "Områdefornyelsen Sundby" genoptages om kun godt to måneder efter nytåret 2019/2020. Ved høringen af forrige forslag til Kommuneplan (2015) endte 83% høringssvarene i hvidbogen til det politiske niveau med ordene: "giver ikke anledning til at foreslå ændringer i forslaget til Kommuneplan ...". I faktiske tal: 319 gange for de 385 indsigelser. "Vi alene vide" var ikke helt død i bureaukratismen i Kongens København? Heller ikke denne gang? Time will show ...

Denne indsigelse fokuserer på det urimelige i, at "Englandsvej51", som er det (nye) område, der ligger tættest på og klos op ad parcelhusområdet B1 skal have højeste ramme i området på B4.

Det giver mulighed for det mest anmasende byggeri i forhold til naboområderne med rammer på B1. Så meget des do mere grelt, da nuværende, fjernere-liggende naboområder områder i forhold til de tætliggende parcelhuse "kun" har rammebetegnelsen **B3!!**



Det er der ikke megen glidende overgang i, når to markant forskellige kvarterer (etagebebyggelse-parcelhuse) mødes.

Forslaget til Kommuneplan 2019 pyntes godt nok med lidt selvpromoverende "Verdensby med ansvar".

Men er borgerne mon på forhånd *snigløbet* på side 51 i Kommuneplanforslaget med en bemærkning om en beslutning i økonomiudvalget 8. januar 2019 ved en **lokalplan**-startredegyørelse for arealet. **Fordi:** "Grundejer ønsker at udvikle med etagebebyggelse". En noget eufemisk betegnelse, der dækker over en radikal ændret rammebetegnelse væk fra KP15's public service forpligtelse om anvendelse til "salg af større enheder". Den eneste matrikel med den klassifikation på den københavnske del af Amager.

Husede grundejeren mon på det tidspunkt en lejer, der kom under konkursbehandling 1. nov. 2018?? TMF kunne umiddelbart stå klar med en startredegyørelse for den af grundejer ønskede lokalplan, som TMU kunne behandle allerede den 17. december 2018.

Økonomiudvalgets beslutning 8. januar 2019 skete endda flere uger *før* Borgerrepræsentationen 28. februar 2019 vedtog 'Verdensby med ansvar – Kommuneplanstrategi 2018'



**2017**



**2018**



**2019**



**Englandsvej 51 en forårsdag 2017 med kraftig lager-opbygning**

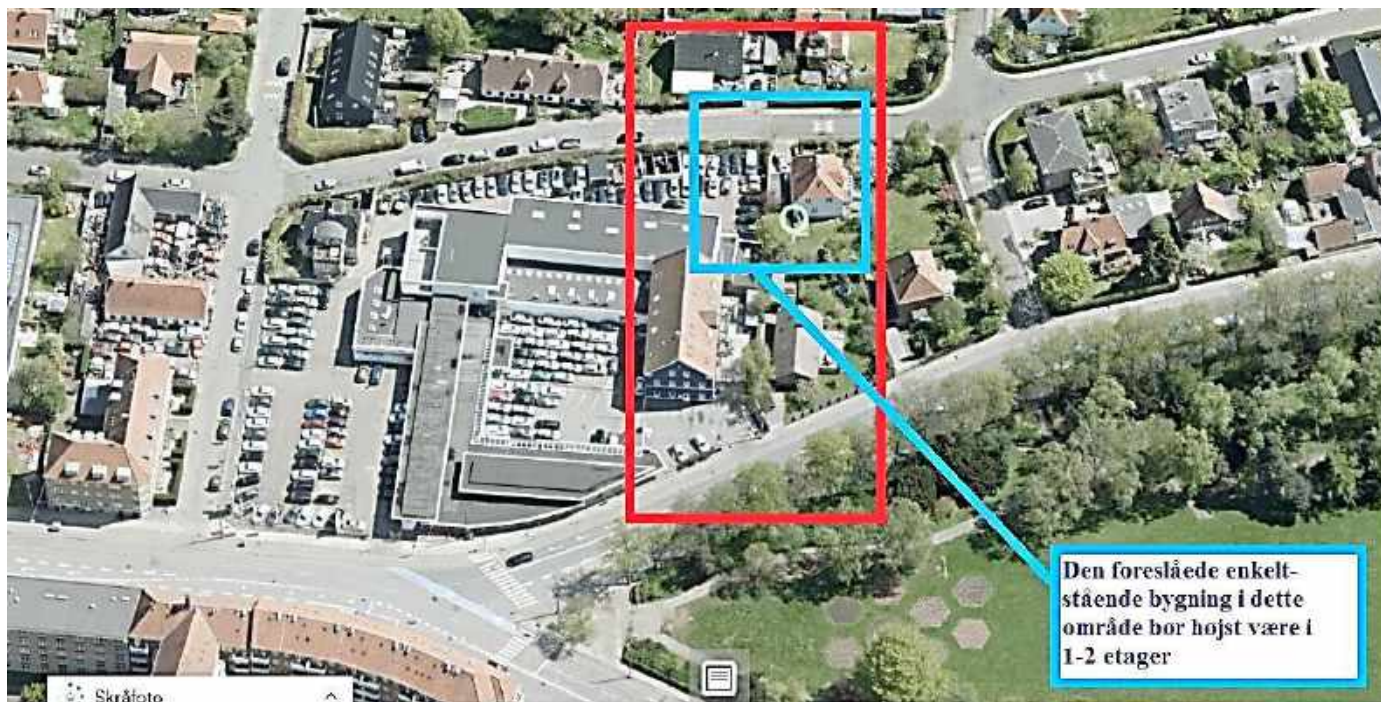
**Englandsvej 51 før lageret gradvis tømtes "at a price" indtil konkursen blev dekretet 1. november 2018**

**Englandsvej 51 en forårsdag 2019 uden synligt bil-lager**

x

**Høringsvar vedrørende Kommuneplan-forslag 2019 - Sundbyvester-  
"Englandsvej51" Side 4 af 4**

**Fotodato: Ukendt – formentlig en (mid-)dag i sommerhalvåret 2017**



**Udover mindskningen af lagerbilpark til salg på "Englandsvej 51" kan man også bemærke det øgede antal parkerede biler på den private fællesvej Vatnavej**



**Søndag middag den 23. juni 2019**

Indsendt af A. Bo Andersen



## Svar til: Høring af 49038 af: Rebecca Harboe

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

383

INDSENDT AF

Rebecca Harboe

POSTNR.

1433

BY

København k

HØRINGSSVAR

Det er mig ubegribeligt, at kommunen, i anlægningen af Lynetteholmem, overser hundreder af beboere på Margretheholmen. Massevis af børn bliver påvirket negativt af den miljømæssige belastning og trafiksikkerheden til og fra skole, fritidsordninger og fritidsaktiviteter forringes væsentligt. Der er tale om børns hele skolegang fra 0. til 9. Desuden ødelægges lokale åndehuller og rekreative områder - ikke kun for beboerne på Margretheholmen, men Christianshavnerne, kolonihaverne, Amager, københavnere og turister. Find en anden og hensynsfuld måde at transportere jord til Lynetteholmen, og lad denne fantastiske nye bydel få lov at blomstre.

## Svar til: Høring af 49038 af: Line Friberg Nielsen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

384

INDSENDT AF

Line Friberg Nielsen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

I forbindelse med planerne for udviklingen af Lynetteholmen er der lagt op til uacceptable gener under anlæggelsen for beboerne på Margretheholmen. Desuden fremstår det dobbeltmoralsk, at man med planerne om at skabe et mere grønt samfund og generelt få bilerne ud af byen lægger op til at 1.000.000 lastbiler de næste mange år skal transportere jord via en nyoprettet vej til formålet, som samtidig går ind og ødelægger de rekreative områder, som overborgmester Frank Jensen tidligere har lovet ville forblive fredet og som samtidig er til gene for en lang række beboer og aktive brugere af Lynetten havn. Det er ubegribeligt at man ikke i højere grad forsøger at være i harmoni med egne visionære planer for byens fremtid og bør i stedet lægge op til et forløb, hvor man udnytter de gode forhold muligheder med søfarten, som er oplagte, da man er omgivet af havet. Det vil være til meget mindre gene for borgerne, undgå unødige anlæggelse af midlertidige veje, øget trafik med farlige lastbiler mv og må alt andet lige også kunne give mulighed for at transportere større læs på én gang. Jeg håber på det kraftigste, man vil tage disse aspekter med i overvejelserne og tænke på de øvrige løfter man har givet i forhold til natur og miljø, rekreative områder, biler ud af byen, og borgernes generelle ve og vel.

## Svar til: Høring af 49038 af: Nimue Marianne Demant

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

385

INDSENDT AF

Nimue Marianna Demant

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Nimue Marianne Demant Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmoner er dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmands Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker "at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder" (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de fremme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt ny

byggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som "en mangfoldig by, med diversitet og tolerance" (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager Dette område er kendetegnet ved;

- Et mindre afgrænset område rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet
- Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan
- Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>)
- Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen
- En mangfoldighed af selvbyggeri
- En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse

Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "en Verdensby med ansvar". En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsvej. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsvej til en samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper

- At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
- At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
- At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerier og hvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes
- At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemløbet af developer-virksomheder
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter
- At der holdes en friarealprocent på 100 %
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste • kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet Baugruppen (byggegrouper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsvej. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byud

vikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området. Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Rekreative værdier og stifterbindelser Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Teglholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stifterbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn. Venlig hilsen Nimue Marianna Demant

## Høringsvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Nimue Marianna Demant

Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmads Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker *"at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder"* (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke **mere** natur for skattekrønerne – de får bare noget **andet** natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nyt byggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som *"en mangfoldig by, med diversitet og tolerance"* (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager Dette område er kendetegnet ved; • Et mindre afgrænset område rammet ind af j

ernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet • Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan • Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>) • Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen • En mangfoldighed af selvbyggeri • En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i *"en Verdensby med ansvar"*. En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsvej. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsvej til en samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper • At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen • At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv • At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes • At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder • At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter • At der holdes en fri arealprocent på 100 % • At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området Med hensyn til sidste • kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet *Baugruppen* (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsvej. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området. Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Rekreative værdier og stiforbindelser Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Teglsøen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsvej give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn. Venlig hilsen Nimue Marianna Demant

## Svar til: Høring af 49038 af: Sanne Bjerg

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

386

INDSENDT AF

Sanne Bjerg

POSTNR.

1670

BY

København

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune Center for Byudvikling Økonomiforvaltningen Rådhuset, 159 9 København V E-mail: CBU@okf.kk.dk Høringssvar til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" Indsigelse mod, samt kommentarer og alternativt forslag til Københavns Kommunes forslag til "Københavns Kommuneplan 2019" Dette er en generel indsigelse mod den foreslåede planlægning af byudvikling i området omkring Fiskerhavnen (Plannummer 1907), Stejlepladsen (Plannummer 1315), Bådehavnsgade Syd (Plannummer 1908) og Bådehavnsgade Vest (Plannummer 1944). Indsigelsen har særligt henblik på at sikre bevarelsen af Stejlepladsen som et vildt selvgroet naturligt åndehul for dyr og mennesker samt at sikre Fiskerhavnen og Stejlepladsen som et kulturområde af væsentlig værdi der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk. Lidt om borgerinddragelse og bevarelsen af Københavns kulturmiljøer og grønne åndehuller Jeg vil starte med at henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på Planlovens formålsparagraf (citater): Kongens Enghave den 21. oktober 2019 " Planlovens formål : Planloven skal medvirke til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre og plantelivet" " Planlægningen skal især sikre, at: - der bevares værdifulde bymiljøer - offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet." Københavns Kommune har således foregrebet Planlovens skærpede bestemmelser ved: 1) I "Budgetaftale for København 2019" at have vedtaget et byggeri med et etageareal på 64.500 m2 på Stejlepladsen uden nogen som helst foregående orientering af eller høring i offentligheden. 2) Efterfølgende af have indgået en aftale med regeringen om en affrøedning af Stejlepladsen uden nogen form for reel orientering af eller høring i offentligheden. Københavns Kommune gør sig derved skyldig i, ikke at værne om landets natur o

g miljø og ikke at arbejde for menneskets livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet . Københavns Kommune misligholder derved groft sine forpligtelser i forhold til at "bevare værdifulde bymiljøer" samt at "offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet." Stejlpladsen og Fiskerhavnens er i følge Københavns Kommune et (citater): "kulturområde af væsentlig værdi" "der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk" og som "er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne". Kulturstyrelsen under Miljøministeriet kiggede i 90'erne i samarbejde med Københavns Kommune på bevaringsværdier i bydelen og skrev i "Bydelsatlas Kgs. Enghave" at (citater): "Fiskerhavnen har et intimt havnemiljø med selvgroet og tæt bebyggelse af fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder med en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og malerisk udtryk" Fiskerhavnen rummer desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København og Stejlpladsen har gennem generationer været anvendt til bundgarnspæle og tørring og klargøring af fiskegarn, der hænger på stejle. #københavnersnak I 2018 inviterede Københavns Kommune københavnere til at komme med bud på, hvad de mener, er vigtigst i byens udvikling frem mod 2031. #københavnersnak led rækken af debatter, middage og en tænketank, hvor mere end 6.000 københavnere slog fast, at udviklingen først og fremmest skal passe på Københavns kvaliteter. Konklusioner fra denne proces er indskrevet i "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" og her lyder det blandt andet (citater): "At de største udfordringer for København er afledte konsekvenser af byens popularitet og succes. Det gælder eksempelvis presset på grønne områder og trængslen i byen." og "Vi kan gøre os umage for at holde fast i de kvaliteter, vi sætter så stor pris på: Den blandede og grønne by." Ud af de fire centrale budskaber fra københavnere, lyder to af dem således (citater): - "Plads til alle" siger at "der skal være grønne åndehuller" - "Pas på byens kvaliteter" siger at "vi skal passe på byens kvaliteter. Når vi udvikler byen, skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder." "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" angiver ligeledes (citater): "København skal være en demokratisk storby, hvor københavnere, foreningslivet og byens erhvervsliv er aktive medspillere i byens udvikling." "Der skal være gennemsigthed i byens planlægningsprocesser, så borgere, organisationer og virksomheder kan følge med i og få indflydelse på, hvad der sker." "At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima." "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." "En af Københavns styrker er, at den er tæt på vandet. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at bruge havnen og vandet som rekreative pauser i byen – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold." "Byen rummer med sin mangeårige historie værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, som vidner om fortidens københavnerliv og den udvikling, der er fundet sted. Som historiske og kulturelle spor er det med til at give identitet og k



ant til nutidens og fremtidens by." Alle disse ovenstående og mange tilsvarende citater i "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" står i meget stærk kontrast til Københavns Kommunes reelle ageren i forhold til området omkring Fiskerhavne. og Stejlepladsen. Københavns Kommune foreslår nemlig et gigantisk byggeri med 550 lejligheder på 64.500 etagekvadratmeter med en bebyggelsesprocent på 150 og en byggehøjde på 24 meter og med 5 - 7 etager på de kun ca. 200 x 200 meter som udgør Stejlepladsen. Nybyggeriet på Stejlepladsen vil fuldstændig ødelægge miljøet og kulturen i Fiskerhavnen og vil samtidig fjerne et vigtigt grønt og vildtvokset naturligt åndehul i bydelen. (Stejlepladsen er beliggende i et vandområde der er beskyttet af EU fuglebeskyttelsesdirektiv (Natura 2000) og dette område er samtidig et af hele Danmarks kun 27 Ramsarområder - vådområder med så mange vandfugle, at de har international betydning og skal beskyttes.) Københavns Kommune er i gang med at ødelægge byens natur- og kulturværdier, samtidig med at de fylder kommuneplanen med slidte klicheer: "Når vi udvikler byen skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder" Hele borgerinddragelsesidéen klinger hult når man kigger på fakta - her er tre eksempler: 1) I "Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018", der udstikker retningen for udviklingen af København frem mod 2031, indkom der i alt 156 svar fra hele Københavns Kommune og 53 af dem (ca. 1/3) udtalte sig direkte imod et byggeri på Stejlepladsen. (Forslag imod byggeri på Stejlepladsen: Nr.: 14, 46, 47, 47, 51, 53, 54, 58, 59, 62, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 111, 118, 122, 125, 127, 130, 135, 137, 138, 139, 147, 148 og 150). 2) Kgs. Enghave Lokaludvalg har i "Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020" eksplicit udtrykt ønske om at (citater): - "Bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen gennem fredning" - "Fastholde båd miljøet og – klubberne i en harmonisk udvikling" - "Binde stejlepladsen sammen med Sydhavnstippen" Kgs. Enghave Lokaludvalg skriver blandt andet at: "Området er en perle for København med stor bevaringsværdi. Derfor er det yderst vigtigt at sikre fremtidige aftaler for området som viderefører dets traditioner og respekterer den omkringliggende natur. Det drejer sig om": - "at støtte den eksisterende bæredygtige fiskeriernærning" - "at holde fast i at båd miljøet og -klubberne udvikler sig i harmoni med brugerne af den lokale havns ønsker" - "at binde stejlepladsen bedre sammen med det grønne område på Sydhavnstippen, ved at der kan foregå mindre og rolige aktiviteter på pladsen, typisk lærende aktiviteter med et maritimt islæt" - "at forhindre at byudviklingen bevæger sig ind på området med stort nybyggeri til følge" Overborgmester Frank Jensen skriver i forordet " "Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020" (citater): "Mange tak for indsatsen og de flotte resultater, vi glæder os til at bruge dem i vores arbejde for et bedre København" De ord står nu tilsyneladende - sammen med den generelle borgerinddragelse i udviklingen af København - til skamme! 3) Fredag den 22. februar 2019 modtog overborgmester Frank Jensen i alt 17.286 LOKALE UNDERSKRIFTER MOD BYGGERIET PÅ STEJLEPLADSEN. Langt størstedelen af de mange underskrifter er indsamlet på papir i lokalo

området og de burde gøre et stort indtryk på enhver politiker der påberåber sig at tage i okaldemokratiet og borgerinddragelse alvorligt. Indsigers forslag: Oversigtsskema over de berørte områder Navn Før Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer) Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer) Bemærkning fra indsiger Indsigers forslag til ramme i Kommuneplan 2019 Fiskerhavnen O1\* - 1907 H1 - 1907 Se Ad) A nedenfor C\* eller C1\* Stejlepladsen O1 - 1315 O1 - 1315 Se Ad) B nedenfor 01 Fiskerhavnen indre havnebasin \* - 2064 V - 2064 Se Ad) C nedenfor V\* Bådehavnsvej Syd (Øst for Bådehavnsvej) C1\* - 1908 J1\* - 1908 Se Ad) D nedenfor samt "Generelle betragtninger og forslag" C\* eller C1\* Bådehavnsvej Syd (Vest for Bådehavnsvej) C1\* - 1944 J1\* - 1944 Se Ad) E nedenfor samt "Generelle betragtninger og forslag" C1\* Ad. A) Vedrørende plannummer 1907 (Fiskerhavnen) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til området type H1\* (Havneformål). I rammebeskrivelsen for H1 fremgår det at: "Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde". Indsiger ønsker, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til, "C\* - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri", alternativt at kommunen genindfører områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "C1\* - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)". Dog med en henblik på at nedbringe forureningsklassen. Områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold. Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad er væsentligt højere ved områdetype (H), hvilket ikke vil understøtte en positiv og kvalitetsfremmende udvikling i Fiskerhavnen og på Stejlepladsen. Den sydligste 100 meter af rammeområdet fra Vej 10 til Bådehavnsvej 57 er i privat eje. Området har i mere end 15 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune. Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området. Ændringsforslagene er også vigtige i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø der fungerer som en historisk tidslomme og et rekreativt åndehuld for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere. Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand. Ad. B) Vedrørende plannummer 1315 (Stejlepladsen) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med den østlige halvdel af plannummer 1908 (Bådehavnsvej Syd) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype B\* ("Området indgår i byomdannelsesområdet Bådehavnsvej Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning med en byggemulighed i størrelsesordenen 64.500 m<sup>2</sup>"). Indsiger ønsker, at Københavns Kommune bevarer områdegrænsen og fastholder områdetypen til O1. Indsiger ønsker, at Københavns Kommune arbejder for en bevaringsplan og en genfredning af St

ejlepladsen. Stejlepladsen er ifølge Københavns Kommune en del af et "kulturområde af væsentlig værdi" "der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortælling er og udviklingstræk". Stejlepladsen er et unikt naturligt selvgroet grønt åndehul der biologisk og som spredningskorridor er omkranset af og understøtter et vigtigt internationalt EU-fuglebeskyttelsesområde. Stejlepladsen er et yderst vigtigt lokalt fristed og grønt åndehul for bydelens borgere – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold. Bebyggelse på Stejlepladsen vil være et ultimativt dødsstød til det højt bevaringsværdige kulturmiljø i Fiskerhavnen. Ad. C) Vedrørende plannummer 2064 (Fiskerhavnen indre havne bassin) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde). I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger". Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares, understøttes og gives mulighed for videre udvikling. Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små blå fiskekuttere. Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand. Ad. D) Vedrørende den østlige del af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med plannummer 1315 (Stejlepladsen) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype B\* ("Området indgår i byomdannelsesområdet Bådehavnsgade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning med en byggemulighed i størrelsesordenen 64.500 m<sup>2</sup>"). Indsigeren ønsker at Københavns Kommune udskiller den østlige del af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) separat og uden den foreslåede sammenlægning med plannummer 1315 (Stejlepladsen) samt at Københavns Kommune ændrer områdetypen til, C. Indsigeren ønsker at Københavns Kommune arbejder for at udvikle området i forlængelse af bebyggelsen i Fiskerhavnen med særlig henblik på eksperimenterende tæt/lav bygge- og boligformer i direkte forlængelse af de nordfor liggende bebyggelser, "Vej 10" og "BK 87". Området kan udstykkes i små parceller med selv- eller medbyg for øje og der kan åbnes mulighed for eksperimenter med forskellige typer af byggegrupper. Herved vil der kunne opstå en naturlig, dynamisk og harmonisk sammenhæng mellem nybyggeriet og det eksisterende byggeri og miljø i Fiskerhavnen. Desuden vil denne bygge- og boligform nemt kunne indrettes til at kunne respektere og tilgodese de høje natur- kultur- og miljøkvaliteter der er i nærområdet, e. g. Stejlepladsen, Fiskerhavnen, Lystbådehavnene og bådklubben e. Ad. E) Vedrørende plannummer 1944 (Bådehavnsgade Syd - Vest for Bådehavnsgade), som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med den vestlige del af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsk

er anvendt til områdetype C\* ("Området indgår i byomdannelsesområdet Bådhavegade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning.") Indsiger ønsker at området udlægges til boligeksperimenter. Gennemsnitlige betragtninger og forslag: For at skabe en social mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe efter at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft. Beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbygger. Derudover er byggegruppeprojekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøet nær Fiskerhavnen og Bådhavegade hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnere som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Området omkring Fiskerhavnen og Bådhavegade er idelt. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere og boligsekskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende for de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og for de nuværende og kommende københavnere som ønsker at udleve deres

drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning for alternativ byudvikling i Bådehavns-gadekvarteret, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområde ved Bådehavns-gade tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevaret. Og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med skiftende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. Det foreslås desuden, at sætte "bådehavns-gadeområdet" bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens.

Kongens Enghave den 21. oktober 2019

Til

Københavns Kommune

Center for Byudvikling Økonomiforvaltningen Rådhuset, 1599 København V E-mail: CBU@okf.kk.dk

## Høringssvar til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"

Indsigelse mod, samt kommentarer og alternativt forslag til Københavns Kommunes forslag til "Københavns Kommuneplan 2019"

Dette er en generel indsigelse mod den foreslåede planlægning af byudvikling i området omkring Fiskerhavnen (Plannummer 1907), Stejlepladsen (Plannummer 1315), Bådehavns-gade Syd (Plannummer 1908) og Bådehavns-gade Vest (Plannummer 1944).

Indsigelsen har særligt henblik på at sikre bevarelsen af Stejlepladsen som et vild selvgroet naturligt åndehul for dyr og mennesker samt at sikre Fiskerhavnen og Stejlepladsen som et kulturområde af væsentlig værdi der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk.

### Lidt om borgerinddragelse og bevaring af Københavns kulturmiljøer og grønne åndehuller

Jeg vil starte med at henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på Planlovens formålsparagraf (citater):

" Planlovens formål: **Planloven skal medvirke til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre og plantelivet**"

" Planlægningen skal især sikre, at:

- **der bevares værdifulde bymiljøer**

- offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet.”

Københavns Kommune har således foregrebet Planlovens skærpede bestemmelser ved:

1) I ”Budgetaftale for København 2019” at have vedtaget et byggeri med et etageareal på 64.500 m<sup>2</sup> på Stejlepladsen uden nogen som helst foregående orientering af eller høring i offentligheden.

2) Efterfølgende af have indgået en aftale med regeringen om en affredning af Stejlepladsen uden nogen form for reel orientering af eller høring i offentligheden.

Københavns Kommune gør sig derved skyldig i, ikke at værne om landets natur og miljø og ikke at arbejde for menneskets livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet.

Københavns Kommune misligholder derved groft sine forpligtelser i forhold til at **”bevare værdifulde bymiljøer”** samt at **”offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet.”**

Stejlepladsen og Fiskerhavnen er i følge Københavns Kommune et (citater): **”kulturområde af væsentlig værdi”** **”der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk”** og som **”er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne”**.

Kulturstyrelsen under Miljøministeriet kiggede i 90’erne i samarbejde med Københavns Kommune på bevaringsværdier i bydelen og skrev i ”Bydelsatlas Kgs. Enghave” at (citater): **”Fiskerhavnen har et intimt havnemiljø med selvgroet og tæt bebyggelse af fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder med en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og malerisk udtryk”**

Fiskerhavnen rummer desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København og Stejlepladsen har gennem generationer været anvendt til bundgarnspæle og tørring og klargøring af fiskegarn, der hænger på stejle.

## #københavnersnak

I 2018 inviterede Københavns Kommune københavnerne til at komme med bud på, hvad de mener, er vigtigst i byens udvikling frem mod 2031. #københavnersnak hed rækken af debatter, middage og en tænketank, hvor mere end 6.000 københavnere slog fast, at udviklingen først og fremmest skal passe på Københavns kvaliteter.

Konklusioner fra denne proces er indskrevet i ”Forslag til Københavns Kommuneplan 2019” og her lyder det blandt andet (citater): **”At de største udfordringer for København er afledte konsekvenser af byens popularitet og succes. Det gælder eksempelvis presset på grønne områder og trængslen i byen.”** og **”Vi kan gøre os umage for at holde fast i de kvaliteter, vi sætter så stor pris på: Den blandede og grønne by.”**

Ud af de fire centrale budskaber fra københavnerne, lyder to af dem således (citater):

- ”Plads til alle” siger at **”der skal være grønne åndehuller”**

- ”Pas på byens kvaliteter” siger at **”vi skal passe på byens kvaliteter. Når vi udvikler byen, skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder.”**

”Forslag til Københavns Kommuneplan 2019” angiver ligeledes (citater):

**”København skal være en demokratisk storby, hvor københavnerne, foreningslivet og byens erhvervsliv er aktive medspillere i byens udvikling.”**

**”Der skal være gennemsigtighed i byens planlægningsprocesser, så borgere, organisationer og virksomheder kan følge med i og få indflydelse på, hvad der sker.”**

**”At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.”**

**”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.”**

**”En af Københavns styrker er, at den er tæt på vandet. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at bruge havnen og vandet som rekreative pauser i byen – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold.”**

*"Byen rummer med sin mangeårige historie værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, som vidner om fortidens københavnerliv og den udvikling, der er fundet sted. Som historiske og kulturelle spor er det med til at give identitet og kant til nutidens og fremtidens by."* **Alle disse ovenstående og mange**

**tilsvarende citater i "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" står i meget stærk kontrast til Københavns Kommunes reelle ageren i forhold til området omkring Fiskerhavne. og Stejlepladsen.**

Københavns Kommune foreslår nemlig et gigantisk byggeri med 550 lejligheder på 64.500 etagekvadratmeter med en bebyggelsesprocent på 150 og en byggehøjde på 24 meter og med 5 - 7 etager på de kun ca. 200 x 200 meter som udgør Stejlepladsen.

**Nybyggeriet på Stejlepladsen vil fuldstændig ødelægge miljøet og kulturen i Fiskerhavnen og vil samtidig fjerne et vigtigt grønt og vildtvokset naturligt åndehul i bydelen.** (Stejlepladsen er beliggende i et vandområde der er beskyttet af EU fuglebeskyttelsesdirektiv (Natura 2000) og dette område er samtidig et af hele Danmarks kun 27 Ramsarområder - vådområder med så mange vandfugle, at de har international betydning og skal beskyttes.)

Københavns Kommune er i gang med at ødelægge byens natur- og kulturværdier, samtidig med at de fylder kommuneplanen med slidte klicheer:

***"Når vi udvikler byen skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder"***

Hele borgerinddragelsesidéen klinger hult når man kigger på fakta - her er tre eksempler:

1) I **"Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018"**, der udstikker retningen for udviklingen af København frem mod 2031, indkom der i alt 156 svar fra hele Københavns Kommune og 53 af dem (ca. 1/3) udtalte sig direkte imod et byggeri på Stejlepladsen. (Forslag imod byggeri på Stejlepladsen: Nr.: 14, 46, 47, 47, 51, 53, 54, 58, 59, 62, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77,78, 79, 80, 81, 82, 84, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 111, 118, 122, 125, 127, 130, 135, 137, 138, 139, 147, 148 og 150).

2) Kgs. Enghave Lokaludvalg har i "Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020" eksplicit udtrykt ønske om at (citater):

- "Bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen gennem fredning"

- "Fastholde bådmiljøet og -klubberne i en harmonisk udvikling"

- "Binde stejlepladsen sammen med Sydhavnstippen"

Kgs. Enghave Lokaludvalg skriver blandt andet at:

"Området er en perle for København med stor bevaringsværdi. Derfor er det yderst vigtigt at sikre fremtidige aftaler for området som viderefører dets traditioner og respekterer den omkringliggende natur. Det drejer sig om":

- "at støtte den eksisterende bæredygtige fiskeriernæring"

- "at holde fast i at bådmiljøet og -klubberne udvikler sig i harmoni med brugerne af den lokale havns ønsker"

- "at binde stejlepladsen bedre sammen med det grønne område på Sydhavnstippen, ved at der kan foregå mindre og rolige aktiviteter på pladsen, typisk lærende aktiviteter med et maritimt islæt"

- **"at forhindre at byudviklingen bevæger sig ind på området med stort nybyggeri til følge"**

Overborgmester Frank Jensen skriver i forordet " "Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020" (citater):

"Mange tak for indsatsen og de flotte resultater, vi glæder os til at bruge dem i vores arbejde for et bedre København"

De ord står nu tilsyneladende - sammen med den generelle borgerinddragelse i udviklingen af København - til skamme!

3) Fredag den 22. februar 2019 modtog oveborgmester Frank Jensen i alt **17.286 LOKALE UNDERSKRIFTER MOD BYGGERIET PÅ STEJLEPLADSEN**. Langt størstedelen af de mange underskrifter er indsamlet på papir i lokalområdet og de burde gøre et stort indtryk på enhver politiker der påberåber sig at tage lokaldemokratiet og borgerinddragelse alvorligt.

Indsigers forslag:

Oversigtsskema over de berørte områder Navn	Før Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer)	Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer)	Bemærkning fra indsiger	Indsigers forslag til ramme i Kommuneplan 2019
Fiskerhavnen	O1* - 1907	H1 - 1907	Se Ad) A nedenfor	C* eller C1*
Stejlepladsen	O1 - 1315	O1 - 1315	Se Ad) B nedenfor	O1
Fiskerhavnen indre havnebassin	* - 2064	V - 2064	Se Ad) C nedenfor	V*
Bådehavnsvej Syd (Øst for Bådehavnsvej)	C1* - 1908	J1* - 1908	Se Ad) D nedenfor samt "Generelle betragtninger og forslag"	C* eller C1*
Bådehavnsvej Syd (Vest for Bådehavnsvej)	C1* - 1944	J1* - 1944	Se Ad) E nedenfor samt "Generelle betragtninger og forslag"	C1*



## Svar til: Høring af 49038 af: Tårnby Kommune

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

387

INDSENDT AF

Teknisk Chef Betina Grimm og Chef for Plan, Byg og Miljø Anni Kær Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Tårnby Kommune

POSTNR.

2770

BY

Kastrup

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede brev.

### TÅRNBY KOMMUNE

**Plan, Byg og Miljø**

**TÅRNBY RÅDHUS**

Amager Landevej 76, 2770 Kastrup

Mail: [kommunen@taarnby.dk](mailto:kommunen@taarnby.dk) • [www.taarnby.dk](http://www.taarnby.dk)

Man-ons 10-14, tors 10-17.30, fre 10-13.30. I øvrigt tidsbestilling efter aftale

Center for Byudvikling

Københavns Rådhus

Rådhuspladsen 1 3. sal

1550 København V

DATO DERES REF. VORES REF. DIREKTE NR.

22-10-2019 19/21636 32 47 15 30 msl.tf

#### Høringssvar til Kommuneplan 2019

Tårnby Kommune har med interesse læst forslaget til Københavns Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar. Specielt bemærker vi, at kommuneplanen lægger op til et tæt samarbejde på tværs af hovedstadsregionen og i Greater Copenhagen inden for vigtige områder, så som klimatilpasning, boligudvikling, investeringer i infrastruktur og mobilitet, energi og erhvervsudvikling.

Klimaforandringerne kender ikke til administrative grænser og Tårnby Kommune vil i den forbindelse opfordre til et tæt samarbejde vedr. kystsikringen af hovedstadsområdet, herunder Amagers østkyst, som er særligt sårbar over for stormflod fra nord. Ved etablering af Ullerupdiget er Vestamager og Ørestaden sikret til et rimeligt niveau imod stormflod og oversvømmelser fra syd. Dog er der et behov for, at forsætter indsatsen med at klimasikre på den anden side af Amager. Det fremgår af kommuneplanen, at Lynetteholmen skal

sikre København imod stormflod fra nord. I forbindelse med Lynetteholmen er der langsigtede planer om etablering af en Østlig Ringvej. Ved en evt. anlæggelse af denne, bør der tænkes klimasikring og kystbeskyttelse ind, så hovedstadsområdet får en merværdi ud af et så stor anlæggelsesprojekt.

Udviklingen af Lynetteholmen vil øge Amagers befolkning med 35.000 borgere, svarende til mere end Slagelse by. Amager har i Københavns Kommune fire vej-, fire cykel-, en jernbanebro og en metrotunnel. Det begrænsede antal overgange er med til at skabe flaksehalse, hvor borgerne fra Dragør, København og Tårnby sidder i kø, specielt i forbindelse med myldretiden. Udviklingen af Lynetteholmen, og anden intensiv boligudvikling på Amager, kommer til at øge trængslen ved disse overgange. Dette, sammenholdt med lufthavnens ambitioner om et øget antal passager og fragt, øger trafikken til og fra Amager markant i den nærmeste fremtid. Om en Østlig Ringvej, havnetunnel eller metro til Lynetteholm er løsningen på trængselsproblemerne på Amager vil kræve yderligere undersøgelser, og vi vil opfordre til, at der undersøges om der er andre mere grønne muligheden for at øge mobiliteten til og fra Amager, f.eks. i form af flere kollektive transportforbindelser på tværs af hele Amager.

Tårnby Kommune ønsker i høj grad at være medspiller i udviklingen af et sammenhængende, mangfoldigt og klimavenligt hovedstadsområde og vi deltager meget gerne i den videre udvikling af vores fælles hovedstadsområde.

## **TÅRNBY KOMMUNE**

Høringssvaret er fremsendt med forbehold for efterfølgende politisk godkendelse.

Venlig hilsen  
Betina Grimm  
Teknisk Chef/Anni Kær Pedersen  
Chef for Plan, Byg og Miljø

## Svar til: Høring af 49038 af: Airo Bjarking

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

388

INDSENDT AF

Airo Bjarking

POSTNR.

2920

BY

Skodsborg

HØRINGSSVAR

Mange tak for KP19. Det er et fint oplæg med mange gode visioner, imidlertid er der en række implikationer som jeg vil påpege her. I og omkring valgte var der stort fokus på miljø, herunder grønne arealer og væk fra bilstøj, bilos fra dieslbiler samt bevarelse af grønne områder, diversitet og plads til alle. I det oplæg, som forefindes til høring, ses en række forhold som ikke understøtter intentionerne. Igennem flere år har byen været præget af tung jordkørsel med lastbiler som benytter diesel. Denne jordkørsel er måske hensigtsmæssig i forhold til nye boliger i København, men set i et børneperspektiv er denne kørsel ikke hensigtsmæssig. Lastbilerne har langsom kørsel og ved hvert stop i og ved kryds, lyskryds står børn og indånder de mest giftige partikler som findes - og der gambles med deres helbred. Mange har købt boliger i de nye store områder og disse boliger er ligeledes præget af massiv støj, bump fra og diesel os fra den tunge trafik. Det var min forventning at dette skulle stoppe i og med miljøet blev sat i fokus, men NEJ Med planen om den nye Lynette Holm kan jeg konstatere at denne lastbiltrafik bliver mere massiv. Der er påtænkes at bygge nye veje til jordkørsel over den grønne slette og Margretheholms Havn (Lynetten). Disse veje skal tjene som en form for bro hvor lastbiler i pendulfart kan transportere jord mellem byggepladser og opfyldnings området. Ved at iagttage de byggeområder, der allerede er og de som påtænkes, vil store dele af byen blive påvirket af denne kørsel. Tung trafik, langsom trafik og diesel os giver jf. de seneste undersøgelser langvarige lidelser i luftveje og lunger. At gå til valg på et grønnere København, med plads til mangfoldighed bliver til mangfoldighed for dieslbiler frem til 2031 med støj, os og helbredsmæssige samt trafikmæssige problemer. MEN det er ikke nok... I samme plan ses store forandringer på Refshaleøen og det omkringliggende område. Der planlægges nye boligområder, Lynetten, den grønne kile ødelægges af jordveje, massiv kørsel. Man

gfoldigheden, de grønne oaser som er opstået rundt om ødelægges. De nybyggede boliger som støder op til MH's havn har få oaser, og disse formindskes. Området er siden byggerigets færdiggørelse blevet beriget med et værk som skæmmer for udsigten, som udløser røg af ubestemmelig karakter, der lægger sig som en dyne i og omkring området når det er fugtigt vejr. En række af de boliger er for pensionskasse medlemmer ex. pædagoger, socialrådgivere, sygeplejesker m.v. Det tjener således som boliger for professioner som kommunen har brug for, men de tilbydes støj, os og udsigten til dårligt helbred . mindst frem til 2031. I valgoplægget ses et ønske om diversitet. Denne diversitet findes blandt andet på og omkring Refshaleøen. Ved at ødelægge havnen (Lynetten) for sejlerne og deres pårørende, venner og naboer,- ødelægges københavnernes mulighed for at opleve et miljø som er unikt, med stor diversitet. En havn hvor der er plads til at almindelige borgere kan dyrke deres fritidsinteresser så som fiskeri, sejlads, seniortid og mødes i den billige restaurant(åbent hele året). Havnen og sejlklubben er bygget af medlemmerne og er en andelshavn. Havne er fri for strømlinede moler, store bygninger og rummer et fællesskab af stor social værdi. Havnen er den billigste havn, den med flest faciliteter og med et indskud som består af pligtarbejde. Denne havn lukkes med de planlagte veje til jordkørsel. By og Havn taler om flytning af havnen til Prøvestens havnen, en ny havn der skal færdigøres, men miljø og oaser flytter ikke med - kan ikke erstattes. Området omkring Lynetten og selve havnen bliver et tæt boligområde. Der er masser af boliger i København, krisen presser på og hvordan ser det ud i 2031 Måske bliver området boliger for de rigeste, mens de svagest jagtes ud langt ud, tomme boliger og mangel på kvalitative miljøer med diversitet. Miljøer, grønne kiler og mennesker er ikke regnearks figurerer, men levende organismer som bidrager til at København er og bliver levende. Drop jordkørsel, giv beboerne et grønt og sundt miljø, bevar oaserne og giv mennesker unikke skæve områder som Refshaleøen og området omkring. Udvikling er en forudsætning men trafik i byen har et alternativ - VANDVEJEN med elektrisk fremførte pramme enten fra Krydstogtskajen i nord eller fra værket ved Amager motorvejen syd for København. Og hvorfor blander jeg mig? Jeg er mangeårigt medlem af Lynetten sejlklub, min mand er født og opvokset i området, vores venner og kollegaer bor der og medlemmer som jeg repræsenterer i forskellige sammenhænge bor og lever i området og alle har brug for og ret til at der tages hensyn til det levede liv. Dette handler jo ikke kun om 1 km. vej, det handler om hele byen og menneskers ret til at leve i et sundt kvalitativt miljø uden store miljømæssige udfordringer. Mange hilsner fra Airo

## Svar til: Høring af 49038 af: Bjarne Larsen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

389

INDSENDT AF

Bjarne Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privat

POSTNR.

2100

BY

København Ø.

HØRINGSSVAR

vedhæftet

### Indlæg til Kommuneplan 2019

De fleste københavnere er enige om, at de bor i en rigtig god og mangfoldig by. Ingen tvivl om at der er et stort ønske om, at dette også fremover bliver fastholdt. Gennem de sidste år er der sket en hastig udvikling af byen. Der bygges meget og hurtigt, og det sker mange steder i byen. Der er tale om mange former for arbejder / byggeri, der er tale om, anlægsarbejder, veje, boliger, erhverv, metro, mv. Der går stærkt der er fart på, og man kan ind imellem få det indtryk, at det måske går lidt for hurtigt.

Ikke alt nyt byggeri virker lige velgennemtænkt, planlægningen - etableringen af påkrævede institutioner, friarealer, større grønne områder, sportsfaciliteter, ol. virker ikke altid til at være planlagt - indarbejdet i udviklingen i rette tid.

Kommunen har udarbejdet et forslag til en ny Kommuneplan - 2019. Den nye plan rummer på flere punkter, nogle gode tiltag og intentioner omkring udviklingen. Men desværre er der i planen også nogle modsætninger, der ikke fremadrettet virker afklaret - logiske.

Under punktet- Pas på byens kvaliteter - historie, særlige miljøer, arkitektur og grønne områder, må man her gå ud fra at der med menes, at man ønsker at bevare dem for eftertiden.

Når man se nærmere på det, virker det derfor lidt mærkeligt, at man ønskes opfører nyt byggeri på grønne områder, man foretager nedrivning / fjernelse af kultur - historiske bygninger og man går ind for affredninger af grønne områder.

Affredning af grønne områder er virkelig et skråplan der er byen uværdig. Det samme gør sig gældende for fjernelse af gamle kulturmiljøer / bygninger, det er det stik modsatte af intentionerne i Kommuneplanen.

Der skrives i kommuneplanen at man vil arbejde på - etablering af nye potentietle store og mellemstore grønne områder. Det lyder jo som et godt tiltag, men når det kommer til realiteterne, bliver der ved nybyggeri kun etableret "grønne" områder lige omkring bygningerne. Der er som eksempel i det nye Århusgade kvarter, ikke i området opstået - etableret et større grønt areal - boldbaner - ol. Der er dog kommet aktivitets areal på toppen af parkeringshuset, men ellers er området tæt bebygget uden egentlige grønne åndehuller.

Der er i den samlede nye Nordhavn planer om, at at etablerer et større grønt areal. Men den nye Nordhavn er under pres fra flere sider, så man kan have sin tvivl om, Kommunen kan fastholde sine egne beskedne planer. Man burde i stedet tilsikre, at man får skabt et helt nyt grønt område. Dette bør have en samlet størrelse, der mindst skal minde lidt om arealet af Fælledparken. Denne blev som bekendt skabt af fremsynede politikere for over 100 år siden !

Det er naturligt at når man udvikler et nyt område, på størrelse med en stor provinsby, så skal der i tilknytning hertil, etableres et stort sammenhængende grønt rekreativt areal i nabolaget.

Det beskrives klart i Kommuneplanen at det på mange forskellige måder, er af stor betydning, at der for alle byen borgere er let adgang til rekreative arealer.

Det er slet skjult at der i dette svar, arbejdes ud fra forhold - fremtiden for bydelen Østerbro, herunder udviklingen af den nye tilknyttede bydel Nordhaven.

Vedr. udbygningen af denne er der desværre, mange forhold der arbejder imod de foreslåede intentioner i Kommuneplanen.

Et forhold der tydelig viser dette, er nogle planer omkring nyt byggeri på Kalkbrænderriløbskaj. Der er planer om at der skal opføres, et voldsomt byggeri til til erhverv på det tidligere kajareal. Der er tale om en meget attraktiv beliggenhed lige ud for havnebassinet.

Det er helt uforståeligt hvis der gives tilladelse til dette. Erhvervsbyggeri på pågældende sted kommer på almen måde ikke byens indbyggere til gode. Godt nok kommer der nogle arbejdspladser, men eller der tale om bygninger som i stor udstrækning, vil stå tomme i stor del af tiden. Skal der bygges på arealerne, må det være boliger eller andet, der henvender sig til den brede befolkning. og på flest mulige måder kommer fællesskabet til gode.

Hele det lange kajområde er som anført virkelig attraktivt, og skal ikke anvendes til erhvervsbyggeri.

Det er utroligt at man i Kommunen ikke har lært af skandalen med erhvervsbyggeriet på Kalvebod Brygge.

Foranstående fører omkring Kommuneplanen hen til det største problem omkring denne. Nemlig dette at man som borger i byen, nemt kommer i tvivl om, hvem det er der bestemmer - planlægger byens fremtidige udvikling.

Er det de folke vagte der sidder i Borgerrepræsentationen, er det By & Havn, er det byggespekulanter, er det pensionskasser, er det fonde, eller andre.

Det kan af og til se ud til, at der er fremkommet en slags noget uheldig - styrende forhold mellem Kommunen - By & Havn - Metroselskabet, hvor partipolitik, økonomi, mv. er blandet sammen på en uheldig måde.

Man er havnet i en situation hvor man fornemmer, at byens fremtidige udvikling, på

en kedelig måde er blevet låst fast. Bystyret har som det ser ud, ikke fuld og helt mulighed for at handle frit og uafhængig, når byens fremtid planlægges.

I almindelighed ville det være godt, hvis nogle af de folkevalgte, havde lyst til at vise lidt mere interesse, for den fysiske planlægning, arkitektur, grønne områder, ol.

Der kommer af og til lidt debat, bl. a. omkring højhusbygger, men ellers er det noget beskedent, at man hører om nogle intentioner. Der er et vigtig område, der binder byen i al tid fremover.

Kommunen har jo bl.a. udarbejdet en arkitekturpolitik. Er den blevet omdelt / læst af alle de folkevalgte ! Man kan når man færdes rundt omkring i byen have sin tvivl.

Der er for mange steder hvor byggeri og planlægning på flere måder er uheldig.

Nogle byggerier forekommer at være uden særlig arkitektonisk værdi.

En undtagelse for dette er kommunens nybyggeri af skoler, samt til og ombygning af samme. Inden for dette område kan der fremhæves mange gode eksempler.

Ved en sammenfatning af foranstående omkring den kommende Kommuneplan, er der nogle beskedne ønsker.

Der må / skal ikke på nogen være tvivl om, hvem der bestemmer / fastlægger byens fremtidige udvikling - det er de folkevalgte på Rådhuset. Der er valgt til at varetage byens ve og vel.

Det kan sikkert være et hårdt og slidsomt arbejde, men det er derfor de er blevet valgt

Alle andre partner, grupper, ol. som arbejder - indgår - medvirker til byens udvikling, skal uanset af hvilke årsager være underordnede bystyret.

Bystyret skal ophører med at planlægge - udfører bebyggelse i eksisterende grønne rekreative områder.

Der skal på ingen måde foretages affredninger af arealer, bygninger, kulturmiljøer, ol.

Det skal tilsikres at der etableres nye fremtidige større grønne arealer, parker og naturområder

Kommunen skal rettidig udsende orientering - oplysninger om tiltag / bebyggelser / ændringer, som berører og kan påvirke borgerne.

Der skal udarbejdes lokalplaner og det vil tjene Kommunen til ære, hvis man gik ind for at overholde disse. Der gives med løs hånd ofte dispensationer fra lokalplanerne.

Mvh.  
Bjarne

## Svar til: Høring af 49038 af: Handikaprådet i Københavns Kommune

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

390

INDSENDT AF

Janne Sander

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Handicaprådet i Københavns Kommune

POSTNR.

1592

BY

København V

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar fra Handicaprådet.

### Handicaprådet i Københavns Kommune

Den 21. oktober 2019

**Handicaprådet** Handicaprådets Sekretariat Bernstorffsgade 17, 4. 1592 København V Tlf. 20 53 56 92 handicapraad@sof.kk.dk

### Til Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen

#### Handicaprådets høringssvar vedr. Københavns Kommuneplan 2019

Handicaprådet takker for at blive inddraget i den interne høring af Københavns Kommuneplan 2019, som danner grundlag for Kommuneplanen 2020 og skal sætte retningen i kommunen frem mod 2031. Rådet vil indledningsvist bemærke, at vi naturligvis er særligt optaget af de dele af kommuneplanen, der har relevans for borgere med handicap.

Overordnet ser Handicaprådet gerne, at der i højere grad bliver lagt vægt på at kvalificere og evaluere kommuneplanstrategien. Derfor efterspørger rådet, at man indlægger en midtvejsevaluering af implementeringen af de konkrete målsætninger, der er oplyst i kapitel 2. Evalueringerne skal være med til at sikre, at strategiens målsætninger bliver fulgt op af effektiv handling.

*En social og mangfoldig by* Handicaprådet er glade for at se, at man i kommuneplanstrategien lægger vægt på, at København skal være en mangfoldig by med plads til alle. Rådet efterspørger dog, at der mere eksplicit lægges vægt på, at en mangfoldig by også betyder en by, der er tilgængelig for alle borgere uanset funktionsniveau.

Samtidig finder rådet det positivt, at man i strategien har som målsætning at løse den boligmangel, man kæmper med i København. Dog er det væsentligt at det i planen understreges, at al ny bebyggelse gøres tilgængeligt fra starten



*En grøn, sund og mangfoldig by*

Det er væsentligt, at der er gode cykelforhold i en by som København, men for de borgere, der ikke har mulighed for at bruge cyklen som transportmiddel, er tilgængeligheden i den kollektive trafik ligeledes helt central. Derfor henstiller Handicaprådet til, at man i strategien også lægger vægt på at understøtte den kollektive trafik. Rådet efterlyser samtidig et øget fokus på tilgængelighed. Flere steder i byen er busstoppesteder ikke tilstrækkeligt tilgængelige på grund af eksempelvis manglende nedkørsler eller ledelinjer. Dertil fungerer bussernes indbyggede ramper ikke hensigtsmæssigt, og der er ved flere busstoppesteder ikke tilstrækkelig plads til, at rampen rent faktisk kan anvendes af en kørestolsbruger. I forlængelse heraf bør det være en målsætning i kommuneplanstrategien, at der etableres anvendelige nedkørsler og ramper fra fortove og videre. Det er ofte et problem, at veje, cykelstier samt fortove bliver renoveret, hvorefter der glemmes at etablere de nødvendige nedkørsler.

Handicaprådet håber, at ovenstående vil blive taget i betragtning i Københavns Kommuneplanstrategi 2019.

Med venlig hilsen

Janne Sander Formand for Handicaprådet i Københavns Kommune

## Svar til: Høring af 49038 af: DBU København

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

391

INDSENDT AF

Dan Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DBU København

POSTNR.

2200

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 Høringssvar til Københavns Kommune 22. oktober 2019 København skal alene med afsæt i fremskrivning af de nuværende medlemstal i DBU København finde plads til 5.000 nye fodboldspillere i 2031, hvis befolkningsudviklingen når ca. 725.000 indbyggere som forventet. Derfor er det afgørende at indtænke fodbolden i nye byområder og opgraderer de eksisterende faciliteter frem mod 2031. De københavnske fodboldklubber er med til skabe trivsel hos børn og unge, livskvalitet hos de ældre og aktive medborgere, der mødes på tværs af sociale skel for at være sammen om en sund fritidsinteresse baseret på en frivillig indsats. Det er afgørende for en by som København, at der skabes gode fysiske rammer for hverdags- og fritidslivet i alle bydele – også i nye og kommende områder. Og med et større fokus på kollektiv trafik og cyklisme skal Københavns største idrætsgren være tilgængelig i nærområdet, så børn og unge nemt kan tilgå klublivet i hverdagen. Og skal målsætningen om flere idrætsaktive københavnere realiseres er det nødvendigt, at der investeres i både nye og eksisterende faciliteter så de følger befolkningsudviklingen frem mod 2031. Man bør også være opmærksomme på udviklingen indenfor pige/kvindefodbold. Siden 2015 har 15 nye eller eksisterende klubber taget initiativ til pigefodbold i DBU Københavns område. Vi oplever i disse år en vækst på pigesiden med en stigning af pigemedlemmer på 25% siden 2015. Hvis udviklingen fortsætter, vil det skabe yderligere pres på klubbernes faciliteter – både i forhold til baner og omklædningsfaciliteter. DBU København ser frem til løbende dialog og inddragelse i de kommende år. Vi står til rådighed me

d sparring og forslag til, hvordan fodbolden lokalt kan udvikles i København de kommende år. Derudover vil vi gerne tilbyde at være en del af dialogen mellem vores foreninger og kommunen.

**INDTÆNK FODBOLDEN I NYE BYOMRÅDER** -Der bør etableres miljøvenlige kunstgræsbaner i nye bydele/områder så vi sikrer, at borgerne ikke skal transportere sig langt for at kunne spille fodbold. Vi vil gerne i løbende dialog, når der skal udvikles faciliteter i nye sområder – herunder Nordhavn, Jernbanebyen og Ørestaden, som vi anses for at være vigtige udviklingsområder frem mod 2031. -Vi skal udnytte potentialet i at bruge byens tagflader eller andre alternative byrum til fodboldbaner – f.eks. indtænke legepladser, skolegårde, baggårde og vandet i forhold til udnyttelse og etablering af nye baner og/eller klubhuse. -Når kvaliteten af byens eksisterende grønne områder skal øges til gavn for borgernes livskvalitet bør fodboldbaner indtænkes. -Vi støtter ideen om at samlokalisere kultur- og fritidsfaciliteter, så nye klubhuse bliver mangfoldige mødesteder (moderne forsamlingshuse), der kan rumme flere foreninger og idrætter – herunder også fodbolden. -Vi ser gerne at man indtænker idrætsfaciliteter – herunder miljøvenlige kunstgræsbaner – i forbindelse med etableringen af nye skoler og institutioner. Her vil vi gerne stå til rådighed med sparring og forslag.

**OPGRADERING AF EKSISTERENDE FACILITETER** -Vi bakker op om, at udnytte de eksisterende faciliteter og omlægge græsbaner til miljøvenlige kunstgræsbaner. Omlægning forlænger åbningstid med 1.200 flere timer om året. -Vi skal skabe mere banekapacitet ved at omdanne aktivitetsarealer i byrummet til byrumsbaner med lys og kunstgræs, så de kan bruges til både organiseret fodboldtræning og selvorganiseret fodbold. -Omlægning af skolegårde til miljøvenlig kunstgræs. -Ny udviklingsplan for klubhuse og baner i Kløvermarken.

**VI SKAL SAMLE KØBENHAVNERNE OM FODBOLDKULTUR** -Vi støtter op om etableringen af nye stadions i Valby og Sundby, der kan være fyrtårne for idræts- og kulturlivet i bydelene, og imødekomme fremtidens behov for at flere klubhuse kan integreres i nye stadions. -Vi støtter op om undersøgelser, der kan belyse potentialet i forhold til nye stadions i Valby og Sundby, som kan samle lokalområderne og styrke idræts- og kulturlivet i København. I Stockholm samles ca. 57.000 mennesker i gennemsnit om de tre lokale Allsvenskan-klubbers hjemmekampe, hvor imod ca. 32.500 samles til fodbold i Superligaen i hovedstadsområdet (tal:2019).

**Svar til: Høring 49038 af: Vesterbro Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

392

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vesterbro Lokaludvalg

POSTNR.

1758

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



## Endeligt Høringssvar fra Vesterbro Lokaludvalg til forslaget til Kommuneplan

24. oktober 2019

Sagsnummer  
2019-0152097

Dokumentnummer  
2019-0152097-33

Forord

I Vesterbro Lokaludvalg har vi arbejdet med Kommuneplanen - og med området på Otto Busses Vej længe. Kommuneplanen bærer præg af, at der er begyndt at blive taget hensyn til de erfaringer der må og burde være nødvendige at drage, efter den heftige byudvikling som har præget byen længe. Det er klogt, at der nu slås fast, at nye områder skal kunne hvile i sig selv, hvad angår daginstitutioner og friarealer. Det er godt, fordi det kan være med til at fjerne muligheden for en gentagelse af den hovedløse byudvikling, som vi for eksempel kan se i Carlsberg-byen. Også på havnen er der mulighed for at lære af historien. Det virker umiddelbart som et urimeligt spild af skatteydernes kroner, først at sælge byggeretter og grunde til investorer i det kommunalt ejede By og Havn - for derefter at købe sig til muligheden for at bygge skole og daginstitutioner. Der er begge steder mulighed for at lære meget - og det er godt, at man er begyndt på dette. Vi er meget enige i det der er formuleret om, "at de nye byudviklingsområder bliver eksempler på bæredygtig og visionær byudvikling både miljømæssigt, klimamæssigt og socialt, og at disse områder foruden kultur og fritid også indtænker plads og rum til kreative zoner, iværksættermiljøer og studiemiljøer, og at områdernes "kulturarv bruges og synliggøres som en del af grundlaget for at forstå og udvikle byen".

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

Vi ærgrer os over, at der ikke med samme selvfølgelighed nu slås fast, at der er akkumuleret nogle behov i de

EAN-nummer  
5798009800275

bydele, som har været præget af byudvikling - og af de øgede indbyggertal. Behov, der kunne være kommet frem, hvis man havde haft viljen til at sammenligne de enkelte lokaludvalgsområder overfor hinanden.

Der mangler i høj grad statistik for det gennemsnitlige antal grønne kvadratmeter pr. indbygger pr. bydel, og ikke blot en opgørelse af afstanden til grønt som ikke fortæller noget af omfanget af grønt. Der mangler en sammenlignende analyse for antal fodboldbaner, antal kulturhuse etc. på tværs af byen, målt op i forhold til de enkelte lokaludvalgsområder/bydeles antal indbyggere.

Endelig mangler vi på Vesterbro en accept af det faktum, at (fodboldbaner i) Valbyparken på grænsen til Hvidovre ikke bliver lokale for beboere ved Hovedbanegården; blot fordi man vælger at opføre Kgs. Enghave og Vesterbro fælles i de kommunale statistikker.

Området ved Otto Busses Vej (som vejnavnenævnet vælger at kalde det) har haft en del navne. Vi har arbejdet med en arbejdstitel ved navn Vester Remisepark, fordi vi ønsker at styrke det grønne element. Området har også haft andre navne: Godsbanearialet, Lille Vesterbro, Jernbanebyen, Kineserbyen med mere.

Vi har gennemført en survey i vores borgerpanel med 966 deltagere. Af dem svarer omtrent 91,7 %, at der skal være fokus på det grønne og rekreative arealer, når Otto Busses Vej udvikles. 4,5% er uenige i dette.

## Introduktionen og de her indlejrede statistikker og forståelser

Lige for tiden skrives der i aviserne om en begyndende krise i byggeriet. Senest i dagbladet Børsen, der den 18. oktober kunne meddele følgende: "Over halvdelen af rådgivende ingeniører oplever tyndere ordrebog på boligbyggeri. Sidst branchen gennemgik det samme var op til finanskrisen".

Det er væsentligt, fordi der i forslaget til Kommuneplan fremskrives over de sidste 10 års bolig- og beboerudvikling. Der lægges op til, at denne udvikling skal foregå - endda speedes op - i de næste 12 år også. Og som det hedder i forordet til Kommuneplanen: "Til forskel

fra 1939 opføres de fleste boliger i dag som følge af private investeringer. "

Helt væsentligt er det altså, at markedet har svært ved at regne den hjem, når det kommer til byudvikling i København. Dette faktum burde være en større del af Kommuneplansforslaget.

Vi er i Vesterbro Lokaludvalg ikke enige i, at der kan ekstrapoleres i så vid udstrækning på den byudvikling, der er foregået. Og der lægges i al for stor grad op til, at byudvikling og beboerudvikling er det samme. Det virker underligt, når man samtidigt ved, at halvdelen af indbyggervæksten sker i form af at der bliver født flere end der dør. Vi sætter stort spørgsmålstegn ved kommuneplanens hypotese om, at den eneste måde at skabe billige boliger er, at bygge flere end der er behov for. Det er en ond spiral og ødelæggende for byens kvaliteter.

### "En social og mangfoldig by"

Vesterbro Lokaludvalg mener, at der er brug for en social genopretningsplan i Københavns kommune. Der skal tages større hensyn til de socialt udsatte. Der burde være større fokus på "Skæve boliger" i de nye Byudviklingsområder.

Vi støtter behovet for billige boliger, mindre boliger til de mange unge, blandede boligområder og blandede opgange, samt alternative boformer som f.eks. bæredygtige bofællesskaber.

### "En grøn, sund og bæredygtig By"

Vi er enige i, at der i de nye områder skal tilvejebringes "gode friarealer og andre grønne områder af høj kvalitet." Det er væsentligt for indbyggernes livskvalitet og for klimaet. Størrelsen af de grønne kvadratmeter har betydning - de virker som en nedkølede faktor, opsamler regnvand, renses luften og fremmer biodiversiteten.

På side 37 i "Analyse af behov for store og mellemstore grønne områder" findes en analyse med et kort over, hvor i København der findes problemer med varme-øer. Dem er der

fire af, og Vesterbro - inklusive Otto Busses vej - udgør så den største. Og cirka halvdelen af det samlede areal.

At udlægge Otto Busses vej til "Jernbaneby" virker ikke gennemtænkt. Der er ingen tvivl om, at somrene giver et behov for køling af Vesterbro. Allerede i dag oplever vi, hvordan der ofte er 3 grader varmere på Vesterbro end udenfor byen. Yderligere bebyggelse - med en jernbaneby - vil blot afstedkomme, at behovet for køling bliver til air-kondition af lejligheder og kontorer.

Kort sagt vil anlæggelsen af en ny bydel på Otto Busses vej være direkte i modsætning til Borgerrepræsentationens intentioner om at blive CO2-neutral.

Vi er på det generelle plan enige i, at "der skal laves lokalplaner, som sikrer, at vi i rette tid planlægger for skoler, institutioner, grønne områder, plejecentre samt kultur- og fritidsfaciliteter". Vi mener, at der er opbygget et efterslæb på Vesterbro. Både i forhold til grønne områder - men også de øvrige faciliteter. Vi er enige i, at der skal skabes "gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles".

Men når der i "Analyse af behov for store og mellemstore grønne områder i København - Samt analyse af potentialer for at udvikle Københavns grønne og blå struktur" på Vesterbro beskrives 3 muligheder for dette, så er vi nødt til at kommentere på disse. Og i forhold til analysen for hvor langt beboere har til et større eller mellemstort grønt område, så nytter det ikke at karakterisere Sønder Boulevard som et sådan. Sønder Boulevard rummer ikke 2 hektar grønt areal - det tal kan man kun komme frem til, ved at tage cykelstier, parkeringspladser og vejarealer med.

Strøget med Posthusgrunden, over SEB-bank, Tivoli CongressCenter, Ikea er hverken vild natur eller et grønt areal over 2 hektar. Størsteparten, af det allerede byggede, er ikke grønne arealer med fuglekvidder - men derimod befæstede arealer imellem de tekniske installationer. Med nogle spredte forstørrede potteplanter imellem.

Det grønne areal ved foden af H.C. Ørstedsværket er selvfølgelig interessant. Det er svært at se, præcis hvor stort/småt det bliver. En del dette ligger jo også ude i fremtiden, når Ørsted finder ud af, hvad de vil. Men et



stort grønt areal bliver det ikke. Det er der ganske simpelt ikke plads til.

I forhold til nye grønne arealer i stor størrelse, er der altså i virkeligheden kun arealet på Otto Busses Vej. Det er klart, at vi også fra Vesterbro Lokaludvalgs side har vores forhåbninger til dette areal.

Her bør, der skabes et stort grønt areal, med både natur og rekreation.

I øvrigt:

Der bør være en overordnet udviklingsplan for sammenhængende grønne cykel- og stiforløb i hele Københavns kommune. Hvis det vedtages, at der skal ske så stor en byudvikling af hele kommunen, så bør cykel- og gangstier have deres egen overordnede plan, der kan medvirke til at sikre CO2neutraliteten i 2025 og fremadrettet.

## "En kulturel storby med kant"

Vi er enige i, at

- "Byens historiske bygninger og kulturelle spor fra tidligere tiders byliv skal beskyttes og aktiveres og skabe ny værdi i den moderne storby"
- "At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og i byudviklingsområder"
- "At der rettidigt skal reserveres arealer til at planlægge nye faciliteter i byudviklingsområderne for at imødekomme de fremtidige behov og sikre et varieret udbud af Kultur- og fritidstilbud til glæde for københavnernes og byens gæster"
- "Vi afsætter midler til rettidigt indkøb af grunde til kultur- og fritidsfaciliteter"

Der skal være plads til både den organiserede og den uorganiserede udfoldelse - fællesskabet skabes begge steder.

Derfor står vi i dag med et meget stort efterslæb på Vesterbro. Udviklingen af Havnen og Carlsberg har ikke bidraget stort til rekreative arealer og faciliteter. Når der i dag går knap 5000 københavnere på en fodboldbane, så mangler vi altså 8 af disse på Vesterbro - blot for at nå op på gennemsnittet af København.

I forhold til musikken, så er det væsentligt, at der også skabes plads til begyndere og vækstlag. Det er godt, at der laves muligheder for optræden. Men der skal også være mulighed for at øve sig.

## "En by i vækst med talenter og arbejdspladser"

Vi mener, at der skal skabes bedre muligheder for kreative værksteder og produktion. Erhvervsudviklingen i København er i al for stor grad udelukkende baseret på kontorbyggeri. Det kreative kan så få lov at boltre sig midlertidigt - men uden permanente adresser. Det bør der laves om på. Håndværkerbyer og permanente muligheder for kreative erhverv og startupvirksomheder med egentlig produktion mangler.

Vi savner også bedre muligheder for socioøkonomiske virksomheder. Det er som om, de nye bykvarterer udelukkende skabes for dem, der aldrig har eller får problemer. Det er desværre ikke sådan livet går for alle. Det er derfor vigtigt, at der tages højde for, at der lokalt - også i de nye byområder - er muligheder for social integration.

## "En international storby med kant"

Der mangler en bredere tilgang til udviklingen af København. Arbejdspladser, kulturel hovedby, boligsituationen, trafik, grønne områder m.m. kan ikke ses snævert indenfor byens grænser, men må ses som en del en regional udvikling.

Det betyder for eksempel, at bosætning og trafikplanlægning ikke kan defineres for Københavns kommune alene, men må indgå i en helhed.

## Vedr. Vesterbro

Vi mangler grønne områder på Vesterbro. Det er det borgerne på Vesterbro fortæller os, når vi spørger dem i vores borgerpanel. Og det er det, vi får at vide, når vi

arrangerer borgermøder eller deltager med en stand på bydelens mange fester og gademøder.

Derudover har vi også et efterslæb på rekreative faciliteter og fritidsaktiviteter.

Fra vores borgermøde i forbindelse med høring omkring kommuneplanen fik vi mange ideer til, hvad der kunne skabes på Otto Busses vej.

Udover de grønne arealer, er der behov for

Hundelufterareal

Fodboldbaner

Indendørs idrætsfaciliteter

Kulturhus

Musikalske øve faciliteter

Værksteder

Svømmehal

Skæve boliger

Skaterbaner

Legepladser

Boldbaner

Vi vil her gentage de klimamæssige udfordringer, der er ved at bygge en ny bydel på arealet.

Øvrige planer for Vesterbro (Vision side 70-71)

Der ligger nogle andre planer for Vesterbro. Her følger en gennemgang af vores bemærkninger til disse. Planerne handler om enkeltstående bygninger. Helt principielt virker det underligt, at der skal behandles enkeltstående bygninger i en Kommuneplan. Måske ikke for H C Ørstedsværket, der dog har en vis størrelse.

H.C. Ørstedsværket. Det er nogle ret ukonkrete ændringer, der lægges op til. Bygningen er stor, og planerne er ikke gennemgået i "Serviceeftersyn af erhvervsarealer til Kommuneplan 2019." Det er derfor ikke let at afgive et høringssvar til dette. Men det er interessant. Vi forstår måske ikke helt, hvad det er, der lægges op til. Hvad er det præcis ejerne gerne vil? Hvad er det præcis, som Borgerrepræsentationen nu skal sige ja til?

Skelbækgade 2-4. Jobcenteret. Vi anerkender kommunens behov for at finde nogle fremtidige anvendelsesmuligheder. Der har tidligere været benzintank i stueetagen. Der bør

tænkes over poreluftopsivning af benzenholdige gasser, når der skal udvikles.

Halmtorvet 20. Politiets Station 1. Der er et ønske om at bygge om til boliger, herunder ungdomsboliger. Men i samme omgang ønskes der at øge bebyggelsesprocenten, der i forvejen er ganske høj i karreen som sådan. Og som står overfor at blive forhøjet ved den udbygning som Mændenes Hjem står overfor. Det er ikke nødvendigvis nogen god ide.

Vesterbrogade 59. Det tidligere Bymuseum. Vi ønsker at fastholde bygningen til offentlig brug. Der skal være offentlig adgang til den lille forhøje, som vi ønsker bevaret og får status af lommepark i overensstemmelse med kommunens strategi og udvikles med en klar grøn profil, der både tager hensyn til arkitekturen, miljøet, klimaet og det rekreative. Selve bygningen rummer fine muligheder, for dem der har de økonomiske muligheder for at renovere bygningerne. Desværre har de fået lov til at forfalde. Det kan for eksempel være til aktiviteter til Børn og Unge.

## Borgerinddragelse

Vi er glade for, at der er kommet et afsnit ind omkring øget dialog med Københavnerne. Det er rart, at der er kommet nogle retningslinjer for, hvad man som borger kan forvente.

I forhold til Otto Busses Vej er det interessant at se på, hvilken proces der nu lægges op til. Det vi har fået beskrevet er, at der efter nytår skal gå en proces i gang med udvikling af en helhedsplan. At denne Helhedsplan skal udvikles i to halvdele. Og at det er ejerne, der sidder for bordenden i dette arbejde. Vi har også fået at vide, at vi i Lokaludvalget ville være en naturlig del af dette arbejde.

Vi har på Vesterbro nogle erfaringer fra udviklingen af Carlsberg, som lægger os på sinde.

For det første er det problematisk, hvis der ikke fra starten ligger nogle konkrete krav til udviklingen. Der bør i Borgerrepræsentationen opstilles nogle klare krav til, hvad der skal foregå på arealet. Eksempelvis: Hvor stor en park skal være, eller hvor mange kvadratmeter, der laves til fritids- og rekreative arealer. Hvis der ikke

lægges sådan noget ind i bestemmelserne, så risikerer det at forsvinde senere; som for eksempel det udendørs svømmebad på Carlsberg. Der er ingen garanti for, at DSB og BaneDanmark ikke senere sælger arealet. Den eneste garanti vi har for, hvad der skal ske på arealet, er det, som Borgerrepræsentationen har besluttet.

For det andet er det problematisk, hvis der arbejdes med to Helhedsplaner eller en Helhedsplan i to tempi. Kravene til bygherrerne skal afgives samlet, så de ved mageskifter kan imødegå de udgifter der pålægges dem. Og således, at den ene del ikke blot sælges af, hvorefter der så ikke bygges på de arealer, hvor der er stillet krav. Der bør derfor udvikles ÉN Helhedsplan for hele området.

For det tredje bør der stilles krav til, hvordan og med hvem borgerinddragelsen og Helhedsplanen udvikles. Det bør være gennemskueligt, hvornår der sker en inddragelse af de enkelte deltagere. Det gælder både for borgere, men også forvaltninger og Borgerrepræsentation.

Vi vil selvfølgelig gerne være med. Vi vil finde det naturligt, hvis vi bliver en del af den kommende proces, eftersom vi har forholdt os til området i 10 år. Og fordi vi er den lokale faktor, der kan samle borgernes ønsker og forventninger til den fremtidige udvikling - uanset hvilke rammer det kan ske indenfor.

Venlig hilsen

Vesterbro Lokaludvalg

## **Svar til: Høring af 49038 af: Heidi Hansen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

393

INSENDT AF

Heidi Hansen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker en METRO til Brønshøj - ærgerligt "grenen" ud til Brønshøj blev sparet væk F r. Sundsvej er en meget befærdet vej og der er mange "bløde" trafikanter i om egnen - mange børnehaver, fritidshjem, skoler, fritidsaktiviteter, lokale butikker mv.

## Svar til: Høring af 49038 af: Mikkel Nordberg

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

394

INDSENDT AF

Mikkel Nordberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Holscher Nordberg Architecture and Planning

POSTNR.

2100

BY

Copenhagen

HØRINGSSVAR

Kære KP19 Som umiddelbar nabo til Kløvermarken og området øst for Raffinaderivej kaldet "Kløverparken" vil jeg gerne udtrykke opbakning til en ændret anvendelse i KP19 af området. Som nabogrundejer og lokal interesseret ser jeg stor bymæssig værdi i at området bliver udviklet til blandet bymæssig anvendelse og at området bygger videre på den udvikling som der er i gang i området i øvrigt. Jeg ser det som væsentligt at både de rekreative og bymæssige forbindelser i lokalområdet bliver styrket og udbygget. Det er først når den bymæssige udvikling hænger sammen at de lokale tiltag kan vokse og trives. De byrum, aktiviteter og forbindelser vi planlægger for vores eget område "Ved Amagerbanen Nord" vil være vanskeligere at skabe liv i hvis naboområderne ikke udvikles. Jeg vil hermed give min opbakning til at området defineret som "Kløverparken" medtages i kommuneplanen som et rammeområde hvor en levende og blandet by kan udbygges. Mvh. Claus Tholstrup Molge. Ejer af matrikel 4122 og 4123. Uploadet af arkitektrådgiver Mikkel Nordberg, HNAP. "

Holscher Nordberg  
Architecture and Planning

Vermundsgade 40A  
DK-2100 Copenhagen Ø

Cvr. nr. 2115 1009

T: +45 39200033  
M: post@hnap.dk

www.holschernordberg.dk

# FULDMAGT

## LOKALPLANPROCES

FIRMA/GRUNDEJER: CLAUD THOUSTEUP MOUGE  
ADRESSE: AMAGERSTANDVEJ 214  
BY: CBH-S  
CVR/CPR NR.: 141271-2877

Sagenavn  
Ved Amagerbanen

Sagenummer  
1736

Ovennævnte giver hermed fuldmagt til:

Holscher Nordberg Architecture and Planning  
Vermundsgade 40A, 3. sal  
2100 København Ø  
Cvr. nr.: 21 15 10 09

til på vore vegne at varetage lokalplanproces på:

Gade og nr.: PRAGS BOULEVAED 92-94  
Postnummer: 2300  
Matrikel nr.: 4122, 4123  
Ejerlav: SUNDBY ØSTEE, CBH

Holscher Nordberg works  
with issues arising from the  
development of 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.



Underskrift

Dato:

24-11-17

Sted:

Navn:

CLAUS MOGEL



## Svar til: Høring af 49038 af: Selskabet for Rationel Almen Planlægning

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

395

INDSENDT AF

Keld Simonsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Selskabet for Rationel Almen Planlægning

POSTNR.

1615

BY

København V

HØRINGSSVAR

RAPs Høringssvar

Selskabet for Rationel Almen Planlægning.  
Sankt Jørgens Alle 8, 1 th, 1615 København V  
web: <https://rap.dk> email: [ks@rap.dk](mailto:ks@rap.dk)

København V, 2019-10-22

### **Høringssvar. Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**

Fra Selskabet for Rationel Almen Planlægning.

#### **KK's målsætning om CO2-neutral by i 2025**

KK har en målsætning om at være CO2-neutral by i 2025. Denne målsætning er markedsført på verdensplan, men ser ud til ikke at kunne holde. bl.a. pga. massive fejlinvesteringer i transport som metroen, der ikke flytter bilister, underfinansiering af cyklen, samt positiv særbehandling af biler, trafikalt og med subsidieret beboerparkering. Ikke-opfyldelse af målet vil blive en international skandale. KK bør have bedre styring mod målet, bl.a. bør alle forslag i kommunen have et obligatorisk CO2-budget.

#### **Cykler som strategisk transportform i Københavns Kommune (KK)**

Cykler er sammen med gang den mest miljørigtige transportform i KK. Cyklen er samtidig den hurtigste transportform i KK, hurtigere end biler og offentlig transport. Cyklen er samtidig sund via motion, billig og kræver kun lidt plads på vejen og ved parkering. Cyklen bør derfor være den strategiske transportform i KK.

Det glemmes ofte at cyklen er den hurtigste transportform i KK, bl.a. i dette forslag til kp19. KK bør gennemføre en undersøgelse med transporttider dør-til-dør for gang, cykling, bil, bus, metro, S-tog, regionaltoget og evt. andre transportformer, gerne fordelt på afstand i KK.

At være den strategiske transportform, indebærer at hele kommunen transport-mæssigt først og fremmest skal være indrettet til cykler. Vejene skal være indrettet til cykler og ikke som nu til biler, og den positive særbehandling af biler skal fjernes, og erstattes af positiv særbehandling af cykler ifht. færdselsloven. Fx skal det ikke være biler der får grønt højresving, mens cyklerne får rødt for ligeudkørsel, og samtidigt rødt for højresving.

Kollektiv trafik skal indrettes til cykelmedtagning - der for at have effekt skal være gratis, også i regionaltoget og fjerntog, og stationsnærhedsprincippet skal erstattes af et cykelstationsnærhedsprincip, hvor stationen kan nås inden for cirka 8 minutter på cykel, eller cirka 2,5 km. Dette vil give en stationsafstand på cirka 5 km, og en gennemsnitsfart på cirka 90 - 100 km/t inkl stop, som er meget konkurrencedygtigt ifht. biler og cykler.

KK bør fremme cyklen i sin plan for at blive CO2-neutral. Det kan gøres via mange tiltag. KK's cykelafdeling v/ Marie Kaastrup har planer for omkring 5 mia. kr. til cykelfremme. Cyklistforbundets Københavns-afdeling har forslag til cykelforbedringer, der fjerner mange af KK's positive særbehandlinger af biler.

Se [http://www.open-](http://www.open-std.org/keld/Cykeltrafikpolitikatalog_for_Cyklistforbundet_Koebenhavn_14.07.2015.pdf)

[std.org/keld/Cykeltrafikpolitikatalog\\_for\\_Cyklistforbundet\\_Koebenhavn\\_14.07.2015.pdf](http://www.open-std.org/keld/Cykeltrafikpolitikatalog_for_Cyklistforbundet_Koebenhavn_14.07.2015.pdf) Asfaltering af brostensgader og ophævelse af ensretning for cyklister vil være væsentlige forbedringer.

KK bør lave kampagner til fremme af cykling i skoler og børneinstitutioner, over for virksomheder og turister.

### **Begrænsning af biler**

KK har lavet en målsætning om højst 25 % af ture i KK skal være biler. Denne målsætning om bilbegrænsning har det svært. Det går desværre den forkerte vej. Skal udviklingen vendes må KK tage drastiske midler i brug.

KK skal fortsætte med at sætte parkeringsprisen for beboere op - mindst til omkring de 10.000 kr. årligt. der er cirka hvad dette koster i Ørestaden, og også hvad en parkeringsplads i gadeplan koster kommunen iflg. beregninger, og KK skal vel hverken være konkurrenceforvridende eller forære folk, der går imod kommunens bilbegrænsende politik, gaver, så vi får flere biler. KK bør undersøge at sætte beboerlicensen op mod hvad en kommerciel parkeringsplads koster i parkeringshus, det er omkring 25.000 kr. årligt, da KK ikke bør være konkurrenceforvridende, især ikke når det er KK's politik at begrænse biler. KK bør udvide de zoner, hvor gadeplans-parkering ikke er tilladt. KK bør indføre begrænsninger på privat parkering, og inddrage parkeringspladser. El-biler bør kun have begrænsede rabatter på parkering, da det også er biltrængslen der skal begrænses, og en elbil fylder det samme som en fossilbil. Selvkørende biler bør KK se på, så de ikke bare skaber mere trængsel ved at køre rundt, uden at parkere.

KK bør stoppe udbygning af veje til biler, bl.a. Havnetunnellen og i Nordhavn, da den nye kapacitet blot bliver brugt op på kort tid, og så skal der udbygges igen. KK skal hellere satse på cykler og tog.

### **Stop udbygning af metro og letbane**

Metroen tiltrækker ikke bilister, formentlig fordi den ikke er konkurrencedygtig tidsmæssigt, men benyttes af gående, buspassagerer og cyklister. Metroen har derfor meget ringe klimaeffekt, måske endda negativ, da den tiltrækker cyklister, som er mindre miljøbelastende og sundere og billigere.

Cyklen er en hurtigere transportløsning end metroen dør-til-dør, og metroen er dermed en tidsrøver.

Metroen har kostet omkring 40 mia. kr. og yderligere 10 mia. er planlagt til Nordhavns- og Sydhavnsmetro. I betragtning af metroens ringe miljøeffekt, og tidsmæssige negative effekt, bør de nye metroanlæg stoppes, man må kunne få meget mere for pengene med andet.

Letbanerne er endnu langsommere end metroen, og den planlagte letbane på Nørrebro - Gladsaxe giver ikke engang tidsgevinster ifht. eksisterende busløsninger. Al planlægning af letbaner bør indstilles.

Udenlandske erfaringer med letbaner kan ikke bruges i KK, da vi har så stærk en cykelkultur. Lov om metro bør ændres så jordspekulationsgevinsterne kan bruges til trafikinfrastruktur, herunder især til

cykler og konkurrencedygtig offentlig transport, og ikke biler. KK bør omstrukturere behandling af transport, så OKF ikke bruger alle deres mange milliarder på metro og bus, mens de strategisk vigtige cykler bliver spist af med nogle få hundrede millioner om året.

### **Udbyg investeringer i konkurrencedygtig offentlig transport**

KK skal have transporttilbud der er bedre end bilen, først og fremmest cykler men også konkurrencedygtig offentlig trafik, som er hurtigere end bilen. Region Hovedstaden har nyligen lavet en trafik- og mobilitets-plan, som jeg har skrevet en artikel om:

<http://www.open-std.org/keld/regh-plan.html> - med spændende kort - og link til plan.

Jeg har nogen forslag til konkurrencedygtig offentlig trafik:

Førnævnte artikel: <http://www.open-std.org/keld/regh-plan.html> - regionaltog til Hillerød

Næsten dobbelt så hurtige s-tog: <http://www.open-std.org/keld/s-tog>

Region Sjælland kan have gavn af gennemkørende regionaltog, der springer de små stationer over, og kører helt ind til København. Dette bør KK støtte i vores ende.

### **Samarbejde omkring konkurrencedygtig offentlig transport med andre aktører**

Borgere i KK er jo gode til at cykle, så der fleste biler i KK er udenbys. Så vi skal arbejde sammen udenbys for at løse KK's trængselsproblemer. Bl.a. med DSB og regionerne om regionaltog, og helst med gratis cykelmedtagning, som er en tidsbesparende og populær kombination, samt passagergenererende og derved en væsentlig indtægtskilde. KK bør samarbejde med andre kommuner om park'n'ride og bike'n'ride anlæg ved stationerne, gerne med finansiell støtte fra KK, da det er os der ellers får mange af deres biler.

### **Udbyg busnettet**

Busserne er ikke konkurrencedygtige ifht. cykler og biler, men en del borgere kan eller vil ikke bruge cyklen, fx bevægelseshæmmede eller folk med småbørn i barnevogn. Til dem er et fintmasket busnet med kort afstand mellem stoppestederne og nem indstigning fra gadeniveau en god løsning, også som fødelinjer til den hurtigere offentlige transport.

### **Handicap-venlig by**

KK er fyldt med flisebelagte fortove med fliser beregnet til nedbør, eller brosten, der er svære at forcere i kørestol eller rollator. En jævnere belægning vil være at foretrække. Byen bør indrettes så handicappede ikke unødigt hindres på deres vej – de har det svært nok i forvejen.

### **Grøn by**

Beplant byen, gerne i højden på husmurene - planter optager ultrafine partikler og nedbringer dermed forureningen og forbedrer luftkvaliteten, og dæmper støj.

Der dør over 500 mennesker årligt i KK pga. luft- og støjforurening. Det er skandaløst mange.

### **Terapeutisk by**

Parker og anlæg giver åndehuller i byen, der er med til at forbedre det psykologiske miljø. det psykologiske miljø skal indtænkes i hele planlægningen af byen, bl.a. ved indretningen af byrummet, veje mm.

### **Gratis kommunale museer**

BR har foreslået at statslige museer i KK bliver gratis. Man kunne jo begynde med sig selv, i det mindste med en gratis dag i KK's museer, som mange private museer allerede har. KK bør samarbejde med alle museer, statslige, kommunale og private om formidling, bl.a. på flere sprog, ikke blot dansk og

engelsk, ved måske at udvikle et multisprogligt open source system til sine egne museer og tilbyde det til andre.

### **Internet**

Der bør være adgang til gratis internet overalt i KK, også til turisterne, for at de kan orientere sig, også gerne på et sprog, de forstår.

### **International formidling, og behandling af turister**

KK som en verdensby med ansvar og kant lyder som en god idé, så de gode løsninger som frembringes eller bruges i KK kan blive udbredt til andre dele af verden og vores politikker således får meget større effekt på verdens miljø mm. Dette kan også den anden vej hvor vi lærer af resten af verden. KK bør have en rimelig stor indsats med personaleressourcer til denne to-vejs kommunikation, og organisation for alle dele af KK's virke, så dette kan ske effektivt. bl.a. skal ting, rapporter mm, oversættes til mange sprog.

Turister besøger gerne KK for at se vores løsninger, og kan være gode ambassadører for os. KK bør have dette in mente, og afsætte ressourcer til dette formål at betjene turister som formidlere af KK's politikker.

### **Indskrænkning af Københavns Lufthavne**

Luftfart er en af de mest CO2 genererende transportformer, og bør reduceres på linje med KK's almindelige CO2 mål, og KK bør bruge sin indflydelse over for lufthavnen i Kastrup så der også sker væsentlige reduktioner på dette område. Reduktionen bør forudsættes i KK's øvrige planlægning, herunder veje og transport til lufthavnen.

## Svar til: Høring af 49038 af: Karin Andresen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

396

INDSENDT AF

Karin Andresen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Ang. projekt Lynetteholmen. Der er ikke givet megen tid til at reagere på dette forslag, men jeg vil kort komme med min mening. Planen er katastrofal for beboere på Margret heholm. Jeg har købt lejlighed her for bl.a. at nyde den lille havn og de grønne områder. Skal det dejlige sted ødelægges af tunge biler, der konstant kører med jord i mange år. Udover at det er katastrofalt for os i det daglige, vil det blive meget svært at sælge og flygte væk fra det kaos, I lægger op til. Jeg anbefaler nytænkning fra København, hvor I tag er hensyn til klima, miljø, den lille havn og ikke mindst beboere i området.

## **Svar til: Høring af 49038 af: Asger Munk Nielsen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

397

INSENDT AF

Asger Munk Nielsen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Letbane nej tak. En letbane på Frederiksundsvej er ikke en god løsning. Trængsel er i dag stor, en letbane vil kun gøre problemet større. Metro er og bliver den eneste langsigtede løsning, og vil give et tiltrængt løft til NV, og gøre området attraktivt for en større del af befolkningen, - sæt nu gang i en positiv udvikling. Mvh Asger Munk Nielsen

## **Svar til: Høring af 49038 af: Bygningsstyrelsen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

398

INSENDT AF

Jannie Rydahl Magnussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bygningsstyrelsen

POSTNR.

1577

BY

København V

HØRINGSSVAR

Hermed sendes høringssvar fra Bygningsstyrelsen vedr. rammeområde 4323 for Frederiksholm

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen

22. oktober 2019

Center for Udlejning  
jarna  
J.nr. 19/00815

## Hørings svar vedr. Forslag til kommuneplan 2019

Københavns Kommune har offentliggjort Forslag til Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar.

Bygningsstyrelsen har følgende bemærkninger til forslaget for så vidt angår rammeområde 4323 for Frederiksholm:

### **Kunstscolernes udvidelsesbehov kan ikke realiseres inden for eksisterende ramme**

Kunstscolerne på Frederiksholm (Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering, Rytmsk Musikkonservatorium, Den danske Filmskole og Den danske Scenekunstscole) har aktuelt behov for at kunne udvide det samlede bygningsareal med ca. 6.700 m<sup>2</sup> for at kunne etablere tidssvarende bygningsmæssige faciliteter, der understøtter institutionernes behov samt styrker de studerendes faglige kompetencer og institutionernes forskning og samarbejder med virksomheder. Endvidere vil en udvidelse af den eksisterende bygningsmasse kunne give mulighed for at involvere offentligheden i højere grad end det er tilfældet i dag samt forbedre mulighederne for at genanvende den store mængde affald, der årligt produceres på institutionerne.

Kunstscolerne er beliggende inden for rammeområde 4323 for Frederiksholm, der har en maksimal bebyggelsesprocent på 70. Bebyggelsesprocenten skal dog jf. tillæg nr. 27 til Kommuneplan 2015 beregnes under ét for rammeområde 4320 og rammeområde 4323. Som følge af politisk vedtagelse af tillæg nr. 4 til lokalplan 331 og tillæg nr. 27 til Kommuneplan 2015 den 20. juni 2019 er Bygningsstyrelsen af Københavns Kommunes Økonomiforvaltning blevet oplyst, at restrummeligheden inden for rammeområderne er opbrugt. Kunstscolerne har således ikke længere mulighed for at opføre ny bebyggelse i tilknytning til eksisterende.

### **Kunstscolernes placering på Holmen**

I 1994 fremkom Holmen-udvalget (bestående af repræsentanter fra Forsvars-, Finans-, Miljø og Kulturministerierne, med deltagelse af Plandirektøren fra Københavns Kommune samt en række fagligt udpegede eksperter) med et sæt konklusioner og anbefalinger til udviklingen af Holmen, som følge af, at Søværnets aktiviteter i al væsentlighed skulle fraflytte Holmen. Fraflytningen gav mulighed for at etablere et center for Kunstneriske Uddannelser i Søværnets gamle bygninger.



En lang række af bygningerne på Frederiksholm, som i dag huser kunstscolerne, er kategoriserede som bevaringsværdige eller fredede bygninger. Disse kategoriseringer udgør en barriere i forhold til at kunne opfylde nutidens krav til undervisningsformer i eksisterende bygninger og imødekomme efterspørgslen fra virksomheder, som ønsker at samarbejde og lokalisere sig i nær tilknytning til uddannelsesinstitutionerne. Dette udgør den primære årsag til, at kunstscolerne har behov for at kunne udvide det eksisterende bygningsareal. Volumenstudier har endvidere vist, at nybyggeri vil kunne indpasses harmonisk til de eksisterende bygninger.

Kunstscolerne ønsker at bidrage til et levende udviklingsmiljø med hver deres kunstneriske udtryksformer som en del af et rekreativt og levende campus-, by- og havnemiljø i København. Kunstscolerne vil gerne skabe et unikt mødested for kunstformerne til glæde for studerende, kunstnerlivet og de mange mennesker, der bor i byen, eller besøger campusområdet. Det ligger i kunstscolernes DNA at give viden i form af forskning og samfundsrelevante projekter m.m. tilbage til civilsamfundet gennem i særdeleshed mange udstillinger, koncerter og forestillinger, men også gennem andre aktiviteter, så som paneldebatter, julemarkeder, kulturarrangementer m.m. og på Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering er der et offentligt tilgængeligt bibliotek for arkitektur, design, konservering og scenekunst, som er meget velbesøgt. Mange foreninger, skoleklasser med videre valfarter til Holmen både for at se Flådens gamle bygninger, men også for at opleve og besøge det kunstneriske uddannelsesmiljø, der hersker på Holmen og de herboende kunstneriske uddannelsesinstitutioner. Samtidig relaterer kunstscolernes uddannelser og forskning sig direkte til byrum og –liv, kunst, kultur og dansk design, som også København er eksponent for.

Med de seneste initiativer med cykel- og gangbroer hen over havneløbet er tilgængeligheden til Holmen i den grad også øget. Visionen for Holmen fra 1994, som er realiseret i dag, har resulteret i, at mange borgere og turister finder vej til Frederiksholms unikke kombination af gammelt maritimt byggeri og nyt boligbyggeri samt dedikerede nye bygningskonstruktioner til bl.a. Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering, Rytmisk Musikkonservatorium, Den danske Filmskole og Den danske Scenekunstscole, åbne grønne arealer, havnefronter, Operaen og rekreative kvaliteter. Såfremt kunstscolerne vil få mulighed for at udvide det eksisterende bygningsareal, forventes dette ikke at ændre den trafikale adfærd blandt brugerne væsentligt, idet udvidelserne ikke vil medføre et betydningsfuldt antal nye brugere. Derimod forventes det, at den tunge affaldstransport vil falde som følge af øget genbrug.

Der er i dag en stærk synergieffekt - såvel fagligt som administrativt – ved at de kunstneriske uddannelsesinstitutioner ligger samlet på Holmen. Og der vil i de kommende år blive sat en række projekter i gang for at styrke de studerendes tværkunstnerisk faglighed, som er efterspurgt inden for alle kunstneriske udtryksformer. I dette arbejde er det afgørende, at skolerne kan gøre brug af deres geografiske nærhed til at understøtte det tværfaglige samarbejde. Kunstscolerne ønsker forsat at være lokaliseret på Frederiksholm, og håber derfor, at Københavns Kommune kan imødekomme behovet for at kunne udvide de eksisterende rammer.

**Forslag til ændring inden for eksisterende rammeområde 4323**

Bygningsstyrelsen vil på baggrund af ovenstående gerne anmode om, at der oprettes et særskilt rammeområde for matriklerne 594, 595, 596, 597, 598 og 606 alle af ejerlav Christianshavns kvarter, København.

Disse matrikler har i dag en samlet bebyggelsesprocent på 70. For at kunne imødekomme kunstskolernes fremtidige arealbehov foreslås det, at der inden for de ovennævnte 6 matrikler vil kunne opføres bebyggelse med en samlet bebyggelsesprocent på 80.

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

Med venlig hilsen

Jannie Rydahl Magnussen  
+45 41 70 13 71  
jarma@bygst.dk

## Svar til: Høring af 49038 af: Per-Henry Nilsson

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

399

INDSENDT AF

Per-Henry Nilsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

G/F Lundehussøens Haveby

POSTNR.

2900

BY

Hellerup

HØRINGSSVAR

16 containerboliger til unge hjemløse i parken i hjørnet ved Bolandsvej/Emdrupvej I 'Forslag til Københavns Kommuneplan 2019' er der et forslag til væsentlige rammeændringer på s. 68: nr. 4. "Emdrupvej - Der muliggøres boliger til udsatte". Rammeændringen går ud på at give dispensation fra at man ikke må bygge boliger i et område, der er udlagt til et rekreativt område. Dette betyder at Socialforvaltningen kan anbringe op til 16 såkaldte midlertidige containerboliger i parkanlægget ved Bolandsvej/Emdrupvej. Her skal der bo unge udsatte personer, som Socialforvaltningen i Københavns Kommune vil hjælpe med en midlertidig bolig i vores parkanlæg. Det er mennesker, der har levet på gaden i en længere periode og derfor har forskellige udfordringer f.eks. stofmisbrug eller alkoholmisbrug. Det kan også være at de er psykisk syge. Det er helt sikkert mennesker, der har brug for meget hjælp for at komme videre. Medlemmerne i G/F Lundehussøens Haveby er meget bekymrede over dette 'tiltag', og vi undrer os over hvordan man kan give dispensation til et opsættelse af containerboliger i et grønt område med ikoniske træer etc. Og man skal ikke glemme øvrige anlægsomkostninger og arbejde – som afløb, el, etc. Desuden ser vi faren for at Emdrup Søpark kan blive et tilhold for personer med en anden dagsorden – som salg af stoffer etc. Videre er vi bekymrede over værdien af vores huse i området – priserne kan gå ned grundet at ingen ønsker flytte ind i dette område hvor det findes personer med andre behov. Vi vil opfordre til Borgerrepræsentationen og politikerne – her ansvarlige borgmestere, at virkelig tænke godt igennem inden man tager den endelige beslutning. På vegne af G/F Lundehussøens Haveby Per-Henry Nilsson Formand



## Svar til: Høring 49038 af: Malene Schrøder

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

400

INDSENDT AF

Malene Schrøder

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Det er dejligt med visioner og planer om at skabe noget nyt. Men det virker desværre som om man i Kommunenplanen er så forhippet på at skabe noget nyt, at man fuldstændig overser, hvad det er man destruerer. Nemlig hele Margretheholm. Hver eneste dag bruger hundredevis af børn det grønne område ned mod vandet bag Udsigten, hvor de fisker efter krabber, leder efter frøer eller andre padder, flyver med drager eller øver sig i at køre på deres løbecykler. Nybagte forældre går ture med deres barnevogne, de studerende soler sig i græsset og spiller kongespil og hundeejerne lader vovserne hilse på hinanden. Området anvendes også til crossfit og saunagus, og dagligt lægger turister vejen forbi på cykel enten for at se Amager Bakke eller bare for at nyde den lille oase. Der er også et rigt fugleliv, og jeg har flere gange været heldig at se en isfugl på den lille bådebro. Men også fasaner, spætter og en række trækfugle slår sig ned i området, der til tider er så vådt, at de forveksler det med et vadested. Hvilket bringer mig til Margretheholm havn, som er et afslappet og autentisk havnemiljø med plads til at mennesker på tværs af alder og formue kan interagere om deres fælles interesse for havet. Men væk med børnene, væk med bådene og væk med isfuglen. I stedet vil man lægge en vej til transport af forurennet jord. Er det det, I kalder Verdensby med ansvar?!

**Svar til: Høring 49038 af: Lars Sønderskov**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

401

INDSENDT AF

Lars Sønderskov

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Byggesocietetet

POSTNR.

1220

BY

KØBENHAVN K

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er Byggesocietetets høringssvar på "Udkast til Københavns Kommuneplan 2019".

Københavns Kommune

**Bemærkninger til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019.**

22. oktober 2019

**Byggesocietetet**  
Frederiksholms Kanal 30  
1220 København K

Som bilag er vedlagt Byggesocietetets bemærkninger til det udsendte "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019".

T: +45 2221 1936  
M: info@byggesoc.dk  
W: byggesocietetet.dk

Byggesocietetet vil gerne takke Københavns Kommune for en åben og involverende proces.



Med venlig hilsen

  
Lars Sønderkov  
Sekretariatschef

## **Udkast til Københavns Kommuneplan 2019**

### **Byggesocietetets bemærkninger**

#### **1. Indledning.**

Byggesocietetet vil først og fremmest gerne takke Københavns Kommune for en god proces i relation til kommuneplan 2019. De afholdte møder, det tilgængelige materiale og Københavns Kommunes udprægede invitation til dialog er meget værdsat i branchen.

Nedenfor fremgår Byggesocietetets bemærkninger til udkastet til Københavns Kommunes kommuneplan 2019. Høringssvaret er udarbejdet af en række af Byggesocietetets medlemmer i København med sekretariatet som koordinerende led.

Kontaktperson i Byggesocietetet er sekretariatschef Lars Sønderskov.

#### **2. Generelt.**

Byggesocietetet vil gerne anerkende, at Københavns Kommune med forslaget til Kommuneplan 2019 på en række områder har imødekommet branchens tidligere input. Dette gælder f.eks. reglen om, at 50 procent af etagearealet kan disponeres frit og at der generelt lægges op til en forenkling af reglerne.

Nedenfor en række specifikke bemærkninger til de forskellige elementer af kommuneplanen.

#### **3. Boligbehov.**

Generelt ønsker Byggesocietetet at bemærke, at de angivne 60.000 boliger samt den angivne fordeling relateret til antallet af almene boliger, ungdomsboliger mm., er fornuftig. Det understøtter den blandede by.

#### **4. Erhverv.**

Byggesocietetet savner den grundige erhvervsanalyse der var en del af arbejdet med kommuneplanen 2015, men anerkender også, at erhverv kan være svært at forudsige over så lang tid som tilfældet er med kommuneplanen.

Erhverv i byen er ikke, hvad erhverv i byen var for 30 år siden. Og erhverv i byen er ikke det samme om 15 år, som det er i dag. Der er i stigende grad tale om virksomheder der ikke kræver plads til tung transport og det at bo og arbejde smelter i højere grad sammen. Kunne fællesområder i boligområder f.eks. benyttes af erhverv i dagtimerne i stedet for at stå tomme? Skal der partout være små butikker i de nyanlagte større områder? Mennesker bevæger sig der, hvor det er naturligt for dem. På disse områder opfordrer Byggesocietetet til fleksibilitet og at de omkringliggende områder tages med i betragtning.

I forlængelse af ovenstående vil vi henlede opmærksomheden på, at udviklingen indenfor detailhandel for tiden går i retning af, at flere butikker må lukke. Den udvikling vil vi formentlig også se i København med tomme tidligere detailhandelsbutikker som konsekvens. Hvad skal disse tomme lokaler i givet fald



anvendes til? Kunne det f.eks. være her, den lille håndværker eller den lille start-up rykkede ind? Det er vigtigt at gøre sig nogle overvejelser om dette, så vi undgår tomme lokaler i byen. Herunder være fleksibel med de nødvendige dispensationer.

## **5. Rækkefølgeplanen.**

Byggesocietetet opfordrer til, at Københavns Kommune ikke er for ufleksibel i forhold til rækkefølgeplanen. Der er tale om nogle store områder i rækkefølgeplanen som vil tage lang tid at realisere. Lidt har til tider også ret og der vil gennem perioden opstå muligheder, hvor branchen vil kunne gennemføre mindre men hurtige projekter som samlet set bidrager til at nå målet om 60.000 nye boliger. Se også punkt 8 om byggeprocenter.

Samtidig opfordrer Byggesocietetet til, at der i udførelsen af rækkefølgeplanen tages højde for infrastruktur og fremkommelighed. De mange nye københavnere skal til, fra, i og gennem byen. Det stiller krav til at infrastrukturen udvikles sideløbende. Centrumforbindelsen er allerede i dag hårdt belastet. En mulighed er områderne i rækkefølgeplanen udvikles sideløbende, hvor der bygges lidt i ét område og derefter lidt i et andet. Det giver mindre belastning på den eksisterende infrastruktur. Sidst, men ikke mindst, vil de mange nye områder og københavnere medføre øgede støjgener. Også dette bør være en del af realiseringen af kommuneplanen.

## **6. Boligstørrelser.**

Igen vil vi gerne anerkende, at Københavns Kommune har lyttet til de input, branchen har givet. Det er bestemt et skridt frem, at 50 procent af etagearealet kan disponeres frit. Minimumsstørrelsen på 50m<sup>2</sup> mener vi kan diskuteres. Der er mange muligheder i dag, hvor man med f.eks. en hems kan få mere ud af mindre rent pladsmæssigt. Herudover er det Byggesocietetets opfattelse, at ungdomsboliger vil kunne opføres helt ned til 20-22 m<sup>2</sup> netto. Men oplægget om at skabe flere små boliger, synes vi er positivt og oplagt til de mange der flytter ud af ungdomsboligen, men endnu ikke er klar til parcelhuset.

Byggesocietetet ser en række praktiske udfordringer i at arbejde med meget så almene boligforeninger. Det bør overvejes nøje, da der er en række praktiske udfordringer relateret til så små foreninger både relateret til etablering og drift.

## **7. Parkeringsnormer.**

Byggesocietetet ser det som et stort skridt i den rigtige retning, at p-normer lægges op til at være afhængig af formålet med byggeriet og stedet. Der kan også overvejes en yderligere differentiering mellem ejerformer, da beboere i almene boliger erfaringsmæssigt samlet set har færre biler end beboere i f.eks. ejerboliger.

Samtidig kan det også overvejes at se et større område under et i stedet for kun det udsnit, lokalplanen berører. Dette, ikke kun i forhold til normeringen af parkeringsområder til biler men også til cykler. Det er meget pladskrævende og kan være svært at efterleve. De mange krav, f.eks. også om overdækket cykelparkering, kan medføre et rigtigt layout.

Der anføres, at der kan laves forsøg med bilfri områder i udviklingsområder. Det kan med fordel gøres mere tydeligt, hvad dette egentlig indebærer eller hvad de mere præcise tanker er. Hvad er tankerne om delebiler? Hvordan skal dette gennemføres i praksis? Er der parkering i yderområderne, så folk der arbejder i byen, kan stille bilen og fortsætte med offentlig transport?

## **8. Flexibilitet.**

I forlængelse af ovenstående vil Byggesocietetet gerne henlede opmærksomheden på, at der generelt er mange placeringsmæssige og pladskrævende krav. Det være sig til parkering som nævnt ovenfor, men også depoter og friarealer spiller ind. Det giver meget lidt fleksibilitet. Byggesocietetet vil derfor gerne opfordre til, at man ikke kun kigger på de specifikke områder i rækkefølgeplanene og ser dem som isolerede øer i byen. Hvis der f.eks. er grønne områder som støder op til et område, kunne der måske dispenseres i forhold til kravene om friarealer. Byen kan godt tåle, at der bygges lidt mere og lidt tættere i nogle områder. I mange eksisterende almene boligområder er der en meget lav byggeprocent og der er en række grønne områder, som ikke benyttes af beboerne. Kunne disse f.eks. bringes i spil i forhold til at skabe plads til flere boliger?

Dispensationer og fleksibilitet er nøgleord. Det er vanskeligt at tage alt i betragtning, når man udvikler de store områder til bebyggelse. Derfor bør det være muligt at dispensere, så hele områder ikke bliver låst i forhold til erhverv, byggeprocenter, p-normer mm.

## **9. Bæredygtighed.**

Byggesocietetet efterlyser nogle tydeligere rammer eller idéer til, hvordan bæredygtighed bringes betydeligt mere i spil i opførelsen af nye boliger. Det er klart, at det ikke er noget, der kan sættes entydige rammer for i kommuneplanen, men Byggesocietetet stiller sig gerne til rådighed til yderligere drøftelser og input. Kunne man f.eks. prioritere bæredygtige byggerier fremfor andre eller på anden måde skabe en positiv motivation for at bygge bæredygtigt.

Byggesocietetet opfordrer også til, at de 17 verdensmål bliver en del af arbejdet med at realisere rækkefølgeplanen. Verdensmålene er efter vores opfattelse lette at arbejde med, ligesom de er lette at forstå for borgerne i København.

Bygge- og ejendomsbranchen vil meget gerne i dialog med Københavns Kommune om, hvordan vi sammen får skabt en bæredygtig by. Også i relation til boliger og byens udvikling. Omstillingen sker nu og det er derfor helt centralt, at dette er en forudsætning for alt, der sker fremover.

## **10. Diverse.**

Ensidigt belyste boliger bør der også kunne dispenseres fra. Det kunne oplagt være studie- og ældreboliger der ikke har samme krav til dagslys som alm. Familieboliger. Dette ville også bidrage til en øget diversitet og blandet beboersammensætning i de enkelte projekter. Pt. er der et kæmpe behov for begge typer som ikke bliver dækket – og det vil tage for lang tid ift. rækkefølgeplanen at imødekomme det. Hvad angår studieboliger er der mulighed for at kombinere anvendelsen til at indeholde flere funktioner. Dette kan opnås ved at skabe bedre forudsætninger for, hvordan man kan dispensere fra anvendelseskrav til at dække flere funktioner. Byen har forandret sig og kan ikke længere opdeles i bolig- og erhvervsområder på samme måde som hidtil.

## **11. Afslutning.**

Sammenfattende ser Byggesocietetet forslaget til Kommuneplan 2019 som et godt skridt i den rigtige retning. Vi ser en øget fleksibilitet og en forenkling af rammer omkring udviklingen af København. Det er også meget positivt, at Københavns Kommune ændrer rammerne om p-normer så de i højere grad afspejler det område der bygges i og formålet med byggeriet. Som anført ovenfor er der fortsat nogle områder, hvor vi håber, Københavns Kommune vil arbejde for endnu mere fleksibilitet, administrative dispensationer mm. Dette gælder især indenfor rækkefølgeplanen, hvor det er Byggesocietetets

anbefaling, at der også gives mulighed for mindre og hurtigere projekter, en generel stillingtagen til omkringliggende områder, når der arbejdes med friarealer, byggeprocenter, p-normer og boligstørrelser, hvor flere funktioner evt. kan tænkes ind i boligerne.

## Svar til: Høring 49038 af: Pia Roe

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

402

INDSENDT AF

Pia Roe

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune. Jeg har med stor interesse læst forslaget til kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar". Som beboer på det relativt nybebyggede Margretheholmen er jeg dog bekymret for, at der ikke bliver taget tilstrækkeligt ansvar for de skønne grønne og blå områder her. Især øst for for lejlighedshuset "Udsigten", som ligger langs hele Margretheholmsvej (<https://www.google.com/maps/@55.6846607,12.6160556,609m/data=!3m1!1e3>), ligger et fantastisk grønt område med plæner, volde og træer som i høj grad er med til at gøre området attraktivt for os beboere. På kommuneplanens allersidste side ses et kort som viser, at netop dette område på sigt skal rumme ikke mindre end to metrolinjer og en ringvej. Derudover er der aktuelt planer om at lave en vej til brug ved anlæggelse af Lynetteholmen henover netop dette område. Jeg er mildt sagt rystet over at man både påstår at være en kommune med grønne visioner og samtidig ikke vægter beboernes adgang til rolige grønne områder højere. På side 20 nævnes det spm en målsætning "At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima." Man påstår altså altså, at man ligefrem vil ØGE de eksisterende grønne områders kvalitet. Det kan vi ikke mærke herude. På side 21 fortsættes med: "København skal være en grøn by. Byens grønne og blå struktur udgør rygraden i Københavns hovedtræk og bidrager til at skabe en robust og klimatilpasset by. De grønne og blå områder og forbindelser bidrager til at fremme et sundt og aktivt hverdagsliv og til at styrke biodiversiteten både lokalt og globalt. Derfor skal alle københavnere have nem adgang til grønne og blå områder, som er attraktive at bruge – både helt tæt på boliger, arbejdspladser, kommunale institutioner og i de offentlige rum". Ovenstående er PRÆCIS hvad de grønne områder samt Lynetten Havn gør! Altså "bidrager til at fremme et sundt og aktivt hverdagsliv og til at styrke biodiversiteten både lokalt og globalt" og det vil være skammeligt at ødelægge dette skønne område. Det er ikke tilstrækkeligt, at man fra sit vindue kan skimte lidt træer eller græs. Hvis de grønne områder skal have en reel værdi og øge livskvaliteten hos byens beboere, skal de også kunne bruges. Der skal være højt til himlen og plads til at

mange mennesker kan udfolde sig på mange forskellige måder samtidig; boldspil, børnefødselsdage, hundeluftning, motionsløb, yoga, barnevognture, to lokale træningsfællesskaber og listen er uendelig! Det dejlige grønne område mellem Margretheholmsvej og Vindmøllevej (<https://www.google.com/maps/@55.6847651,12.615962,607m/data=!3m1!1e3>) bruges dagligt af Margretheholmens mange mange beboere. Ligeledes bruges havnen af mange beboere og den bidrager enormt til at skabe liv, stemning og unikke muligheder for at være en del af en fritidshavn. Her på Margretheholmen findes over 600 husstande, det vil sige flere tusinde beboere. Så er det altså ikke for meget forlangt, at der tages hensyn til bevarelsen af de både grønne og blå områder, som vi jo netop er flyttet til for at kunne nyde i hverdagen! Derudover bør kommunen huske på, at der allerede er planlagt anlæggelse af to daginstitutioner på Margretheholmen. Dette skal bygges på to relativt små byggefeltter og der vil uden tvivl være et stort behov for at institutionerne også har mulighed for at bruge de omkringliggende grønne områder. I den henseende vil det være oplagt at benytte det dejlige grønne areal øst for lejlighedshuset "Udsigten" som ligger langs hele Margretheholmsvej. Der er fri og nem adgang igennem bebyggelsen til det førømtalte område mellem Margretheholmsvej og Vindmøllevej, hvor der findes plæner, områder med lav beplantning, som børnene elsker at lege i, en lille "skov" med store, gamle træer samt "lysningen" med bålsted. Jeg håber inderligt at kommunen vil huske på os beboere herude på Margretheholmen, især i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholmen ! Man ser os ikke så meget, da vi ligger lidt afsides, men vi bor mange og tæt og har ikke lyst til at få smadret vores nærmiljø. Med venlig hilsen Pia Roe Andersen

**Svar til: Høring 49038 af: Metroselskaber I/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

403

INDSENDT AF

Merete Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Metroselskabets høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 vedr. ændring af rammeid. 915, Jernbanebyen - Godsbanen, se vedlagte dokumenter.



Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen

### **Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 vedr. ændring af ramme-id. 915 (plannr. 4361), Jernbanebyen - Godsbanen**

I forslag til Kommuneplan 2019 foreslås ramme-id. 915 ændret fra et samlet T1\*-område til tre T1\*- og tre C\*-områder.

Metroselskabet ejer matr. nr. 1696 Udenbys Vester Kvarter, København, som udgør det ene af de tre foreslåede nye T1\*-områder. Ejendommen rummer kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) for metromatriel mv. til Cityringen.

Kontrol- og Vedligeholdelsescentret har i dag kapacitet til kontrol- og vedligeholdelse af 39 togsæt, hvilket dækker Cityringens nuværende behov. Hvis der på sigt er behov for en udvidelse af kapaciteten på Cityringen ved enten øget kørefrekvens eller længere togsæt, eller kontrol- og vedligeholdelsescentret tillige skal fungere som kontrol- og vedligeholdelsescenter for evt. kommende metrolinjer mod Hvidovre eller Ydre Frederiksberg mv., vil det ikke være muligt at udvide centret indenfor Metroselskabets nuværende matrikel.

Det er Metroselskabets vurdering, at en udvidelse af kontrol- og vedligeholdelsescentret vil kunne rummes indenfor et areal med en dybde på 5 meter og en længde på 1 km (5.000 m<sup>2</sup>) i tilknytning til og umiddelbart nord for selskabets nuværende matrikel.

Området umiddelbart nord for Metroselskabets matrikel, som i dag ejes af DSB, foreslås i forslag til Kommuneplan 2019 ændret fra T1\*-område til C\*-område med mulighed for udvikling fra 2. del af planperioden (2025-2030). I 1. del af planperioden (2019-2024) fastlægges området til tekniske anlæg.

Den foreslåede ændring af rammen for området umiddelbart nord for Metroselskabets matrikel vil indebære, at en udvidelse af det eksisterende kontrol- og vedligeholdelsescenter efter 2024 ikke vil være muligt indenfor kommuneplanens rammer.

Metroselskabet foreslår derfor, at den eksisterende T1\*-ramme nord for Metroselskabets matrikel fastholdes. Enten ved at et areal i 5 meters bredde umiddelbart nord for Metroselskabets matrikel (se ikke målfast stiptet markering på vedlagte kort) fastholder sin nuværende udpegning i Kommuneplan 2015 til T1\*-område,

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

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

2019-10-21



eller ved at hele arealet mellem Banedanmarks arealer og Metroselskabets matrikel fastholdes som T1\*-område.

DSB er vidende om Metroselskabets ønske om at sikre arealer til eventuelle fremtidige kapacitetsudvidelser, men der er ikke indledt konkrete forhandlinger om køb.

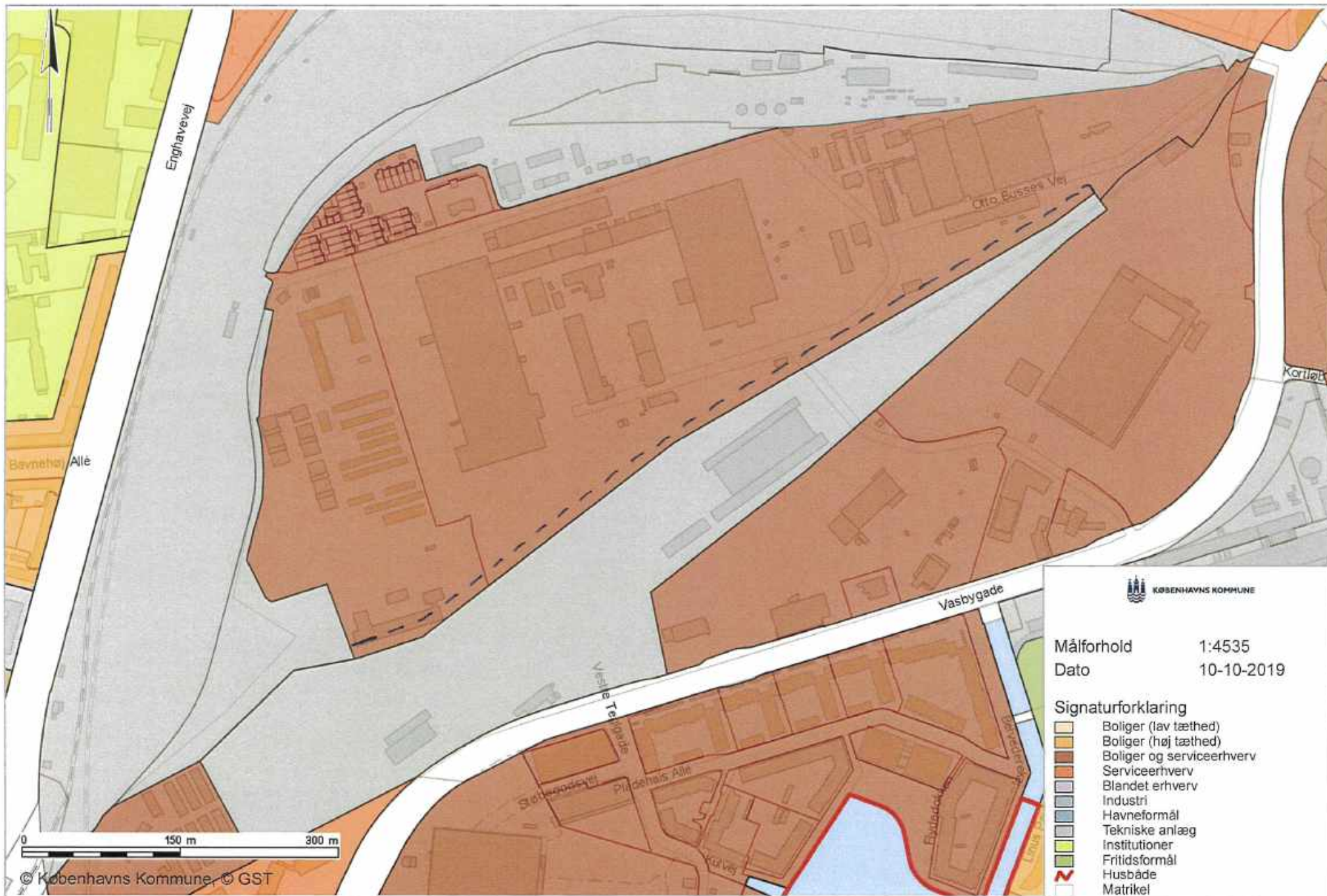
Ved udarbejdelsen af forslag til Kommuneplan 2023 vil der være mulighed for på ny at tage stilling til en hel eller delvis rammeændring af arealet nord for Metroselskabets matrikel. En eventuel fastlæggelse til C1\*-område i Kommuneplan 2023 med mulighed for udvikling i 1. del af planperioden vil reelt give samme mulighed for udvikling, som foreslået i forslag til Kommuneplan 2019, hvor arealet kan udvikles i 2. del af planperioden.

Metroselskabet har ingen bemærkninger til den foreslåede ændring af de særlige bemærkninger til rammen for Metroselskabets matrikel, ligesom selskabet ingen bemærkninger har til den foreslåede ændring af den sydøstlige og den sydvestlige del af det nuværende T1\*-område til C\*-områder med mulighed for udvikling i 1. del af planperioden.

Med venlig hilsen

Hanne Tærsebøl Schmidt  
Enhedschef





## **Svar til: Høring 49038 af: Anders K. Hvelplund**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

404

INDSENDT AF

Anders K. Hvelplund

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Kære KK, Tillykke med en spændende plan. Som beboer på Margretheholmen ser jeg meget gerne at I indgår i en struktureret dialog med beboerne omkring hvordan Lyntteholmen kan realiseres uden at komme beboerne herude for meget til gene. Det vil decideret ødelæggende for området såfremt der køres jord ind igennem området, da områdets primære værdi i dag er de rekreative rammer der er for de rigtig mange børnefamilier herude. Det ville derudover være dybt problematisk at lukke havnen Lynetten. Dette er en historisk havn, som kommer rigtig mange beboere til gode. Lad os nu bevare de perler vi har istedet for at tromle dem ned. Jeg vil mene det er muligt med en bade-og løsning, hvor Lynetteholmen kan etableres uden at reducere livskvaliteten dramatisk for jeres nuværende skatteborgere. En mulighed kunne fx være at transportere jord af vandvejen fremfor gennem et trafik-system som allerede er langt over max kapacitet. Vh Anders K. Hvelplund

**Svar til: Høring 49038 af: Vanløse Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

405

INDSENDT AF

Vanløse Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vanløse Lokaludvalg

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



Adresseoplysninger udfyldes ved afsendelse.

## Hørings svar vedr. Kommuneplan 2019

Vanløse Lokaludvalg har modtaget Forslag til kommuneplan for København Kommune og takker for muligheden for at svare på høringen.

Vanløse Lokaludvalg støtter forslag fra grundejeren.dk om, at der i Kommuneplanen indsættes en minimumsgrundstørrelse på 600 m<sup>2</sup> for villabyggeri. Dette skal ske for at undgå yderligere fortætning af villaområderne. Lokaludvalget tilslutter sig, at der bygges flere boliger, og også gerne flere mindre boliger, der kan imødekomme andre grupper i byen end familier.

Lokaludvalget støtter en målsætning om, at Københavns Kommune fastholder og udvider grønne områder i byen. Der bør ikke bygges yderligere ved inddragelse af rekreative og grønne områder, og kommunen støttes i arbejdet for mere klimasikring, bæredygtigt byggeri og nedsat forurening fra trafikken.

- Det er i overensstemmelse med FN's klimamål, Folketingets målsætning om 70% reduktion af CO<sup>2</sup>-udledningen, samt klimamål fra C40-bygnetværket. Vi bakker op om at København som CO<sup>2</sup>-neutral by og vil gerne have mere metro, for at fremme en grøn transportform.

Vanløse Lokaludvalg har i høringsperioden afholdt et velbesøgt borgermøde (knap 60 deltagere) om forholdene i bymidten, især for handelslivet (bilag med pointer fra borgermødet vedhæftet).

**24. oktober 2019**

Sagsnummer  
2019-0225135

Dokumentnummer  
2019-0225135-32

Sekretariatet for Vanløse  
Lokaludvalg  
Frode Jakobsens Plads 4  
2720 Vanløse

EAN-nummer  
5798009800275

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

**Vedr. bydelsafsnittet om Vanløse har Lokaludvalget flg. kommentarer:**

Lokaludvalget foreslår, at der i forslaget tilføjes bemærkninger om flg. områder:

For Bellahøjmarken, hvor der nu foreligger en vedtaget lovgivning om, at campingpladsen kan udlægges til helårsanvendelse, er det forudsat i loven, at der skal udarbejdes en lokalplan, der skal muliggøre konkrete behov for området, hytter, andre faciliteter etc. på op til 4.000 m<sup>2</sup>. Vanløse Lokaludvalg deltager gerne i arbejdet med at udarbejde en lokalplan for området.

Beliggende ved Klitmøllervej ved Vanløse Idrætspark er der på det gamle parkeringsanlæg (asfalteret) afsat plads til en institution, der i følge det nu oplyste ikke bliver behov for.

Lokaludvalget foretrækker, at arealet fastsættes til O1, rekreative og fritidsformål, som der er mangel på i Vanløse. Der er i forvejen baner og klubhus m.v. på arealet.

Ønsker kommunen at fastholde arealer med formål som anvendelse til institutioner, vil Lokaludvalget foreslå det nuværende areal for institutionerne under "Lønstrupgård" mellem Klitmøllervej og Vanløse Byvej, der i følge oplysninger fra Børne og Ungeudvalget ikke længere påtænkes lejet, da formålene skal løses på Damhusengens Skoles matrikler.

Skal dette ikke ske, foreslår Lokaludvalget, at arealet fastlægges /fastholdes til boligformål, også henset til behovet for i dette område at undgå krav om at erlægge tillægskøbesum.

Det fremgår af forslaget, at et kreativt zone-område ændres til blandet bolig-erhvervsformål: lokalvalget kan støtte dette, såfremt eksisterende lovlige formål kan opretholdes som kreativ anvendelse, også ved ejerskifte.

Af Vanløse Lokaludvalgs borgerpanelundersøgelse i forbindelse med høring om kommuneplanstrategien, fremgår bl.a., at der blandt de deltagende vanløseborgere er bred støtte til (75%), at man i forbindelse med behov for flere boliger udvider byen med nye bydele, frem for at bygge højere eller tættere. Derudover prioriterede de fleste plads til den kollektive transport (50%) og cykler (36%), frem for biler eller gående, for at gøre det nemmere og hurtigere at komme

rundt i byen. I de senere år er der sket en befolkningsforøgelse på ca. 500 årligt i Vanløse, hvorfor der stadig bør afsættes plads til faciliteter til den eksisterende og kommende befolkning, på kultur- og idrætsområdet. Lokaludvalget mener, at der fortsat er basis i bydelen for flere boliger, herunder almene boliger, ældre- og ungdomsboliger. På børneområdet foreslår Lokaludvalget, at der frem mod 2025 overvejes en udvidet anvendelse på det i kommuneplanen beskrevne område ved Slotsherrensvej (blandet bolig og erhverv).

Lokaludvalget kan tilslutte sig overvejelserne om en udvidet samlet pladسدannelse ved Frode Jakobsens Plads, Jernbane Alle og området "Indertoften II", gerne i samarbejde med grundejer. Vi ønsker fortsat muligheder i Jernbane Alle for trafik, herunder for offentlig transport, med mere vægt på sikre trafikforhold for fodgængere og cyklister. Lokaludvalget vil gerne arbejde videre med udvikling og styrkelse af handelslivet i bymidten inkl. Jernbane Alle og centret "Kronen".

Endelig vil vi gerne nævne behovet for en bedre trafikafvikling og parkeringsforhold på Jydeholmen, samt behovet for bedre sikkerhed for cyklende og gående på samme vej.

Med venlig hilsen

**Bent Christensen**

Formand for Vanløse Lokaludvalg

## **Der var mødt mange debatlystne borgere op til lokaludvalgets borgermøde onsdag den 9. oktober i Café Oasen på Kulturstationen.**

Temaet for borgermødet var erhvervsudviklingen og bymidten i Vanløse og blev afholdt i forbindelse med den offentlige høring af forslag til Kommuneplan 2019.

Til mødet havde vi inviteret Kenneth Horst Hansen, Planchef i Københavns Kommune, til at tale om Kommuneplanen og Flemming Holberg Fenger, Direktør i Holberg Fenger Invest A/S, var inviteret til at give en status på Indertoften II og sin vision for Bymidten. Herudover var Michael Hansen, formand for GEV - Vanløse Erhvervsforening, inviteret til at tale om erhvervsudviklingen i Vanløse, og Mette Kapsch, repræsentant for Kronen Vanløse, fortalte om Kronens bidrag og rolle i forhold til udvikling af erhverv og livet i Bymidten. Til sidst var Professor John Andersen, fra Institut for mennesker og teknologi på RUC, inviteret til at tale om muligheder for medbestemmelse og borgerinddragelse i byplanlægningen.

### **Forslag til Kommuneplan 2019**

På borgermødet præsenterede Kenneth Horst Hansen hovedpunkterne i forslaget til Kommuneplan 2019 samt generelt om befolkningstilvæksten i København, og hvilken betydning det har for Vanløse. I arbejdet med Kommuneplanen og udviklingen af byen er der kommet fire budskaber fra københavnernes:

1. Plads til alle
2. Pas på byens kvaliteter
3. Kollektiv trafik
4. Mangfoldighed, diversitet og møder på tværs

På borgermødet stillede John Andersen spørgsmål om, hvorvidt København skal blive ved med at vokse, som der er lagt op til i Kommuneplanen og stillede forslag om at få en bedre regional planlægning med omegnskommunerne. Der regnes i kommuneplanen med 100.000 flere borgere inden for de næste 10 år.

### **Kommuneplanen og Vanløse**

Med Kommuneplan 2019 konverteres erhvervsområdet beliggende syd for Slotsherrensvej til boligformål. Der har i området været en markant nedgang i arbejdspladser på næsten 80 % og en mindre nedgang i antal virksomheder. På Kastanie Allé konverteres den nuværende kreative zone og erhvervsområde til boliger og serviceerhverv. Området er omgivet af boliger i etagebebyggelse og omfatter en enkelt mindre vejforbindelse, hvilket vanskeliggør indpasning af virksomheder af støjende karakter, som erhvervsområder ellers giver mulighed for.

### **Debat om erhvervslivet og bymidten i Vanløse**

Der var enighed blandt de fremmødte borgere om, at vanløseborgerne skal handle lokalt. En undersøgelse fra 2013 viser at 56% af bydelens borgere handler uden for bydelen (kilde: Analyse af detailhandelen i Københavns Kommune, 2014, statusrapport). GEV - Vanløse Erhvervsforening fortalte, at de små butikker har det hårdt. GEV mener, at det især skyldes fjernelse af 70 p-pladser v. Jernbane Allé samt internethandel, og de opfordrer borgerne til at handle lokalt. Både GEV og Kronen mener, at der er plads til både et center og en handelsgade i Vanløse, så længe de står sammen om at få folk til at handle lokalt.

På borgermødet blev det nævnt, at vi som bydel har mange parkeringspladser under jorden på et lille areal (under Kronen og Kulturstationen), hvilket er unikt for så lille en bydel, og der er derfor ikke udbredt enighed om at nedlægge af 70 p-pladser v. Jernbane Allé er en af årsagerne til butiksdød.

Kronen fortalte, at de gør en daglig indsats for at tiltrække gode lejere i centeret og fokuserer på, at centret primært er for de lokale borgere. Derudover er de i gang med at udvikle deres terrasse for at gøre den mere attraktiv, hvor de er åbne over for forslag fra borgere, og de fortalte om forskellige arrangementer i centret, samt om diverse samarbejdsprojekter med lokale aktører, som de er åbne for at lave flere af.

Flemming Fenger gav en update på Indertoften II, den tomme byggegrund over for Frode Jakobsens Plads, hvor byggeriet gerne skulle gå i gang om cirka 2 måneder. Udformningen af byggeriet kan ses i lokalplanen for Indertoften II - et byggeri med to høje tårne (i alt 8 og 10 etager), men dog uden en roterende restaurant på toppen. I gadeplan kommer der bl.a. til at være dagligvarebutikker. Et af de emner, der gik igen i spørgsmålene til Flemming Fenger, handlede om pladsen foran bygningen og koblingen til Frode Jakobsens plads på den anden side af Jernbane Alle. Her var der stor interesse for at skabe et sammenhængende byrum, og Flemming Fenger kunne fortælle, at det er planen, at belægningen bliver den samme, som på Frode Jakobsens Plads. Derudover rejste flere borgere bekymringer for udsigten til flere store butikker (kæder eller supermarkeder) på Jernbane Allé, men Flemming fortalte, at aftalerne allerede er i hus og er i overensstemmelse med lokalplanen.

### **Andre ønsker til bydelens udvikling**

Nogle borgere efterspurgte ladestationer til elbiler og om der er planer om at etablere det i Vanløse. Fenger vil have det med i deres overvejelser, når der skal etableres p-kælder på Indertoften II. Derudover efterspurgte flere borgere et bycentrum med mere aktivitet, gadeaktiviteter, biograf, åbenhed og mere fællesskab omkring aktiviteter. Der blev også efterlyst flere træer i bydelen, herunder flere frugttræer.



**Svar til: Høring 49038 af: Sara**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

406

INDSENDT AF

Sara

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

En letbane på Frederikssundsvej giver ingen mening. Det er en fuldstændig forældet transportform der er langsom og fuldstændig lukker vejen i perioden. Det vil flytte endnu mere af trafikken til villakvarterene. En metro er til gengæld det eneste der efterhånden giver mening. De andre metrolinjer kører problemfrit året rundt og et kig på storbyer i resten af europa, viser også at det er det der kommer til at være i fremtiden. Come on - metro til brønshøj!

## Svar til: Høring 49038 af: Jette Ravn

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

407

INDSENDT AF

Jette Ravn

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Kommunen bør etablere en metro til Brønshøj og Husum, alene af den grund, at vi er over 50.000 indbyggere i 2700, som hverken har S-tog eller metro. At KK bygger en metrolinje til Nordhavn med langt færre indbyggere (også forventet på sigt) end i 2700, kan kun handle om, at der er forskel på folk, og at der åbentbart ikke er nok i vores distrikt med høje indkomster og fine uddannelser og jobs. Men det er der og kommer der i Nordhavn! Og fri os for en billigere løsning med letbane til Brønshøj. Den er for langsom og vil ødelægge trafikken og miljøet på Frederikssundsvej og sende alle bilerne ned ad vores i forvejen hårdt belastede villaveje. I får ikke bilerne til at forsvinde, fordi I fjerner p-pladser på Frederikssundsvej. De finder alternative steder at parkere og ruter at køre, og det er direkte ned på villavejene. Og hvis I ikke vil bekoste en metro på os Brønshøjere, fordi vi samlet set er for fattige og uuddannede til, at kommunen tager vores behov alvorligt, så lad os slippe for det hele, også letbanen, så fortsætter vi bare med at tage cyklen og bussen ind til byen, som vi altid har gjort. Men det er lidt sølle, at I ikke regner os med herude i det vestlige af KK!!

**Svar til: Høring 49038 af: Peter Heiberg**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

408

INDSENDT AF

Peter Heiberg

POSTNR.

1432

BY

Kbh K

HØRINGSSVAR

Hvad har KK tænkt sig på Margretheholm og Lynettehavnen? Det ser ud som om os der bor herude bliver kørt over, dækket med jord og havnen decimeret? Vi ønsker en dialog og inddragelse i de løsninger der tænkes i KP.

**Svar til: Høring 49038 af: Metroselskabet**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

409

INSENDT AF

Metroselskabet I/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet I/S

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Se vedhæftet høringssvar.



Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

### **Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 vedr. ændring af rækkefølge for byudvikling - Metrovej**

I Kommuneplan 2015 er fastlagt en rækkefølge for byudvikling af områder med et større omdannelsespotentiale. Rækkefølgen omfatter desuden mindre arealer, der indgår i en større sammenhæng eller har væsentlig betydning i forhold til byens overordnede udvikling.

Metroselskabet ejer et mindre areal beliggende matr.nr. 976a, Sundby Overdrev, København. Arealet er i Kommuneplan 15, udlagt til blandet erhverv (E1\*) og teknisk anlæg (T1\*) med en særlig bestemmelse om, at området kan anvendes til kontrol og vedligeholdelsescenter for metromateriel mv. Området er herudover omfattet af rækkefølgebestemmelsen hvilket betyder, at området Klargøringscenteret i Ørestad Syd, kan udvikles i 2. del af planperioden (2021-2026).

I forslag til Kommuneplan 2019 fastholdes de to rammer for området (blandet erhverv E1\* og teknisk anlæg T1\*) og Klargøringscenteret i Ørestad Syd fastholdes som et område der kan udvikles i 2. del af planperioden. Det betyder, at området tidligst kan udvikles fra 2025.

Som del af et større investeringsprogram med indkøb af otte nye tog til den eksisterende metro (M1 og M2) med levering i 2020, og et deraf afledt behov for kapacitetsudvidelse af det eksisterende klargøringscenter med en tilbygning til nuværende værkstedshal, er det en afgørende forudsætning for den fremtidig drift af metroen at udvikle området nu.

På den baggrund er det nødvendigt for Metroselskabet, at området Klargøringscenteret i Ørestad Syd fremrykkes i Kommuneplan 2019 til 1. del af planperioden i rækkefølgeplanlægningen.

Med venlig hilsen

Hanne Tærsebøl Schmidt  
Enhedschef Naboer og Ejendomme

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

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

2019-10-15

**Svar til: Høring 49038 af: Flemming Caspersen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

410

INDSENDT AF

Flemming Caspersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Delebiler / Letsgo

POSTNR.

1364

BY

København K

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede pdf-fil.



Københavns Delebiler  
c/o LetsGo  
Nørre Farimagsgade 11, st. th.  
1364 København K  
kbhdelebiler@letsgo.dk

København d. 21. oktober 2019

## Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019

Københavns Delebiler, som har oprettet driftsfonden LetsGo til at administrere udbuddet af delebiler, ønsker at hjælpe Københavns Kommune med fortsat at udvikle sig til at blive fri for CO<sub>2</sub>, bilstøj og partikelforurening – på linie med Københavns Kommunes Borgerrepræsentations ønsker. Gennem LetsGo tilbydes københavnere adgang til delebiler, som har en fast stamplads, hvilket vil sige, at man henter og parkerer delebilen på samme sted, som regel i nærheden af sin bopæl. Tidligere er det vurderet at mellem fem og syv privatbiler forsvinder fra kommunens parkeringspladser for hver delebil, der sættes op, men den seneste medlemsundersøgelse fra LetsGo siger otte privatbiler pr. delebil. I kontrast til bybilerne DriveNow og Green Mobility, som primært erstatter ture med offentlig transport eller på cykel, og tilsyneladende ikke har nogen direkte effekt på antallet af parkerede privatbiler.

### Elbiler

Vi ønsker at få gjort hele LetsGos bilflåde gjort elektrisk inden 2026, men er hidtil stødt mod hindringer. Dels er afgiftsstrukturen på elbiler sammenlignet med biler med gammeldags motor ikke til gunst for elbiler, dels er brugsgraden af en elbil markant lavere end den er for biler med de gammeldags motorer (belægningsprocent på ca. 25% mod ca. 40%). Dette skyldes, at de ikke har "nedetid" på grund af behovet for opladning mellem køreture, og det er virkelig dyrt at få oprettet de hurtigladestander, der vil kunne afhjælpe dette problem. Det er for tiden derfor vanskeligt at få en bilpark med elbiler til at kunne betale sig.

### Flere delebiler på gaden

Københavns Kommune kan hjælpe udviklingen mod emissionsfrie biler ved bl.a. at bevilge penge til p-skilte i lavthængende galge. *For øjeblikket* venter LetsGo på at få opsat yderligere 30 delebiler rundt i Københavns Kommune, som vil fjerne op til 240 privatbiler fra københavnske p-pladser, men Teknik- og Miljøforvaltningen har åbenbart ikke midlerne til at betale den omkring 1 million kroner der skal til. For elbiler er der også brug for hurtigladere. Omkring halvdelen af omkostningen ved opsætningen er det gravearbejde, der skal foretages – det kan Københavns Kommune med fordel bidrage med (ca. 25.000 kr./p-plads), så skiftet til den nødvendige elinfrastruktur kan foretages så hurtigt som muligt.

### Faste p-pladser i nybyggeri i Københavns Kommune

I dag kræver Københavns Kommune, at der oprettes en p-plads pr. 100-150 m<sup>2</sup> areal i nybyggeri. Københavns Delebiler ser gerne, at der stilles krav til nybyggerier om, at der afsættes mindst én p-plads, med hurtiglader opsat, til en delebil pr. 20 boligenheder, så en delebil dermed bliver "bygget med ind" i nyt byggeri. Ideelt set kan det betyde færre p-pladser i byggerierne, da de så som beskrevet får erstattet

behovet for otte p-pladser pr. delebil. Plads som kan bruges bedre og mere grønt til fx cykelparkeringspladser og enkelte håndværker p-pladser.

Idet vi ser frem til fortsat behageligt samarbejde med Københavns Kommune om ovenstående og nye projekter om bæredygtig transport i byen.

Med venlig hilsen

Formand Flemming Caspersen

Københavns Delebiler



**Svar til: Høring 49038 af: Christian Kjærgaard-Winther**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

411

INDSENDT AF

Christian Kjærgaard-Winther (Bestyrelsesformand)

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM)

POSTNR.

2000

BY

Frederiksberg

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar.

Vedr.: Hørings svar til Kommuneplan 19 – Margretheholm, Christianshavn.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm har med interesse læst *"Verdensby med ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"*, der netop nu er i offentlig høring.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm repræsenterer som fællesforening alle beboere på Margretheholm, der er Christianshavns senest etablerede område. Området tæller 1800 beboere, fortrinsvis børnefamilier og unge, og udgør en betydelig del af Christianshavns samlede indbyggertal.

Margretheholm er i dag omgivet af perspektivområderne Lynetteholmen, Refshaleøen og Kløverparken, samt det foranstående salg af området Nyholm, der forventes udviklet og omdannet fra militært område til beboelse og erhverv, og endelig trafikprojekterne Havnetunnelen (Østlig Ringvej) og udbygningen af metrolinjerne (Metro Havneringen og Lynette metroen), der begge afventer redegørelser i 2020.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm støtter og bifalder den indtegnede placering af Havnetunnelen (Østlig Ringvej), Metro Havneringen og Lynette metroen, som det fremgår af *"Visionskort for fremtidens København"* (p.87) og vil gerne kvittere for forvaltningens arbejde i forbindelse med kommuneplanen, som helt overordnet rummer mange gode takter.

Der er dog enkelte udfordringer, som Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm gerne vil rette Københavns Kommunes opmærksomhed på.

De konkrete udfordringer:

Margretheholm står til at blive omgivet af nogle af landets største byggeprojekter, og oplever allerede en væsentlig trafikforøgelse i forbindelse med opførelse af Amager Bakke (Amager Ressource Center) og kraftvarmeværket Bio4, hvilket den trafikale infrastruktur i området ikke kan bære, og hvilket medfører partikelforurening fra tung trafik, kraftig CO<sub>2</sub>-udledning og støj i et område, der er beboet af mange børnefamilier (Margretheholm), og som fungerer som bydelens fælles sportsplads (Kløvermarken).

Det er bekymrende, at Københavns Kommune ikke arbejder med en samlet trafikplan for disse projekter, og at der ikke samarbejdes mellem de kommunale og statslige aktører i området for at undgå, at det er borgerne, som bliver udsat for hovedparten af den farlige trafik, støj, partikelforurening og CO<sub>2</sub>-udledning.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm anser det som naturligt, at Københavns Kommune søger at tilsikre, at projekter af sådan en størrelse, indvirkning og tidsramme også mødes af tilsvarende ambitioner for en så skånsom påvirkning af den lokale befolkning, sikkerhed og miljø, som overhovedet muligt – og at økonomien her tilpasses tilsvarende.

Og vi finder det som værende en skærpende omstændighed for Københavns Kommune at sikre borgerne, når projekter eksempelvis indebærer 1.000.000 køreture i diesellastbiler over 30-40 år for at fylde jord op til Lynetteholmen, en kraftig forøgelse af CO<sub>2</sub>-udledningen og en væsentlig forøgelse af den giftige partikelforurening, der dokumenteret koster liv, når transporten til og fra projekterne jævnfør VVM-forslag fra kommunale aktører skal foregå i nærheden af større boligområder og idrætsanlæg, hvilket er en måde at tænke på, som Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm finder uacceptabel.

Overordnet er Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm stærkt bekymret over de foranstående og negative påvirkninger på mennesker, natur og miljø i nærområdet og ønsker, at Københavns Kommune i højere grad sammentænker de mange og større projekter og etablerer mere vidtgående fælles foranstaltninger til at forebygge eller begrænse forventede væsentlige skadelige indvirkninger.

De konkrete forslag:

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm støtter Københavns Kommunes udmelding om, at *"Udviklingen af Nyholm bør også ses i lyset af den kommende udvikling på Refshaleøen og Lynetteholmen"* (p.58), men vi ønsker en kraftigere markering af, at alle projekter i området skal sammentænkes og udføres i en helhed i projektfaserne, når det gælder trafikal infrastruktur, støj samt påvirkning af klima-, miljø- og sundhed både før, under og efter opførelse.

Dette gælder således også den fremtidige trafikbelastning fra projektering og udbygning af Havnetunnelen og Metroinjerne, der allerede nu bør indtænkes i en fremtidssikret løsning, således at den forventede trafikforøgelse ikke alene vil være fastlåst på benyttelse af få eksisterende ind- og udfaldsveje til området. Udover miljø-, klima- og sundhedspåvirkningen af området kan de i forvejen belastede veje Raffinaderivej, Kløvermarksvej, Forlandet og Refshalevej ikke håndtere en trafikforøgelse af sådan en størrelse, hvorfor der er behov for at etablere nye adgangsveje til modtagepladsen på Refshaleøen og senere byudvikling af områderne og forventede arbejde på Østlig Ringvej og Metroinjerne.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm finder, at den nuværende VVM-undersøgelse vedrørende anlæg af Lynetteholmen (forventes afsluttet medio 2020), hvor et forslag fra By og Havn netop er sendt i høring, arbejder med løsninger og mandat, der er for snævert knyttet til et enkelt projekt, her jordopfyldning af Lynetteholmen. Her er forslaget eksempelvis, at yderligere 1.000.000 diesellastbiler over 30-40 år benytter Kløvermarksvej eller Raffinaderivej som indfaldsveje til Lynetteholmen og derved forbi Københavns største idrætsanlæg, hvor tusindevis af

børn og unge opholder sig, hvilket tænkes videreført ad Vindmøllevej, der er nabo til Margretheholms 1800 beboere og idrætsanlæggene på Amager Bakke, der forventes at tiltrække flere tusinde gæster. Dette er et eksempel på, at miljø, sikkerhed, sundhed og støj alene forholdes et enkelt projekt, dets økonomi og aktør. Men Lynetteholmen vil ikke være det eneste større projekt, der involverer Københavns Kommune i området. Flere større projekter er på vej.

Den Overordnede Grundejerforening er ikke modstander af førnævnte projekter, men ønsker en sammenhængende plan, sammenregning og infrastruktur for gennemførelsen af disse, og ønsker, at Københavns Kommune sætter sig i spidsen for at sikre sådan en overordnet plan overfor borgere og Miljøstyrelsen, der er myndighed for VVM-undersøgelser - i stedet for undersøgelser hen af vejen fra de enkeltvis projekter og tilknyttede kommunale aktører.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm ønsker en plan, der i højere grad indtænker langsigtede og helhedsorienterede løsninger, som eksempelvis benyttelse af K-vej på Prøvestenen og dele af Kraftværksvej over Lynettehavnen/Margretheholm Havn eller andre omfartsveje, der i højere grad respekterer borgernes og Københavns Kommunes prioritet om *"Plads til alle"* og *"Pas på byens kvaliteter"*.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm savner, at Københavns Kommune i Kommuneplan 19 mere eksplicit noterer en ambition om denne nødvendige varetagelse af borgernes tarv i nærområdet i stedet for at henvise til kommende og enkeltvis undersøgelser og redegørelser fra andre kommunale aktører.

I forhold til Københavns Kommunes ambitioner om at gøre København til en grøn foregangsby, savner Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm således, at kommunen klarerer demonstrerer, at dette ligeledes aktivt indtænkes, når større anlægs- og modningsprojekter udføres af kommunen eller på kommunens vegne af eksempelvis kommunale aktører – og særligt når disse projekter medfører en voldsom og negativ påvirkning af miljø, klima og levestandard i området.

1: Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm ønsker, at der i kapitlet *"Lynetteholmen – En ny ø anlægges efter 2031"* tilføjes en tekst eller lignende tekst i afsnittet *"Et grundigt forarbejde"* (p.75) om, at "Københavns Kommune vil tilsikre, at der i relation til analyser og undersøgelser af påvirkningen af nærområdet fra trafik, støj, forurening og Co2-udledning i forbindelse med projekternes langvarige udførelse også udarbejdes en samlet og langtidsholdbar trafik- og miljøløsning for den fremtidige etablering af Lynetteholmen, Refshaleøen, Østlig Ringvej, metrolinjer og Kløverparken, der i særlig grad tager hensyn til den nærliggende beboelse og offentlige forsamlingsområder som idrætsanlæg". Vi ønsker ligeledes en lignende tekst indføjnet i kapitlerne for *"Christianshavn"* (pp.58-59) samt *"Amager Øst"* (pp.52-53), der er de berørte områder.

2: Den Overordnede Grundejerforening ønsker endvidere, at den tosporede cykelvej på Raffinaderivej udbygges og færdiggøres, så den følger hele vejen fra Prags Boulevard frem til Kløvermarksvej, og ikke som i dag stopper ved Sundby Boldklub, hvorefter cyklister (heriblandt børn til institutioner, idrætsanlæg og Amager Strandpark) sendes ud på den farlige vej, der i høj grad benyttes af tung trafik.

3: Endvidere er vi meget optaget af at få skabt en sikker skolevej for cyklister, der forbinder Margretheholm med Christianshavn skole og de mange børneinstitutioner på Christianshavn og Holmen. I dag deler cyklende børn vejen med tunge lastbiler og anden biltrafik, ligesom flere veje skal krydses uden behørig sikkerhedsforanstaltninger. Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm vil gerne bidrage med yderligere input og sparring i forhold til de mange forbedringsmuligheder, vi ser, såfremt Københavns Kommune er interesseret.

Med venlig hilsen og på vegne af bestyrelsen,

Christian Kjærgaard-Winther

Bestyrelsesformand

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM)

c/o DEAS A/S

Dirch Passers Allé 76

2000 Frederiksberg

CVR-nr: 33722575

**Svar til: Høring 49038 af: Flemming Caspersen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

412

INDSENDT AF

Flemming Caspersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Delebiler / Letsgo

POSTNR.

1364

BY

København K

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede pdf-fil.



Københavns Delebiler  
c/o LetsGo  
Nørre Farimagsgade 11, st. th.  
1364 København K  
kbhdelebiler@letsgo.dk

København d. 21. oktober 2019

## Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019

Københavns Delebiler, som har oprettet driftsfonden LetsGo til at administrere udbuddet af delebiler, ønsker at hjælpe Københavns Kommune med fortsat at udvikle sig til at blive fri for CO<sub>2</sub>, bilstøj og partikelforurening – på linie med Københavns Kommunes Borgerrepræsentations ønsker. Gennem LetsGo tilbydes københavnernes adgang til delebiler, som har en fast stamplads, hvilket vil sige, at man henter og parkerer delebilen på samme sted, som regel i nærheden af sin bopæl. Tidligere er det vurderet at mellem fem og syv privatbiler forsvinder fra kommunens parkeringspladser for hver delebil, der sættes op, men den seneste medlemsundersøgelse fra LetsGo siger otte privatbiler pr. delebil. I kontrast til bybilerne DriveNow og Green Mobility, som primært erstatter ture med offentlig transport eller på cykel, og tilsyneladende ikke har nogen direkte effekt på antallet af parkerede privatbiler.

### Elbiler

Vi ønsker at få gjort hele LetsGos bilflåde gjort elektrisk inden 2026, men er hidtil stødt mod hindringer. Dels er afgiftsstrukturen på elbiler sammenlignet med biler med gammeldags motor ikke til gunst for elbiler, dels er brugsgraden af en elbil markant lavere end den er for biler med de gammeldags motorer (belægningsprocent på ca. 25% mod ca. 40%). Dette skyldes, at de ikke har "nedetid" på grund af behovet for opladning mellem køreture, og det er virkelig dyrt at få oprettet de hurtigladestander, der vil kunne afhjælpe dette problem. Det er for tiden derfor vanskeligt at få en bilpark med elbiler til at kunne betale sig.

### Flere delebiler på gaden

Københavns Kommune kan hjælpe udviklingen mod emissionsfrie biler ved bl.a. at bevilge penge til p-skilte i lavthængende galge. *For øjeblikket* venter LetsGo på at få opsat yderligere 30 delebiler rundt i Københavns Kommune, som vil fjerne op til 240 privatbiler fra københavnske p-pladser, men Teknik- og Miljøforvaltningen har åbenbart ikke midlerne til at betale den omkring 1 million kroner der skal til. For elbiler er der også brug for hurtigladere. Omkring halvdelen af omkostningen ved opsætningen er det gravearbejde, der skal foretages – det kan Københavns Kommune med fordel bidrage med (ca. 25.000 kr./p-plads), så skiftet til den nødvendige elinfrastruktur kan foretages så hurtigt som muligt.

### Faste p-pladser i nybyggeri i Københavns Kommune

I dag kræver Københavns Kommune, at der oprettes en p-plads pr. 100-150 m<sup>2</sup> areal i nybyggeri. Københavns Delebiler ser gerne, at der stilles krav til nybyggerier om, at der afsættes mindst én p-plads, med hurtiglader opsat, til en delebil pr. 20 boligenheder, så en delebil dermed bliver "bygget med ind" i nyt byggeri. Ideelt set kan det betyde færre p-pladser i byggerierne, da de så som beskrevet får erstattet

behovet for otte p-pladser pr. delebil. Plads som kan bruges bedre og mere grønt til fx cykelparkeringspladser og enkelte håndværker p-pladser.

Idet vi ser frem til fortsat behageligt samarbejde med Københavns Kommune om ovenstående og nye projekter om bæredygtig transport i byen.

Med venlig hilsen

Formand Flemming Caspersen

Københavns Delebiler



## Svar til: Høring 49038 af: Rådet for Visuel Kunst

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

413

INDSENDT AF

Rådet for Visuel Kunst

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Kommunes Råd for Visuel Kunst

POSTNR.

1555

BY

København V

HØRINGSSVAR

Københavns Kommunes Råd for Visuel Kunst har følgende bemærkninger til Københavns Kommuneplan 2019: Kommuneplan 2019 forventer en befolkningstilvækst på 100.000 de næste 12 år, som skal bo i 60.000 nye boliger, hvoraf mange opføres i nye bykvarterer. Rådet for Visuel Kunst finder, at det er vigtigt at prioritere kunsten i det offentlige rum og en mere strategisk planlægning af denne - dels for at forskønne rummet til glæde for borgere og gæster – dels for at styrke især de nye bydeles identiteter og skabe værdi i nærmiljøet. Kunst i det offentlige rum bidrager også til at skabe en lokal kultur og steder, som man i fællesskab kan tage ansvar for og mødes omkring - både konkret og i overført betydning. Desværre har Københavns Kommune i dag næsten intet budget til kunst i det offentlige rum, hvorfor udsmykningen af byen primært sker via donationer fra fonde og private aktører. Ofte resulterer det i, at udsmykningen ikke sker ud fra en samlet plan for området, hvilket kan have store konsekvenser for helheden og for borgernes modtagelse af kunsten. For at skaffe midler til finansieringen af kunsten i de nye bykvarterer mener Rådet, at Københavns Kommune bør lade sig inspirere af statens såkaldte 'kunstcirkulære', hvor det ved større statslige byggerier gælder, at der inden for byggebevillingen skal afsættes 1,5% af håndværkerudgifterne til kunstnerisk udsmykning. En række danske kommuner har tilsvarende ordninger, f.eks. afsætter både Aarhus og Odense kommuner 1% af byggesummen til kunst. Vel vidende at store dele af nybyggerierne sker via privatfinansiering foreslår Rådet, at man til finansieringen af kunsten også afsætter ca. 1% af kommunens samlede anlægsudgifter i de nye bydele. Samtidig er det i København meget svært for især yngre og nyuddannede kunstnere at finde atelierpladser, der er til at betale. Rådet for Visuel Kunst foreslår derfor, at der skabes midlertidige atelierpladser i bygninger og lokaler, der står tomme i længere tid, hvilket også vil påvirke lokalmiljøet på en positiv måde. Rent praktisk kunne afsøgningen af tomme bygninger/lokaler og udpegningen af kunstnere ske i et samarbejde mellem Københavns Kommunes

ejendomsenhed Københavns Ejendomme og Rådet for Visuel Kunst/evt. kunstnerens organisation BKF.

Den fulde tekst

## Cirkulære om kunstnerisk udsmykning af statsligt byggeri m.v.

**CIR nr 9067 af 17/02/2004**  
**Gældende**  
 (Kunstcirkulæret)  
 Offentliggørelsesdato: 17-02-2004  
 Transport-, Bygnings- og  
 Boligministeriet

[Vis mere...](#)**Senere ændringer til forskriften****Lovgivning forskriften vedrører**

- LBK nr 1712 af 16/12/2010

**Ændrer i/ophæver**

- CIR nr 199 af 23/12/1983

**Yderligere dokumenter:**

- Afgørelser truffet i henhold til denne retsforskrift
- Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift

**§ 1.** Cirkulæret udsendes i medfør af § 2 og § 8 i lov nr. 228 af 19. maj 1971 om statens byggevirksomhed m.v. Efter cirkulæret skal der inden for byggebevillingen i forbindelse med statsligt byggeri afsættes et beløb til kunstnerisk udsmykning.

*Stk. 2.* For byggeri og bygninger, til hvilke der på finansloven er afsat en særlig konto til kunstnerisk udsmykning, er kravet om at afsætte et beløb til kunstnerisk udsmykning opfyldt. Reglerne i dette cirkulære finder tilsvarende anvendelse på disse byggerier og bygninger.

*Stk. 3.* Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke alene for nybyggeri, men også ved ombygning og tilbygning.

*Stk. 4.* Bestemmelsen gælder endvidere, når den statslige byggebevilling finansierer ombygning og tilbygning af private ejendomme, der lejes af staten.

*Stk. 5.* Når den kunstneriske udsmykning sker i et byggeri, som helt eller delvist er ejet af andre end staten, skal der træffes aftale om ejerskabet til den kunstneriske udsmykning.

*Stk. 6.* Bestemmelsen i stk. 1 gælder endvidere for byggeri til brug for institutioner, der modtager driftstilskud fra staten, når tilskuddet udgør mindst 50 %.

*Stk. 7.* Bestemmelsen i stk. 1 gælder for byggeri, hvor håndværkerudgifterne ekskl. moms overstiger 1 mio. kr.

**§ 2.** Beløbet til kunstnerisk udsmykning skal svare til 1,5 pct. af håndværkerudgifterne ekskl. moms, således som disse er opgjort i det styrende budget senest på tidspunktet for projektforslag. Der ses bort fra eventuelle udgifter i forbindelse med særlige tekniske installationer og anlæg, der går ud over ejendommens almindelige forsyning med el, varme, vand, ventilation, telefon m.v. Det beløb, som afsættes til kunstnerisk udsmykning, opføres med en særlig post under omkostninger. Håndværkerudgifter omfatter entrepriseudgifterne i byggesagsrapportens konto 19-69 og konto 90. I relation til konto 90 medtages dog kun de udgifter vedrørende terræn, som har direkte tilknytning til opførelse af bygningen, og således ikke udgifter til egentlige anlægsarbejder.

*Stk. 2.* Bygherren kan anvende et større eller mindre beløb til kunstnerisk udsmykning på det enkelte byggeri, blot skal der afsættes 1,5 pct. af håndværkerudgifterne ekskl. moms til kunstnerisk udsmykning for alt byggeri, der er omfattet af § 1.

*Stk. 3.* Det afsatte beløb kan anvendes til kunstnerisk udsmykning af bygherrens samlede byggeri og bygninger.

**§ 3.** Kunstnerisk udsmykning skal fortrinsvis ske i byggeri og bygninger, hvortil offentligheden har adgang eller bygninger, som anvendes af et betydeligt antal ansatte.

*Stk. 2.* Kunstnerisk udsmykning kan være en integreret del af bygningens arkitektur eller kan bestå i bestilte eller indkøbte kunstværker til anbringelse i, på eller uden for bygningen.

**§ 4.** Når byggeri, der er omfattet af § 1, udbydes tidligere end et godkendt projektforslag, for eksempel udbud i totalentreprise på grundlag af et byggeprogram, skal der afsættes et beløb til kunstnerisk udsmykning efter tilsvarende principper som nævnt i §§ 1 og 2.

**§ 5.** Byggeriets egnethed for kunstnerisk udsmykning skal drøftes med Statens Kunstfond. Drøftelsen skal ske tidligst muligt og inden bygherrens godkendelse af projektforslaget.

*Stk. 2.* Udsmykningsopgaver, der ikke overstiger 250.000 kr., kan dog besluttes af bygherren uden forelæggelse for Statens Kunstfond.

*Stk. 3.* Bygherren træffer efter drøftelsen beslutning om, hvorvidt der skal ske en kunstnerisk udsmykning i forbindelse med byggeriet. I bekræftende fald aftales den videre procedure med Statens Kunstfond.

**§ 6.** Dette cirkulære gælder for byggeri eller etaper heraf, der er omfattet af § 1, såfremt arbejdet vil medføre udgifter på finansloven fra og med finansåret 2004, og hvor projektforslaget ikke er færdigbehandlet pr. 18. februar 2004.

**§ 7.** Cirkulære nr. 199 af 23. december 1983 om kunstnerisk udsmykning af statsligt byggeri ophæves.

**§ 8.** Dette cirkulære træder i kraft den 18. februar 2004

*Erhvervs- og Boligstyrelsen, den 17. februar 2004*

Jan Spohr

/Trine Heidemann Garde



## Svar til: Høring 49038 af: Johan Bergström

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

414

INDSENDT AF

Johan Bergström

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

For mig at se ligger der et stort problem i, at anlægsprojekter (herunder transport af jord og byggematerialer) åbenbart er højere prioriteret i kommunen end forholdene for bløde trafikanter. Som et eksempel kan nævnes det nye byområde Margretheholm, som mere end 6 år efter at de første beboere flyttede ind stadig mangler sikre forbindelser for cyklister og fodgængere, herunder især en sikker skolevej med alt hvad det indebærer. I den forlængelse kan nævnes, som yderligere et eksempel, at kommunen for nyligt har opført en ny institution (Børnebyen ved Bodenhoffs Plads) som blandt andet indeholder fritidstilbud for elever ved Christianshavn Skole, uden at tilpasse de trafikale forhold i området (børnene skal selv krydse Prinsessegade på et sted hvor der mangler trafiklys). Dette er i mine øjne urimeligt, ikke mindst som København bryster sig af at være "bæredygtig" og en "cykelby". At arbejdet med den foreslåede Lynetteholmen ser ud til at indebære store indgreb i natur- og grønninger i en by(del) som allerede mangler park- og grønne arealer og at dette igangsættes før grundlæggende trafikale forhold er på plads grænser til det korrupte. I tilfældet med Lynetteholmen er især også blå rekreative arealer truede. Det er afgørende, at en hel eller delvis nedlæggelse af Margretheholms havn (Lynettehavnen) i form af en ny vejforbindelse ikke bliver udført som en dæmning. En ev. ny forbindelse på tværs af marinaen må udføres som en bro, som kan tillade at mindre både stadig bruger den indre delen af havnen. Derudover bør en vandforbindelse (kanal) mellem Lynettehavnen og inderhavnen under Refshalevej/Krudtløbsvej etableres allerede på et tidligt stadie.

**Svar til: Høring 49038 af: John Hansen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

415

INDSENDT AF

John Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

KBH - Commerce & Culture

POSTNR.

1165

BY

København K

HØRINGSSVAR

**HØRINGSSVAR FRA KCC TIL FORSLAG TIL KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN**

2019 Det er med stor bekymring vi læser forslaget til Københavns Kommuneplan 2019 igennem. Bekymringen går ikke på ønsket om en grøn og miljøvenlig by, ønsket om at leve op til FN's 17 verdensmål og plads til alle. Heri er vi fuldt ud enige, men vejen derhen er vi ikke helt på linje med. Man sidder med en 86 siders rapport, og stort set har man ikke givet plads til at nævne erhvervslivet på trods af den store betydning det har for København og specielt den Indre By. Det er glædeligt at læse, at man arbejder med at lave en Østlig Ringvej og når den er på plads, kan man løbende eller samtidig iværksætte en trafiksaneringsplan

1:1, men i stedet udvikles i nye tanker omkring fremtidens detailhandel. Desuden er det vigtigt, at Greater Copenhagen er et fint begreb. Men ønsket om at lade det være Københavns overordnede butiks- og oplevelsescenter holder ikke. I skal som politikere være meget klare over, at det er Indre By turisten ønsker at opleve og er grundlæggende uinteresserede i, hvad der foregår i Helsingør eller Næstved. Vores appel er, at der skal sættes langt mere fokus på Indre By, så det fortsat er attraktivt at drive forretning samt at byen opleves som spændende, pulserende samt åben, så både erhvervsdrivende, borgere og gæster vedblivende har grund til at smile. Med venlig hilsen Direktør John Hansen  
KBH – Commerce & Culture

## Svar til: Høring 49038 af: John Steen Johansen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

416

INDSENDT AF

John Steen Johansen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Verdensby med grønt ansvar og grønne ambitioner? København har netop under stor medieopmærksomhed huset C40 borgmestrenes topmøde med fokus på mange nødvendige og positive klimainitiativer. København er i styregruppen for C40, det globale netværk for store byer, der arbejder for at fremme fælles klimainitiativer. Borgmestre fra København bliver for tiden interviewet om muligheder og strategier til at nedbringe biltrængsel og CO2 udslip. Er det ikke på tide, at Københavns kommune går forrest og begynder at regne på mulighederne for at gøre offentlig transport i byen gratis? Mon ikke mange vil lade bilen stå og vælge en gratis eller næsten gratis kollektiv transport? Borgerinddragelse er en forudsætning for at det lokale demokrati fungerer og den lokale borgerinddragelse er forudsætningen for at mange grønne dagsordener kan gennemføres. Mange borgere i København har gennem årene fulgt politikernes opfordringer og engageret sig i by- og områdefornyelse rundt omkring i byen. Og gør det igen i forbindelse med høringen om den nye kommuneplan. Derfor er det også vigtigt at huske på, at Københavns kommune med affredning af gamle fredede områder og friarealer som den sydlige del af Amager Fælled, Fiskerihavnen i Sydhavnen, den vestlige del af Kalvebod Fælled og Bellahøjmarken har begyndt en foruroligende udvikling med vidtrækkende konsekvenser for enestående fredelige miljøer og friarealer igennem. Bellahøjmarken er med affredningen på vej til at blive helårscamping med 4.000 etagemeter bygninger og andre helårsfaciliteter. Det er fatalt. Bellahøjmarken er en af storbyens mange grønne åndehuller med mange formål og mange brugere, som dagligt kan glæde sig over de varierende anvendelsesmuligheder. Området ligger op til det tæt og højtbebyggede Bellahøj med de ikoniske punkthuse og udgør et grønt åndehul i en bydel med store indfaldsveje og tæt trafik. Hvordan man under lov om Metroselskabet diskret søger at fjerne fredningen af et område, som ligger langt fra By & Havn uden, der er lavet en lokalplan og uden de lokale beboere er blevet hørt, er en gåde. Lad os løse den. Tag forslaget af bordet og indled en grundig dialog med alle naboer og interessenter om Bellahøjmarkens fremtidige muligheder. Offentligheden og Bellahøjmarkens mange naboer og brugere bør få mulighed for at drøfte forslaget og



mulige alternativer. Helårscamping vil tiltrække meget trafik, formodentlig også tung trafik. En sådan campingplads kunne med fordel placeres mere stationsnært og yderligt i byen. De mange borgere, der har fulgt opfordringen om at involvere sig demokratisk i byens udvikling, også med hensyn til grønne dagsordener, kan med god ret opfordre politikerne til selv at overholde demokratiske spilleregler og seriøst inddrage borgerne i drøftelser om udvikling af fredede arealer. Fastholdelsen af den støjende og forurenende Copenhagen Historic Grand Prix på Bellahøj midt i en af Brønshøjs grønne lunger og rundt om Bellahøjmarken er heller ikke ligefrem visionært for en Verdensby med ansvar og grønne ambitioner for miljø og mennesker. Brønshøj-Husum er en bydel med mange almenyttige boliger, kommende renoveringer og helhedsplaner, hvor der er brug for et kritisk grønt og miljømæssigt blik og perspektiv på projekt, entreprenører og det lokale miljø lige fra de første planer til gennemførelse og sidste levering efter gennemført renovering. Vi har set for mange skandaler med store omkostninger for beboerne. Der er brug for visioner og planer for et endnu grønnere Brønshøj-Husum som en grøn bydel med en bedre boligsocial anvisningspolitik, social og miljømæssig bæredygtighed og lokale grønne oaser med biodiversitet som rekreative uderum med opsamling og lokal afledning af regnvand i samspil med bydelens moser og vådområder og til glæde for bydelens beboere. Inddrag boligforeninger og institutioner med grønne områder i de lokale planer. Måske er der basis for at etablere en lokal grøn tænketank? Med grønne håb og ønsker om flere bymiljø- og CO2-resistente træer. Verdensby med ansvar. Det lyder godt - og det forpligter. Også demokratisk.

## **Svar til: Høring 49038 af: Henrik Thygesen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

417

INDSENDT AF

Henrik Thygesen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

NEJ TAK TIL LETBANE - JA TAK TIL METRO! Brønshøj/Husum er efterhånden blevet en gennemkørselsbydel og bliver mere og mere ekskluderet fra selve København. En letbane kommer ikke alene til at gøre dette værre - det vil også få livstruende konsekvenser! De små veje er allerede nu så presset af parkerede biler, der ikke kan finde plads - og med planen om en letbane forsvinder der endnu flere p-pladser - det vil utvivlsomt føre til problemer for brand/redning, hvis man presser de mindre veje yderligere. En metro er vejen frem! Og gerne som forlængelse til endestationen i Vanløse. Den vil bringe Brønshøj borgere i tættere samhørighed med vores kommune! Og den vil skabe langt bedre vilkår for ALLE! H. Thygesen

**Svar til: Høring 49038 af: Ville Budtz**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

418

INDSENDT AF

Ville Budtz

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforening i Valby

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Grundejerforeningen Kanthusene v/ formanden Ville Budtz Det fremgår af udkastet til budgetforlig 2020, at der er afsat 133 mio. kr. til bygning af 13 børnegrupper på adressen Saxtorphsvej 11-31. Vi er tre grundejerforeninger i Valby, der tilsammen repræsenterer 270 husstande beliggende i området mellem Vigerslev Allé og jernbanen mellem Danshøj st

forny et dialog også i forbindelse med kommuneplanen om bebyggelsen/Den grønne Plet og trafikproblemerne. Med venlig hilsen Ville Budtz

**Svar til: Høring 49038 af: Bispebjerg Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

419

INDSENDT AF

Bispebjerg Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bispebjerg Lokaludvalg

POSTNR.

2400

BY

København NV

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



**Bispebjerg**  
LOKALUDVALG

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

side 1 / 8

**22.10.2019**

## Til Økonomiforvaltningen Høring: Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere forslaget til kommuneplan 2019.

Vores høringssvar er blevet til på følgende baggrund:

Planen har været drøftet på flere lokaludvalgsmøder og i begge lokaludvalgets underudvalg. Desuden har planen 8. oktober været drøftet på et borgermøde i Biblioteket på Rentemestervej, hvor cirka 60 borgere deltog.

Sagen om flytning af Rønnebo til Ryparken og etablering af containerboliger til hjemløse unge i parken ved Emdrup Sø har endvidere været lagt ud til høring i det lokale borgepanel.

### Vores høringssvar

Generelt er vi meget tilfredse med kommuneplanen, der både fremtræder ambitiøs og realistisk. Det er på denne baggrund vores høringssvar skal ses.

Vores høringssvar falder i to dele:

- 1) Bemærkninger til de foreslåede væsentlige bydelsspecifikke rammeændringer.
- 2) Generelle bemærkninger.

Det er ganske vist modsat rækkefølge af den i Kommuneplanforslaget anvendte. Det er dog valgt, fordi det afspejler lokaludvalgets prioriteringer.

### 1) FORESLÅEDE VÆSENTLIGE BYDELSSPECIFIKKE RAMMEÆNDRINGER

#### a) KREATIVE ERHVERV I NORDVESTKVARTERETS GAMLE INDUSTRIOMRÅDER

For mellem 50 og 100 år siden var Nordvestkvarteret i Bispebjerg Bydel Danmarks vigtigste industriområde. Her findes stadig mange virksomheder, men tilkørselsforhold, grundpriser og pladsmangel har medført, at egentlig industri er flyttet andre steder hen i landet.

Vi har derfor i dag i den industrielle del af Nordvest en arkitektonisk tidslomme.

Erhvervslivet har skiftet karakter, og opfylder nu til fulde betegnelsen kreative erhverv.

De dårligste bygninger er for længst forsvundet, men mange af de tilbageværende kan samtidig anses for at være interessante udtryk for industriens kulturarv.

Her findes virksomheder inden traditionelle erhverv, såsom iværksættere, håndværksvirksomheder eller automekanikere, der finder Nordvest attraktiv på grund af muligheden for at have funktioner såsom varelager, oplagsplads og eventuelt værksted tilknyttet en mindre kontorbygning. Men efterhånden kan flertallet af virksomheder anses for kreative erhverv, der beskæftiger sig med design, kunst, arkitektvirksomhed og medier. Desuden skal nævnes at dette er blandet op med mange boliger, skoler og almennyttige sociale tiltag.

Vi er meget tilfredse med, at man med Kommuneplan 2019 i særlig grad vil fokusere på Nordvest som et bykvarter for både kreative og traditionelle erhverv, hvorfor bydelens 3 kreative zoner bevares.

Alligevel ser vi gang på gang, at man uden at blinke giver nedrivningstilladelse til interessante ældre industribygninger. Lokaludvalget hører først herom, når et allerede besluttet nybyggeri kommer i nabohøring.

Til budget 2020 havde Bispebjerg Lokaludvalg foreslået, at der blev afsat et mindre beløb til kortlægning af hvilke industribygninger, som man måtte vurdere at have betydende





## Bispebjerg LOKALUDVALG

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

side 2 / 8

bevaringsværdi. Forslaget vandt ikke genklang ved budgetforhandlingerne. Et overblik herover er dog formentlig vigtigt for at forhindre, at tilfældighederne salamimetode langsomt eroderer kvarterets egenart til skade både for de virksomheder, der gerne vil bo der, og for vores ønske om en varierende og interessant by.



Figur af Rikke Jensen



Farvemøllen i Nordvestkvarteret

### b) RØNNEBO

Bispebjerg Lokaludvalg sætter en ære i, at der skal være højt til loftet i vores bydel og plads til forskellige typer af borgere. Mangfoldighed giver diversitet til gavn for bydelen.





**Bispbjerg**  
LOKALUDVALG

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

side 3 / 8

Det er også vigtigt at få løst det flaskehalsproblem, der er på herbergerne i København, hvor det er et problem at finde egnede boliger til borgere, som er hjemløse, men er klar til at bo i egen bolig.

Det er derfor vores overordnede indstilling, at der også skal findes boliger til borgere, som ikke kan bo i en almindelig lejebolig på normale vilkår.

Der findes allerede flere andre sådanne typer af boliger i bydelen. Desuden har den boligsociale anvisningsret til almene boliger medført, at skæve eksistenser og psykisk syge allerede i vidt omfang bor rundt omkring i de almene boligforeninger, og det fungerer stort set på et acceptabelt niveau.

### **Flytning af det psykiatriske plejecenter Rønnebo til Ryparken 75-81**

Dette er et forunderligt forslag om flytning af 61 psykisk syge borgere fra Husum til Bispbjerg (Ryparken). Formålet hermed synes ikke at være omsorg for psykisk syge, men at få Tingbjerg taget af Ghettoisten.

Det hænger sammen på den måde, at man ved et kunstgreb har omdøbt institutionsområdet Bystævneparken i Husum til at være en del af Tingbjerg, selvom de to områder aldrig har haft med hinanden at gøre. Ved at bygge ny store og gode boliger i Bystævneparken, hvor Rønnebo nu ligger, kan denne papirmanøvre bidrage til, at borgerne i Tingbjerg statistisk får højere gennemsnitsindkomst.

Merprisen for at flytte Rønnebo i stedet for at renovere institutionen, hvor den ligger, skønnes at være af størrelsesordenen 100 mio kroner.

Når Bispbjerg Lokaludvalg har været i dialog med beboere i Ryparken-Lundehus, er der tydelig skepsis for baggrunden for flytningen. Man så hellere bygning af flere store gode lejligheder i Ryparken, og at Rønnebo blev liggende hvor den ligger. Samtidig kunne herved spares 100 mio kr af skatteborgernes penge på et social-kosmetisk fata morgana. En undersøgelse i vores borgerpanel afgrænset til lokalområdet viste, at over halvdelen af beboerne enten var imod forslaget eller meget imod forslaget.

Der er delte meninger i lokaludvalget til forslaget, men et flertal mener, at det er urimeligt at flytte sårbare borgere fra en bydel, de kender og føler sig trygge i (Husum) til Ryparken. Beboerne i Rønnebo er næppe blevet spurgt herom.

Ryparken 75-81 er sidst brugt som henholdsvis børneinstitution og privat skole. Nedenfor ses dels den tidligere børneinstitution Rypen (gul bygning), og den tidligere privatskole (grønne markiser).



Ryparken er et boligområde, som i forvejen har sociale udfordringer. Boliganvisningsprocenten er høj, og området ligger sammen med det tilgrænsende boligområde på







**Bispebjerg**  
**LOKALUDVALG**

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

side 4 / 8

Rymarksvej på listen over udsatte byområder. De lokale beboere er bekymrede for, hvad det kan betyde for deres lokalmiljø at have sindslidende boende som nabo. En tilsvarende bekymring udtrykkes fra de fire privatskoler og daginstitutionen, som bliver nærmeste naboer til den nye institution.

Hvis Lokaludvalget var blevet inddraget på et tidligere tidspunkt, kunne vi måske have bidraget til at finde et mere velegnet sted end Ryparken. Hvis den nuværende plan fastholdes, anbefaler Lokaludvalget, at flytningen kombineres med et markant og tiltrængt løft af Ryparken-Lundehus, og Lokaludvalget stiller sig gerne til rådighed med ideer, sparring og borgerinddragelse.

### **C) PLACERING AF 16 CONTAINERBOLIGER TIL HJEMLØSE UNGE I PARKEN VED EMDRUP SØ**

I Kommuneplanen foreslås placering af cirka 16 midlertidige containerboliger til hjemløse i parken langs Emdrupvej ved Bolandsvej. Parkanlægget hed tidligere 'Emdrupborg Have', og figurerer tilsyneladende på kommunale kort som en ubebygget grund. At det reelt er en park, fremgår dog af fotos nedenfor.



Billedet ovenfor viser, at dette reelt er en park, selvom området ikke er fredet. Det andet billede nedenfor viser det foreslåede sted for placering af containerboligerne.





## Bispebjerg LOKALUDVALG

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

side 5 / 8

I dette område er der 44 pct. almene boliger i skoledistriktet, og de nærmeste tre almene boligafdelinger er fornylig kommet på observationslisten for udsatte boliger, da der er flere tidligere straffede i området end på landsgennemsnit.

Historisk set er parken en rest af ”lystgården Emdrupgård”. Lindetræsallén, der ligger i parken, stammer fra tilkørselsalléen til denne barokhave anlagt i 1700-tallet, og er bosted for brunflagermus og udnævnt som ikoniske træer.

Lokaludvalget har adspurgt vores borgerpanel. 60% af de, der har besvaret, er utilfredse eller meget utilfredse med dette forslag (borgerpanelundersøgelsen er indføjret sidst i vores hørings svar).

### **Bispebjerg Lokaludvalgs holdning**

Bispebjerg Lokaludvalg anerkender Socialforvaltningens indsats for at hjælpe udsatte borgere til at få en bolig som det første skridt i et rehabiliteringsforløb.

Men det er også en uskik at bebygge eksisterende parker,- også selvom der er tale om noget midlertidigt. Parken bør fredes.

Bispebjerg Lokaludvalg er desuden betænkelig ved placeringen af containerboliger netop i det fredeligste hjørne af parken længst væk fra Tuborgvej. Her vil boligerne ligge lige op ad Boligforeningen AABs afd. 34, som vil få en ”shanty town” lige uden for deres gadedør. Beboerne her er tydeligvis oprørte over denne beslutning.

Midlertidige institutioner bør placeres på grunde der venter på at blive bebygget,- som der stadig findes adskillige af i Bispebjerg Bydel. Vi har derfor til socialborgmester Mia Nyegaard i juni fremsendt en oversigt over 6 andre mulige placeringer i vores lokalområde. Der findes dog også snesevis af andre sådanne grunde andre steder,- eksempelvis i Nordhavn.

## **2) GENERELLE BEMÆRKNINGER TIL KOMMUNEPLANFORSLAGET**

### **a) Boligstørrelser**

I den interne høring til kommuneplanen foreslog Bispebjerg Lokaludvalg, at der tilføjes ”...men ser man specifikt på Nordvestkvarteret er boligstørrelsen endnu lavere. Det bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførgelse. Derfor er det en overordnet strategi, at der primært skal bygges familieboliger på 95 m<sup>2</sup>, når der bygges nyt i kvarteret Nordvest”.

Det som Lokaludvalget savner er, at der følges op på fakta om de lave boligstørrelser i Nordvestkvarteret. Kommuneplanen bør pege på en retning for udviklingen, og hvordan det skal tackles.

I hvidbogen (kommentar 160) henvises blot til svar 155. Og svar 155 er det famøse svar, som giver anledning til ændringer, men som ikke er tilføjet i kommuneplanen. For Bispebjerg Lokaludvalg er det vigtigt at få det tilføjet – også i det konkrete afsnit om Nordvest – fordi kommuneplanen sætter de overordnede rammer for lokalplanlægningen, som er afgørende for den konkrete udvikling i området.

### **b) ”En social og mangfoldig by” – ”Varierede byområder” og ”En sammenhængende by med plads til alle”**

Bispebjerg Lokaludvalg har i den interne høring gjort opmærksom på, at man ikke ukritisk skal bygge ungdomsboliger overalt. I områder, som i forvejen både har mange små boliger og mange ungdomsboliger bør man være tilbageholdende med at bygge nye ungdomsboliger, mens der i områder med få ungdomsboliger bør bygges flere.

Økonomiforvaltningen har i hvidbogen (svar 155) anerkendt dette ønske og foreslår at der tilføjes bemærkning på side 14 om ”...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”. Bemærkningen er dog ikke tilføjet til planen.





## Bispebjerg LOKALUDVALG

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

side 6 / 8

### c) "En grøn sund og bæredygtig by" – "Mindre trængsel i København"

En østlig ringvej vil aflaste de indre dele af København, men vil samtidig belaste Ryparken-Lundehus området yderligere med støj og forurening fra Helsingørmotorvejen.

Ryparken-Lundehus er fornylig blevet "begavet" med en fly-over til Nordhavnsvej, mens de 15 mio. kroner, der var afsat til forskønnelse af området under denne fly-over, er gået tilbage i kommunekassen, da HOFOR først skal bygge skybrudsbrønd. Vi oplever at Ryparken gentagne gange lider last for at afhjælpe problemer længere inde mod centrum. Der mangler en strategi for, hvordan man vil højne de fysiske rum i Ryparken, så det kan (for)blive et godt sted at bo.

Når beslutningen om etablering af en motorringvej øst om København bliver taget, bør man samtidig overveje overdækning af Helsingørmotorvejen med en let struktur. Lokaludvalget har fået landskabsarkitektfirmaet STED til et tegne videre på et lokalt inspireret projekt om overdækning af Helsingørmotorvejen med en let konstruktion.



*Parken hen over Helsingørmotorvejen*





## Bispebjerg LOKALUDVALG

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

side 7 / 8



*Porten til København*

### **d) ”En grøn sund og bæredygtig by” – Cityringen og fremtidens kollektive trafik:**

Lokaludvalget er skeptiske overfor planen om anlæg af en letbane på Frederikssundvej. Den vil virke som en total trafikbarriere for krydsende trafik, og vil være ødelæggende for forretningslivet på Frederikssundvej

Desuden finder vi det skitserede zig-zag baneforløb i Gladsaxe totalt urealistisk.

Lokaludvalget foreslår, at der i stedet stiles mod at anlægge en metro fra Nørrebro Station over Brønshøj Torv til Gladsaxe trafikplads. Indtil metroen er en realitet bør den nuværende busbetjening fastholdes – og selvfølgelig med CO2 neutrale busser.

### **e) ”En grøn, sund og bæredygtig by” - Et sundt København. Partikelforurening og vejstøj**

Gennem det seneste år er der kommet øget fokus på partikelforurening, og at den har en større negativ indvirkning end tidligere antaget. De ultrafine partikler knytter sig til trafikken, og er derfor – ligesom vejstøj – noget som rammer de store trafikårer og de





**Bispebjerg**  
**LOKALUDVALG**

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

side 8 / 8

beboere, som bor eller færdes langs disse. Vi glæder os over, at det er et emne som berøres i kommuneplanen. Men målet er ikke ambitiøst nok! En miljøzone i 2030 er alt for langt ude i fremtiden, målet bør være 2022. Herudover er det ikke godt nok, at det kun skal gælde dele af byen. Igen synes der at være en favorisering af de indre dele af København. Statistikken viser, at de største bilmængder findes ved kommunegrænserne og ikke ved eks. søsnittet.

#### **f) ”En grøn sund og bæredygtig by” - ”Gode rammer for københavnernes hverdag” og ”Et sundt København”**

Når vi planlægger byens udvikling, bør vi tænke på alle aspekter, som får hverdagen til at fungere. Kommuneplanen nævner de kommunale indsatser såsom skoler, institutioner og kulturtilbud. Men faktisk er lægehuse også en vigtig præmis for at hverdagen fungerer i et lokalt miljø. Nogle lokalområder er stærkt underforsynet med lægepraksis, og nogle steder er de placeret på 1. sal i en ejendom utilgængelig for borgere med bevægehandicap. Fremover bør planlægningen også screene for muligheder for lægepraksis i egnede stueetager, og at det indtænkes i lokalplaner mm. Vi glæder os derfor over, at det står nævnt under ”et sundt København”.

Hele byen er lægedækningstruet og der er udfordringer med at finde egnede lokaler til praktiserende læger, men sundhedsforvaltningen har peget på, at der er et presserende behov på Bispebjerg. 33 procent af de 18 praktiserende læger på Bispebjerg er 63 år eller derover. Regionen har peget på, at der på grund af pension og befolkningstilvækst vil være et behov for 4 nye praktiserende læger på Bispebjerg inden 2025. Bispebjerg er et udsat boligområde, og bydelen er karakteriseret ved at have den korteste middellevetid. Derfor er behovet for læger i lokalområdet særlig stort.

**Konkret foreslås**, at man i kommuneplanen muliggør etablering af lokaler til en gruppelægepraksis ved Bispebjerg Torv – i det aktuelt tomme kommunale lejemål på Bispebjerg Torv nr. 16.

Ved henvendelse til forvaltningen har vi fået at vide, at der skal en lokalplan til hvis man vil ændre rammerne for lokalernes anvendelse, og for at det kan ske, skal der ændres i rammerne i kommuneplanen. Dette foreslås hermed.

Med venlig hilsen  
Alex Heick. Formand for Bispebjerg Lokaludvalg



**Svar til: Høring 49038 af: Nørrebro Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

420

INDSENDT AF

Nørrebro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebro Lokaludvalg

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



## Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

22. oktober 2019

Sagsnummer  
2019-0284895

Dokumentnummer  
2019-0284895-1

Rovsinggade:

Lokaludvalget finder det rigtig interessant at den sydlige del af planområdet 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 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.

Kapitel 5:

Nørrebro Lokaludvalg finder at kapitel 5, Fem principper for øget dialog med københavnere, er interessant. Udvalget er dog forundret over at lokaludvalgene ikke er nævnt med et eneste ord når kapitlet nu handler om dialog og borgerinddragelse.

Kapitel 1, s. 14:

Sekretariatet for Nørrebro  
Lokaludvalg  
Nørrebrogade 208  
2200 København N

EAN-nummer  
5798009800275

Derfor er almene boliger en vigtig del af den sammenhængende by, og vi stiller krav om 25 % almene boliger i de lokalplaner, hvor det understøtter en blandet by.

Her slettes det sidste:

i de lokalplaner, hvor det understøtter en blandet by

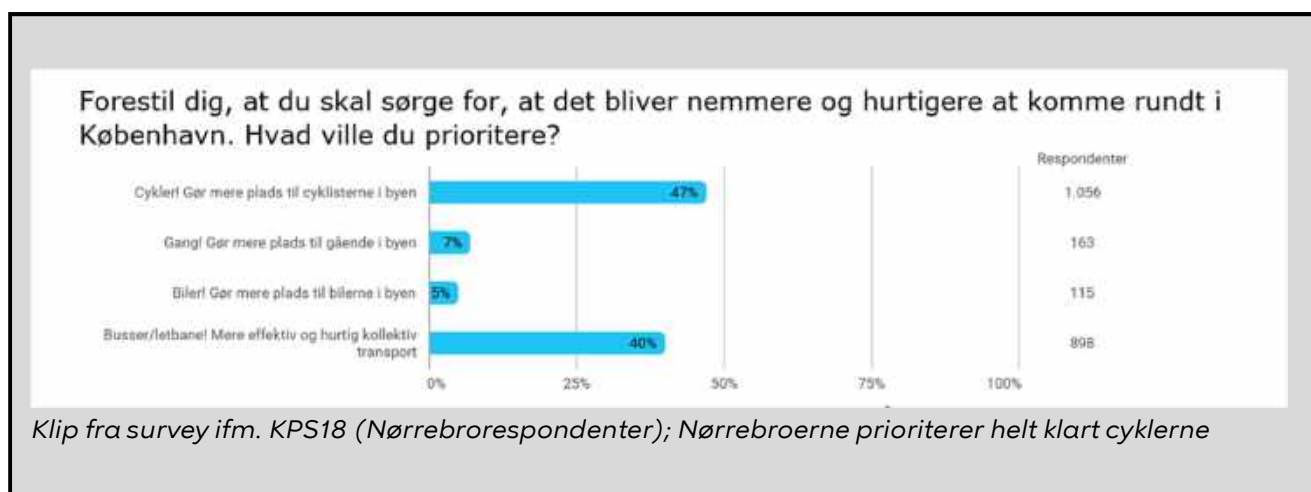
Ligeledes slettes sidste linje i afsnittet:

I områder med mange almene boliger skal der i stedet fokuseres på at bygge private boliger.

Kapitel 1, s. 20 og 23:

At antallet af kørte personture ... Det er alt for uambitiøst. Ændres til: ... i byen fordeles med mindst 50 % på cykel, mindst 30 % med kollektiv trafik og max. 20 % med bil. Biltrafikken skal bestræbes på at blive konverteret til delebiler etc.

I den survey kommunen lavede til KPS18 svarede nørrebroerne at de ønsker mere plads til cyklisterne (og kollektiv transport).



Kap. 1, s. 21:

Kommentar: om den grønne og blå by som klimatilpasning (skybrud og hedebløge). Lokaludvalget glæder sig over disse formuleringer og vi har vedhæftet forslag fra Miljøpunkt Nørrebro til at bidrage til at implementere målsætningerne.

Kap. 1, s. 23:

I den første udgave af Forslag til KP19 fik til høring stod der på side 20, 2. spalte, 3. afsnit: "Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne." Den sætning er væk. Lokaludvalget ønsker den tilbage.

Kap. 1, s. 26 Kommentar:

Nørrebro Lokaludvalg medvirker gerne i en undersøgelse af hvilke tiltag der kan understøtte mere gang



Kap. 1, s. 26 Kommentar:

Det er vigtigt, at Økonomiforvaltningen ikke ukritisk bruger DCEs tal for tidlige dødsfald fra luftforurening. Overborgmesteren har selv udtalt, at deres tal er ufuldstændige: <https://politiken.dk/debat/debatindlaeg/art6218726/Luftforurening-skal-bek%C3%A6mpes-uanset-antal-let-af-d%C3%B8dsfald>. Man bør derfor ændre tallet til ca. 1.000 jf. Overborgmesterens citat i læserbrevet om 500 ekstra dødsfald fra diesel og desuden denne nye vurdering fra Københavns Universitet (2018): <https://www.altinget.dk/miljoe/artikel/professorer-saerdeles-gode-sundhedsgevinster-i-renere-luft-i-byerne>.

Kap. 1, s. 26 Tilføjelse:

at el-ladestandere ikke bindes op på specifikke producenter, men kan benyttes af alle el-biler

Kap. 1, afsnittet ss. 34 Kommentar:

Nørrebro Lokaludvalg ønsker mangfoldighed også i det lokale erhvervs-liv. Det er derfor altafgørende Kommunen også indtænker forskellige former for erhvervslokaler, store samt små. Når byen udvikles og lokalplanen ændres. Det er vigtigt at man sikrer små betalelige erhvervslejemål, både i eksisterende og nye bolig- byområder. Så der også er plads til den lokale elektriker, låsesmed, frisør, tømrer/snedker således vi også minimerer behovet for at håndværkere kommer langvejsfra i biler. Lokaludvalget finder det også vigtigt at vi får flere lærepladser (og lærlinge). Udvalget ser derfor gerne initiativer og rammer der fremmer dette.

Man kunne også overveje en generel fordelingsnøgle imellem de forskellige typer erhvervs-liv, så der både bliver plads til Restauranter, Caféer, butiksliv og andet erhverv. Samtidigt er det afgørende med reelle muligheder for varelevering og returgods kan afhentes, også i områder med trafik begrænsninger.

Kap. 2, s. 45:

Punktet: "At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til regnvands-håndtering, der aflaster kloakken og i et samlet system bortleder vandet fra skybrud og voldsom regn til havet."

Kommentar: Vi mener ikke det er hensigtsmæssigt og i overensstem-melse med skybrudsplanen og spildevandsplanen, at man i kommuneplanen vil lægge sig fast på udvalgte tekniske og konceptuelle greb til at løse udfordringen med både regn og skybrud, som er to meget forskellige situationer med vidt forskellige regler for udledning mm.

Kap. 3, s. 64:

Nedrivningen af Bispeengbuen og etablering af Bispeengen som grønt område og skybrudsareal ser ud til at være mere realistisk end nogen-sinde. Vi ser gerne at Ladegårdsåen eksplicit nævnes.

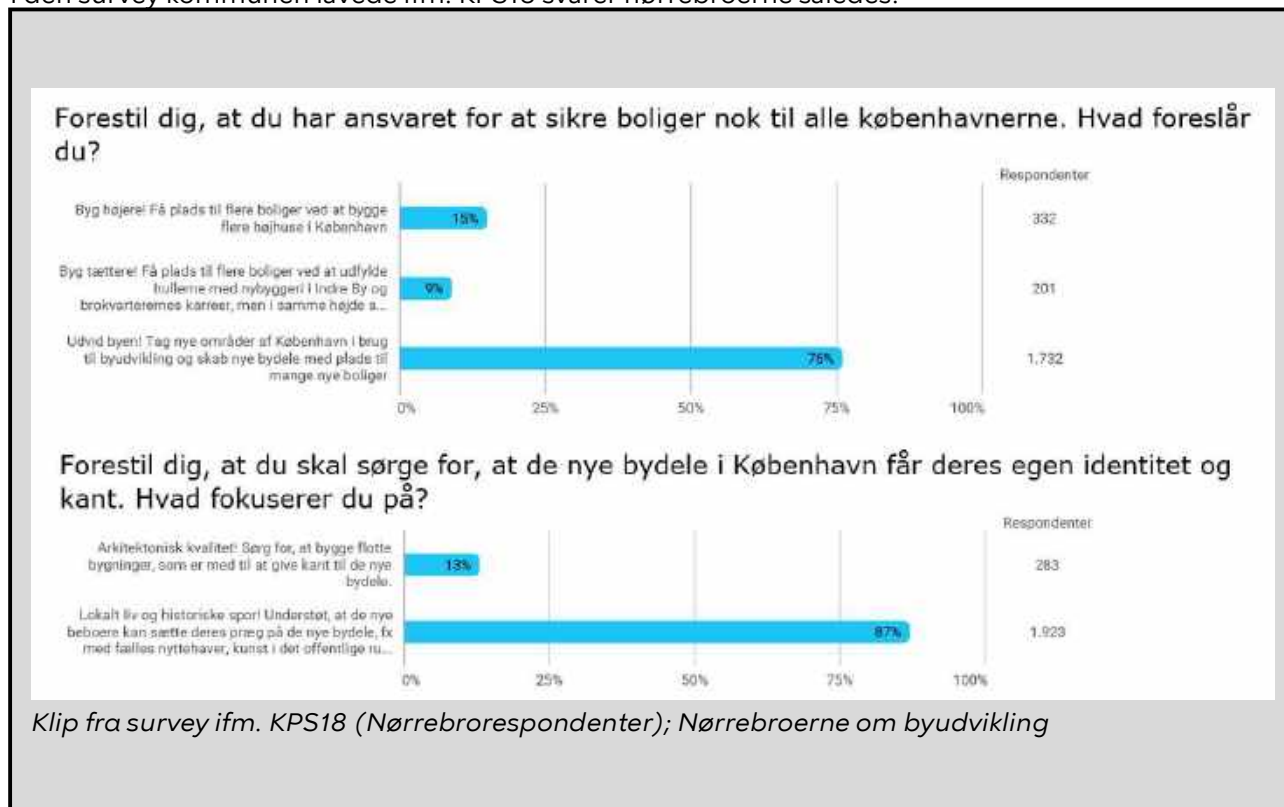
Lokaludvalget mener at betingelserne for at der kan placeres mere ny-byggeri på Nørrebro ikke er til stede (se dog vores ønske om at få Rov-singgade som byudviklingsområde). Det vil give bydelen store omkost-ninger at opføre endnu flere boliger ved fortætning. Før kommunen

tillader flere nye boliger skal der også peges på hvor institutioner, grønne områder, idrætsanlæg etc. skal placeres.

I Kommuneplanstrategien står der: " ...sikre at byens historiske bygninger og steder omdannes på en måde, der aktiverer deres særkende og skaber værdi for københavnernes og lokalmiljøet." Det er desværre ikke det vi oplever på Nørrebro. Det seneste eksempel er i Bjelkes Allé 48, hvor et 2-etagers hus nu ønskes erstattet med et 6 etagers byggeri der også vil ødelægge det grønne gårdrum i karréen. Et andet eksempel er Rådmandsgade, hvor de mindre huse er taget i bidder. Her havde lokaludvalget ønsket at der kom en bevarende lokalplan for gaden, men kommunen har gentagne gange afvist at lave lokalplaner for byggerierne. Brokvarterernes egenart forsvinder med planløst nybyggeri og de ødelægger vores byrum.

Nørrebro Lokaludvalg mener, at det er særligt vigtigt, at man i byudviklingen har øje for lokalmiljøernes særpræg. Om det er små værksteder, byhuse eller andre arkitektoniske kendetegn. Hvis vi først river ned og bygger nyt, kan byens historiske kvaliteter ikke genskabes.

I den survey kommunen lavede ifm. KPS18 svarer nørrebroerne således:



Som et kuriosum kan man sammenligne hvad der er listet af "behov" på Nørrebro og en sammenlignelig bydel som Østerbro (befolkningsmæssigt vel og mærke).

Lokaludvalget har påpeget at vi ønsker at bevare de få tilbageværende industribygninger, der findes i bydelen og at vi ikke ønsker at bygningen i Hermodsgade skal omdannes til dyre "ungdomsboliger" De Gamles By; For at sikre at Nordpolen bevares som grønt område fjernes de to byggefeltet, som i dag ligger i rammeplanen for området. Desuden skal de tre grønne arealer, "Byoasen", "Fårefolden" og "Nordpolen" konverteres til "grønne områder - andet" i kommunens digi. Kort. Vi er klar over at Fårefolden fremover også skal være skolegård for den nye skole i Sjællandsgade.

Kommentar:

Nørrebro Lokaludvalg ønsker ikke at almene boliger frasælges og omdannes til private lejeboliger. Kommunen har i forvejen for få billige boliger. At frasælge nogle af disse vil blot øge manglen på billige boliger. Der er en særlig udfordring på Nørrebro med Blackstone og andre købestærke interessers indkøb af ejendomme. Det er med til at presse huslejen for både erhvervslivet og almindelige beboere og det gør det svært for visse grupper at bosætte sig på Nørrebro.

Kommentar til Bilag 2 - Notat om væsentlige ændringer i kommuneplanens Retningslinjer:

Nørrebro Lokaludvalg er glad for at kommunen ændrer på størrelsesbestemmelserne for lejlighedsstørrelse.

Der blev afgivet en protokolbemærkning til høringssvaret fra venstres repræsentant i Nørrebro Lokaludvalg, Bjarke Kværnø. Se referat fra Nørrebro Lokaludvalgsmøde d. 22. oktober.

Med venlig hilsen

Venlig hilsen

Mogens Petersen

Formand for Nørrebro Lokaludvalg

# Dieselforurening på Nørrebro & Bispebjerg



**Bispebjerg**  
LOKALUDVALG

**NØRREBRØ**  LOKALUDVALG

MILJØPUNKT NØRREBRO FOR NØRREBRO LOKALUDVALG &  
BISPEBJERG LOKALUDVALG

DECEMBER 2018

**Datablad:**

Titel:	Dieselforurening på Nørrebro og i Bispebjerg
Forfattere:	Anders Jørn Jensen, Sebastian Kolby Knudsen og Julie Toft Hansen
Arbejdsgruppe:	Anders Jørn Jensen, Andreas Juhl-Rhode, Tage Hensel, Per Vandrup, Rasmus Riley, Tanja Møller Jensen, Sebastian Kolby Knudsen, Julie Toft Hansen
Organisation:	Miljøpunkt Nørrebro
Udgiver:	Bispebjerg Lokaludvalg og Nørrebro Lokaludvalg
Udgivet:	December 2018
Layout og redigering:	Anders Jørn Jensen og Sebastian Kolby Knudsen
Forsidefoto:	Partikelmåling foretaget fra altan ud mod Jagtvej, Julie Toft Hansen 2018
Antal sider:	57
Internet version:	Rapporten er tilgængelig på: <a href="https://miljoe-noerrebro.dk/">https://miljoe-noerrebro.dk/</a>



## Resumé

Denne rapport om luftforurening er udarbejdet af Miljøpunkt Nørrebro for Nørrebro lokaludvalg og Bispebjerg Lokaludvalg.

Det nationale luftovervågningsprogram i Danmark beskriver og regner kun på en generel baggrundsforurening. Lokaludvalgene har ønsket at få flere oplysninger om forureningsbilledet i storbyen – altså hvad borgerne reelt udsættes for på gader og stræder, uden for deres hjem og i børneinstitutionerne.

Det er aftalt i følgegruppen at fokusere på følgende målesteder beliggende Nørrebro og Bispebjerg:

- Daginstitutioner
- Torve/pladser, legepladser
- Boliger

Rapportens anbefalinger og forslag er baseret på en læsning af den eksisterende videnskabelige litteratur og rapporter om luftforurening, samt egne målinger i bydelene. Vores konklusion er, at sygdom og antallet af for tidlige dødsfald fra dieselforurening - og omkostningerne for samfundet i forbindelse hermed - med høj sandsynlighed er kraftigt undervurderet i det officielle luftovervågningsprogram med omkring 5500% eller en faktor 55.

Antallet af tidlige dødsfald fra lokal vejtrafik er, ifølge officielle luftforureningsrapporter fra det Nationale Center for Miljø og Energi (DCE), 9 om året (Jensen et al., 2017, s. 46). Vi vurderer, at Københavns Universitets estimat om et mørketal på yderligere 500 tidlige dødsfald i København og Frederiksberg fra dieselforurening, er sandsynligt. Vores vurdering bygger på, at dieselforurening endnu ikke afspejles i den officielle opgørelse af luftforurening og at vores egne målinger viser en betydelig lokal forurening, som i dag ikke opgøres i de officielle rapporter.

Der findes ikke opgørelser for bydelene, men ud fra det overordnede tal kan vi estimere tidlige dødsfald fra lokal vejtrafik (hovedsageligt fra dieselskøretøjer) på Nørrebro og i Bispebjerg til over 100 om året.

På baggrund af målingerne i denne rapport anbefaler vi at have fokus på følgende i det fremadrettede arbejde med luftforurening i København:

### Anbefalinger

- I. Indsats mod luftforurening i børneinstitutioner og på legepladser er påkrævet.
- II. Luftforureningens sociale slagside bør undersøges
- III. Anbefalinger til opdatering af Miljøzone-loven:
  - a. Indre By er ikke nok – alle bydele bør være omfattet af miljøzonen.
  - b. Euronorm 4 og 5 forurener op til 1000 gange mere end Euronorm 6 - derfor skal begge underlægges krav om filter.
  - c. Miljøzonen bør omfatte flere lettere køretøjer, fx varebiler.
- IV. Kan arbejdsmiljø-regler være løftestang for renere luft til alle københavnere?

## Indhold

Resumé .....	2
1. Baggrund og indledning.....	4
2. Metodiske overvejelser .....	7
3. EU-reguleringen er ineffektiv – men vores eneste håb for renere luft? .....	9
3.1 Danmark lever ikke op til EU krav om ren luft.....	10
4. Luftforurening i København – forskellige målemetoder giver forskellige svar .....	13
4.1 Fine partikler.....	13
4.2 Ultrafine sodpartikler .....	14
5. Analyse af luftforurening og tidlig død på Nørrebro og Bispebjerg .....	17
5.1 Delkonklusion: Mørketal på over 100 dødsfald fra dieseldstødning i N-NV .....	21
5.2 Eksterne omkostninger fra dieselforurening på 6 mia. kr. i København .....	21
6. Målinger af forurening.....	23
7. Har Luftforurening en social slagside? .....	25
7.4 Diskussion .....	33
7.5 Anbefaling – Social slagside bør indgå i luftforureningsopgørelse.....	36
8. Børn rammes hårdt af luftforurening.....	37
8.1 Forureningen færdes i børnehøjde .....	37
8.2 Målinger ved institutioner og legepladser .....	40
8.3 Om Jagtvej .....	49
9. Miljøzone i København .....	51
9.1 Miljøzone i Indre By er ikke tilstrækkeligt til at beskytte beboerne i boligkvartererne.....	51
9.2 Miljøzone bør udelukke Euronorm 4 & 5 fra 2019.....	52
9.3 Renluftzonen bør udbredes til at gælde lettere køretøjer, fx varebiler.....	54
10. Konklusion og anbefalinger .....	56
10.1 Efterskrift: Arbejds miljø som løftestang for ren luft? .....	58
11. Litteraturliste .....	59

## 1. Baggrund og indledning

Denne rapport er udarbejdet af Miljøpunkt Nørrebro for Nørrebro lokaludvalg og Bispebjerg Lokaludvalg.

Luftforurening fylder meget hos københavnere. En ny opgørelse, udarbejdet ifm. kommunens strategi for de kommende år, viser, at luftforurening kommer ind på en 3. plads, når borgerne bliver spurgt om, hvad kommunen skal arbejde med (Københavns Kommune, 2018c s. 19). Lokaludvalgene har ønsket at få flere oplysninger om forureningsbilledet i storbyen – altså hvad borgerne reelt udsættes for på gader og stræder, uden for deres hjem og i børneinstitutionerne

Det er aftalt i følgegruppen for denne indsats, at vi fokuserer på følgende beliggende på Nørrebro & Bispebjerg:

- Daginstitutioner
- Torve/pladser, legepladser
- Boliger

Både nationalt og i København er der en politisk debat, om hvad man skal gøre ved særligt dieselforurening. Det nationale luftovervågningsprogram i Danmark beskriver og regner på en generel baggrundsforurening og afspejler ikke dieseltrafik. De officielle opgørelser viser derfor et meget lille bidrag fra lokaltrafikken til de negative omkostninger af luftforurening; kun 1,6% i centalkommunerne (København & Frederiksberg) – et tal der for de fleste vil virke urealistisk lavt. Derfor har denne rapport særligt fokus på forurening fra dieseltrafik.

FDM og andre aktører bruger aktivt de officielle forureningsrapporter til at så tvivl om, om det overhovedet kan betale sig at gøre noget ved dieselforurening. FDM fremfører gentagne gange, at man kun kan redde ganske få liv ved at forbyde alle dieselkøretøjer i København og derfor konkluderer FDM, at indsatser for renere luft er 'symbolpolitik'.<sup>1</sup> Det fik i efteråret 2017 Overborgmester Frank Jensen til at skrive, at "*FDM læser forureningsrapporter som fanden læser biblen...*", med henvisning til den officielle rapport slet ikke afspejler bidraget fra dieselforurening<sup>2</sup>.

Denne rapportens anbefalinger og forslag er baseret på en læsning af den eksisterende videnskabelige litteratur og rapporter om luftforurening, samt egne målinger i bydelene. Mens vi har lavet vores målinger og rapportskrivning, har vi desuden haft lejlighed til at være med til at stille spørgsmål til Miljøministeren i Miljøudvalget. Svarene vil indgå, hvor det giver mening.

Der er enighed om, at Luftforurening er Danmarks suverænt dyreste og mest sundhedsskadelige miljøproblem. National Center for Miljø og Energi (DCE) har udregnet, at der er næsten 3.200 tidlige dødsfald og årlige omkostninger fra luftforurening på 26 mia. kr. (Ellermann et al., 2018 s. 71). Men dette er med stor sandsynlighed for lavt sat, fordi opgørelsesmetoden ikke tager højde for fx dieselforurening (se Analyse af luftforurening og tidlig død på Nørrebro og Bispebjerg).

---

<sup>1</sup> FDM i Politiken, 2017 <https://politiken.dk/debat/debatindlaeg/art6209768/Forbud-mod-dieselbiler-er-symbolpolitik-uden-effekt> og FDM i Altinget, 2018 <https://www.altinget.dk/miljoe/artikel/nye-miljoezoner-regeringen-ser-bort-fra-den-mest-effektive-loesning>

<sup>2</sup> Frank Jensen på Facebook 2017. <https://www.facebook.com/frank.jensen/photos/det-her-indl%C3%A6g-fra-foreningen-af-danske-motorejere-er-simpelthen-decideret-pinli/10155587479838564/>



I denne rapport forsøger vi at nuancere forureningsbilledet i vores by, så det svarer mere til hvad borgerne reelt bliver udsat for i storbyen. Vores konklusioner er indledende og leder til nye spørgsmål, som vi håber at Københavns kommunes nye måleprogram for luftforurening kan besvare.

Af hensyn til rapportens omfang og læsbarhed regner vi med 'antal tidlige dødsfald', når vi beskriver konsekvenser af luftforureningen. For hvert tidlige dødsfald er der en lang række negative forhold, som vi ikke løbende nævner i rapporten, da det vil være for tungt at læse. Ved læsning af rapporten bør læserne have for øje, at tidlige dødsfald fra luftforurening er alvorlige på en anden måde, end fx dødsfald fra trafikulykker, fordi der inden hvert 'tidlige dødsfald' fra luftforurening har været en periode på gennemsnitligt 10 år med alvorlig sygdom. Og hertil skal tilføjes ikke-dødelige kroniske sygdomme og andre omkostninger for den enkelte og for samfundet (fx lav intelligens og produktivitet). Dette skema kan illustrere kompleksiteten og alvoren:

HELBREDSMÆSSIGE KONSEKVENSER SOM FØLGE AF LUFTFORURENINGEN (PRIMÆRT PARTIKLER) I UDELUFTEN I DANMARK (DCE, 2014).

Sundhedsskadelige effekter	2011 - anslået antal tilfælde -
Krønisk bronchitis	3 300
Dage med nedsat aktivitet (sygedage)	3 380 000
Hospitalsindlæggelser for luftvejslidelser	179
Hospitalsindlæggelser for cerebro-vaskulære lidelser	416
Tilfælde af hjertesvigt	285
Lungekræft	506
Brug af bronkodilatorer blandt børn	88 800
Brug af bronkodilatorer blandt voksne	647 000
Episoder med hoste blandt børn	307 000
Episoder med hoste blandt voksne	666 000
Episoder med nedre luftvejsymptomer blandt børn	215 000
Episoder med nedre luftvejsymptomer blandt voksne	240 000
Antal for tidlige dødsfald (pga. kortvarige forhøjede niveauer)	142
Antal for tidlige dødsfald (kronisk eksponeringsniveau)	3 330
Kroniske tabte leveår (YOLL)	35 300
Dødsfald blandt spædbørn	4

Figur 1 Viser en liste over helbredsmæssige konsekvenser som følge af luftforureningen (primært partikler) i udeluften i Danmark (Miljøstyrelsen, 2017).

En note om begreber:

(1) Frederiksberg og København er i luftforureningsrapporter og i miljøzonenloven én enhed. I rapporter om luftforurening kaldes enheden 'centralkommunerne'. I denne rapport vil vi for nemheds skyld blot kalde enheden 'København'.

(2) Fra den lokale vejtrafik kommer en lang række partikler og gasser fra motorerne, fra bremseskiver, dækslid mm. De partikler vi måler på i denne rapport, kommer altovervejende fra dieselmotoren (og i fyringssæsonen fra brændeovne, derfor har vi ikke foretaget målingerne i fyringssæsonen). Derfor bruger vi begrebet dieselforurening (NO<sub>2</sub> og ultrafine sodpartikler) og dieselpartikler (ultrafine sodpartikler), selv om forureningen reelt også i mindre grad kan stamme fra andre motorer og forbrændinger.

## 2. Metodiske overvejelser

Miljøpunkt Nørrebro har i august og september 2018 foretaget partikelmålinger på udvalgte lokaliteter på Nørrebro og Bispebjerg. Hovedgrebet i vores metode er, at vi forsøger at måle hvad borgerne reelt bliver udsat for i hverdagen. Det betyder fx, at når vi måler på en bemandet legeplads, så måler vi i børnehøjde, for vi ønsker at vide hvad børnene bliver udsat for (i det officielle luftforureningsprogram måler man i ca. 2,5 meters højde).

Der er, sammen med følgegruppen bestående af medarbejdere og medlemmer fra lokaludvalgene, udvalgt lokationer med vægt på:

- Daginstitutioner
- Torve/pladser, legepladser
- Boliger
- Beliggende på Nørrebro/Bispebjerg

Målingerne er foretaget med måleapparatet P-Trak Ultrafine Particle Counter 8525 (se billede til højre), som måler antallet af ultrafine partikler/cm<sup>3</sup>. Apparatet er håndholdt og fungerer ved at forstørre partiklerne ved brug af alkohol og tælle dem.

Instrumentet har et display, hvor der for hvert sekund vises en gennemsnitsværdi for antallet af partikler/cm<sup>3</sup>. Det er så muligt at logge dataene i forskellige intervaller, f. eks gennemsnit for 1 sekund, 1 minut, 5 minutter og 15 minutter. Under vores måling er der valgt logningsinterval ud fra målingens længde, samt formål. Efter målingerne er måledataen blevet indlæst på computeren via kabel, hvorefter denne data er behandlet i Microsoft Excel til brug i rapporten.



Billede 1 Viser P-Trak måleren. Måleren på billedet er magen til måleren benyttet til målingerne i denne rapport

Selve måleapparatet og metoden er anerkendt i forskningsverdenen. Seniorforsker fra DTU Teis Nørgaard Mikkelsen har sagt følgende om det udstyr vi har brugt i dette projekt:

*"P-trak-metoden er den bedste metode. Vi har selv erfaringer med den og har stor tillid til den. Det er den rigtige måde at måle på, for når vi taler om trafik, så er det netop de ultrafine partikler, der forekommer"*<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Mikkelsen i Ingeniøren, 2017 – Miljøpunkt vil melde Bybusser til Arbejdstilsynet: <https://ing.dk/artikel/miljoepunkt-noerrebro-vil-melde-bybusser-arbejdstilsynet-192816>

Udstyret er nyt og fabrikskalibreret. Ydermere har vi også efterprøvet måleudstyret ved at sidestille det med sekundært apparat, der viste samme måling (se billede 2). Alt i alt har vi høj tillid til den anvendte metode og dets måleresultater.

Der er foretaget 14 målinger på 10 forskellige lokationer og af forskellig karakter. Fælles for omstændighederne for målingerne er, at de er placeret i Nørrebro /Nordvest/Bispebjerg området.

Målingerne kan deles ind i tre kategorier:

- Døgnmåling – foretaget for at vise udvikling i udledningen af partikler set over et døgn.
- Myldretidsmålinger – Målinger der foretages forskellige steder for at vise udledningen af partikler
- Dagsmålinger – målinger der er foretaget for at vise udviklingen hen over dagen.



*Billede 2 Viser henholdsvis Miljøpunkt Nørrebros og Miljøpunkt Indre bys måleapparat der måler parallelt. Målerne målte ens med en ubetydeligt lille forskel. (Eget billede, 2018)*

Vores målinger er egnede til at give en indikation af forureningsniveauerne i en normal situation, på det tidspunkt på dagen, målingerne er foretaget. Alle målinger er foretaget på hverdage og uden for ferieperioder. Der er også valgt dage, hvor det ikke har regnet og blæst meget, da dette erfaringsmæssigt ville have påvirket målingerne.

Udover udstødning fra motorer – specielt dieselmotorer – så er brændeovne en stor kilde til forbrændingspartikler i byluften. Vi har i denne rapport ønsket at belyse forurening fra trafikken. Derfor har vi foretaget vores målinger inden fyringssæsonen, hvor målingerne ellers kunne påvirkes væsentligt af brændeovnsfyring.

Vores måleresultater har været reproducerbare og forventelige. Vi har også haft målingerne til gennemsyn hos andre eksperter, som finder resultaterne forventelige. Når vi har foretaget målinger, hvor vi ikke umiddelbart kan forklare, hvorfor resultaterne er som de er, skriver vi det i analyseteksten. Når resultaterne fx viser en forventelig sammenhæng mellem antallet af partikler og myldretid, så skriver vi også det.

Måleresultaterne præsenteres løbende i rapportens analyse og diskussion.

### 3. EU-reguleringen er ineffektiv – men vores eneste håb for renere luft?

Luftkvalitetsdirektivet fra 2008 er hjørnestenen i EU's politik for ren luft, da det fastsætter luftkvalitetsnormer vedrørende koncentrationen af forurenende stoffer i den luft, vi indånder. Den Europæiske Revisionsret har netop udgivet en særdeles (selv)kritisk rapport om luftforurening, *Luftforurening: Vores sundhed er stadig utilstrækkeligt beskyttet*.

I de seneste årtier har EU's politikker generelt bidraget til krav om lavere emissioner, men ses der på luftkvaliteten, så er dette ikke blevet forbedret i samme takt, og har stadig en betydelig negativ indflydelse på folkesundheden, skriver den Europæiske Revisionsret (Europæiske revisionsret, 2018 s. 6). Dette skyldes dels kriminelle omgåelser af reglerne fra flere store bilfabrikker<sup>4</sup>, at medlemsstaterne ikke lever op til reglerne og at reglerne simpelthen ikke er opdaterede:

*"EU's luftkvalitetsnormer blev fastsat for næsten 20 år siden, og nogle af dem er meget svagere end WHO-retningslinjerne og langt fra det niveau, som de seneste forskningsresultater om sundhedsvirkningerne peger på".* (Europæiske revisionsret, 2018 s. 6)

Dette resulterer i, at medlemslandene blot lever op til forældede standarder ved at overholde de givne grænseværdier. Grænseværdierne i EU er ikke sundhedsmæssigt eller toksikologisk baseret, men et udtryk for et politisk kompromis. Det vil sige, at selv om man opfylder grænseværdierne, så er der ingen beskyttelse af folkesundheden, og der vil stadig være en overdødelighed og oversygelighed (Europæiske revisionsret, 2018). Ser vi på WHO's retningslinjer for PM<sup>2,5</sup>, ligger den på mindre end halvdelen af EU's grænseværdi. WHO's retningslinjer for PM<sup>2,5</sup> ligger på 10 µg/cm<sup>3</sup>, hvor at EU's grænseværdi er på 25 µg/cm<sup>3</sup> (Europæiske revisionsret, 2018).

Fakta: Hele Nørrebro og Bispebjerg har en forurening med fine partikler, der ligger over WHO's anbefalede grænseværdi på 10 µg/cm<sup>3</sup> (se figur 2 på side 11).

I forhold til diesel-udstødning, som blandt andet tæller de yderst sundhedsskadelige sodpartikler, er EU-reguleringen mangelfuld. Der eksisterer fx ikke nogen grænseværdier for sodpartikler fra diesel, som der f. eks gør for NO<sub>2</sub> og PM<sup>2,5</sup>. Dette resulterer i, at regulering af dieselforurening ikke implementeres i dansk lovgivning og Miljøstyrelsen er ikke forpligtet til at lave målinger af disse - og hvad der er vigtigere, at inddrage dem i samfundsøkonomiske analyser eller som grundlag for lovgivning og planlægning på statsligt og kommunalt niveau.

I forlængelse af dette konkluderes det også i rapporten, at de fleste medlemsstater slet ikke overholder EU's utilstrækkelige luftkvalitetsnormer og ikke har gjort nok for at forbedre luftkvaliteten. I 2016 overskred 17 medlemslande PM-grænseværdierne, 19 overskred NO<sub>2</sub>-grænseværdierne og én enkelt overskred SO<sub>2</sub>-grænseværdierne. Det er bemærkelsesværdigt, at alle 28 EU-medlemsstater undtagen Estland, Irland, Cypern,

---

<sup>4</sup> Fx Diesel-gate. Volkswagen har erkendt kriminel sammensværgelse mm. og mange fra ledelsen sidder nu i fængsel eller har forskellige igangværende sager mod sig.

Letland, Litauen og Malta overskred en eller flere af disse grænseværdier. Her i blandt Danmark, som i 2016 overskred grænseværdien for NO<sub>2</sub> (Europæiske revisionsret, 2018).

Der er meget at kritisere ved EU reguleringen, men det er selvfølgelig også helt nødvendigt, at medlemsstaterne lever op til de regler, der er.

### 3.1 Danmark lever ikke op til EU krav om ren luft

Danske regeringer forsøger formelt at opfylde kravene fra EU, men dette er ikke lykkedes fra 2010, og man gør ikke noget ekstra eller meget lidt for at sikre ren luft. Den nationale politiske dagsorden har de senere år snarere været, at man skulle sikre, at der ikke sker en 'overimplementering' af EU-reglerne. I de senere år er Danmark også begyndt aktivt at stemme imod strammere regler om luftforurening i EU (NEC-direktivet), sammen med lande som Polen.<sup>5</sup>

Man kan sige, at Danmark har en 'compliance'- eller 'efterlevels'-tilgang til ren luft, som betyder at indsatsen er snævert rettet mod kun akkurat at leve op til reglerne. Fx har man fra Miljøstyrelsen ikke lavet ekstra luftforureningstiltag ifm. Dieselgate-sagen. Man har tilsyneladende i stedet mest set sagen som et forbrugerspørgsmål, hvor Transportministeriet har hjulpet med at sikre bilejernes rettigheder, så bilen lever op til det lovede.<sup>6</sup>

Danmark har siden 2010 overskredet grænseværdien for NO<sub>2</sub> (Europæiske revisionsret, 2018). Målestationen, der i 2010-2016 har målt den overskredne værdi af NO<sub>2</sub>, er placeret på H.C Andersens boulevard. Denne målestation har været omdrejningspunkt for en omstridt sag. Danmark modtog i 2016 en åbningskrivelse, som er første skridt i en retssag for traktatbrud mod en medlemsstat. Skrivelsen slog fast, at Danmark ikke havde overholdt de regler om luftkvalitet, som de selv havde været med til at vedtage. EU mener, at Danmark har gjort for lidt for at sikre en bedre luftkvalitet (Bredsdorff, 2016).

Herefter besluttede miljøminister Esben Lunde Larsen at flytte målestationen på H. C. Andersens Boulevard, så den blev placeret længere væk fra vejbanen. Københavns kommunes borgerrepræsentation forsøgte at bremse denne manøvre, men blev tvunget af Miljøstyrelsen til at give lov til det. På denne måde kunne man sænke det målte niveau af NO<sub>2</sub>. Beslutningen fra ministeren byggede blandt andet på vurderingen fra DCE:

*"Aarhus Universitet har foretaget en samlet vurdering af målestationens placering og her peget på, at det ud fra en faglig synsvinkel er mere hensigtsmæssigt at flytte målestationen tættere på husfacaden. Dette er baggrunden for Miljøstyrelsens ønske om at flytte målestationen. Det er teknik og ikke politik", udtaler ministeren blandt andet i en artikel i fagbladet Ingeniøren (Bredsdorff, 2016).*

---

<sup>5</sup> Ifølge Styrelsen for Rekruttering: "Det bemærkes, at Danmark i december 2016 stemte nej ifm. vedtagelse af NEC-direktivet, da regeringen fandt det afgørende, at dansk landbrugs konkurrencevilkår ikke forringes som følge af ammoniakmålet for 2020, og ønskede at tage hensyn til det væsentlige usikkerhedsspænd, der er forbundet med grundlaget for fastsættelsen af Danmarks ammoniakmål. <https://star.dk/om-styrelsen/raad/implementeringsraadet/indsatsomraader/2017/moede-2/anbefaling-060617-net-direktivet-eu-regulering/>

<sup>6</sup> Mail fra Miljøstyrelsen af 9. januar 2018 og <https://www.trm.dk/da/temaer/vw/kommissorium-for-task-force-for-volkswagensagen>

Det konkluderes i rapporten fra den Europæiske revisionsret, at der ikke er tilstrækkelig garanti for, at medlemsstaterne måler på de rigtige steder. Det skyldes at kriterierne i direktivet er upræcise, og derfor måler medlemsstaterne ikke nødvendigvis koncentrationerne nær hovedveje i byområder eller nær store industrianlæg. Det kan altså vise sig at der overskrides flere grænseværdier end påtegnet i rapporten fra den europæiske revisionsret.

I 2017 overskred man ifølge DCE ikke grænseværdien for NO<sub>2</sub> i Danmark (Ellermann et al., 2018). Men dette skyldes, at målestationen er flyttet. Hvis målestationen stod på den originale placering, ville værdien være overskredet. Vi kan ikke vurdere, om den nye placering er korrekt og om det er flytningen af målestationen, som Europæiske Revisionsret bl.a. henviser til, når de skriver at medlemsstaterne ikke måler de rigtige steder.

Det er efter vores opfattelse muligt - ud fra foreløbige data - at grænseværdien vil være overskredet for 2018 – selv med den nye placering. Der skal ske en overholdelse over flere år med korrekt placering af målestation, før man kan sige, at Danmark overholder renluftsdirektivet.

Uanset om niveauerne formelt overskrides eller ej, så kan vi konkludere, at luftforureningen ved HCAB er meget høj. Og så er der spørgsmålet, om der kan være andre steder, hvor niveauerne overskrides. Målinger er dyre og de foretages kun få steder i København. Derfor har DCE foretaget modelberegninger, der kan udregne værdier fra steder i København, hvor der ikke måles. Disse udregninger viser, at der er mange steder i København, hvor grænseværdierne overskrides op til 2017. DCE skriver i deres opgørelse om luftforurening i Region H følgende:

*“Langt hovedparten af alle beregnede indikative overskridelser for NO<sub>2</sub> i Danmark er i Region Hovedstaden, og disse ligger i København og omegn. Der er i alt 1.066 overskridelser i regionen”* (Jensen et al., 2018 s. 9).



Figur 2 Indikative overskridelser af NO<sub>2</sub> grænseværdien i København og omegn i 2012 i Luften på din vej (blå). Røde prikker er beregningspunkter, som overskred grænseværdien i 2013 (Jensen et al., 2018 s. 50).

Hvad enten grænseværdierne er overskredet eller ej, så viser kortet et forureningsbillede fra trafik med høje værdier i meget af København - ikke blot der hvor man måler. Men som EU's revisionsret også pointerer, så er grænseværdierne slet ikke nogen garanti for sundhed. Direktør for Dansk Miljøteknologi, Jørn Jespersen, har forklaret det sådan:

*"Og EU's grænseværdier følger vel at mærke ikke grænsen for sundhedsrisici for mennesker, men skal ses som et kompromis mellem nogle sundhedshensyn, og så hvad der er teknisk og økonomisk muligt at komme igennem med. Derfor er også NOx-niveauer under grænseværdierne betænkelige, men når NOx-niveauerne kommer over grænsen, så er de stærkt sundhedsmæssigt betænkelige"* (Jespersen i McGhie, 2018)

EU-reguleringen er ifølge EU selv sundhedsmæssigt utilstrækkelig, men måske er det det bedste vi kan håbe på, for medlemsstaterne – og herunder Danmark – lever ikke eller kun meget modstræbende op til de nuværende krav. Det forekommer ikke politisk realistisk, at Danmarks folketing beslutter sig for strammere krav, end der er fastlagt i EU (også pga. konkurrencelovgivning/hensyn osv.).

Vi ser flere tyske byer og borgergrupper tage en uafhængig kurs og man kræver forbedringer gennem retssystemet. Danmarks borgere har dog ikke sammenlignelige muligheder i restssystemet, men måske er det muligt, at København kan oplyse om luftforurening og skabe et politisk/folkeligt pres for forbedringer (måske sammen med andre byområder).

I det følgende kapitel vil vi beskrive luftforureningsbilledet i København.



## 4. Luftforurening i København – forskellige målemetoder giver forskellige svar

### 4.1 Fine partikler

Det nationale måleprogram er indrettet efter at indberette de typer forurening, der er EU-grænseværdier for. Det gør man ved at måle vægten af partikler i luften for forskellige størrelser. Den vigtigste er fine partikler (PM<sub>2,5</sub>) målt som masse (vægt) pr. volumen. Dvs. at man tager alle partikler op til størrelse 2,5 og vejer dem. Fine partikler er den klart største kilde til tidlig død og afledte omkostninger i den officielle opgørelse (Ellermann et al., 2018).

Partikler i den størrelse transporteres over store afstande fra andre lande og regioner, så når man måler på denne måde, får man et billede af, at:

- 3/4 dele af (de eksterne omkostninger fra) forureningen i Danmark kommer fra Tyskland, Polen og andre udlande.
- kun 5% af forureningen i København kommer fra København, når forureningen opgøres efter denne metode.
- Lokal vejtrafik i København bidrager kun med 1,6% af (de negative effekter af) forureningen i København

(Jensen et al., 2017 og Ellermann et al., 2018)

På figur 3 herunder ses det, at den relative forskel på et ikke-trafikeret område og en stærkt trafikeret indfaldsvej er beskednen – typisk her ca. 20%. Kortet er dog baseret på data fra 2012, så det er ikke nødvendigvis helt retvisende, men tendensen har ikke ændret sig betydeligt (Nørrebrogade vil dog være væsentligt lavere i modellen grundet faldende trafikmængder, men stadig over WHO's grænseværdi på 10).



Figur 3 Fine partikler (PM<sub>2,5</sub>) på Nørrebro. Fra 'Luften på din vej', 2018<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Luften på din vej – Nationalt Center for Miljø og Energi, 2018 <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>

Når man som borger i København kører på cykel eller venter på bussen og oplever forurening fra trafik – knallerter, gamle biler, lastbiler og busser – så virker det ikke intuitivt, at der er så lille forskel på Åboulevard og De Gamles By, eller på Tomsgårdsvej og Bispebjerg Kirkegård. Eller at forurening fra lokal trafik kun udgør 1,6% af den samlede forurening. Det billede, der skabes, er, at der er et temmelig ensartet tæppe af baggrundsforurening i hele Europa, hvor lokale kilder til forurening ikke fylder meget. Det er sandsynligvis årsagen til, at de nationale politikere ofte siger, at det ikke kan betale sig at gøre noget ved luftforurening, for det hele kommer alligevel fra udlandet.

Det virker ikke retvisende, at næsten al den forurening, man indånder, kommer fra udlandet. Og der er da god grund til at have et mere nuanceret billede af situationen.

## 4.2 Ultrafine sodpartikler

Luftforureningspartikler klassificeres typisk på baggrund af deres størrelse. De mindste partikler kaldes for ultrafine partikler og forkortes UFP. Ultrafine partikler er meget små og kan gennemtrænge lungernes alveoler og bevæge sig ind i blodbanen og hjernen. Det er disse partikler der sammen med kvælstofdioxid ( $\text{NO}_2$ ) hovedsageligt dannes ved dieselbilers udstødning (Loft et al., 2017).

Ultrafine sodpartikler fra dieselmotorer (ultrafine partikler og nanopartikler) udstødes i vores gader i meget store antal. De er så små, at de reelt ikke vejer noget, så derfor indgår de ikke i opgørelsesmetoden, hvor partiklerne vejes. Der skal fx mindst 1 million ultrafine partikler til vægtmæssigt at opveje en eneste partikel på 10 mikrometer ( $\text{PM}_{10}$ ). På meget trafikerede gader kan der sagtens være op til 50.000 ultrafine sodpartikler per  $\text{cm}^3$  luft, uden at det vil slå ud i den officielle opgørelse af fine partikler ( $\text{PM}_{2,5}$ ), som måles i vægt.

Derfor måler man ultrafine sodpartikler ( $\text{PM}_{0,1}$ ) i antal partikler, præcis som det er gjort ved målingerne i denne rapport. Når man måler på denne måde, så får man et helt omvendt billede end det baggrundstæppe, som den officielle metode til kortlægning af  $\text{PM}_{2,5}$  producerer. Det ses, at en meget stor andel af forureningen er lokal og at den er tæt knyttet til trafik (og brændeovne).

I vores måleprojekt har vi, som beskrevet, benyttet os af en P-Trak måler, der kan måle de ultrafine sodpartikler i antal partikler pr.  $\text{cm}^3$ . På den måde får vi en mere retvisende indikation af forureningsbilledet, som det ser ud lokalt. Vores målinger giver dermed et andet billede af partikelforureningen end de officielle opgørelser, uden at det betyder, at de officielle opgørelser er teknisk forkerte (som et udtryk for baggrundsforurening).

Der findes fra EU ikke grænseværdier for ultrafine sodpartikler, og partiklerne er derfor heller ikke reguleret i dansk lovgivning. Dog viser flere undersøgelser, at især disse partikler er sundhedsskadelige. Ultrafine sodpartikler er ud fra en sundhedsmæssig betragtning vigtige at have med i opgørelserne, fordi de har nogle karakteristika, som giver anledning til bekymring:

**(1)** Først og fremmest er der rigtigt mange af dem ved vejene. Det er ikke usædvanligt at måle 50.000 partikler per  $\text{cm}^3$ , hvilket svarer til at man indånder flere millioner partikler per indånding. Det bør give anledning til, at man beskæftiger sig mere med akut udsættelse for høje koncentrationer end i den officielle opgørelse, som kun ser luftforurening som et baggrundstæppe af kronisk påvirkning i lavere doser.

**(2)** For det andet er partiklerne så små, at de gennemtrænger lungerne og går ud i blodbanerne og derfra til hjernen, samt moderkagen hos gravide (Loft et al, 2017). Der udkommer stadig flere studier, som ser signifikant sammenhæng mellem udsættelse for dieselforurening og alvorlig påvirkning af hjernen - lav intelligens hos børn og voksne, Parkinsons, ALS – sklerose osv. Et helt nyt studie er på vej fra Harvard University, med dansk data fra sundhedskohorten, som viser en sammenhæng mellem dieselforurening og ALS<sup>8</sup> og ny britisk forskning finder sodpartikler i moderkagen hos gravide<sup>9</sup>.

Effekter	Stigning i antal tilfælde per år				Reference
	PM <sub>2.5</sub> (1 µg/m <sup>3</sup> )	EC (1 µg/m <sup>3</sup> )	BS <sup>*</sup> (1 µg/m <sup>3</sup> )	Antalskonc. (1000 ultrafine partikler/cm <sup>3</sup> )	
Antal for tidlige dødsfald (kronisk eksponering)	0,6 %	-	-	0,3 %	Hoek et al., 2010
Antal for tidlige dødsfald (kronisk eksponering)	0,7 %	6 %	-	-	Janssen et al., 2011
Antal for tidlige dødsfald (kronisk eksponering)	0,6 %	6 %	-	-	Hoek et al., 2013
Lungekræft	-	6 %	-	-	Vermeulen et al., 2014
Antal for tidlige dødsfald (akutte forhøjede niveauer)	0,048 %	-	0,068 %	-	Janssen et al., 2011

\* BS: Black Smoke er et mål for tilsoedning/svævningsgrad af opsamlingsfilteret.

Figur 4 Tabel fra Miljøstyrelsen (2017), som viser, at sodpartikler (EC) er 10 gange så skadelige som en gennemsnitlig fin partikel (PM<sub>2.5</sub>).

**(3)** For det tredje har dieselpartikler indhold af sod. Det kaldes i litteraturen for BC (Black Carbon) eller EC (Elemental Carbon). Flere videnskabelige undersøgelser viser, at sodpartikler er omkring 10 gange så skadelige, som en gennemsnitspartikel.

National Center for Miljø og Energi (DCE) beskriver de tre forhold om de ultrafine partikler på følgende måde:

*”Imidlertid tyder mange undersøgelser på at endnu mindre partikler end PM<sub>2.5</sub>, de såkaldte ultrafine partikler, er de mest skadelige. Ved siden af størrelsen er der endvidere en række andre egenskaber ved partiklerne, som menes at have betydning for deres skadevirkninger, fx. kemisk sammensætning, fysiske egenskaber, overfladeegenskaber, form, og om de er væskedråber eller faste partikler.”* (DCE, 2018)<sup>10</sup>

Som ovenstående tekststykke fra DCE viser, så er der betydelig usikkerhed om, hvordan de tre faktorer skal indgå i vurderingen af ultrafine sodpartikler, samt om hvordan overlap med PM<sub>2.5</sub> og NO<sub>2</sub> skal håndteres i luftovervågningsprogrammet. Der er ikke noget krav om at beskæftige sig med ultrafine partikler fra EU eller i dansk lovgivning.

Forebyggelseskommissionen noterede allerede i 2009 om de potentielle mørketal fra lokal vejtrafik:

<sup>8</sup> Dieseleksponering og ALS - Ingeniøren, 2018 <https://ing.dk/artikel/dansk-forskning-forbinder-dieseleksponering-med-als-210950>

<sup>9</sup> Sod når til moderkagen – Queen Mary, 2018 <https://www.qmul.ac.uk/media/news/2018/smd/first-evidence-that-soot-from-polluted-air-may-be-reaching-placenta.html>

<sup>10</sup> Partikelforurening – Institut for Miljøvidenskab, 2018 <http://envs.au.dk/videnudveksling/luft/stoffer/partikelforurening/>

*"Herudover tyder foreløbige studier på, at yderligere 2.000 dødsfald kan tilskrives partikelforurening. Disse dødsfald er et groft skøn over effekten af lokalt trafikgenererede partikler. Estimerne er meget usikre i en dansk sammenhæng."*(Forebyggelseskommissionen, 2009 s. 14)

Formålet med overvågningen af luftforurening er ikke primært at beskæftige sig med folkesundhed, men med at overholde grænseværdier og det er sandsynligvis grunden til, at Miljøstyrelsen og DCE ikke beskæftiger sig meget med ultrafine sodpartikler. DCE og Miljøstyrelsen har siden mindst 2010 været kritiseret for dette af eksperter i partikler og luftforurening.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Ingen måler dieselbilernes farligste partikler (2010) <https://ing.dk/artikel/ingen-maler-dieselbilernes-farligste-partikler-109193>

## 5. Analyse af luftforurening og tidlig død på Nørrebro og Bispebjerg

Det officielle måleprogram er ikke primært indrettet efter at opregne de reelle eksterne omkostninger fra luftforurening, men mere i at indberette værdier under de officielle grænseværdier for fine partikler og NO<sub>2</sub> mm., som er fastsat af EU.

Ultrafine sodpartikler er teoretisk set afspejlet i PM<sub>2.5</sub> kategorien, men som anført ovenfor kan der være meget høje koncentrationer af ultrafine sodpartikler, uden at det slår ud i PM<sub>2.5</sub>, fordi ultrafine partikler ikke vejer noget.

I den seneste rapport af DCE for København opjusteres antallet af for tidlige dødsfald fra luftforurening fra 1.500 til 1.700 for hovedstadsområdet og fra 540 til 550 for København og Frederiksberg (Jensen et al., 2017). Det er selvfølgelig i sig selv en udvikling, der må give stof til eftertanke. Årsagen er primært befolkningstilvækst og at vi bor tættere sammen.

En vigtig ny erkendelse i DCE-rapporten *Kildeopgørelse, helbredseffekter og eksterne omkostninger af luftforurening i København* fra 2017 er, at man slet ikke har dieselforurening med i tallene:

*”Pt. mangler der specielt viden omkring betydningen på helbredseffekter af ultrafine partikler og om betydningen af helbredseffekter fra korttids eksponering af høje koncentrationer af luftforurening, fx i gader. Da de ultrafine partikler er et lokalt fænomen og helbredseffekter fra korttids eksponering typisk foregår i gaderum med højere koncentrationer fra vejtrafik, vil ny viden på disse to områder sandsynligvis resultere i at bidraget fra kilder i København til helbredseffekterne indenfor København vil blive større end de nuværende 5%, som er beregnet i indeværende rapport.”* (Jensen et al., 2017 s. 54)

Kort fortalt, så anerkender DCE her, at ultrafine sodpartikler fra dieseldrøjet er dårligt afspejlet i opgørelsen, og derfor er det usandsynligt, at kun 5% af forureningen i København kommer fra København, som det ellers er anført. Dette er et forhold, der har været anført af andre eksperter siden 2010.<sup>12</sup>

Den anden komponent i dieselforurening – NO<sub>2</sub> – medregner man som et positivt økonomisk bidrag for folkesundheden, fordi det reagerer med og fjerner ozon (ozon er skadeligt). De negative effekter har man ikke regnet med:

*”I EVA-beregningerne forudsættes der endnu ikke lokale helbredseffekter af NO<sub>2</sub>, da der ikke har været konsensus omkring eksponerings-respons sammenhænge for NO<sub>2</sub> som selvstændig effekt.”* (Jensen et al., 2017 s. 45)

Vi kan dermed med sikkerhed sige, at DCE generelt undervurderer dieseludstødningens bidrag til lokal luftforurening i København. Dette er der også konsensus om i forskningsverdenen og blandt andre eksperter, samt i centraladministrationen. I det lækkede regeringsudspil (udkast fra juni 2018) om miljøzoner, kan man se, at forfatteren (sandsynligvis Miljøstyrelsen) er klar over, at der kan være mørketal fra diesel.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Ingen måler dieseldrøjetes farligste partikler - Ingeniøren, 2010 <https://ing.dk/artikel/ingen-maler-dieseldrøjetes-farligste-partikler-109193>

<sup>13</sup> Denne viden er dog ikke kommet med i den offentlige debat om miljøzoner – tværtimod har både FDM og miljøordførere fra regeringspartier kort efter været ude og sige, at det slet ikke kan betale sig at gøre noget ved

## Effekter

I Danmark er det beregnet, at ca. 3600 årligt dør for tidligt pga. luftforurening, heraf ca. 25 pct. fra danske kilder. I disse beregninger indgår imidlertid kun den såkaldte by-baggrund for den luftkvalitet, befolkningen udsættes for over lang tid. Nye studier indikerer, at der også kan være en selvstændig helbredseffekt af kort-tidseksponering af højere værdier af luftforurening, f.eks. NO<sub>2</sub> fra trafikken, og tallet fra lokale kilder kan derfor være undervurderet. DCE har i 2016 beregnet forureningen på H.C. Andersens Boulevard, som viser at særligt dieselpersonbiler

Billede 3 Lækket regeringsudspil (udkast fra juni 2018) om miljøzoner.

Københavns Universitet har som de eneste lavet egentlige udgivelser, der kommer med bud på størrelsen af mørketallet. I rapporten *Luftforurening og hjerte-kar-sygdomme* (Københavns Universitet for Hjerterforeningen, 2017) kvantificeres dieselforureningens effekt i antal tidlige dødsfald af hjertesygdom:

*“Ud fra en antagelse om befolkningens gennemsnitlige luftforureningseksponering og anvendelse af eksponerings-responsfunktioner fra danske studier om sammenhængen mellem trafikgenereret luftforurening og hjerte-kar-dødelighed, estimeres det at der årligt er ca. 900 danskere, der dør af en hjerte-kar-sygdom forårsaget af luftforureningseksponering fra trafik. En stor andel af disse indgår ikke i udregningerne fra Det Nationale Center for Miljø og Energi (DCE), da de ca. 1000 dødsfald forårsaget af dansk emitteret forurening overvejende er baseret på at regne masse af partikler, hvor trafik har et mindre bidrag.”* (Loft et al. 2017 s. 2)

Københavns Universitet ved Steffen Loft og Zorana J. Andersen, Professorer ved Institut for Folkesundhedsvidenskab, har i Altinget Miljø<sup>14</sup> beskrevet den metode, man benytter. Kort sagt benytter man data fra DCE's kortlægning af NO<sub>2</sub> i Danmark, som er modelleret på adresse-niveau for hele landet. Man benytter NO<sub>2</sub> som en proxy<sup>15</sup> for alle bestanddelene af forureningen (partikler og gasser), og udregner den overdødelighed og sygelighed, som NO<sub>2</sub>-proxyen giver:

*“Men der foreligger store befolkningsundersøgelser, hvor udsættelsen for luftforurening fra trafik er vurderet som NO<sub>2</sub>, en luftart, der også hovedsageligt stammer fra dieseludstødning. En stor del af disse undersøgelser er endda fra Danmark og især København og Aarhus. NO<sub>2</sub> bruges som en repræsentant for alle bestandene i forureningen, både gasser og partikler, inklusiv ultrafine og fine.”* (Altinget Miljø, 26. september 2018)

Kortet herunder viser modelleringen af NO<sub>2</sub>, som er en udstødningsgas, der kommer fra dieselmotorer. Der ses en relativ forskel på flere hundrede procent mellem en trafikeret indfaldsvej og et ikke-trafikeret område.

---

trafikforurening, for 90% af forureningen kommer alligevel fra udlandet. Se Erling Bonnesen i Altinget, 4. oktober 2018 & FDM i Altinget 9. oktober 2018.

<sup>14</sup> <https://www.altinget.dk/miljoe/artikel/professorer-saerdeles-gode-sundhedsgevinster-i-renere-luft-i-byerne>

<sup>15</sup> Proxy betyder stedfortræder. Man benytter altså NO<sub>2</sub>-målingen som en stedfortræder for trafikforureningen.



Figur 5 NO<sub>2</sub> kommer også fra dieselmotorer, og er tæt knyttet til trafikerede veje. Fra 'Luften på din vej', 2018.<sup>16</sup>

Ved at udregne overdødelighed med NO<sub>2</sub> som proxy fra trafikforurening, kommer Københavns Universitet frem til, at der er et mørketal fra trafik på op til 2000 tidlige dødsfald fra alle sygdomme på landsplan (Altinget Miljø, 26. september 2018 og særligt for hjertesygdom Loft et al., 2017). Disse ekstra tidlige dødsfald, hvor de fleste ikke er med i den officielle opgørelse, skyldes sandsynligvis sodpartikler fra trafikken (se beskrivelsen af sodpartikler og deres farlighed ovenfor).

Hvis man i stedet plottede ultrafine partikler (antal partikler) ind på et kort, så ville vi forvente at få et kort, der ligner NO<sub>2</sub>-kortet, da ultrafine partikler også kommer fra dieselmotorer (og brændeovne). Derfor er metoden med at bruge NO<sub>2</sub> som proxy til at udregne overdødelighed pga. trafikforurening valgt, når man vil forstå trafikforureningens lokale effekt på befolkningen.

Vores målinger i denne rapport bekræfter generelt billedet af meget store koncentrationer af ultrafine partikler, der hvor der er trafik og NO<sub>2</sub> (men sandsynligvis med endnu større relativ forskel mellem højt og lavt belastede områder end NO<sub>2</sub>, ifølge vores målinger).

<sup>16</sup> Luften på din vej – Nationalt Center for Miljø og Energi, 2018 <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>

Der findes som sagt ikke udgivelser om dette mørketal i København alene, men Professor Steffen Loft har udtalt sig til Berlingske om mørketallet for København alene:

*"Det er virkelig et slag på tasken, men størrelsesordenen vil måske være yderligere 500 dødsfald i København, som kan tilskrives dieseltrafikken. Det er i den størrelsesorden, men der findes ikke nogen præcise beregninger,"* udtaler han til en artikel i Berlingske tidende.<sup>17</sup>

Mørketallet på 500 skal stilles op over for de officielle opgørelser, som angiver at der er 9 tidlige dødsfald fra den lokale vejtrafik i København. Tidlig død fra trafikken i København er dermed sandsynligvis over 50 gange højere end hidtil antaget i de officielle tal fra Århus Universitet, når diesel-forurening regnes med.

Det betyder, at forurening fra lokal vejtrafik sandsynligvis afstedkommer omkring halvdelen af de negative omkostninger ved luftforurening i København – og ikke 1,6% som den officielle baggrundsforureningsmetode viser.

Der er endnu få udgivelser om emnet, men prof. Steffen Loft og Institut for Folkesundhed er absolut førende inden for helbredseffekter fra forurening og har netop sammen med en række danske og udenlandske forskere udgivet en peer-reviewed forskningsartikel om trafikforurening i København (Loft et al., 2018). Konklusionerne bygger på modellering af NO<sub>2</sub> fra DCE og udfylder en kendt mangel i DCE's officielle opgørelse, som DCE i deres rapporter erkender, at der er.

De anslåede 500 tidlige dødsfald for København passer forholdsmæssigt med, at mørketallet på landsplan er omkring 2000 for alle sygdomme og 900 for hjertesygdom (Altinget Miljø, 26. september 2018 og særligt for hjertesygdom Loft et al. for Hjerteforeningen, 2017).

Københavns Universitets resultater kan bekræftes af nye tal for hele EU af tyske forskere, der opskriver antal tidlige dødsfald i Danmark til det dobbelte, og af svenske undersøgelser fra Umeå Universitet og den svenske miljøstyrelse.<sup>18</sup>

Vi har ikke fundet eksperter eller forskere, der udtaler uenighed med Københavns Universitet om størrelsesordenen af mørketallet. Den præcise størrelse er måske ikke så vigtig, for pointen her er, at der er konsensus om potentiale for et meget markant mørketal. Eftersom problemet er erkendt af myndighederne, bør man indtil videre - ud fra et forsigtighedsprincip ift. borgernes sundhed - antage et mørketal fra lokal dieselforurening i København på 500 tidlige dødsfald.

---

<sup>17</sup> Luften i København bliver renere. Alligevel dør flere af forurening – Berlingske, 2017

<https://www.berlingske.dk/samfund/luften-i-koebenhavn-bliver-renere.-alligevel-doer-flere-af-forurening>

<sup>18</sup> <https://www.umu.se/nyheter/7-600-beraknas-do-i-fortid-varje-ar-pa-grund-av-luftforeningar- 5811093/>



## 5.1 Delkonklusion: Mørketal på over 2.000 årlige dødsfald fra dieseludstødning - heraf 100 dødsfald i N-NV

Vores konklusion er, at sygdom og antallet af tidlige dødsfald fra dieselforurening - og omkostningerne for samfundet i forbindelse hermed - med høj sandsynlighed er kraftigt undervurderet i det officielle luftovervågningsprogram med omkring en faktor 55.

Antallet af tidlige dødsfald fra lokal vejtrafik er ifølge DCE 9, men dette er i al væsentlighed uden dieseludstødning (Jensen et al., 2017). KU vurderer, at omkring 500 ekstra tidlige dødsfald i København og Frederiksberg er sandsynligt. Der findes ikke opgørelser for bydelene, men ud fra det følgende kan vi estimere tidlige dødsfald fra lokal trafikforurening:

Bydel	Befolkningstal	Procentdel af samlet befolkningstal
Nørrebro	80.572	11%
Bispebjerg	55.239	8%
Nørrebro og Bispebjerg	135.811	19%
København	613.139	85%
Frederiksberg	104.481	15%
København og Frederiksberg	717.800	100%

Tabel 1. Oversigt over befolkningstal for bydelene og deres procentvise andel af det samlede befolkningstal for København og Frederiksberg (Centralkommunerne). Data bygger på befolkningstal fra henholdsvis København og Frederiksberg kommune (Københavns Kommune, 2018d og Frederiksberg Kommune, 2016<sup>19</sup>)

Som det ses, udgør befolkningen på Nørrebro & Bispebjerg ca. 19% af befolkningen i centralkommunerne (Frederiksberg & København). De to bydele er mere forurenede end centralkommunerne som helhed, når vi ser på NO<sub>2</sub> og tættere befolkede langs vejene (visuel kvalitativ vurdering af NO<sub>2</sub>-kortene på DCE's *Luften på din vej*).

På den baggrund kan vi estimere, at der årligt er over 100 for tidlige dødsfald fra dieselforurening på Nørrebro og Bispebjerg, som ikke indgår i den officielle opgørelse. Hertil skal som tidligere anført lægges mange års alvorlig sygdom og kronisk ikke-dødelig sygdom hos børn og voksne.

## 5.2 Eksterne omkostninger fra dieselforurening på 6 mia. kr. i København

Vi kan illustrere de potentielle mørketal fra dieselforurening i økonomiske termer. Tallet skal ikke forstås som direkte omkostninger i sundhedsvæsenet (dette er ikke kendt), men som et generelt udtryk for det tab samfundet (og den enkelte) lider som følge af effekterne fra luftforurening – dvs. sygdom og tidlig død.

<sup>19</sup> Om Frederiksberg Kommune – Frederiksberg.dk, 2016 <https://www.frederiksberg.dk/kommunen/om-frederiksberg-kommune/om-frederiksberg-kommune>

Den officielle eksterne-omkostning i København fra lokal vejtrafik i København er blot 58,2 millioner kroner (Jensen et al., 2017). Hvis man i stedet antager 500 dødsfald, som er den reelle vurdering af tidlige dødsfald fra lokal dieselforurening, og ellers bruger den samme pris for tabte leveår, så er omkostningerne fra forurening fra lokal vejtrafik i København omkring 3,2 milliarder kroner.

Ida Auken (R) og Christian Rabjerg Madsen (S) har på det seneste stillet kritiske spørgsmål til Miljøministeren om luftforurening. Det fremgår blandt andet af svarene, at DCE ikke har brugt opdaterede tal for "værdien af for tidlig død", og at denne fra næste år vil blive fordoblet, jævnfør Finansministeriets nye vurdering.<sup>20</sup>

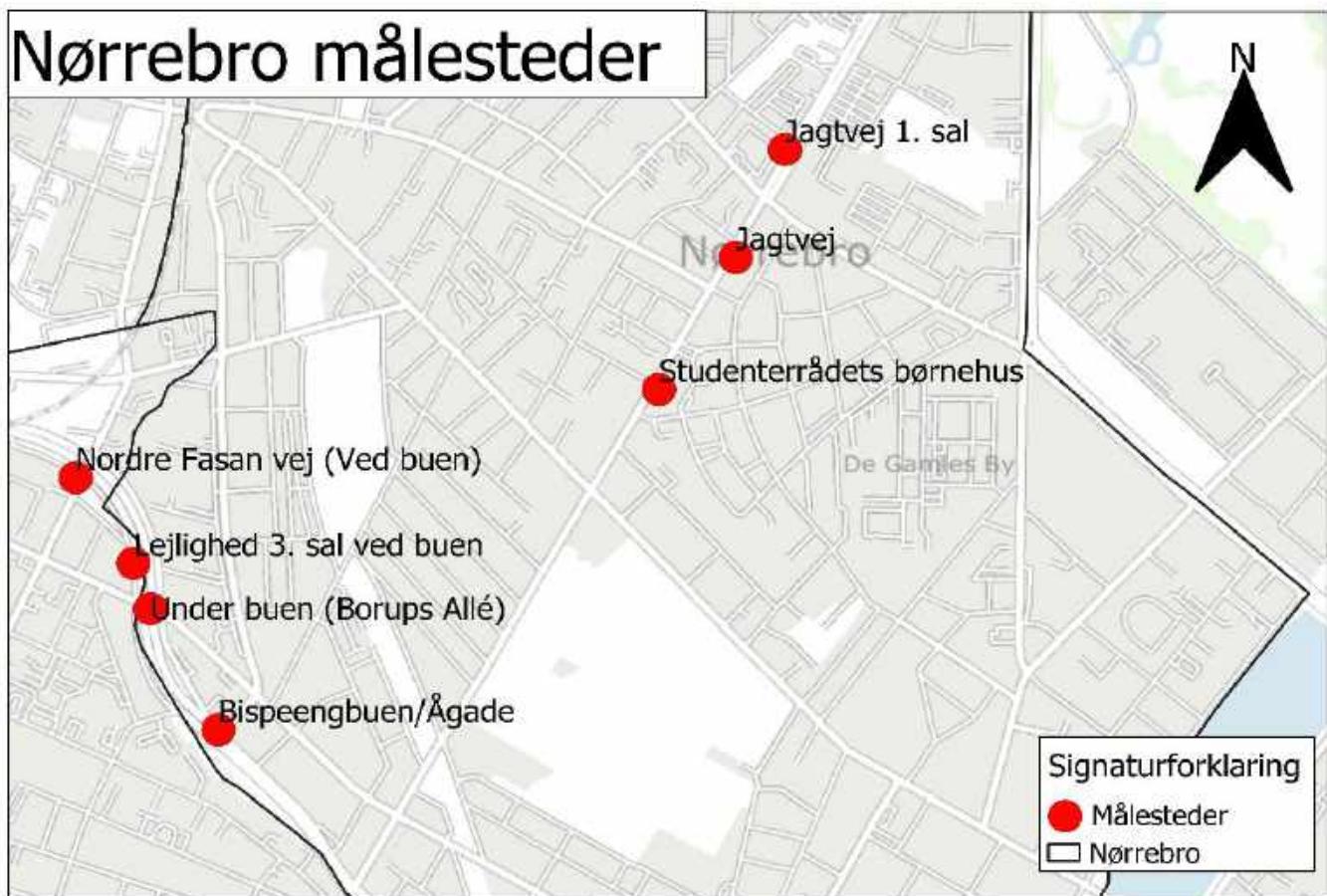
Det mest realistiske og opdaterede bud på omkostningen af luftforurening fra lokal vejtrafik i København er dermed omkring 6 milliarder kroner årligt, og heraf ca. 1,2 mia. kr. på Nørrebro og Bispebjerg.

---

<sup>20</sup> Miljø- og Fødevarerudvalget (MOF) Alm. Del. Samling: 2017-18. Spørgsmål 1038  
<https://www.ft.dk/samling/20171/almDEL/mof/spm/1038/svar/1521047/index.htm>

## 6. Målinger af forurening

Det følgende giver en oversigt over de lokationer, hvor der er foretaget systematiske målinger. Denne rapport skal give mere viden om forurening fra trafik. Vi kender allerede baggrundsforureningen som regional baggrund og som bybaggrund, så det har ikke været nødvendigt at foretage lange 'nulpunktsmålinger' osv. Vi har valgt primært at måle steder, hvor der færdes mange mennesker og trafikanter og hvor der er legepladser og institutioner, hvor mennesker opholder sig i længere tid – det har fra følgegruppen været et sigte at undersøge, hvad borgerne reelt kan udsættes for på gader og stræder, uden for deres hjem og i børneinstitutionerne. Målingerne fra de forskellige lokationer inddrages løbende i analyserne.



Billede 4 Viser et kort over steder på Nørrebro hvor der er foretaget målinger i forbindelse med rapporten.

# Bispebjerg målesteder



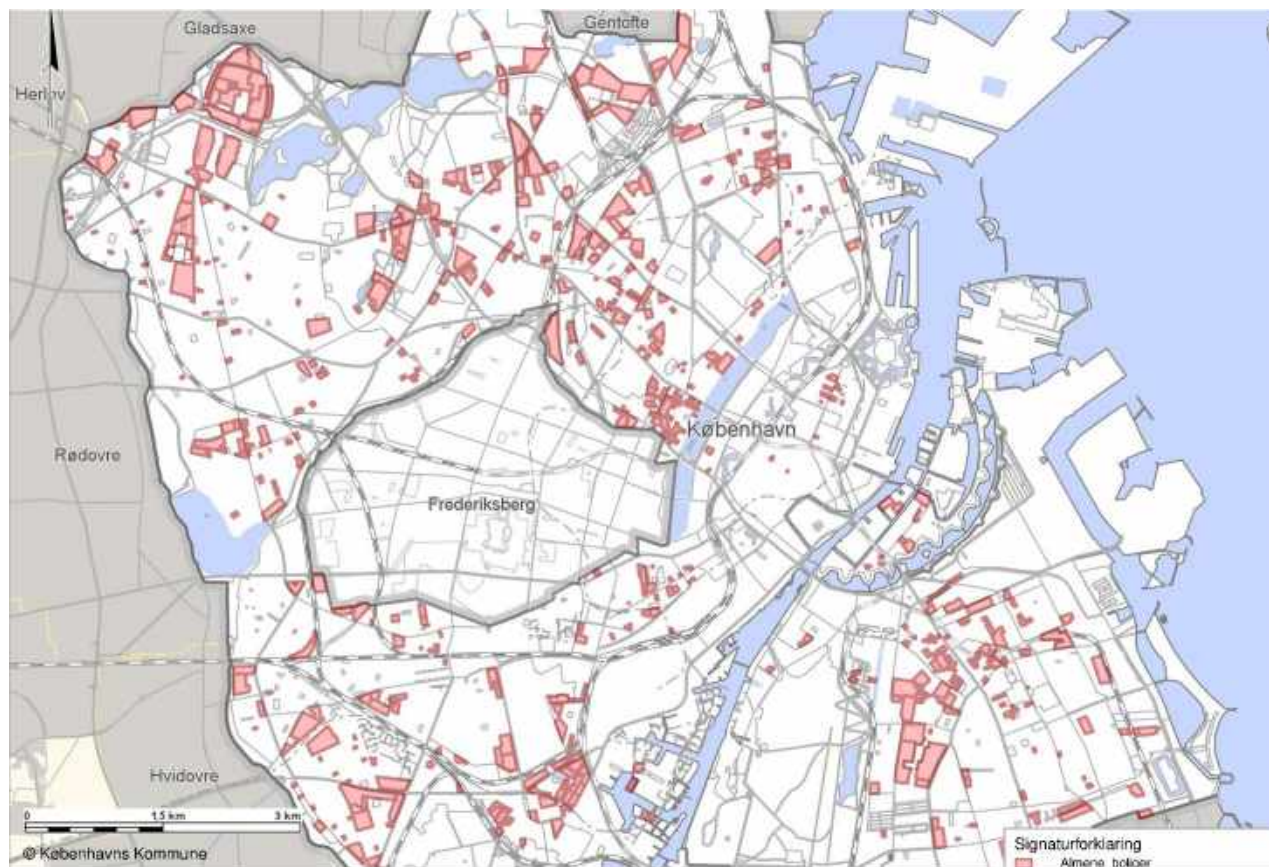
Billede 5 Viser et kort over steder i Bispebjerg hvor der er foretaget målinger i forbindelse med rapporten

## 7. Har Luftforurening en social slagside?

Social slagside betyder, at noget især går ud over den økonomisk og socialt dårligst stillede del af befolkningen. I fagsprog kaldes det fx social ulighed jf. Sundhedsstyrelsens definition: *"Begrebet social ulighed i sundhed beskriver det faktum, at sundhedsrisici og sygdomme er socialt skævt fordelt i samfundet. Det medfører, at jo dårligere borgerne er stillet socialt set, jo højere sygelighed og dødelighed har de statistisk set"*.<sup>21</sup>

En omfattende Hollandsk undersøgelse viser, at der er ca. 50% overdødelighed blandt personer, der bor under 50 meter fra en stærkt trafikeret gade med over 10.000 hverdagskøretøjer (Det Økologiske Råd, 2009). På Nørrebro/Bispebjerg bor eller færdes titusinder af borgere tæt ved de trafikerede gader og en væsentlig del af dødsfaldene og de alvorlige sygdomme knyttet tæt til trafikens luftforurening rammer derfor borgerne.

Dårlig sundhed er en af de helt store komponenter i social slagside og derfor er det interessant at diskutere, hvorvidt luftforurening også bidrager til en social slagside. Nedenfor har vi opstillet og analyseret forskellige målinger, der er foretaget ved folks boliger, på gader og i den kollektive trafik.



Billede 6 Viser kort over almene boliger i København

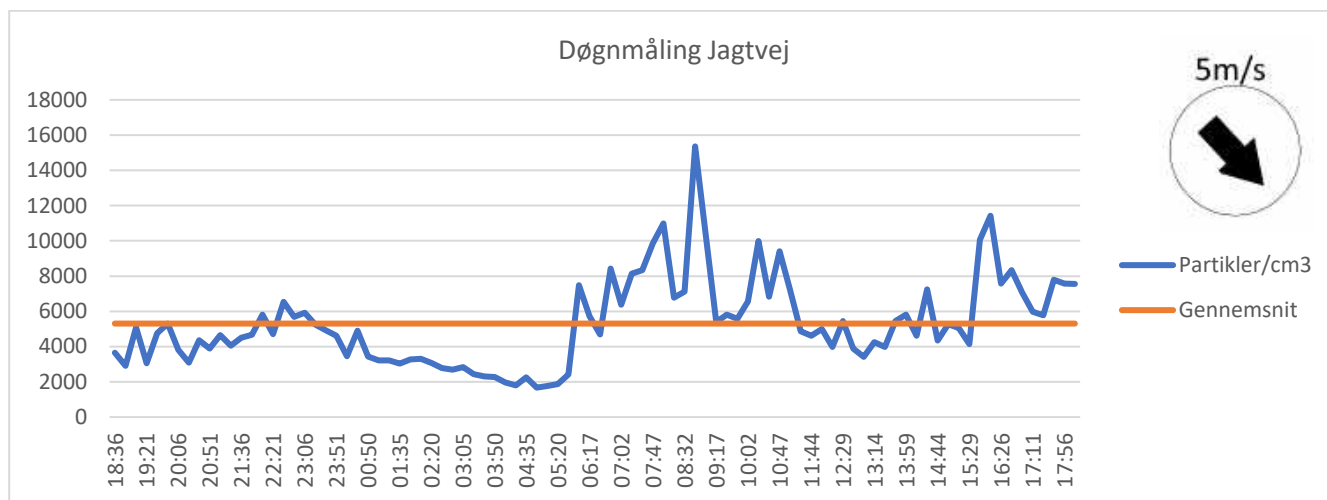
<sup>21</sup> Ulighed i Sundhed, 2017 – Sundhedsstyrelsen <https://www.sst.dk/da/planlaegning/ulighed>

## 7.1 Jagtvej

Denne måling er foretaget for at få en indikation af, hvad en bolig med altan på en trafikeret vej er belastet med, samt hvordan koncentrationen af partikler over et døgn er.

Målingen er foretaget henover 24 timer d. 14-15 august 2018. Måleren er placeret på en altan i 1. sals højde ud til Jagtvej i en lejlighed på adressen Tagensvej 36, som er beliggende i en andelsboligforening. Måleren er placeret ca. 50 meter fra krydset, hvor Tagensvej og Jagtvej krydser hinanden. Dette er gjort for at give et billede af udviklingen i forureningsniveauet henover et helt døgn og for at se hvor stor en indflydelse trafikken har på antallet af partikler. Denne måling logger hvert 15 min. Det vil sige at hvert 15 min registreres gennemsnittet for de 15 minutter som et datapunkt.

Vejrforholdene var 17-23 grader, ingen regn på dagen og ingen foregående regn, og vinden var 3-5 m/s svag vind fra vest/nordvest.



Figur 6 Viser en graf over den foretagende døgnmåling. Den blå linje er datapunkterne, som er gennemsnittet for hvert 15 min. Den orange linje er gennemsnitskoncentrationen over hele døgnet.

Denne døgnmåling viser, hvordan UFP-koncentrationen følger trafikens intensitet. I løbet af dagens to myldretider er der et markant større antal partikler, som er flere gange højere end bybaggrund som ligger på 5000/cm<sup>3</sup> partikler (Københavns Kommune, 2018a s. 6). Imellem de to myldretider falder koncentrationen, men det mest markante fald i kurven ser vi om natten, hvor koncentrationen af partikler nærmer sig regional baggrunds niveau som ligger på 2500 partikler/cm<sup>3</sup> (København Kommune, 2018a s. 6). Det vil sige, at om natten er koncentrationen i denne måling sammenlignelig med forureningen ude på landet på Sjælland. Dette viser, at hvis man har en længere periode med lav trafik på vejene, så vil niveauet falde markant, fordi partiklerne mest kommer fra den lokale trafik.

Dette resultat er forventeligt og kan bl.a. bekræftes i DCE's målinger af UFP ved København Rådhus og en rapport med målinger fra Miljøpunkt Indre By/Christianshavn, hvor der er blevet målt på hhv. en almindelig hverdag med den typiske myldretidstrafik og en dag, hvor der er lukket af for trafikken grundet halvmaraton (Miljøpunkt Indre By – Christianshavn, 2016). Her er det tydeligt at se, hvordan et længerevarende ophold i trafikken, har en stor og positiv indvirkning på mængden af UFP i luften.

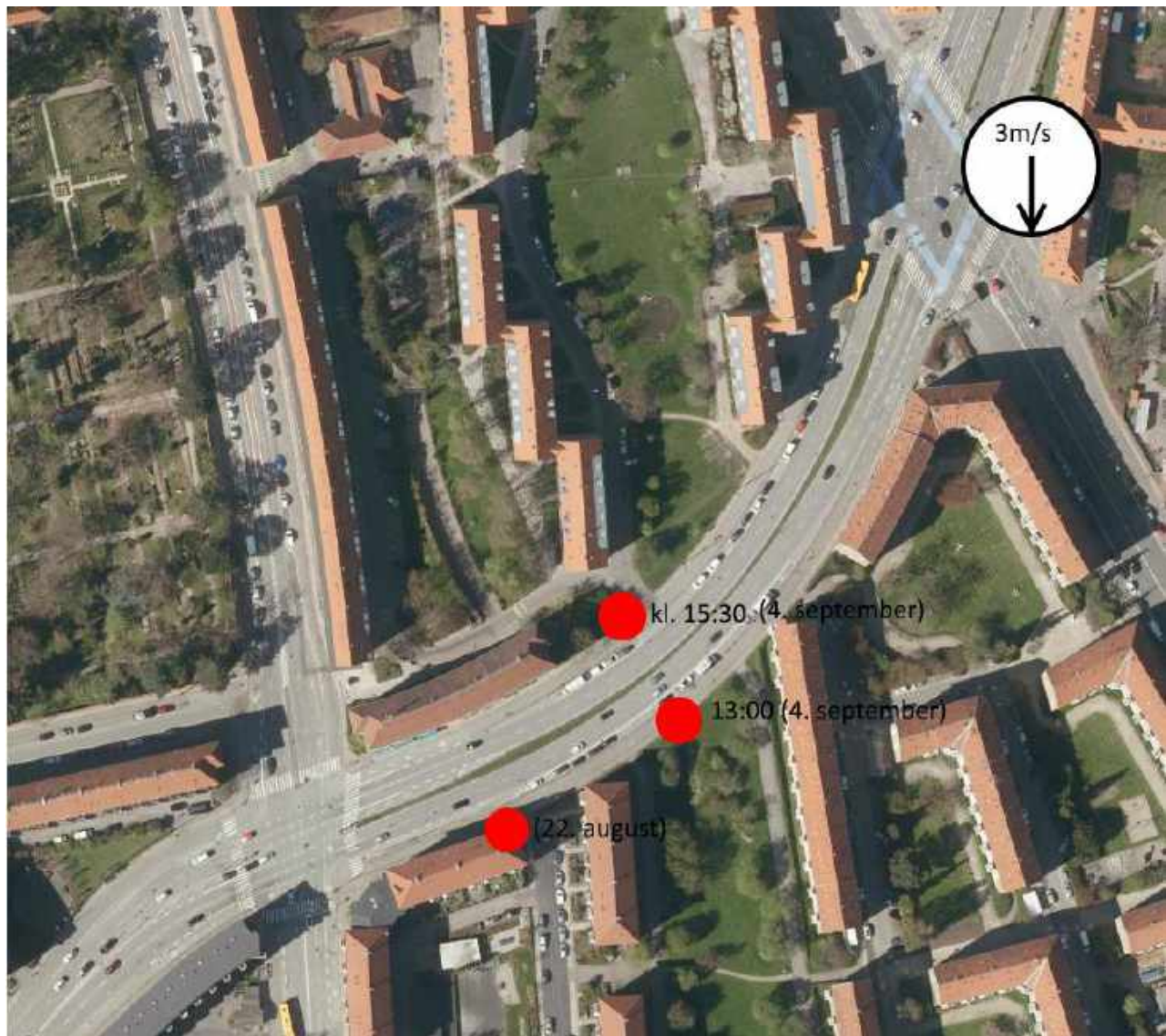
Det kan konkluderes, at trafikken har meget stor indflydelse på antallet af ultrafine partikler pr. cm<sup>3</sup> og at boliger op ad trafikerede veje i de vågne timer bliver udsat for en forureningsbelastning flere gange større end bybaggrundforureningen.

### 7.2 Målinger ved Tuborgvej 263

Der er ved Tuborgvej foretaget to målinger. Målingerne er foretaget ved en almennyttig ejendom ved krydset mellem Frederiksborggade og Tuborgvej og ved det grønne område Nordvest Grønningen. Tuborgvej er en stærkt trafikeret vej og en del af Ring 2. I 2014 er der blevet målt en gennemsnitlig årsdøgntrafik på ca. 29.500 køretøjer på Tuborgvej, hvilket faktisk er en stigning i forhold til både 2012 og 2013 hvor årsdøgntrafikken var på 27.500 (Teknik og Miljøforvaltningen, 2017).

Første måling er foretaget fra et lejlighedsvindue fra den almennyttige ejendom og anden måling er foretaget fra ca. 1 meters højde fra overflade niveau på hver sin side af vejen ved Nordvest Grønningen. Det følgende beskriver målingerne og deres resultater.



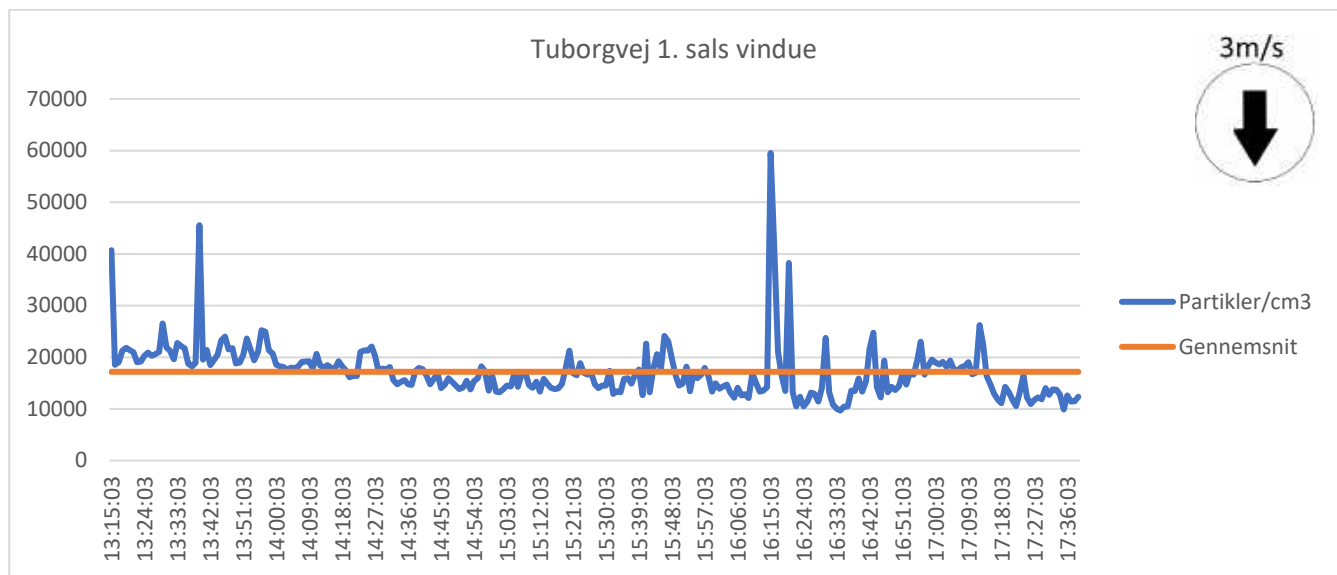


Figur 7 Kort over foretagne målinger ved Turborgvej. Pilen i hjørnet indikere vindretning og hastighed.

#### *Måling fra lejlighedsvindue på 1. sal - Tuborgvej*

Her er målingen foretaget lige ud til Tuborgvej, hvor måleren blev placeret i et vindue ud til vejen i ca. 4-5 m. højde. Afstanden fra vinduet og ud til kanten af Tuborgvej er ca. 3-4 m. Målingen er lavet fra 13-17.45 for at fange tiden op til, under og efter eftermiddagens myldretidstrafik. Vejrforholdene var ca. 20 grader, ingen regn og en let nordlig vind. Der er målt ud mod Tuborgvej, lige ved siden af hvor Tuborgvej og Frederiksborgvej krydser.





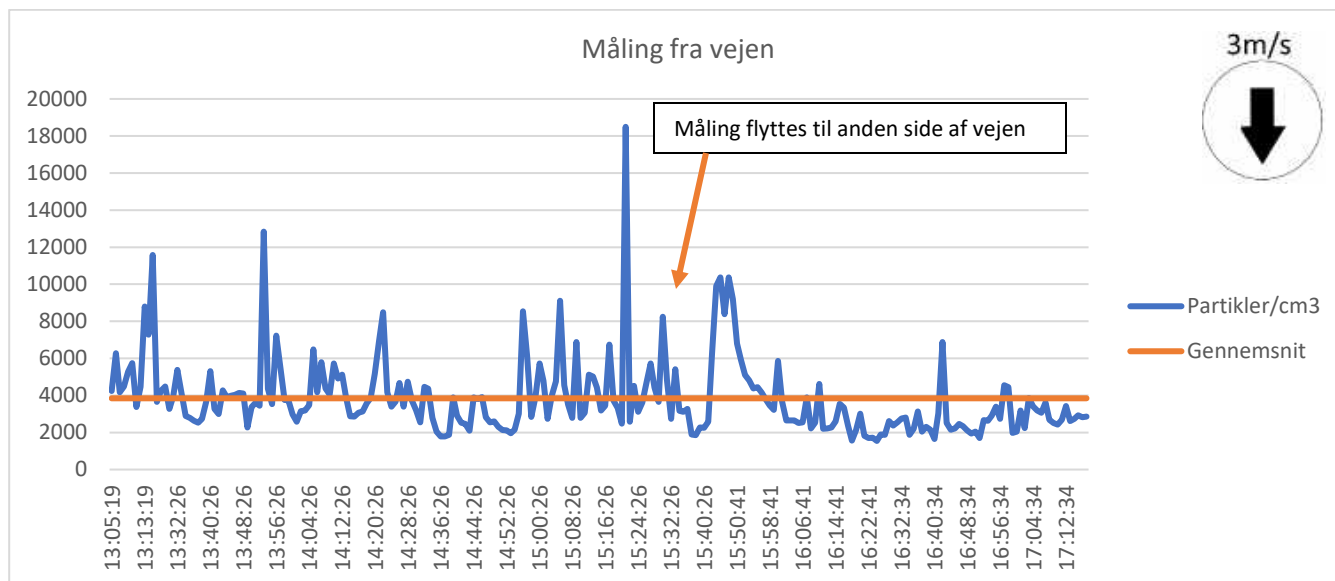
Figur 8 Viser udviklingen af antallet af partikler over tid. (Data fra egne målinger).

Det ses på grafen ovenfor, at gennemsnitsværdien er ret høj i denne måling over hele perioden. Desuden ser vi større udsving i værdien omkring toppen af myldretid. Selv om der ikke er grænseværdier for UFP, så virker gennemsnitsværdien på 17.191 partikler/cm<sup>3</sup> over en eftermiddag meget høj, set i forhold til andre målinger og i forhold til bybaggrundskoncentrationen på 5000 partikler/cm<sup>3</sup>. Til sammenligning er årsmiddelkoncentrationen på H. C. Andersens Boulevard 13.500 partikler/cm<sup>3</sup> (Københavns Kommune, 2018a, s. 6). Dette viser klart, at forurening ikke kun er et problem i Indre By, men også i vores boligkvarterer. Indluftning af forurenede luft til lejlighederne i disse ejendomme ud mod Tuborgvej anbefales ikke.

#### Måling fra vejen - Tuborgvej

Anden måling er foretaget fra gadeplan, ved en bænk ca. 60 meter længere op ad vejen i nordøstlig retning. Det ligger ud for det lille parkområde som hedder Nordvest Grønningen, og som er på begge sider af Tuborgvej.

Denne måling er foretaget to steder, på hver sin side af Tuborgvej, for at rense data for helt lokale vindforhold. Ved denne måling finder vi et gennemsnit tæt på bybaggrundforureningen. Vi skal altså ikke meget længere end 50 meter ned ad vejen for at finde et grønt område med en lav forurening.



Figur 9 Viser udviklingen af antallet af partikler over tid. (Data fra egne målinger). Ca. kl. 15:30 flyttes måleren til den modsatte side, hvor der måles videre.

Denne måling viser en lav koncentration af partikler ift. hvad vi havde forventet ud til en trafikeret vej. Dette skyldes sandsynligvis helt lokale forhold, som at målingen er foretaget lidt længere væk fra lyskurven (hvor der gasses op efter rødt). Det er også sandsynligt, at de åbne grønne områder på begge sider af vejen medvirker til, at partiklerne transporteres væk fra området – at partikelforureningen på vejstykket har en kort 'opholdstid'. Denne forklaring passer med det vi ellers ved; at UFP er temmelig flygtige og koncentrationen af dem er tæt knyttet til kilden, samt at 'canyon'-effekten på bebyggede vejstrækninger har den modsatte virkning af det, vi ser her.

Overordnet viser denne måling på denne dag, at beboerne i den pågældende ejendom har meget bedre af at gå ned til Nordvest Grønningen (endda på en bænk lige ved siden af vejen) end at trække luft igennem deres eget vindue.

Denne måling er sandsynligvis ikke særligt repræsentativ for vejstrækningen og viser måske mest af alt, at lokale (vind)forhold kan spille ind på resultatet. Vi har taget målingen med for at demonstrere usikkerheden fra helt lokale forhold og for at vise behovet for flere målinger. Københavns kommune og Googles luftforureningsmålinger med Google Street View-bilerne vil give en type data med flere målinger over flere dage på samme vejstrækning, som vil kunne validere og kvalificere vores stationære måleserier.

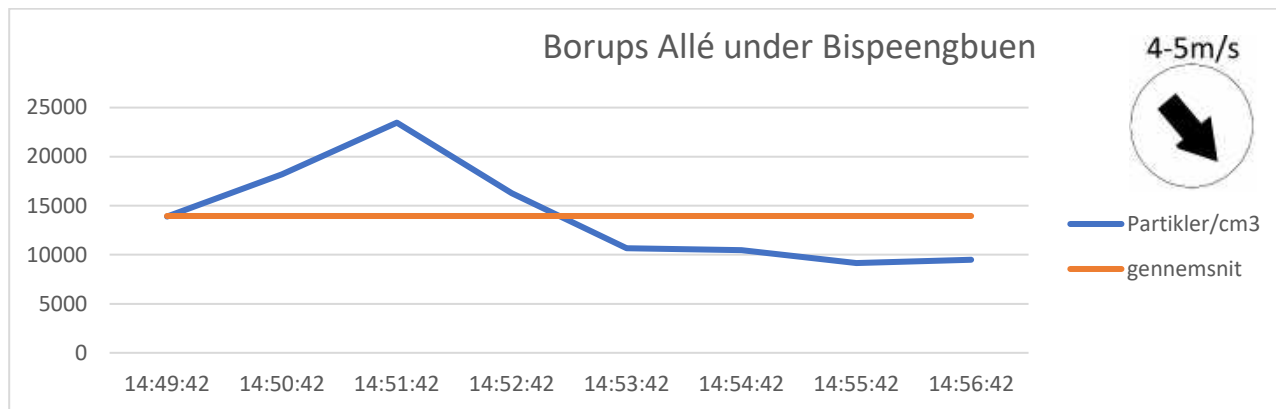
### 7.3 Bispeengbuen

Der er ligeledes foretaget målinger i området ved og omkring Bispeengbuen (se billede 4, *Nørrebro målesteder*).

Målingerne ved Bispeengbuen er foretaget tirsdag d. 25. september i tidsrummet 14:20 til 16:30. Vejrforholdene var nogen sol, ingen regn og en nordvestlig let vind. Målingerne skal ses som screeningsmålinger, der er lavet for at danne et overblik over niveauerne forskellige steder omkring Bispeengbuen.

### Måling under Bispeengbuen

Der er foretaget en måling på Borups allé under buen (se billede 4, *Nørrebro målesteder*). Målingen er foretaget i et tidsrum på 10 min, for at se hvordan forureningsbilledet ser ud under buen. Nedenstående graf viser målingen.

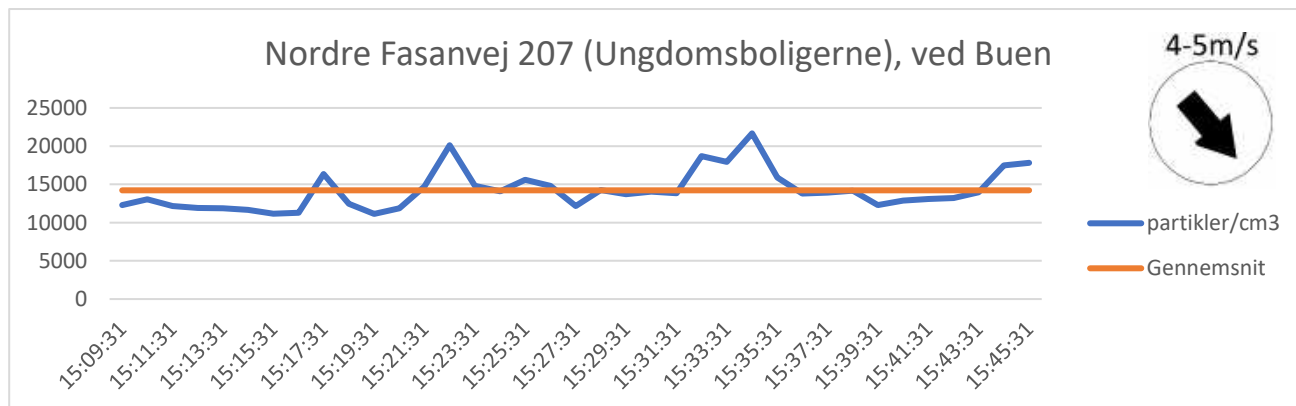


Figur 10 Viser udviklingen i antallet af partikler over tid, ved målingen foretaget under Bispeengbuen. (Data fra egne målinger)

Det ses at gennemsnitskoncentrationen er ret høj ved målingen. Der er ikke observeret meget trafik på selveste Borups Allé ved tidspunktet for målingen. Det vurderes derfor at størstedelen af partikelforureningen må komme fra Bispeengbuen.

### Måling ved Nordrefasanvej ved Bispeengbuen

Der er ligeledes foretaget en måling ved Nordre Fasanvej lige hvor Bispeengbuen krydser over, men ikke under buen. Målingen er foretaget lige ved et stort ungdomsboligkompleks.

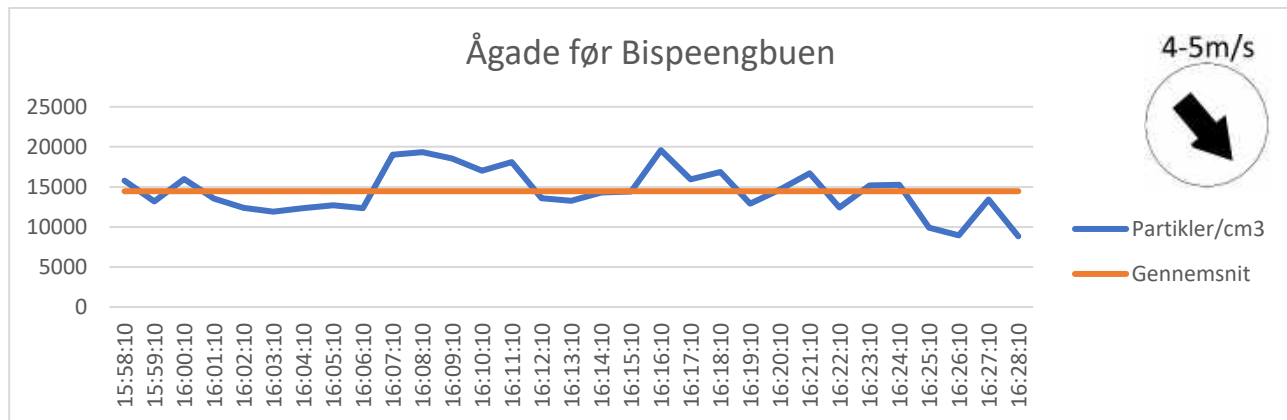


Vi ser ved denne måling en høj gennemsnitlig værdi med nogenlunde samme koncentration som ved forrige måling. Der er dog observeret væsentligt mere trafik på Nordre Fasanvej end ved Borups allé, så vi kan ikke her være sikre på, at størstedelen af partikelkoncentrationen kommer fra Bispeengbuen.

Gennemsnitskoncentrationen er næsten 3 gange højere end den samlede baggrundskoncentration. Ved målingen observeres der mange mennesker som i kortere tid opholder sig her, da der er et lokalt supermarked i stueetagen.

### Måling ved krydset Borups plads og Ågade (Lige inden buen)

Denne måling er foretaget lige inden at Ågade bliver til Bispeengbuen (se kort 1, Nørrebro målesteder).



Målingen er foretaget i ca. 30 minutter i myldretiden. Det ses at gennemsnitskoncentrationen ligger omkring det samme som de to andre målinger, næsten 15.000 partikler/cm<sup>3</sup>. Der er meget trafik ved denne vej og især tungere køretøjer som lastbiler og busser slår ud, som det også har været observeret ved andre målinger.

I en måling fra et vindue i en lejlighed 8 meter fra Bispeengbuen er der fra kl. 7:40 til 8:10 (ca. 30 min) målt en gennemsnitlig koncentration på ca. 6.000 partikler/cm<sup>3</sup>. Sammenligner vi det med de førnævnte målinger giver det et billede af at forureningen er stærkere nede og omkring buen end hvis man befinder sig i en lejlighed otte meter fra støjskærmen på Bispeengbuen (se nedenstående tabel).

Sted	Dato	Tidsrum	Gennemsnit (partikler/cm <sup>3</sup> )
Under buen	25. september	14:50 – 15:00	13.950
Nordre Fasanvej 207 ved buen	25. september	15:10 – 15:45	14.223
Ågade lige inden Bispeengbuen	25. september	16:00 – 16:30	14.462
Lejlighed ud til Bispeengbuen	6. september	07:40 – 08:10	6.017

Området omkring Bispeengbuen er et kompliceret område at måle luftforurening i, grundet lokale vindforhold (strukturer som S-banen, Bispeengbuen og store bygninger gør forholdene vindblæste og omskiftelige). Der er en rimelig overensstemmelse mellem de målinger, der foretaget ved gadeniveau i nærheden af og under Bispeengbuen. De har alle en meget ens gennemsnitlig værdi. Det kan se ud til, at en del partikler, der kommer fra Bispeengbuen 'falder ned' mellem brofagene og ender i gadeniveau, fremfor at spredes i stor afstand ud til boligerne i højden. Muligvis hjælper støjskærmen med til dette.

Målingerne bekræfter overordnet Frederiksberg kommunes helhedsplanen for området: "Forureningen i området er høj og vurderes alene at stamme fra trafikken".<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Frederiksberg Kommune, 2013, *Helhedsplan for byudvikling af Bispeengbuen* <https://docplayer.dk/5848242-Helhedsplan-for-byudvikling-bispeengbuen-baeredygtig-storby-og-helt-sin-egen.html>

I den seneste tid har det været fremme, at støj fra statens motorveje er et stort miljø- og sundhedsproblem. Det samme gælder luftforurening fra statens motortrafikvej Bispeengbuen.

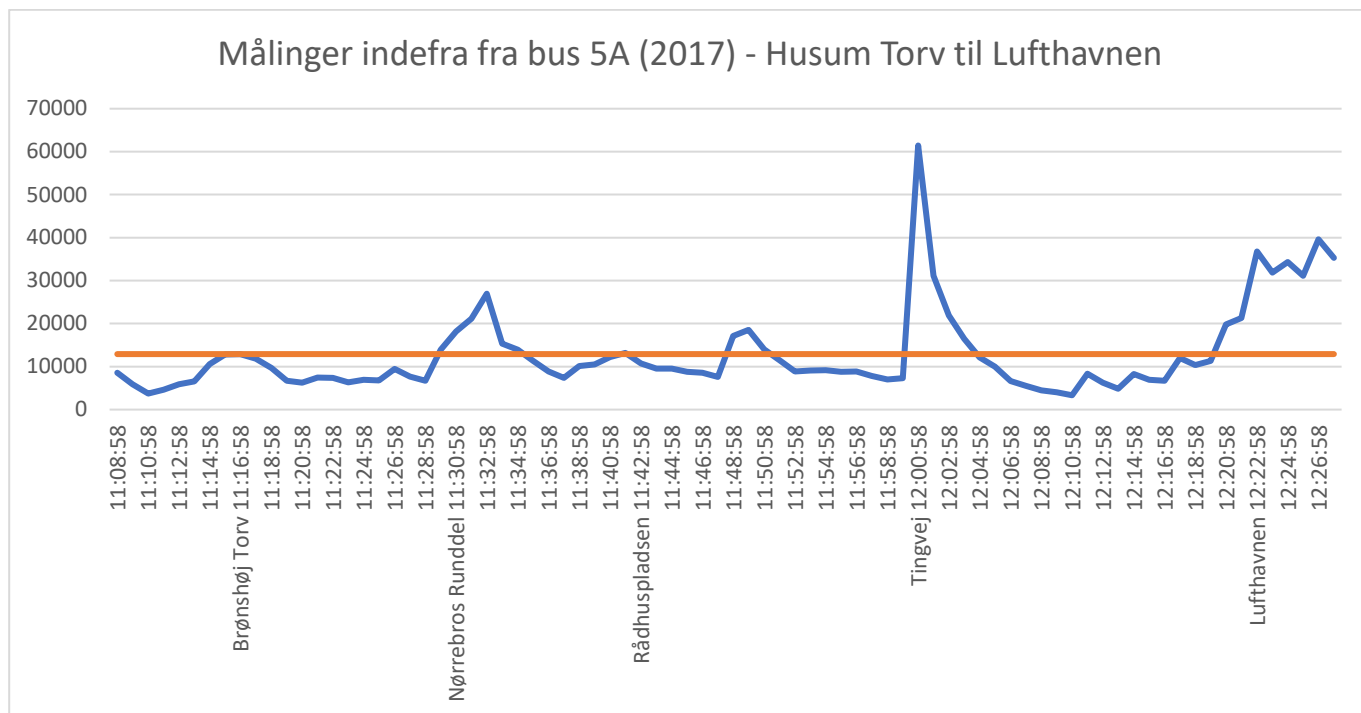
#### 7.4 Diskussion

Vores målinger viser overordnet, at luftforurening med sodpartikler er meget tæt knyttet til trafik – langt tættere end baggrundsforureningsmålinger af fine partikler fra myndighederne viser. NO<sub>2</sub> fra dieselmotorer er, som tidligere beskrevet, også undervurderede. Antallet af partikler og NO<sub>2</sub> daler hastigt med afstanden fra trafik, da de hurtigt koagulerer til større enheder og knytter sig til mindre skadelige fine partikler. Mennesker der færdes og bor tæt på trafikerede områder, er dermed udsat for et langt større forurening med sodpartikler og NO<sub>2</sub>.

Den tætte tilknytning mellem trafik og forurening åbner for nogle diskussioner om ulighed og social slagside, som man ikke normalt forbinder med luftforurening (fordi man normalt opfatter luftforurening som et ensartet baggrundstæppe, der mest kommer fra udlandet, jf. de officielle opgørelser). Dette skyldes nok, at luftforurening er usynlig og at der ikke er gjort et arbejde fra myndighedernes side om at oplyse om social slagside ved luftforurening – tvært imod.

Partikelforureningen er størst langs de større trafikerede veje og også mindre veje med tæt byggeri omkring. Folk der færdes langs disse veje, vil naturligt være mere eksponerede end folk, der ikke gør, og derfor er rådet fra eksperter generelt, at man skal styre uden om disse veje i myldretiden.

Men dette råd er ikke meget bevendt i den offentlige transport, hvor passagerne ikke selv vælger ruten. Mange mennesker er af forskellige grunde afhængige af offentlig transport – og lige så mange tilvælger offentlig transport (og det er en stor fordel for samfundet ift. reducere af trængsel mm). Bus 5 er nordens travleste buslinje med 20 mio. passagerer årligt og med mange daglige pendlere. Vi har tidligere foretaget målinger på en normal dag i bus 5A, som viser et meget højt forureningsniveau:



Figur 11 Viser kurven over udviklingen i koncentrationen ved en køretur med bus 5A. Ruten går fra Husum Torv og ud til lufthavnen.

5A busserne er blevet udskiftede til 5C-gasbusserne og derfor vil der sandsynligvis være et lavere niveau i dag, men problemet med forurening vil fortsat være der, så længe den private motorpark på ruten kører rundt med helt utilstrækkelige miljøstandarder. Det virker uhensigtsmæssigt, at folk der bruger den offentlige transport og dermed bidrager til fælles løsninger, udsættes for så høj forurening.

Og til sidst er der beboerne, som ikke blot færdes langs de mest forurenende veje, men også er bosat ved vejene. Valg af bolig er selvfølgelig en langt mere bunden og kompleks øvelse, end at vælge hvilken vej, man skal køre på cykel. De fleste mennesker bor der, hvor de har råd til og mulighed for at bo, og dette gælder måske særligt i den almennyttige sektor.

Vores målinger viser, at der en stor forskel på eksponeringen for dieselforurening, alt efter hvor du bor. Ved den almennyttige boligafdeling ved krydset mellem Tuborgvej og Frederiksborgvej blev der fx målt høje koncentrationer af partikler. Kigges der nærmere på boligformen i området ved krydset mellem Tuborgvej og Frederiksborgvej, ses der tydeligt en overrepræsentation af almene boliger (Se nedenstående billede).



Ved Bispeengbuen og på et stykke af Jagtvej, hvor der også er mange almennyttige boliger, blev der også registreret høje koncentrationer. Efter vores opfattelse kan dette billede være repræsentativt for store dele af den almennyttige sektor. Og her kan man måske sige, at fællesskabet har et ansvar, som man ikke kan overlade til prissætningen i det frie boligmarked.

Ved søgning på luftforurening og social slagside og lignende søgninger, kommer der få resultater. Hjerteforeningen har nogle forslag til at bekæmpe ulighed i sundhed (hjertesygdom) fra 2014, som stadig virker særdeles relevante:

- Indførelse af grænseværdi for sort kulstof, som især udledes fra trafik
- Grænseværdier for udledning af ultrafine partikler

(Hjerteforeningen, 2014 s. 33)

I en artikel fra Politiken udtaler professor ved institut for folkesundhed ved Københavns universitet Steffen Loft følgende:

*"Luftforureningen rammer tit i de lavere sociale lag, som ofte er dem, der bor nær de tæt trafikerede områder. Luftforurening har – ligesom livsstilsfaktorerne – en social slagside".<sup>23</sup>*

Vi vil også tilføje trafikstøj som en oplagt parallel. Luftforurening bør ses som et problem med en social slagside, på samme måde som støj. Blot er det et mere alvorligt sundhedsproblem og mere 'usynligt' end trafikstøj. Det er uklart for os, om ejendomsmarkedet pt. prissætter luftforurening i tilstrækkelig grad, eller om de negative sundhedseffekter er ukendte for køberne, og at den lidt lavere pris langs vejene i stedet afspejler støjbelastning.

Hvis man vil sætte ind mod luftforurening, så vil det være en god idé at oplyse markedet om den lokale forurening, så man er sikker på, at priserne også afspejler helbredsomkostninger fra lokal luftforurening. Kåre Press fra Det Økologiske Råd har beskrevet grænseoverskridende luftforurening som 'den perfekte markedsfejl', men dette mener vi også kan gælde for den lokale forurening, fordi der ikke gives et retvisende billede i de officielle opgørelser.

### 7.5 Anbefaling – Social slagside bør indgå i luftforureningsopgørelse

I Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 er der afsat penge (12 mio. kr.) til et grønnere København med renere luft, hvilket bl.a. betyder, at København selv begynder at måle luftforurening lokalt. Det er tanken, at Sundhedsforvaltningen årligt skal afrapportere omkostningerne for borgernes sundhed. Vi vil anbefale, at spørgsmålet om social slagside ved luftforurening bliver et af de centrale parametre i det arbejde.

Som anført ovenfor er boligvalg og transportveje langt fra et slaraffenland af muligheder for flertallet. Nedenfor vil vi beskæftige os med en gruppe, der har endnu færre valg ift. bolig og dagligdag: Børnene.

---

<sup>23</sup> Steffen loft, 2014 i Politiken <https://politiken.dk/forbrugogliv/sundhedogmotion/art5508321/Trafikos-dr%C3%A6ber-%C3%A5rligt-flere-hundrede-k%C3%B8benhavnere>



## 8. Børn rammes hårdt af luftforurening

Undersøgelser viser, at børn er mere udsatte for luftforurening end voksne, fordi de befinder sig i en lavere højde tættere på udstødningen, og fordi de er mindre robuste end voksne. Børn er mere aktive end voksne og trækker derfor vejret mere, dybere og gennem munden. En nyere undersøgelse fra University of Surrey viser, at børn udsættes for op mod 60% mere forurening end voksne (Sharmar & Kumar, 2018).

I en ny rapport fra Verdenssundhedsorganisationen WHO, *Air pollution and child health: prescribing clean air*, beskrives det at 93% af alle børn under 15 år lever i områder med luftforureningsniveauer der overstiger WHO's anbefalede grænser. Ydermere antages det, at mere end ét ud af hver femte dødsfald blandt børn under 5 år, er direkte eller indirekte forbundet med en miljømæssig faktor (Drisse et al. 2018, s. 7).

Ifølge WHO risikerer børn, som udsættes for megen luftforurening igennem deres levetid at udvikle astma, visse former for kræft og andre kroniske sygdomme forbundet til luftvejene. Også de ufødte børn er i risikozonen. Gravide kvinder har nemlig større risiko for at føde for tidligt og få børn med lav fødselsvægt, hvis de indånder meget forurenede luft (Drisse et al. 2018, s. 42).

Det står altså ifølge WHO klart, at luftforurening har en ødelæggende effekt på børns helbred globalt. Selv om København ikke er så forurenede som andre megabyer, så kan vi desværre kende mange af elementerne fra København. Hele Nørrebro og Bispebjerg er blandt de 93%, hvor WHO-grænseværdierne er overskredet og også i København er der alvorlige problemer med astma og andre luftvejssygdomme hos børn.

Vi har til denne rapport foretaget flere forskellige målinger for at undersøge forureningsforholdene ved børneinstitutioner og legepladser på Nørrebro og Bispebjerg, og en enkelt måling for at efterprøve, om luftforureningen også i København er højere i børnehøjde.

### 8.1 Forureningen færdes i børnehøjde

For at undersøge om hvorvidt der er en forskel på eksponeringen hos voksne og børn, er der foretaget to målinger ved det samme punkt, men i forskellig højde. Begge målinger er foretaget før og i eftermiddagsmyldretid. Vejen er temmelig trafikeret, men den er bred og med sidegade til den ene side, så vi mener gaden kan repræsentere en væsentlig del af vejene i København.

Følgende tabel giver et overblik over forholdene for målingerne.

Måling	Sted	Dato	Tidsinterval	Vejrforhold
1	Måling i 1m	03.09	13:09 – 17:21	Ingen regn og 4-5 m/s vind fra øst
2	Måling i 2,5m	10.09	13:09 – 17:36	Ingen regn og 5-6 m/s vind fra østsydøst

Målingen logger et datapunkt hvert minut, hvilket vil sige, at datapunktet bliver gennemsnitsværdien for det pågældende minut.

### Måling i 1 meters højde

Målingen er foretaget henover en eftermiddags myldretid i tidsrummet 13:09 til 17:21 for at vise forureningsniveauet i børnehøjde. Højden 1 meter er valgt, fordi børn der går selv er nogenlunde den højde og fordi barnevogne og klapvogne er denne højde. Der er altså rigtig mange børn i denne højde.

Målingen viser store udsving, som ud fra en visuel kvalitativ vurdering skyldes, at der ofte kører tungere køretøjer forbi, f. eks dieselbuser og lastbiler. Disse køretøjer er en stor kilde til udledning af UFP og derfor slår målingen ud når disse kører forbi, som også vist i rapport fra Miljøpunkt indre by – Christianshavn (Miljøpunkt Indre By – Christianshavn, 2016).

### Måling i 2,5 meters højde

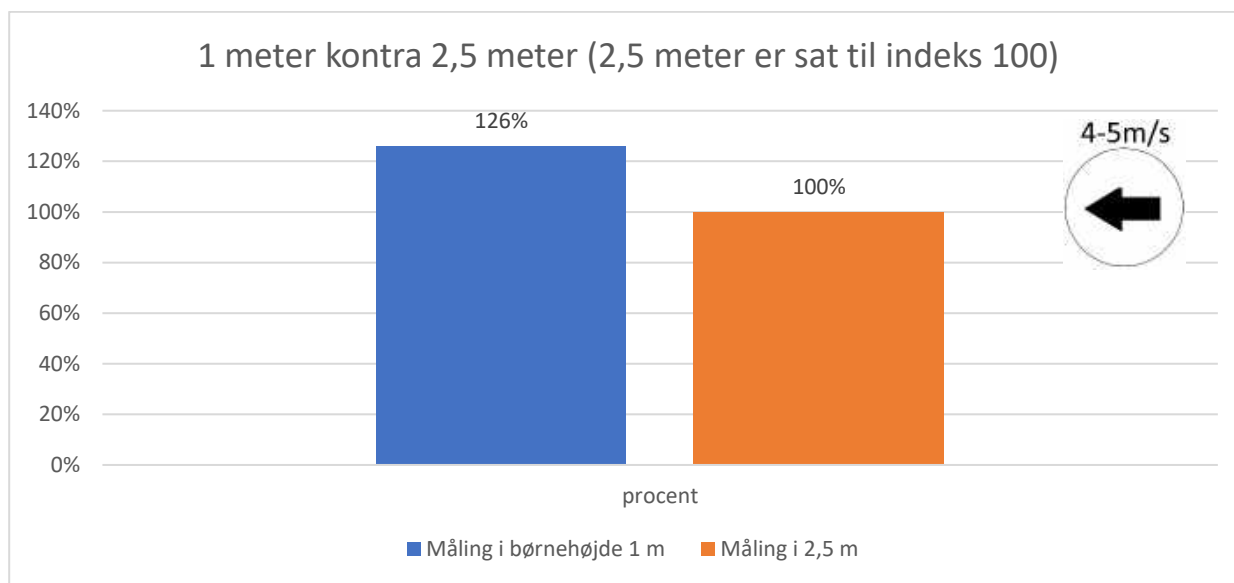
Måleren er placeret nogenlunde samme sted som før, men i 2,5 meters højde, som svarer til den højde, som det nationale luftovervågningsprogram, benytter. Her måles i ca. samme tidsrum som målingen i 1 meters højde, kl. 13:09 til 17:30.

I forhold til målingen i børnehøjde, viser denne måling nogenlunde den samme tendens, med en stabil middelkoncentration og lidt mindre udsving, end der ses i børnehøjde.

### Delkonklusion

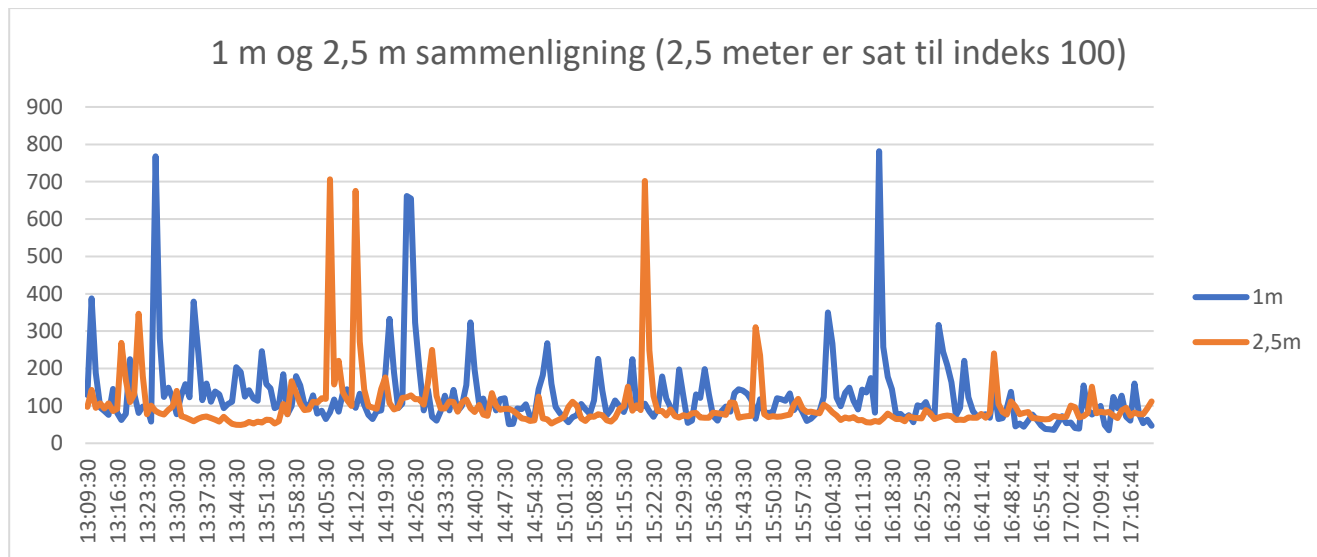
Som nævnt tidligere viser undersøgelser, at børn er mere udsat for luftforurening end voksne, da de befinder sig i en højde tættere på kilden til forureningen.

Sammenstiller vi de to målinger foretaget ved Jagtvej, får vi følgende resultater:



Figur 12 Viser den procentvise forskel ved de to målinger ved 1 m og 2,5 m.

Det ses at målingen i børnehøjde har en gennemsnitlig koncentration på 26% mere end ved 2,5 meters højde, som det officielle måleprogram benytter som målehøjde. Vores målinger bekræfter dermed delvist oplysningerne fra WHO og udtalelser fra Københavns Universitets professor Steffen Loft.<sup>24</sup>



Figur 13 Viser udviklingen i koncentrationen for de to målinger. Middel værdien for målingen ved 2,5 m, er sat som indeks 100.

Ud fra vores målinger ser det også ud til, at børn udsættes for større og hyppigere kortvarige doser af høje koncentrationer (se 'peaks' på grafen figur 12). Dette kan forklares ved, at de er tættere på udstødningen for særligt forurenende tunge køretøjer, hvorfor der endnu ikke er sket en opblanding af udstødningen. Sammenlignet med den kroniske udsættelse for en baggrundsforurening, er det lidt mere usikkert hvordan præcist korttidseksponering fra høje doser dieselforurening påvirker børn.

Det virker særdeles fornuftigt, at Københavns kommune nu selv opretter et måleprogram, som er uafhængigt af staten og DCE's officielle opgørelser, som ikke afspejler forureningsbilledet i en storby. Det vil være oplagt, at Københavns kommende selvstændige måleprogram også belyser mere lokale forhold, som at børn udsættes for mere forurening end voksne.

I dag måler man forurening i ca. 2,5 meters højde, som ikke afspejler den forurening som voksne og især børn udsættes for.

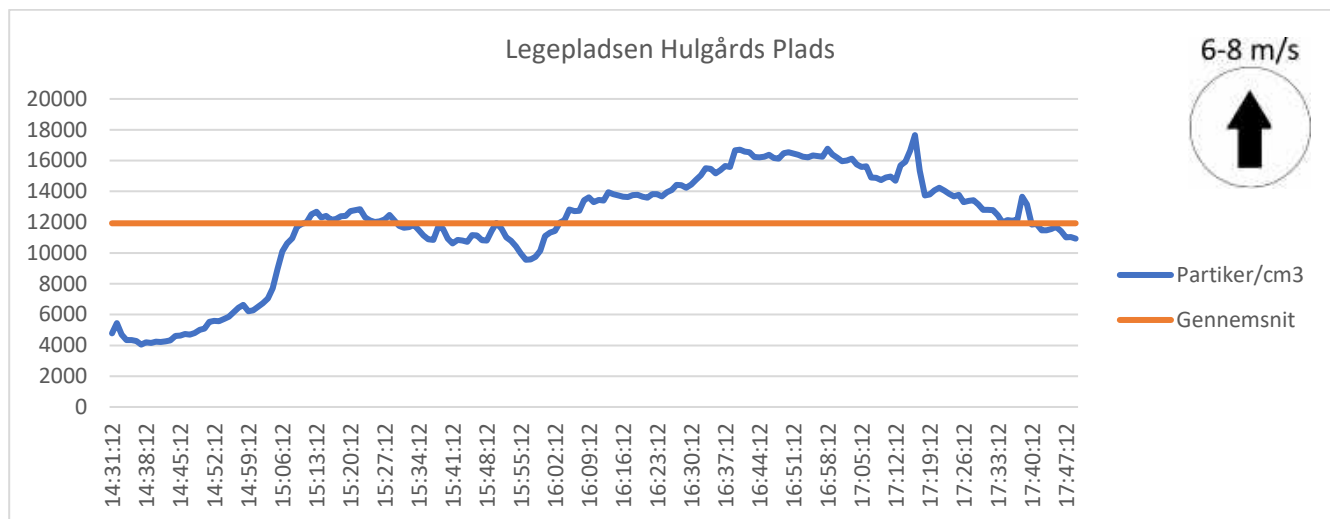
<sup>24</sup> Luftforurening rammer børn hårdere end voksne – DR, 2018 <https://www.dr.dk/nyheder/viden/kroppen/luftforurening-rammer-boern-haardere-end-voksne>

## 8.2 Målinger ved institutioner og legepladser

Der er foretaget yderligere målinger ved institutioner for at vise eksponeringen over for børnene på forskellige lokationer på Nørrebro og Bispebjerg.

### Måling ved Bemandet legeplads Hulgårdsplads

Målingen er foretaget i børnehøjde i tidsperioden fra 14:31 til 17:50 (ca. 3 timer og 20 min) d. 20. august 2018. Denne Måling logger hvert minut. Måleren er placeret centralt på den bemandede legeplads ved Hulgårdsplads på en bænk i børnehøjde (se billede 5). Den er placeret 80 meter fra Frederikssundsvejen og 50 meter fra Hulgårdsvej. Vejrforholdene den pågældende dag er gode. Ingen regn og ca. 6-8 m/s jævn vind fra syd.



Figur 14 Viser en graf over udviklingen i partikler/cm3 over tid, ved målingen foretaget ved den bemandede legeplads ved Hulgårds Plads (Data fra egen måling).

Det ses på grafen at målingen starter forholdsvis lavt. Omkring kl. 15 stiger den voldsomt. Her er det observeret at vinden blæser fra gaden og ind på legepladsen. Samtidig nærmer vi os myldretiden og trafikken intensiveres og topes kl. 17. Efter kl. 17 begynder den at falde lige så langsomt, idet myldretidstrafikken langsomt aftager.



Billede 7 Viser placeringen af måleren under målingen ved den bemandede legeplads, omkranset af grøn bevoksning (Eget billede, 2018).

Undervejs ses nogle udslag på grafen. Disse udslag kan skyldes pludselige ændringer i vindretning, flere større dieselkøretøjer eller intensiveret trafik.

Gennemsnitsværdien for målingen ligger på 11.925 partikler/cm<sup>3</sup> og endnu højere i myldretidsperioden. Dette må siges at være et højt niveau, taget i betragtning af, at legepladsen ligger væk fra vejen og omgrænset af grøn bevoksning. Det er tidligere beskrevet, at børn er mest modtagelige over for luftforurening og derfor er det også foruroligende, at niveauet er så højt, som det er

på legepladsen. Vi har observeret, at legepladsen i tidsrummet for målingen på dagen er mest brugt omkring myldretid, hvor forældre og børn har fri til at komme på legepladsen sammen.

Denne måling viser et konstant forhøjet niveau af UFP, selv om legepladsen ligger med mere end de 50 meters afstand, som er den anbefalede afstand for at undgå forurening af partikler, inkl. UFP. Det anbefales fra eksperter og fx Lungeforeningen<sup>25</sup>, at man bor 50 meter væk fra stærkt trafikerede veje. Med dette in mente skulle man mene, at den bemandede legeplads ved Hulgårds plads ligger i umiddelbar sikkerhed fra trafikens skadelige partikler, men dette er ikke tilfældet. Legepladsen er eksponeret over for store koncentrationer af partikler over længere tid.

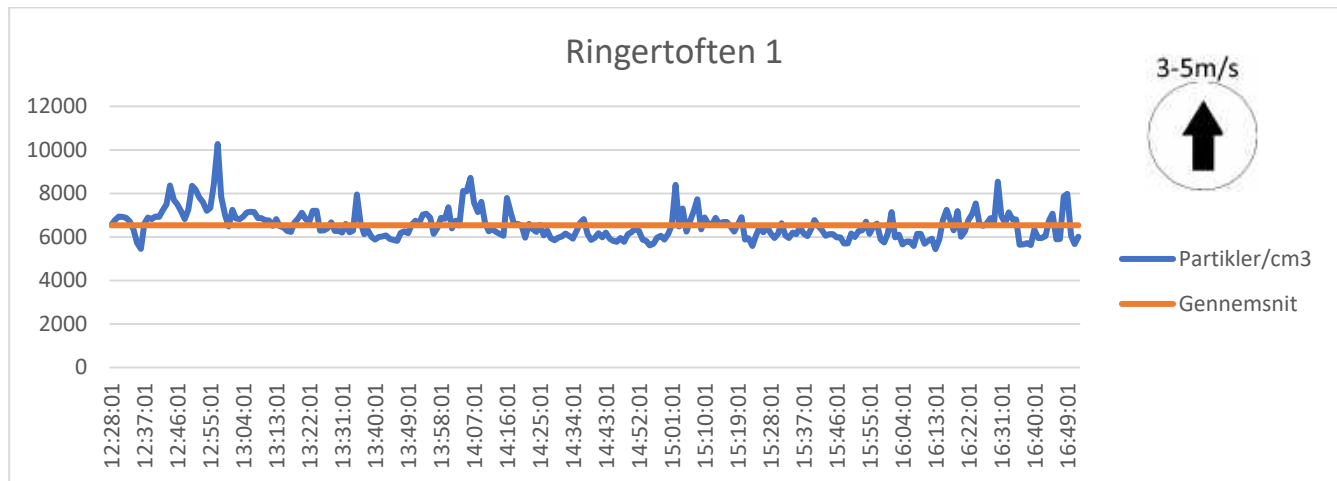
Da der ikke findes nogle officielle grænseværdier for UFP, er der ikke nogen adgang til at regulere forureningen eller placering af legepladser. Som tidligere nævnt er bybaggrundskoncentrationen, ifølge Københavns Kommune og DCE, på 5.000 partikler/cm<sup>3</sup> og her ses koncentrationer på gennemsnitligt 14.000 i myldretiden.

Man kan overveje, om placeringen af legepladsen er optimal for børnene og de ansatte på legepladsen, eller om der kan skabes foranstaltninger der kan beskytte mod forureningen eller forbud mod kørsel med dieselkøretøjer på vejene.

---

<sup>25</sup> Dr måler luftforurening i København - DR, 2013 <https://www.dr.dk/nyheder/indland/dr-maalder-forureningen-i-koebenhavn-denne-gade-er-vaerst>. Lungeforeningen om partikler: <https://www.lunge.dk/luft/viden-hvad-er-partikelforurening>

### Målingen ved Ringertoften 1 – Tomsgårdsvej



Figur 15 Viser udviklingen i antal partikler over tid ved målingen. Der ses væsentlige mindre udsving ved målingen, end ved Eventyrlandet. (egne data)

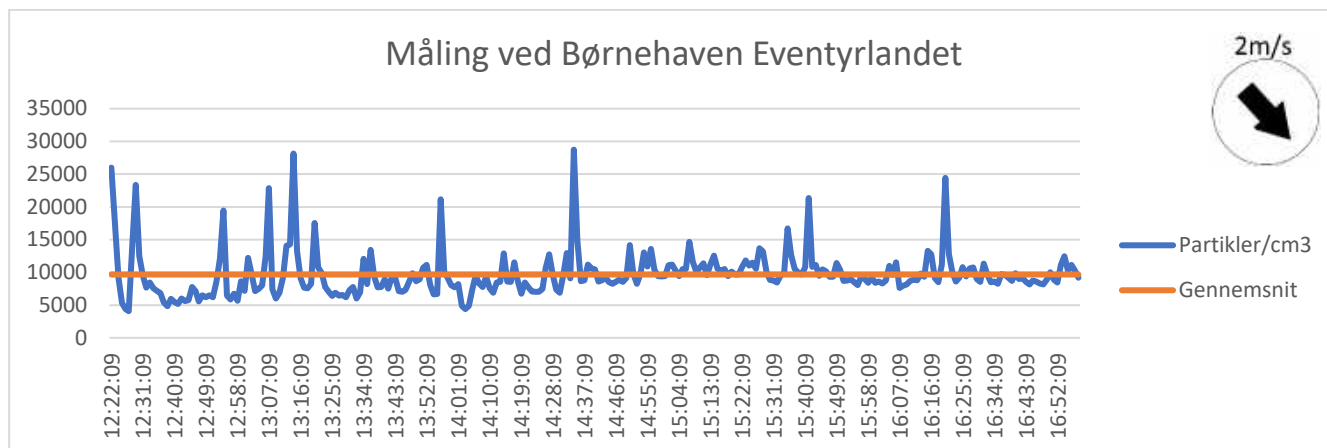
Måling ved institutionen ved Ringertoften 1 med fuld afskærmning i 2-3 meters højde (se figur 15) indikerer, at afskærmning sandsynligvis giver en lavere gennemsnitlig forurening og væsentligt lavere maksimale koncentrationer (se også afsnit om Bispeengbuen for effekten af afskærmning).

I Budget 2019 har Københavns Kommune afsat 120 mio. kr. til udbygning af Ringertoften til en megainstitution. Her er placeringen selvfølgelig valgt ud fra hvad der er muligt. Selv om afskærmningen ser ud til at have en effekt nu, så er det vigtigt, at Kommunen indtænker luftforureningen som en parameter i placering af barrierer, bygninger og i design af udluftning i den fremtidige megainstitution (se mere om indluftning af forurening nedenfor).

### Måling ved institution Eventyrlandet

Eventyrlandet ligger ved Lyngbyvej og Helsingørmotorvejen. Målingen er foretaget centralt på børnehavens legeplads i tidsrummet 12:20 – 17:00. Vejret har været fuld sol og svag nordvestlig vind 2 m/s.

Ved Eventyrlandet er der mindre afskærmning til vejen (et skur) og delvis støjbarriere mellem selve motorvejen og Lyngbyvejen. På målingen ses der store udsving, hvilket viser at det er en lokal forureningskilde af varierende styrke og ikke baggrundsforurening (se figur 14). Baggrundskoncentrationen i København er 5.000 partikler/cm<sup>3</sup>, mens der her ses et gennemsnit på næsten 10.000 partikler/cm<sup>3</sup>.



Figur 16 Viser grafen for målingen. Den viser en del store udsving som skyldes de mange tunge køretøjer der passere ude på Helsingørsmotorvejen. (Data fra egen måling)

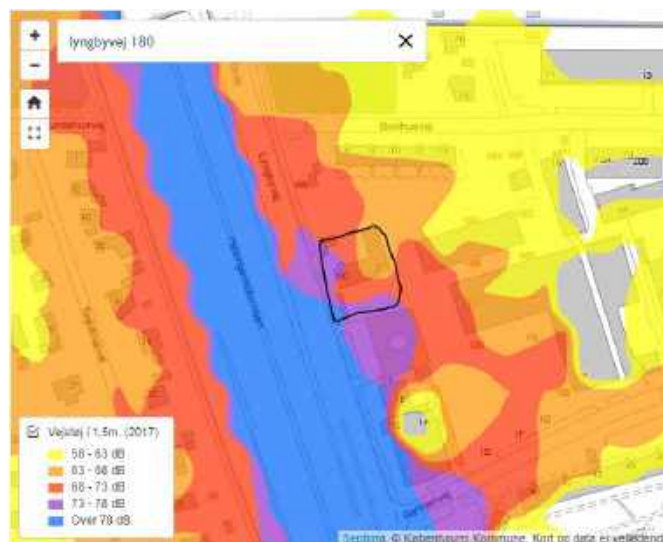
Kvalitative observationer indikerer, at udsving i forureningen typisk skyldes tunge køretøjer og varevogne. Middelværdien stiger i takt med myldretiden, hvilket bekræfter den trafikale sammenhæng. Eventyrlandet bliver i kortere perioder udsat for meget høje koncentrationer af ultrafine dieselpartikler (op til 30.000).

Samlet set er det vores vurdering, at området ikke er velegnet til en børneinstitution, som indretninger af barriere og vejen er nu, og det er usikkert, om det kan blive forsvarligt i den nærmeste fremtid, med den naturlige udskiftning af bilparken.

Taget effekten af afskærmning i mente, virker det ikke fornuftigt, at støjbarrieren mellem Lyngbyvej og motorvejen ophører lige ved institutionen (se billede 8), eller at institutionen ikke har bedre afskærmning mod Lyngbyvej.

Billede 7 viser at støjbelastningen ved Eventyrlandet ligger på 68-78 dB. I Københavns Kommunes handlingsplan for støj, angives det at en bolig anses for være støjbelastet når støjen på facaden er over 58 dB, og den anses for stærkt støjbelastet hvis støjen på facaden er over 68 dB. Det kan altså konkluderes at institutionen også er stærkt støjbelastet. Dette får det kun til at virke endnu mere besynderligt, at støjskærmen stopper foran institutionen (se billede 8).

På billedet nedenunder kan man se hvor støjskærmen stopper i forhold til børneinstitutionen. Det er desuden bemærkelsesværdigt at man har valgt at lade støjskærmen fortsætte på den modsatte



Billede 8. Kort over støjbelastningen. Børneinstitutionen Eventyrlandet er markeret med sort streg. (Københavns Kommune, 2017: <https://www.kk.dk/artikel/trafikstøj>)

side af motorvejen, hvor der er villaer, men altså ikke på børneinstitutionens side.



Billede 9. Det ses at støjskærmen ved Helsingørmotorvejen stopper ud for institutionen Eventyrlandet, mens støjskærmningen på den modsatte side af Helsingørmotorvejen fortsætter. (Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2017<sup>26</sup>)

Sandsynligvis vil der være en overrepræsentation af luftvejslidelser mm. i Eventyrlandet ift. andre børneinstitutioner. Til at bekræfte indtrykket, kan man se, at de officielle modelberegninger fra adressen også viser en koncentration af fine partikler, der ligger væsentligt over WHO's anbefalede grænseværdier (men ikke over EU's grænseværdi). Ved kronisk udsættelse for dette niveau af forurening er der også dokumenterede sundhedsskader/sygelighed og overdødelighed (Drisse et al. 2018). Som anført ovenfor er det mere uklart, hvad udsættelse for de meget høje koncentrationer i kort tid (se 'spikes' på figur 14) kan have af helbredseffekter.

Københavns kommune kan overveje politisk over for staten at rejse krav om udvidelse barrieren, hvilket også vil hjælpe på støjgener, som også er et alvorligt miljøproblem fra statens veje.

---

<sup>26</sup> Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2017 – Skråfoto. <https://skraafoto.kortforsyningen.dk>



### 8.2.3 Målinger ved Studenterrådets børnehus (Jagtvej 68)

Der er ydermere foretaget målinger ved børneinstitutionen Studenterrådets børnehus for at vise eksponeringen indendørs i institutionen ved udluftning. Institutionen ligger ud til en trafikeret vej - Jagtvej.

Der er foretaget 2 målinger på stedet. 1 måling med udluftning midt på dagen, 1 måling med udluftning i morgentrafikken (myldretiden)

#### *Måling ved udluftning 1. sal kontor midt på dagen*

Følgende måling er foretaget fredag d. 21. september 2018 i tidsrummet 11:20 til 12:28 (måling 1) fra kontor tilsvarende stuerne. Målingen er foretaget hos institutionen Studenterrådets børnehus på Jagtvej 68. Formålet med simulering og målingen er at se hvor meget luftforureningen stiger, når der luftes ud i børnehaven.

Institutionen har en aftale med bestyrelsen om at begrænse åbne vinduer ud mod Jagtvej, grundet luftforureningen, og har derfor brug for et andet udluftningssystem/praksis. Dette behov er forstærket ifm. den meget varme sommer i 2018, hvor varmen også var et reelt arbejdsmiljøproblem. Der er også typisk situationer, hvor børn fx skal vinke farvel til forældre, hvor vinduerne åbnes.



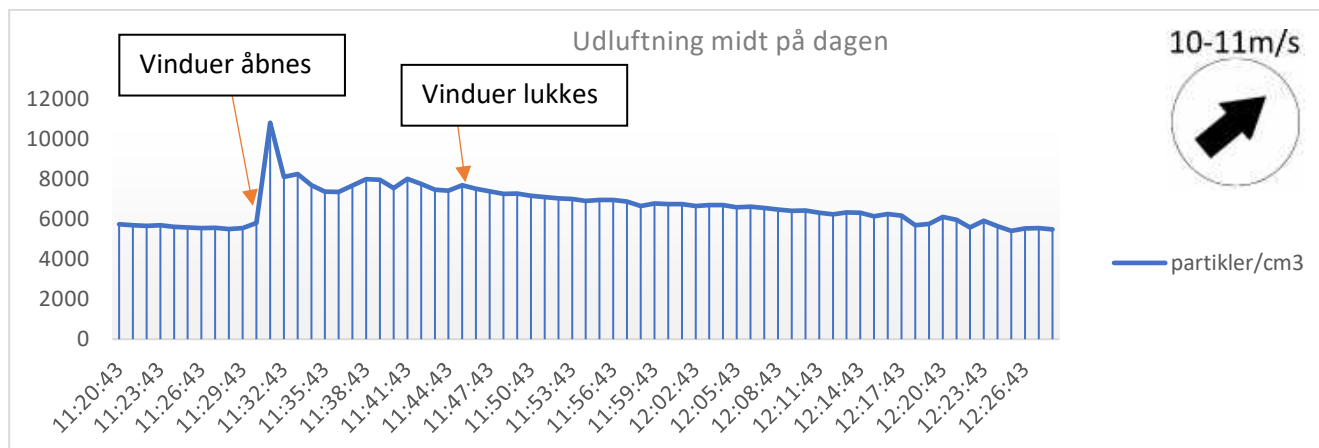
*Billede 10. De to billeder viser henholdsvis lokalet med lukkede vinduer og lokalet med åbne vinduer. (egne billeder, 2018)*

Målingen startede kl. 11:20 med lukkede vinduer på kontoret. Døren fra gangen til kontoret er lukket.

Herefter blev vinduerne åbnet ca. kl. 11:30. Niveaueet i målingen steg hurtigt og topper ved ca. 11.000. Herefter etableres en nogenlunde stabil koncentration på mellem 7500-8000 partikler/cm<sup>3</sup>.

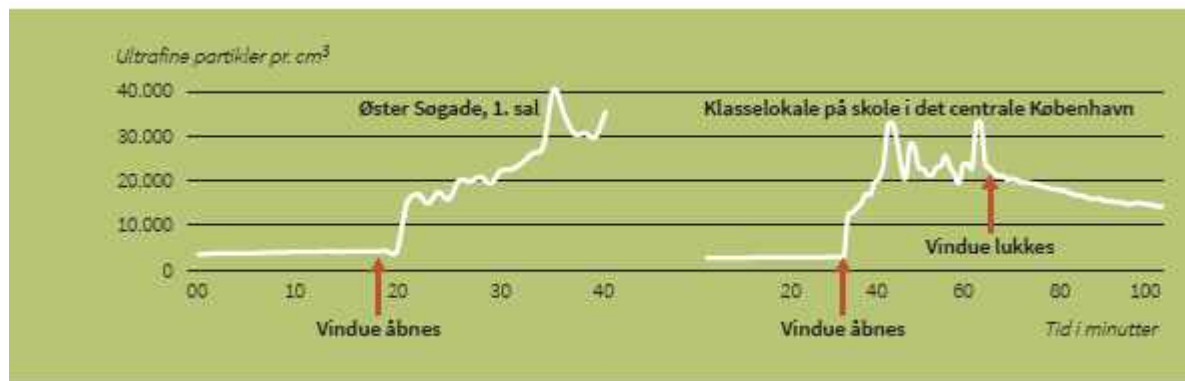
Efter ca. 15 min. med udluftning og en stabil koncentration, lukkes vinduerne igen. Herefter observeres det hvor lang tid der går før at forureningen falder til niveauet før udluftningen.

Kl. 12:22 efter ca. 35 min med lukkede vinduer efter udluftningen, har koncentrationen nået koncentrationen fra før udluftningen på de ca. 5500 partikler/cm<sup>3</sup>.



Figur 17 Viser udviklingen i partikler/cm<sup>3</sup> over tid, ved den foretaget måling. En stigning når vinduet åbner og et langsomt fald, når vinduet lukkes igen.

Der ses altså tydeligt, at der sker en markant stigning i partikler fra trafikken når der udluftes. I en lignende måling fra det Økologiske råd offentliggjort i deres rapport; *Trafikkens forurening – med fokus på partikler, kvælstofoxider og EU regulering*, viser resultater en lignende graf som i vores målinger (se figur 17). Det økologiske råds målinger viser også en markant stigning ved udluftningen (Press-Kristensen, 2014). Lokalet fyldes hurtigt med sundhedsskadelige partikler, og er en del længere tid om at komme af med partiklerne efter endt udluftning, end det tog at fylde lokalet.

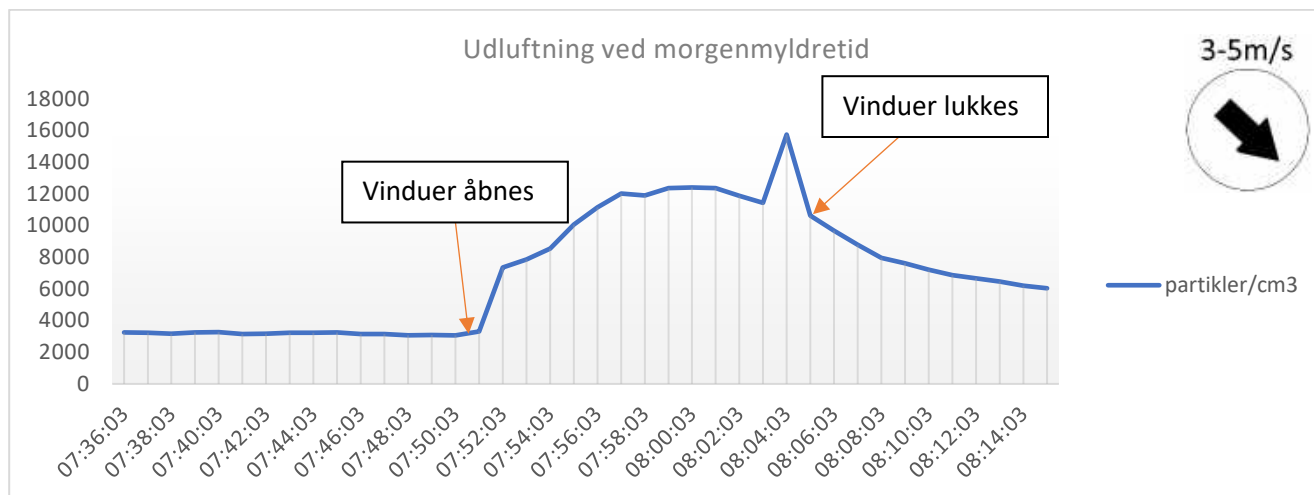


Figur 18 viser graf fra Økologisk råd, der viser en lignende måling ved udluftning (Press-Kristensen, 2014 s. 21)

#### Måling – Udluftning om morgenen i myldretiden

Nedenfor ses en lignende måling fra tirsdag d. 25. september, foretaget i morgenmyldretiden. Den skal simulere den temmelig normale praksis med at lukke institutionerne ned om natten og så lufte ud om morgenen.

Målingen viser samme mønster, med en lav stabil koncentration før udluftning og en markant stigning i koncentration ved udluftning – dog med en markant større forværring af luften.



Figur 19 Viser udviklingen i partikelantallet. Antallet af partikler stiger da vinduet åbnes og falder igen da vinduet lukkes. (Data fra egen måling)

Målingen starter med en stabil og lav koncentration på ca. 3.000 partikler/cm<sup>3</sup>. i ca. 15 min. indtil vinduerne på kontoret åbnes og der udluftes. Herefter stiger målingen straks og markant. Der bliver målt ca. 16.000 partikler/cm<sup>3</sup> i løbet af tiden med åbent vindue. Vinduet lukkes igen og her ses det også, at koncentrationen derfra falder. Det skal siges, at der ved begge målinger ikke har været børn i rummet, og det er årsagen til, at koncentrationen falder så langsomt (fordi lungerne ellers virker som filter der optager partikler effektivt og rensrer luften).

Følgende tabel viser en oversigt over gennemsnitsværdierne før og i udluftningstiden, for de to udførte udluftningsmålinger:

Tabel 2

Måling	Gennemsnit før udluftning (partikler/cm <sup>3</sup> )	Gennemsnit under udluftning partikler/cm <sup>3</sup>
1 midt på dagen	5635,1	7883,176
2 morgenmyldretidstrafik	3189,3	11026,8

Det er altså ved begge scenarier tydeligt, at udluftning ud mod en trafikeret vej ikke er ønskeligt, men særligt den relativt store forskel i inde- og ude-partikelkoncentrationen for morgenmyldretidsmålingen giver anledning til overvejelser om udluftningsmønstre:

Efter en nat i lokalet uden aktivitet i institutionen, ses det, at koncentrationen nærmer sig regional baggrund, som er 2500 partikler/cm<sup>3</sup> (det laveste man kan måle), hvorefter der luftes ind fra Jagtvej i morgenmyldretiden. Dette fører til en firedobling af partikelkoncentrationen på meget kort tid. Dette scenarie er desværre ikke usandsynligt i hverdagen for mange institutioner, hvor der er tradition for at lukke institutionerne helt ned om eftermiddagen, og så lufte ud om morgenen for at slippe af med dårlig lugt osv.

Institutionen har en aftale med bestyrelsen om ikke at åbne vinduerne ud mod Jagtvej, grundet luftforureningen, og har derfor brug for et andet udluftningsystem/praksis. Dette behov er forstærket ifm. den meget varme sommer i 2018.

Det er positivt, at Københavns Kommune i budget 2019 har sat 1.000.000 kr. af til et pilotprojekt vedr. miljøteknologi til nedbringelse af luftforureningen ved daginstitutioner eller skoler, som er udsat for høj luftforurening (Københavns Kommune, 2018b s. 24).

Dette bør suppleres med at tænke i lavpraktiske løsninger. F. eks kunne kommunen give vejledning om, at institutionerne i løbet af natten kunne lave let udluftning fra gårdsiden, i stedet for at der laves gennemtræk om morgenen i myldretidstrafikken. Der kan være meget stor forskel på gade- og gårdsidernes forurening. I stedet for at lave gennemtræk kan der luftes ud til gården og kombineres med loftventilator i rummene ud til Jagtvej, så det sikres, at luften skiftes i alle rum.

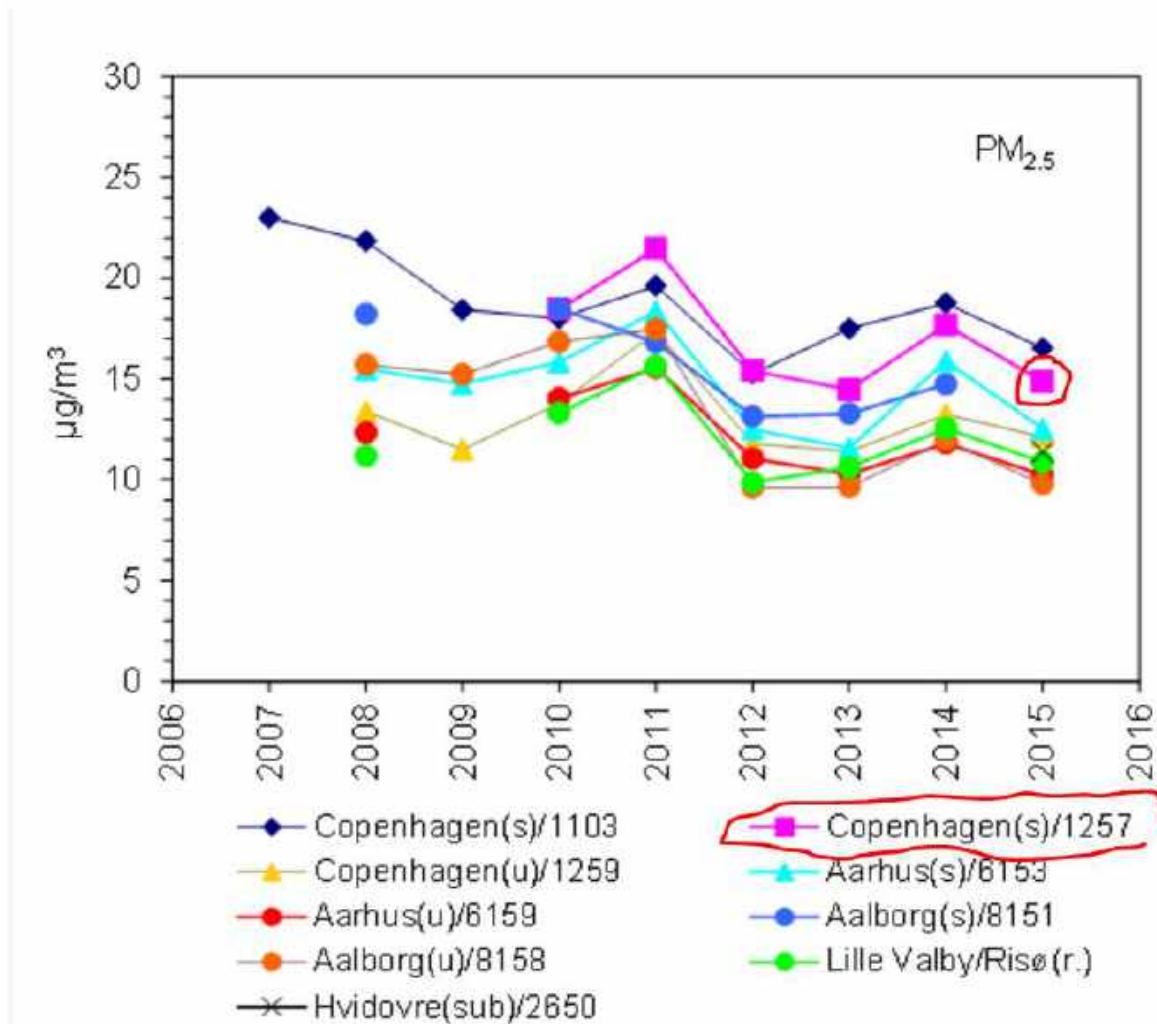


Figur 20 Vores målinger viser, at Jagtvej er kraftigt forurenet med partikler (th.) ift. gården (tv.).

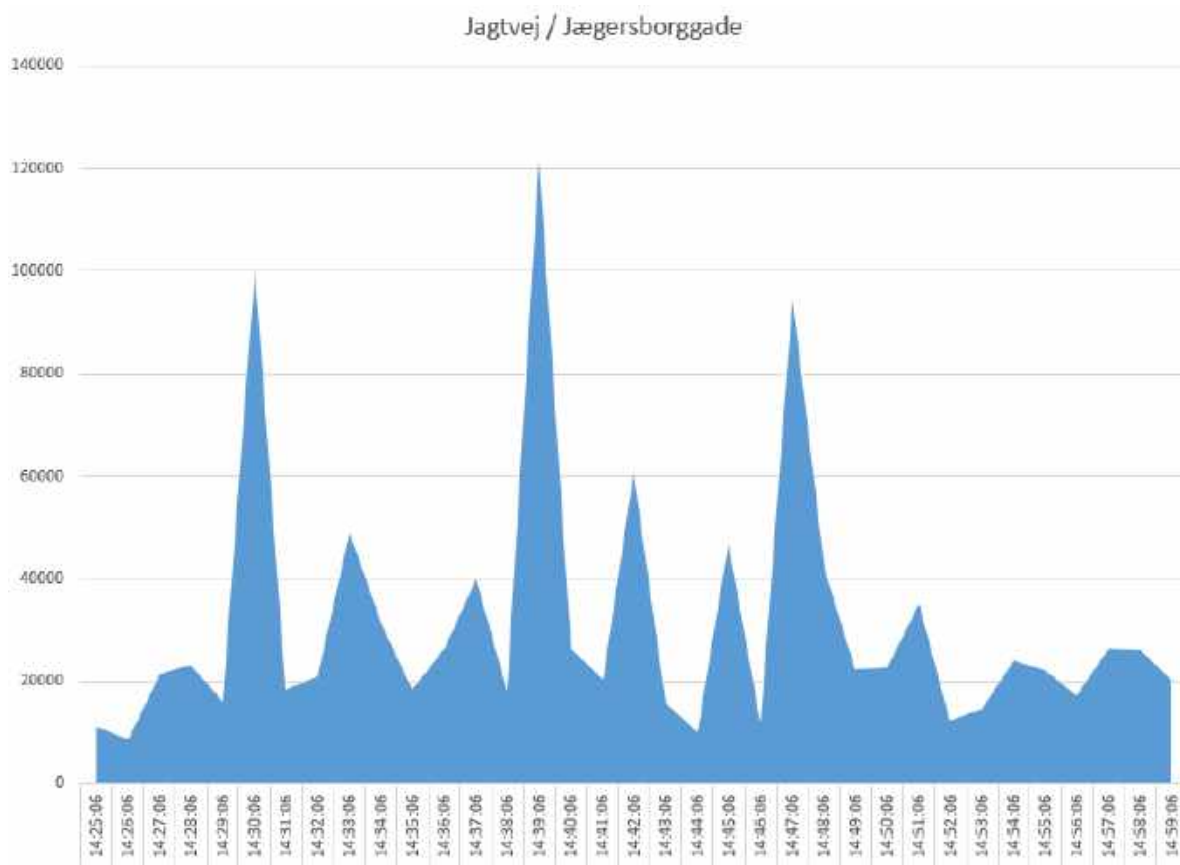
### 8.3 Om Jagtvej

Fine partikler måles af DCE lidt oppe ad Jagtvej. Det ses at WHO's vejledende grænseværdi på 10 overskrides markant. Målingerne bekræfter, at der også er en høj forurening af fine partikler, næsten på niveau med H.C. Andersens Boulevard, som er en af Københavns mest forurenede gader. De fine partikler kommer ikke mest fra udstødningen, men kan dannes sekundært ved meget kraftig trafik, som også leverer et bidrag i form af dækgummi og metal fra bremseskiver.

PM<sub>2.5</sub> (fine partikler) blev først målt regelmæssigt fra 2007-2008.



DCE måler ikke ultrafine sodpartikler (antal partikler) på Jagtvej, men vores egne tidligere målinger kan bekræfte, at Jagtvej er kraftigt forurenet:



Figur 21 Viser måling fra Jagtvej/Jægersborggade (Miljøpunkt Nørrebro, 2017)

Vores målinger på hhv. Jagtvej, Assistens Kirkegård og Nørrebrogade til Bilfri søndag bekræfter også billedet af en kraftigt forurenede Jagtvej og at forureningen næsten udelukkende kommer fra trafikken.

Der ligger generelt mange børneinstitutioner på Jagtvej og Jagtvej er en del af København og Region H's supercykelsti-net. Jagtvej er kraftigt partikelforurenede grundet en kombination af tunge dieselkøretøjer (lastbiler og busser), mange varebiler, kø-kørsel og tomgangskørsel og at vejen er nord-sydgående, hvilket betyder at vestenvinden kan skabe en hvirvel i gaden, hvorfor partiklerne opholder sig længere tid i gaden og koncentrationen øges.

Der bør derfor generelt ikke luftes ind fra Jagtvej, af hensyn til børnene og arbejdsmiljøet. Det gælder særligt i myldretiden. Det bør også tilstræbes at give mulighed for, at børnene afleveres i institutionerne på Jagtvej fra bagsiden/baggårdene, så børnene ikke skal opholde sig på Jagtvej i myldretiden.

Det er usikkert om alle børneinstitutionerne kan iværksætte de her foreslåede tiltag. Kommunen kan også overveje at lave mere effektive overordnede løsninger for Jagtvej; fx at reservere gaden til el-køretøjer i et frigadeforsøg eller at lave en lokal miljøzone med krav om Euronorm 6-køretøjer (kræver godkendelse fra staten).

I det følgende vil vi komme med forslag til generel opdatering af miljøzonen i København.

## 9. Miljøzone i København

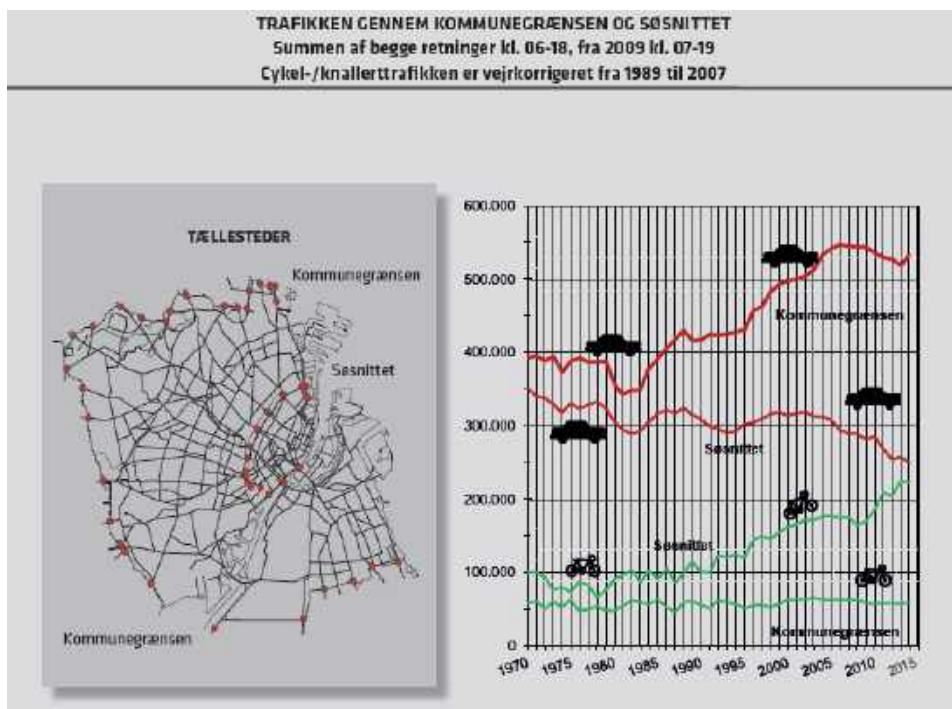
Miljøzonen i København (og Frederiksberg) er fra 2006 og senest opdateret i 2010. Den gælder for meget gamle tunge køretøjer, som i vid udstrækning er udfaset og har derfor ikke nogen væsentlig effekt på luftkvaliteten (Jensen & Winther, 2018). Det er derfor nødvendigt at skærpe miljøzonen, hvis den stadig skal have en betydnende effekt.

Københavns kommune og regeringen har fremført forskellige scenarier for en opdateret miljøzone i København. DCE har i et notat *Effektvurdering af skærpede miljøzoner i København for emission* vurderet de forskellige scenarier (Jensen & Winther, 2018). Ifm. Budgetaftale 2019 i København har budgetpartierne aftalt, at man vil udnytte ny lovgivning om mulighed for opdatering af miljøzonen fuldt ud.

### 9.1 Miljøzone i Indre By er ikke tilstrækkeligt til at beskytte beboerne i boligkvartererne

Et af de scenarier, der har været i spil til en ny miljøzone, har været et geografisk afgrænset tiltag i Indre By (Jensen & Winther, 2018 s. 11) – sandsynligvis afstedkommet af den udbredte opfattelse, at H.C. Andersens Boulevard er det mest forurenede sted i Danmark og at det desuden er der, målestationen er.

Vores målinger viser, at der er høje forureningsniveauer i bydelene langt uden for Indre By. Til at understøtte vores opfattelse vil vi anføre, at biltrafikken, som passerer kommunegrænsen er steget markant, hvor biltrafikken som passerer søsnittet (ved søerne) i samme periode er faldende. I 1985 var der 390.600 køretøjer som passerede kommunegrænsen om dagen, hvor samme tal i 2014 var på 532.500 køretøjer. Til sammenligning passerede 317.900 køretøjer søsnittet i 1985, og dette tal er faldet til 249.400 i 2014 (Teknik og miljøforvaltningen, 2017) (se nedenstående figur).



Figur 22 Viser udviklingen i årsgængskøretøjer ved henholdsvis kommunegrænsen og søsnittet (Københavns Kommune, 2017).

Indre By-scenariet er et typisk eksempel på, at indsatsen mod luftforurening ofte styres af ønsket om at indmelde niveauer under EU-grænseværdierne på specifikke steder, og ikke af en reel vurdering af folkesundhedseffekterne og samfundsøkonomien i tiltagene. Vi mener ikke, ud fra andres og egne målinger, at forureningsproblemet er væsentligt værre i Indre By end i flere andre bydele og derfor er en miljøzone i Indre By ikke tilstrækkelig til at beskytte beboerne i København (som i vid udstrækning bor uden for Indre By).

Miljøzonen bør derfor som minimum gælde hele kommunen (og Frederiksberg), som det er tilfældet i dag. Det vil også have en positiv effekt på luftforureningen i København, hvis der også indføres miljøzoneregler på vestegnen (flere vestegnsborgmestre har ytret ønske om dette, så måske kan der laves en alliance af byer med dette krav), da der her er meget trafikforurening (sekundære partikler) som blæser med vestenvinden til København.

## 9.2 Miljøzone bør udelukke Euronorm 4 & 5 fra 2019

Som anført ovenfor er miljøzonen i København forældet, grænsende til virkningsløs. Tunge køretøjer har en Euronorm, som går fra 0-6, hvor 6 er den nyeste.

### Transient cyklus

	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM
Euro 4	4,00	0,55	3,50	0,03
Euro 5	4,00	0,55	2,00	0,03
EEV	3,00	0,40	2,00	0,02
Euro 6	4,00	0,16	0,46	0,01

Figur 23 Her ses euronormerne, som stiller stadig strammere udledningskrav til tunge køretøjer (dog ikke til ultrafine sodpartikler)

Situationen i dag er, at Miljøzone-loven i Danmark kræver filter på Euro 3-køretøjer og nedefter. På Euro 6-normen kommer alle tunge køretøjer med et fabriksmonteret effektivt filter.

Det efterlader et hul i reguleringen for Euro 4 & 5-køretøjer, som kan køre rundt uden filter i København. Når vi måler forurening og får pludselige høje udslag af forurening, så er det typisk fra tunge Euronorm 4 & 5 køretøjer.

En læsning af den videnskabelige litteratur og eksperter giver følgende billede på, hvor meget Euronorm 4 & 5 forurener:



**Mayer (2005), Bilag 12 til L139:** Euro 4 og 5 udleder op mod 1000 gange flere ultrafine partikler end køretøjer med filter. Undersøgelsen er valideret af miljøstyrelsen og COWI.<sup>27</sup>

**Økologisk råd:** Angiver at Euronorm 4 og 5 udleder op til 500 gange flere partikler. (Press-Kristensen, 2014)

**Miljøpunkt Indre By og Miljøpunkt Nørrebro:** Begge rapporterer omkring en faktor 100 forskel mellem Euronorm 4 og Euronorm 6 målt fra en busplatform i København, hvor der må forventes at være sket en opblanding. (Miljøpunkt Indre By, 2016 samt egne målinger)

**Movia:** Eftermonterede filtre på Euronorm 4-busser (luftpakke-busserne), som nu lever op til Euronorm 6, fjerner 98 pct. af de ultrafine partikler, svarende til en faktor 50 reduktion.<sup>28</sup>

**Miljøministeriet:** I et svar til udvalgs spørgsmål i Folketinget som opfølgning på denne rapport, anfører Miljøministeren, at Euronorm 4 & 5 udleder mindst 30 gange flere ultrafine partikler, end Euronorm 6.<sup>29</sup>

Vi kan konkludere, at Euronorm 4 & 5 køretøjer uden filter udleder mere end 30 gange og op til 1000 gange flere partikler end Euronorm 6-køretøjer med virksomt filter.

Den offentlige bustransport og kommunens egne køretøjer er - med vedtagelsen af elektrificering og krav om en høj miljøstandard – i en god udvikling, men den private sektor benytter fortsat Euro 4 & 5-køretøjer og vil gøre det i år fremover, hvis der ikke gøres tiltag. Det mest direkte tiltag til at lukke dette hul i reguleringen er en simpel opdatering af miljøzone-loven, så den også omfatter Euro 4 & 5-køretøjer. Den tilgang vil have følgende fordele:

- Busserne kan opgraderes med dansk teknologi fra Amminex (nox-katalysator+partikelfilter)
- Miljøstyrelsen, Frederiksberg og København (gennem Movia) har gode erfaringer med denne type opgradering fra Luftpakke-busserne (2015 og frem)
- Amminex/Movia-projektet overvåges realtime, så borgere og beslutningstagere kan se, at det virker.
- Denne tilgang vil ramme relativt få men store kilder til luftforurening (lastbiler og busser)
- Samfundsøkonomiske mest fordelagtige tiltag til at leve op til EU's renluftsdirektiv.
- Økonomisk og miljømæssigt vil det være fornuftigt at opgradere og udtjene materiellet i stedet for at afskrive det.
- Lovgivningsmæssigt og administrativt er der tale om en simpel opdatering af en eksisterende miljøzone.



<sup>27</sup> Undersøgelse af ultrafine partikler fra Euro 4 og 5 køretøjer sammenlignet med Euro 3, Mayer 2005.

<https://www.ft.dk/samling/20061/lovforslag/l39/bilag/12/326840.pdf>

<sup>28</sup> Movias redegørelse for økonomiudvalget, 2. februar 2017.

<sup>29</sup> Jakob Ellemann-Jensen, 2018, B53 Endeligt svar på spørgsmål 24

<https://www.ft.dk/samling/20171/beslutningsforslag/b53/spm/24/svar/1499021/1913512.pdf>

Der er i dag så mange Euronorm 6-køretøjer på gaderne, at markedet sandsynligvis - for de køretøjer der ikke kan opgraderes - i stort omfang vil indrette sig på de nye regler ved omflytning af materiel.

Folkesundhedseffekten vil sandsynligvis være betragtelig, da man i virkelige forhold sandsynligvis reducerer antallet af de ultrafine partikler med mere end 98% og NOx med mere end 90% (Movia, 2017 & NOx Tracker app). Ifølge DCE er ultrafine sodpartikler fra dieselmotorer den mest skadelige forurening (DCE, 2017).

I det nye forslag fra regeringen om miljøzoner, foreslår man at stille krav om filter på Euronorm 4 fra 2020 og Euronorm 5 fra 2022 (Miljø og Fødevareministeriet, 2018), hvilket vil sige, at alle busser og lastbiler i 2022 skal leve op til Euronorm 6. I forhold til de meget store gevinster, der vil være ved at opdatere miljøzonen for disse køretøjer (hvis man også kigger på antal sodpartikler), så virker det helt utilstrækkeligt at vente så længe.

I litteraturen kan man også se, at Euronorm 5 ikke udleder færre partikler end Euronorm 4 (i nogle tilfælde flere (Mayer, 2005), så ud fra en betragtning om renere luft, så bør begge standarder forbydes på samme tid og hurtigst muligt.

Steen Solvang Jensen, Seniorforsker ved DCE, National center for Miljø og Energi siger. *"Det er naturligvis sådan, at effekten vil være størst, hvis kravene skærpes hurtigt. Det første trin vil ikke have den store effekt, da de fleste køretøjer allerede vil opfylde kravet i 2020"*<sup>30</sup>

Når der er op til 1000 gange mere udledning fra de lidt ældre Euronorm 4 & 5 køretøjer - og disse relativt nemt kan skiftes eller opgraderes - så virker det ikke fornuftigt, at de skal være tilladte i så lang tid fremover.

### 9.3 Renluftzonen bør udbredes til at gælde lettere køretøjer, fx varebiler

Miljøzonen gælder i dag kun for tunge køretøjer som busser og lastbiler. I de officielle opgørelser fra H. C. Andersens Boulevard bidrager varebiler til en væsentlig del af forureningen og vores kvalitative observationer af varebiler viser også, at der ofte er meget høje udledninger af sodpartikler, som slår kraftigt ud på vores måleudstyr.

I regeringens nye miljøzone-udspil skal varebiler også omfattes af reglerne, hvilket umiddelbart er positivt. Her sker stramningen igennem tre trin. Fra 2020 skal varebiler leve op til Euronorm 4 for at kunne køre i miljøzoner, fra 2022 skal de leve op til Euronorm 5 og i 2025 skal alle varebiler leve op til Euronorm 6 (Miljø og fødevareministeriet, 2018). Det er dog en meget stor svaghed ved forslaget, at gamle varebiler kun mødes med krav om såkaldte 'åbne filtre'. Dette er en type filter, som kun fjerner omkring 30% af partiklerne.

Som også anført ovenfor for tunge køretøjer, så ser vi også for varebiler en for sen indfasning af de skærpede krav, hvilket resulterer i en minimal effekt. I 2020, når der stilles krav om Euronorm 4 eller filter, vil det i princippet være et krav om at udskifte eller påsætte filtre på et køretøj, som er ældre end Euronorm 4 i 2020 – dvs. mere end 13 år gammelt (se tabel i Jensen & Winther, 2018 s.30). Det må derfor forventes, at der allerede er sket en stor naturlig udskiftning af køretøjer, og derfor kan effekten af miljøzonen forventes at være tæt på

---

<sup>30</sup>Jensen i Ingeniøren (2018) *Regeringen vil skærpe miljøzoner*. <https://inq.dk/artikel/regeringen-vil-skaerpe-miljoezoner-udledningen-partikler-skal-saenkes-med-fjerdedel-214936>

nul. En Trafikforsker har i Berlingske kaldt regeringens miljøzone-opdatering for "signalpolitik" og vi må erklære os enige.<sup>31</sup>

Hvis miljøzonerne skal have en effekt, så skal kravene generelt indføres langt tidligere, gælde i en større del af byen og gælde for flere typer køretøjer. Man kan overveje, om man politisk ønsker også at stille højere krav til private bilejere, som potentielt kan have en meget stor effekt.

Da det ikke vil have en reel effekt at udbrede virkningsløse miljøzoneregler til flere biltyper, vil det blot være mere signalpolitik, og man bør derfor koncentrere sig om at stille krav, der har en reel virkning.

Ud fra en faglig og samfundsøkonomisk betragtning bør man starte med at stille effektive krav til de store kilder til forurening og så bevæge sig nedad.

---

<sup>31</sup> Regeringen vil indføre skærpede krav til busser og varebiler i Danmarks største byer, <https://www.berlingske.dk/nyheder/regeringen-vil-indfoere-skaerpede-krav-til-busser-og-varebiler-i-danmarks>

## 10. Konklusion og anbefalinger

Luftforureningen i København er i vid udstrækning et lokalt genereret problem fra den lokale vejtrafik. Omkring halvdelen af dødsfald fra luftforurening i København skyldes den lokale vejtrafik – ikke 1,6% som det officielle luftforureningsprogram viser. Forurening er dermed ikke noget der mest blæser ind fra Tyskland og Polen og som vi ikke kan gøre meget ved. Dansk og international forskning bekræfter dette.

Der er sandsynligvis et mørketal på 500 tidlige dødsfald i København fra dieseltrafik (2.000 på landsplan), som ikke indgår i den officielle opgørelse (i den officielle opgørelse er tallet 9 tidlige dødsfald – dvs. 55 gange lavere). På baggrund af opdaterede tal for antal dødsfald og 'prisen' for tidlig død, estimerer vi de eksterne omkostninger til dieselforurening i København til 6 mia. kr. (omkostningen er angivet til 58 mio. kr. i den officielle opgørelse for København).

Det vil sandsynligvis være samfundsøkonomisk fornuftigt at indføre en ambitiøs miljøzone – men det kræver at Folketinget og regeringen giver lov til det og baserer sin politik på et afbalanceret videnskabeligt grundlag. Vi ved fra det lækkede regeringsudspil (udkast fra juni 2018) om miljøzoner, at forfatteren (sandsynligvis Miljøstyrelsen) er klar over, at der er mørketal fra diesel:

### Effekter

I Danmark er det beregnet, at ca. 3600 årligt dør for tidligt pga. luftforurening, heraf ca. 25 pct. fra danske kilder. I disse beregninger indgår imidlertid kun den såkaldte by-baggrund for den luftkvalitet, befolkningen udsættes for over lang tid. Nye studier indikerer, at der også kan være en selvstændig helbredseffekt af kort-tidseksponering af højere værdier af luftforurening, f.eks. NO<sub>2</sub> fra trafikken, og tallet fra lokale kilder kan derfor være undervurderet. DCE har i 2016 beregnet forureningen på H.C. Andersens Boulevard, som viser, at særligt dieselpersonbiler

Billede 10 Lækket regeringsudspil (udkast fra juni 2018) om miljøzoner.

Alligevel vælger man ikke at bruge denne viden – muligvis fordi man ikke kan komme gennem med det i den samlede regering. Fordi den officielle luftforureningsopgørelse er misvisende, og man alligevel baserer den offentlige debat og lovgivningsarbejdet på den, er der en akut risiko for, at Folketinget igen indfører utilstrækkelige krav i den opdaterede miljøzone - til skade for folkesundheden og samfundsøkonomien.

Det virker kritisabelt, at DCE ved Århus Universitet, der modtager ca. 500 mio. kr. om året af staten til bl.a. at overvåge luftforurening, ikke har formået at nuancere debatten om luftforurening, så de kendte mangler i de officielle opgørelser er kommet befolkningen og politikerne til kendskab.<sup>32</sup> Efter vores vurdering har DCEs passivitet gjort det muligt, at organisationer som FDM har kørt kampagner mod Overborgmesteren og andre

<sup>32</sup> Sagen kan ud fra en overordnet betragtning minde om Landbrugspakke-sagen, hvor der også var og er en debat i forskerkredse, om DCE som universitet kan have den offentlige tillid og være uafhængige, samtidig med at man har så store opgaver for staten. Se bl.a. i ForskerForum nr. 313: <http://www.forskerforum.dk/downloads/ff-313.pdf>  
Århus Universitet har selv netop selv udgivet en rapport, der konkluderer, at dets forskere er udsat for et stort pres: <http://omnibus.au.dk/arkiv/vis/artikel/ny-rapport-om-forskningsfrihed-paa-aarhus-universitet-forskere-bliver-udsat-for-pres-ogsaa-fra-leder/>

politikere, der prøver at beskytte borgerne mod dieselforurening, jf. indledningen. Med DCEs rapporter i hånden har FDM og politikere fejlagtigt kunnet fremføre, at et dieselforbud eller en skærpet miljøzone ville være nærmest uden effekt.

I en smal forskningsteoretisk optik er der ikke nogen god grund til at have en asymmetrisk bekymring for enten at over- eller underrapportere effekter af forurening. Der er dog en tradition for - netop med miljøforurening og folkesundhed - at man benytter et forsigtighedsprincip; man lader så at sige usikkerheden komme befolkningen til gode. Desværre ser vi ikke det princip anvendt her – tværtimod virker det som om DCE vedvarende har underrapporteret dieselforureningen og dermed ladet tvivlen komme dieselindustrien til gode.

København har begrænsede muligheder for at lave generelle indsatser mod luftforurening uden statens medvirken (og flere af de i denne rapport målte steder er desuden op ad statsveje). Det vil være afgørende for en offentlig debat og dialog med Staten, at de reelle omkostninger ved diesel-forurening belyses. Derfor er det glædeligt, at Københavns Kommune i budgetaftalen for 2019 har afsat penge til at opstarte sit eget luftovervågnings-program, som skal give et mere komplet billede af luftforureningen i København og de sundhedsmæssige omkostninger for borgerne. Her vil vi også nævne Københavns partnerskab med Googles street-view biler om indsamling af forureningsdata, som ser lovende ud.

Vi vil anbefale, at København fortsætter med at inddrage en bredere kreds af forskningsinstitutioner og eksperter, da det vil være gavnligt for den offentlige debat og dermed Københavns mulighed for at have en dialog med staten om at beskytte borgerne.

Vores anbefalinger til opdatering af Miljøzone-loven er:

- a. Miljøzone i Indre By er ikke nok – alle bydele bør omfattes af miljøzonen.
- b. Euronorm 4 og 5 forurener op til 1000 gange mere end Euronorm 6 - derfor skal begge underlægges krav om filter så hurtigt som muligt.
- c. Miljøzonen bør omfatte flere lettere køretøjer, fx varebiler.

Fordi luftforureningen i København er lokal og tæt knyttet til dieseludstødning, åbner der sig nye spørgsmål om indretningen af byen og hvem der bliver ramt af forureningen. Vi har flere steder målt høje koncentrationer af dieselforurening ved almenyttigt boligbyggeri, som ofte er placeret ved meget trafikerede veje. Luftforurening bør ses som et problem med en social slagside, på samme måde som støj. Blot er det et mere alvorligt sundhedsproblem og mere 'usynligt' end trafikstøj.

Der ligger bekymrende mange børneinstitutioner og legepladser op ad trafikerede veje. Børn er i forvejen mindre modstandsdygtige for forurening, fordi de udvikler sig, og de udsættes for mere forurening, da de er meget aktive og er tættere på forureningens kilde. Vores målinger bekræfter desuden de internationale erfaringer om, at der er mere forurening i 1 meters højde (barnevognshøjde) end i 2,5 meters højde (som er målehøjden i det officielle måleprogram).

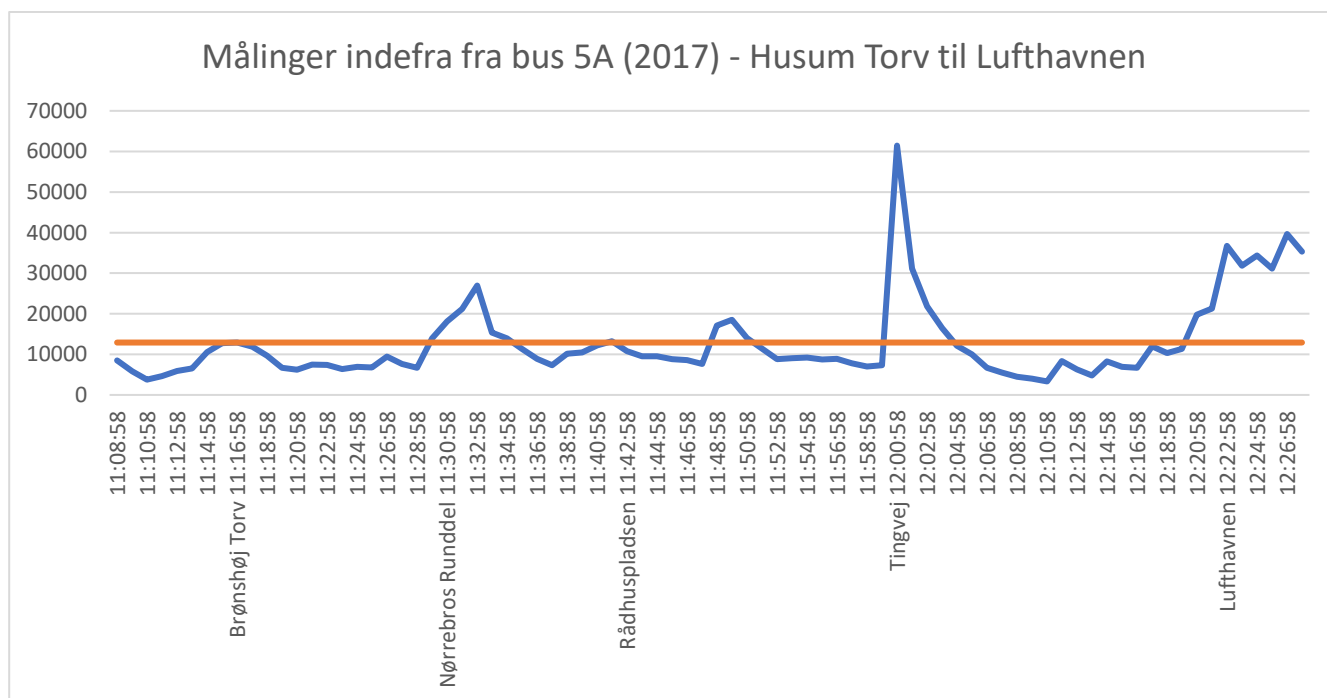
Vi anbefaler, at luftforureningens sociale slagside og børn bliver fokusområder for Københavns kommunes luftforureningsindsats fremover.

## 10.1 Efterskrift: Arbejdsmiljø som løftestang for ren luft?

Som et efterskrift vil vi nævne spørgsmålet om arbejdsmiljø, som uvægerligt er dukket op ifm. arbejdet med denne rapport og vores tidligere arbejde med forurening fra busser. Luftforurening er meget lokal og knyttet til trafik, så alle de mennesker, der arbejder i nærheden af veje, er særligt udsatte. Det kunne være buschauffører, ansatte på bemandede legepladser, vejarbejdere, renovationsarbejdere eller pædagoger.

Det er uklart for os, om der i nogle tilfælde kan rejses deciderede arbejdsmiljøsager. Det kunne måske være i tilfælde, hvor arbejdsgivere undlader at investere i indluftningsfiltre fra trafikerede veje eller hvor man - vel vidende at Euronorm 4 & 5-køretøjer udleder op til 1000 gange flere partikler end Euronorm 6 - alligevel benytter disse på udendørs arbejdspladser og til sine buschauffører.

Målinger, som vi har foretaget i 2017, inde i bus 5A, viser, at man i bussen er udsat for høje koncentrationer af partikler. På en tur med bus 5A fra Husum torv til Kastrup Lufthavn, er der målt en gennemsnitlig værdi på 13.300 partikler/cm<sup>3</sup>, som er betydeligt højere end bybaggrundskoncentrationen på 5000 partikler/cm<sup>3</sup>. Og fordi målingerne er i trafikken, kan vi gå ud fra at den ekstra forurening er sodpartikler fra diesel, som er 10 gange så skadelige som gennemsnitspartikler (i Kastrup også fra Lufthavnen, som bidrager med en permanent meget høj forurening).



Figur 24 Viser udviklingen i den målte koncentration over tid på busruten med bus 5A. (Egne målinger fra 2017).

Ved at forskyde spørgsmålet om luftforurening over i det arbejdsmiljøretlige system, kan man reelt komme uden om de forældede grænseværdier, for en arbejdsgiver skal opføre sig ansvarligt. Hvis der kan føres deciderede arbejdsmiljøsager, vil det kunne løfte hele området og give os alle sammen renere luft. Men det vil sandsynligvis også have en betydning, hvis fagbevægelsen generelt øger fokus på luftforurening og løfter sagen politisk.

## 11. Litteraturliste

Bredsdorff, Magnus, Ingeniøren (2016). *Miljøminister: Nu flytter vi omstridt NOx-målestation*. Ingeniøren. URL: <https://ing.dk/artikel/miljoeminister-nu-flytter-vi-omstridt-nox-maalestation-186229>

Jensen, S.S., Brandt, J., Plejdrup, M.S., Nielsen, O.-K. & Andersen, M.S. (2017): *Kildeopgørelse, helbredseffekter og eksterne omkostninger af luftforurening i København*. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 59 s. - Videnskabelig rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 217  
<http://dce2.au.dk/pub/SR217.pdf>

Jensen, S.S., Brandt, J., Christensen, J.H., Geels, C., Ketznel, M., Plejdrup, M. S., Nielsen, O.-K. (2018): *Kortlægning af luftforureningens helbreds- og miljøeffekter i Region Hovedstaden*, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 127 s. – Videnskabelig rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 254  
<http://dce2.au.dk/pub/SR254.pdf>

Ellermann, T., Nygaard, J., Nøjgaard, J.K., Nordstrøm, C., Brandt, J., Christensen, J., Ketznel, M., Massling, A., Bossi, R. & Jensen, S.S. 2018. *The Danish Air Quality Monitoring Programme. Annual Summary for 2017*. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 83 s. Videnskabelig rapport fra DCE – National center for Miljø og Energi Nr. 281. <http://dce2.au.dk/pub/SR281.pdf>

Jensen, S.S., Winther, M. (2018). *Effektvurdering af skærpede miljøzoner i København for emission og luftkvalitet*. Nationalt Center for Miljø og Energi. Notat fra DCE. URL: [http://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater\\_2018/Vurdering\\_af\\_miljoezoner\\_i\\_Kbh.pdf](http://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2018/Vurdering_af_miljoezoner_i_Kbh.pdf)

Den Europæiske revisionsret (2018). *Særberetning, Luftforurening: Vores sundhed er stadig utilstrækkeligt beskyttet*. Artikel 287, stk. 4, andet afsnit, TEUF.

Drisse, M. B., et al. (2018). *Air Pollution and child health: prescribing clean air (Advance copy)*. World Health Organization (WHO).

Gustafsson, Malin et. al. *Quantification of population exposure to NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub> and PM<sub>10</sub> and estimated health impacts*. IVL og Umeå Universitet, 2018

Københavns Kommune (2018a). Bilag 3. Fakta om Luftforurening i København. URL: : <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/4c7fae49-f9a7-4569-9ebf-449516e6dd51/200c3b0a-4a3b-453e-8d25-f14150bc56e0/Attachments/20227564-27018546-29.PDF>

Københavns Kommune (2018b). *Budgetaftale for København 2019*. URL: [https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/budgetaftale\\_for\\_koebenhavn\\_2019\\_-\\_aftaletekst\\_0.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/budgetaftale_for_koebenhavn_2019_-_aftaletekst_0.pdf)

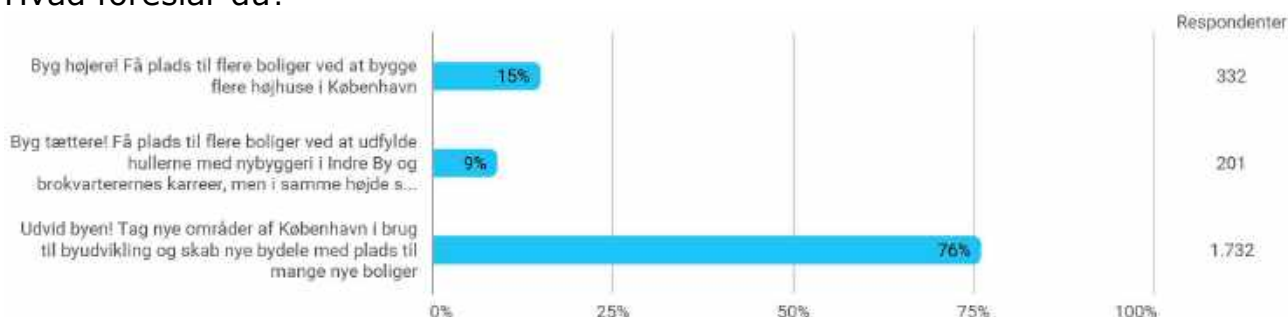
Københavns Kommune (2018c). *Verdensby med ansvar, Kommuneplanstrategi 2018*. URL: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/cdc6aafb-5f5a-486d-a524-5bd1c0d637db/78a829db-8f59-47d2-8eae-ce4cdbd808bb/Attachments/20462625-27430977-2.PDF>

Københavns Kommune (2018d). *Faktaark fra Velfærdsanalyse, Befolkningen efter bydele og areal København 1. januar 2018*. URL: [https://www.kk.dk/sites/default/files/befolkning\\_efter\\_bydel\\_og\\_areal\\_2018.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/befolkning_efter_bydel_og_areal_2018.pdf)

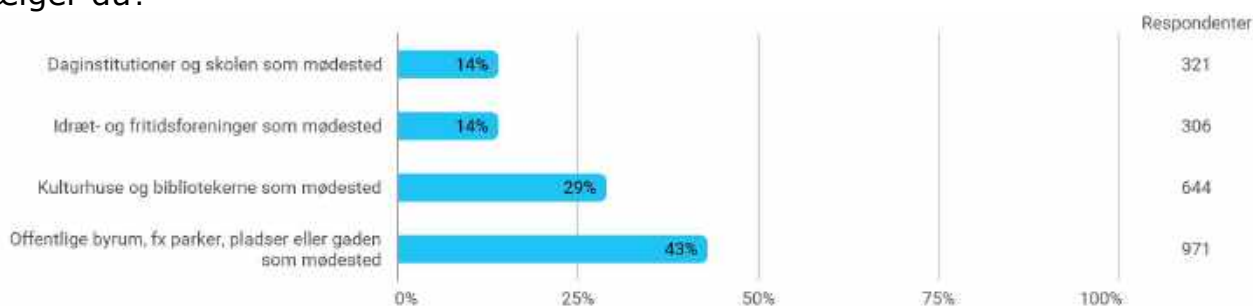
- Loft, S. et al. (2017) *Luftforurening og hjerte-kar-sygdomme*. Københavns universitet, Institut for Folkesundhed. URL: <https://hjertereforeningen.dk/wp-content/uploads/2018/01/rapport-luftforurening-og-hjerte-kar-sygdomme-19102017-final-version.pdf>
- Loft, S. et al. (2018) *Assessment of impact of traffic-related air pollution on morbidity and mortality in Copenhagen Municipality and the health gain of reduced exposure*. *Environment International* 121
- McGhie, Steffen, Ingeniøren (2018). *NOx overstiger grænseværdier på 1.066 steder i hovedstadsområdet*. Ingeniøren. URL: <https://ing.dk/artikel/nox-overstiger-graensevaerdier-paa-1066-steder-hovedstadsområdet-211914>
- Miljø og Fødevarerministeriet (2018). *Regeringen vil sikre ren luft i Danmarks største byer*. [Online] Url: <https://mfvm.dk/nyheder/nyhed/nyhed/regeringen-vil-sikre-ren-luft-i-danmarks-stoerste-byer/>
- Miljøpunkt Indre By – Christianshavn (2016). *Målinger af ultrafine-partikler på udvalgte lokaliteter i Indre By og på Christianshavn*. URL: <http://a21.dk/wp-content/uploads/2017/07/Ma%CC%8Alinger-af-ultrafine-partikler-pa%CC%8A-udvalgte-lokaliteter-i-Indre-By-og-pa%CC%8A-Christianshavn-2016.pdf>
- Press-Kristensen, K. (2014). *Trafikkens forurening – Med fokus på partikler, kvælstofoxider og EU-regulering*. Det Økologiske Råd. URL: [https://issuu.com/ecocouncil/docs/trafikken\\_forurening\\_2014/7](https://issuu.com/ecocouncil/docs/trafikken_forurening_2014/7)
- Teknik og Miljøforvaltningen (2017). *Trafikken i København, Trafiktal 2010-2014*. Københavns Kommune, Teknik og Miljøforvaltningen, Center for Trafik og Byliv. URL: [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1603\\_Gcise4mznA.pdf](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1603_Gcise4mznA.pdf)
- Sharma, A., & Kumar, P. (2018). *A review of factors surrounding the air pollution exposure to in-pram babies and mitigation strategies*. *Environment international*, 120, 262-278. doi: 10.1016/j.envint.2018.07.038
- Miljøstyrelsen (2017) *Kortlægning og risikovurdering af partikel- og tungmetalemission fra levende lys*. Miljøstyrelsen. ISBN: 978-87-93529-81-6
- Forebyggelseskommissionen (2009) *Vi kan leve længere og sundere – Forebyggelseskommissionen anbefalinger til en styrket forebyggende indsats*. Forebyggelseskommissionen. ISBN 978-87-7601-278-6 URL: [https://www.sum.dk/~media/Filer%20-%20Publikationer\\_i\\_pdf/2009/Forebyggelseskom-  
rap/Forebyggelseskommissionen\\_rapport.pdf](https://www.sum.dk/~media/Filer%20-%20Publikationer_i_pdf/2009/Forebyggelseskom-<br/>rap/Forebyggelseskommissionen_rapport.pdf)
- Hjertereforeningen (2014) *Hjertereforeningens forebyggelsespolitik 2014 – Evidensbaserede og konkrete forslag til forebyggelse af hjertekarsygdomme*. Hjertereforeningen. URL: <https://bocawired.ipapercms.dk/Hjertereforeningen/Rapporter/Forebyggelsespolitik2014/?page=32>
- Det Økologiske Råd (2009) *Luftforurening på Nørrebro – med fokus på partikler og kvælstofdioxid*. URL: [https://noerrebrolokaludvalg.kk.dk/download/download.php?file=TRAFIK\\_N%C3%B8rrebro.pdf](https://noerrebrolokaludvalg.kk.dk/download/download.php?file=TRAFIK_N%C3%B8rrebro.pdf)



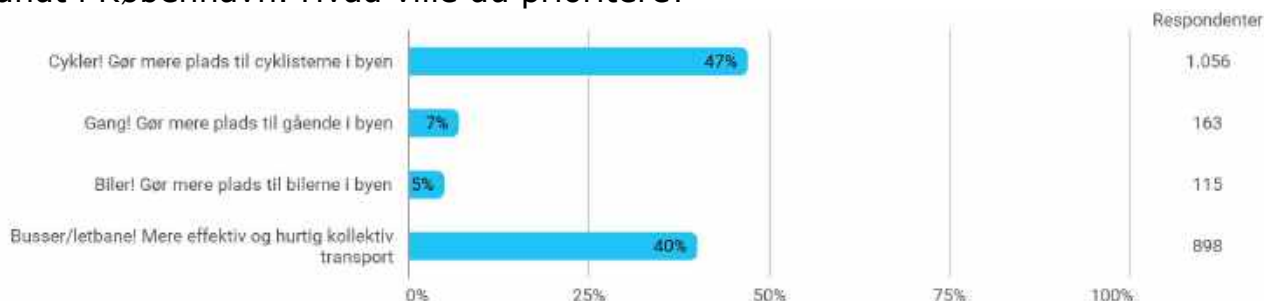
Forestil dig, at du har ansvaret for at sikre boliger nok til alle københavnerner. Hvad foreslår du?



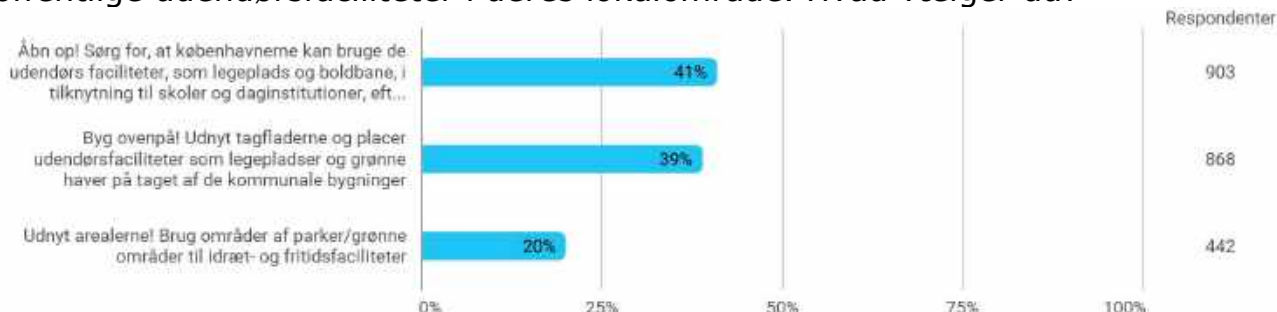
Forestil dig, at du skal vælge et offentligt mødested for københavnere, som kan være med til at styrke sammenholdet på tværs af byen. Hvilket mødested vælger du?



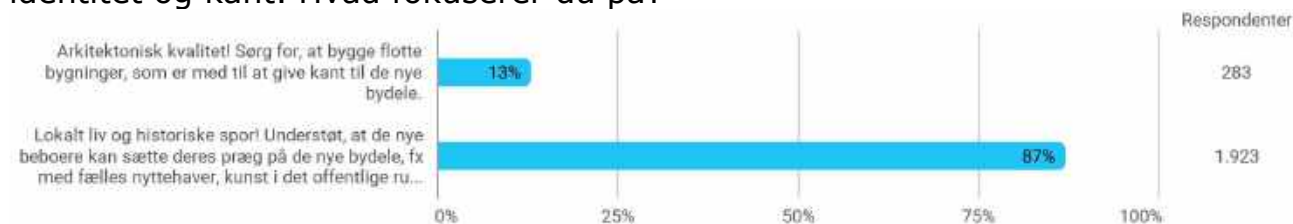
Forestil dig, at du skal sørge for, at det bliver nemmere og hurtigere at komme rundt i København. Hvad ville du prioritere?



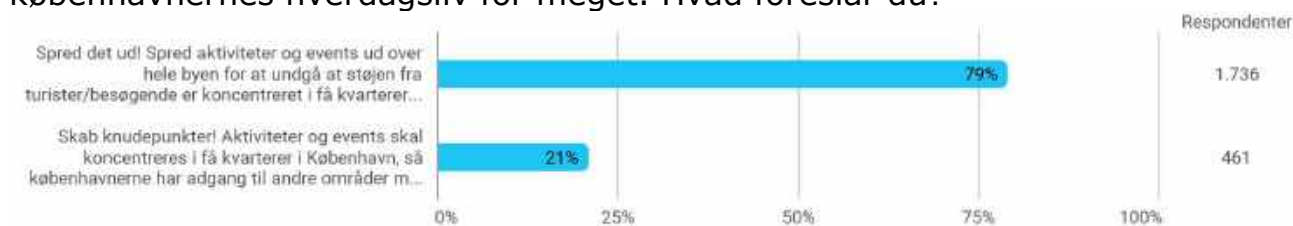
Forestil dig, at det er dit ansvar at sikre, at københavnerner får adgang til flere offentlige udendørsfaciliteter i deres lokalområde. Hvad vælger du?



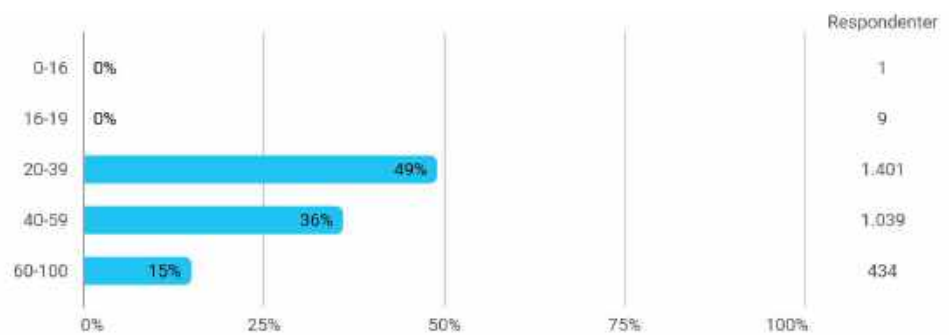
Forestil dig, at du skal sørge for, at de nye bydele i København får deres egen identitet og kant. Hvad fokuserer du på?



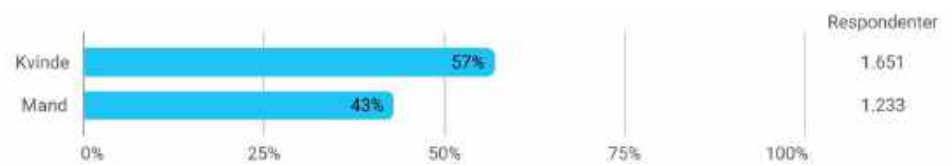
Forestil dig, at du skal sørge for, at den stigende turisme ikke påvirker københavnernes hverdagsliv for meget. Hvad foreslår du?



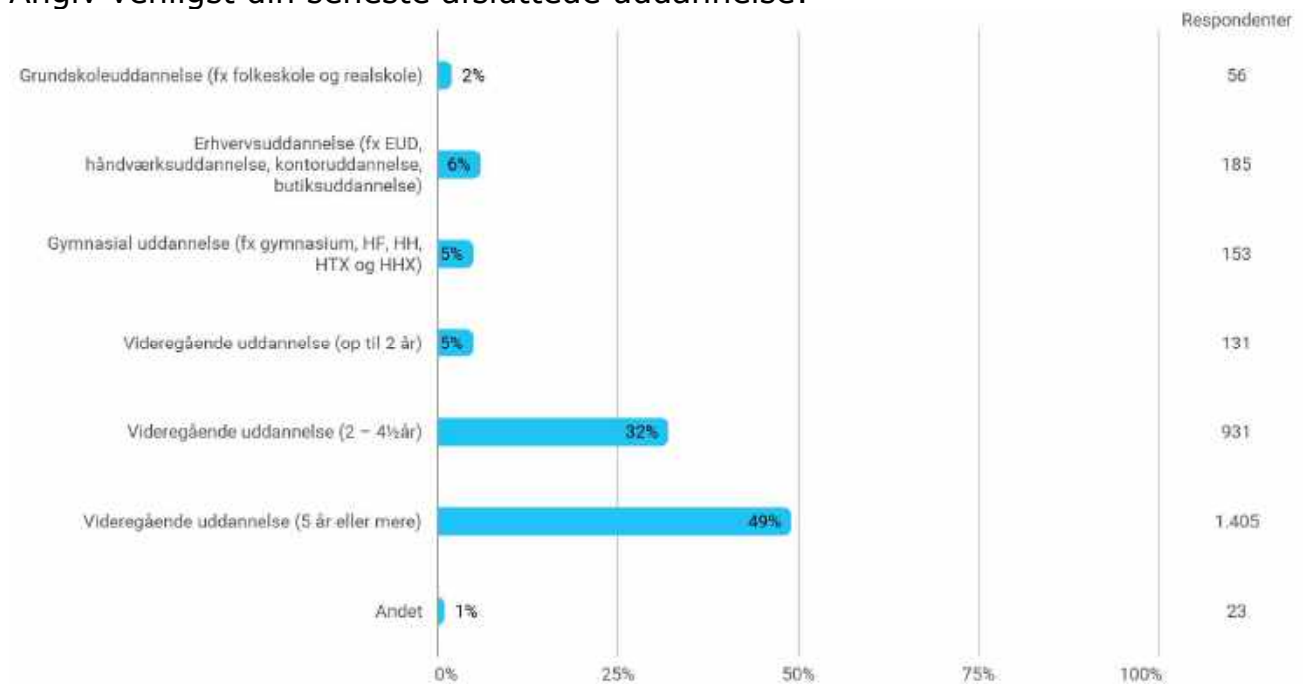
## Hvad er din alder?



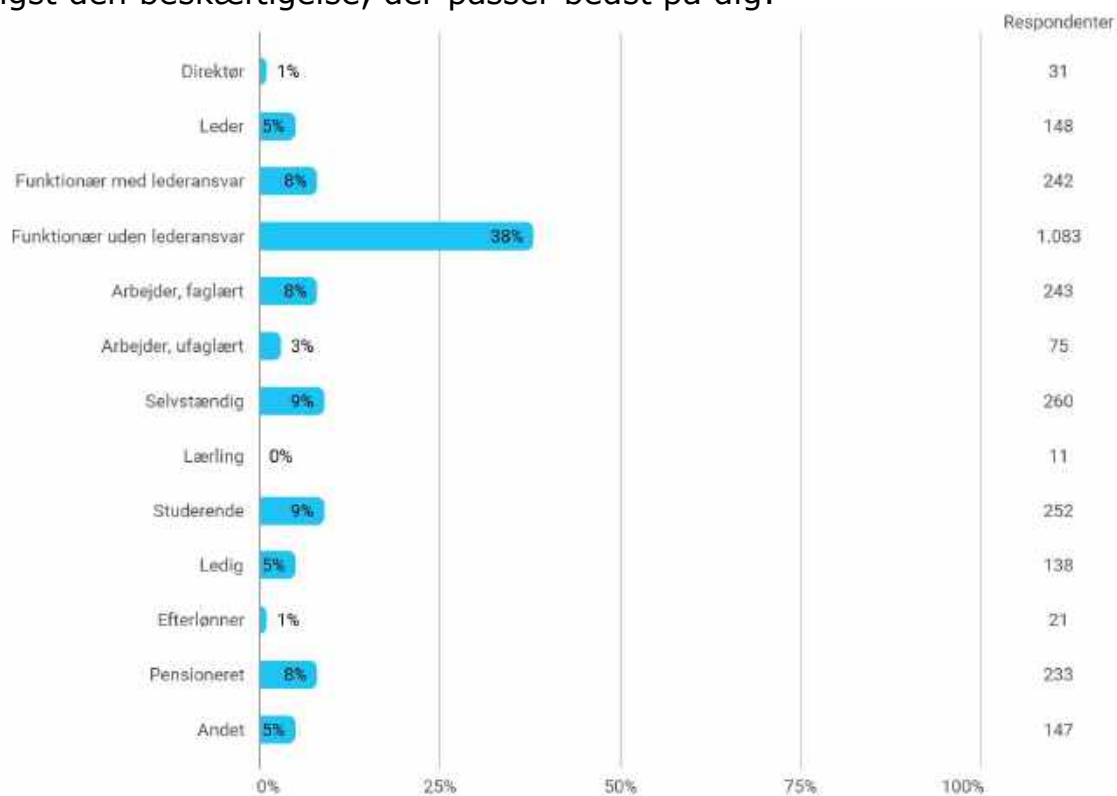
## Hvad er dit køn?



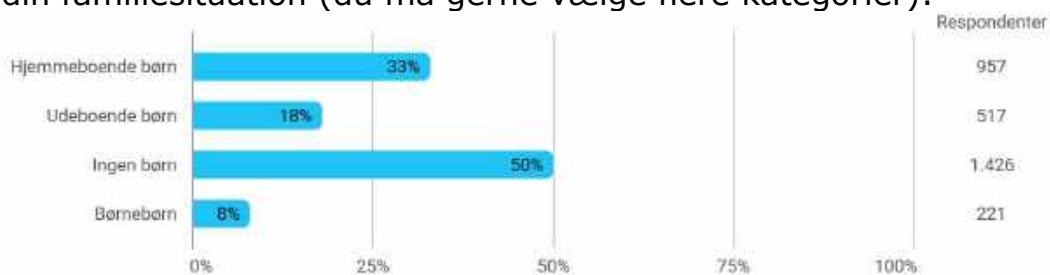
## Angiv venligst din seneste afsluttede uddannelse:



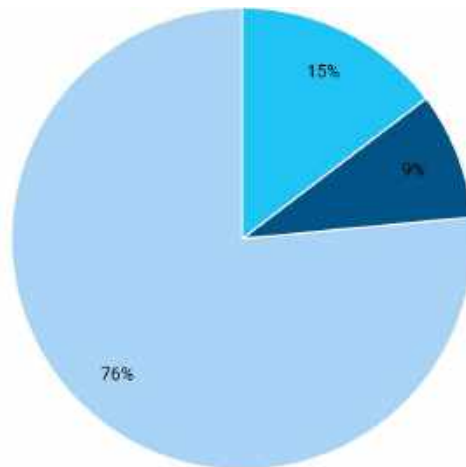
Angiv venligst den beskæftigelse, der passer bedst på dig:



Angiv venligst din familiesituation (du må gerne vælge flere kategorier):

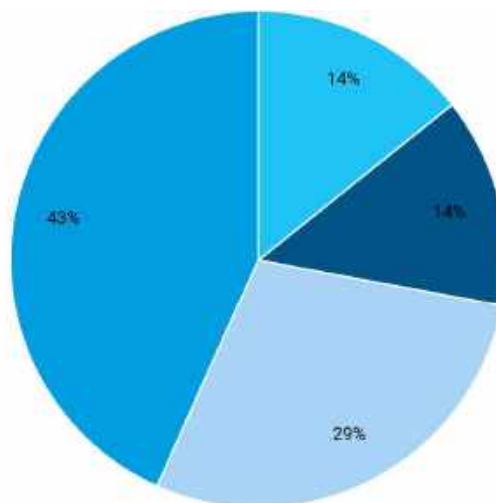


Forestil dig, at du har ansvaret for at sikre boliger nok til alle københavnere. Hvad foreslår du?



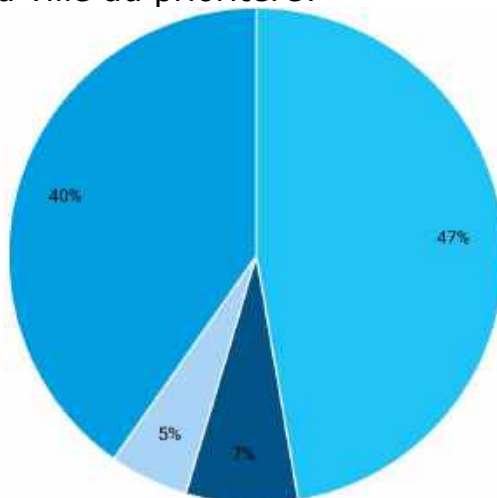
- Byg højere! Få plads til flere boliger ved at bygge flere højhuse i København
- Byg tættere! Få plads til flere boliger ved at udfylde hullerne med nybyggeri i Indre By og brokvarterernes karreer, men i samme højde som eksisterende bygnit
- Udvid byen! Tag nye områder af København i brug til byudvikling og skab nye bydele med plads til mange nye boliger

Forestil dig, at du skal vælge et offentligt mødested for københavnere, som kan være med til at styrke sammenholdet på tværs af byen. Hvilket mødested vælger du?



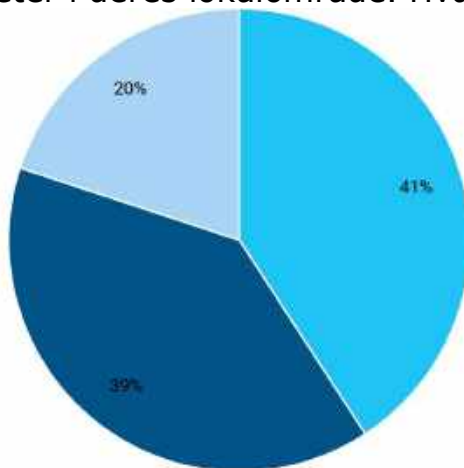
- Daginstitutioner og skolen som mødested
- Idræt- og fritidsforeninger som mødested
- Kulturhuse og bibliotekerne som mødested
- Offentlige byrum, fx parker, pladser eller gaden som mødested

Forestil dig, at du skal sørge for, at det bliver nemmere og hurtigere at komme rundt i København. Hvad ville du prioritere?



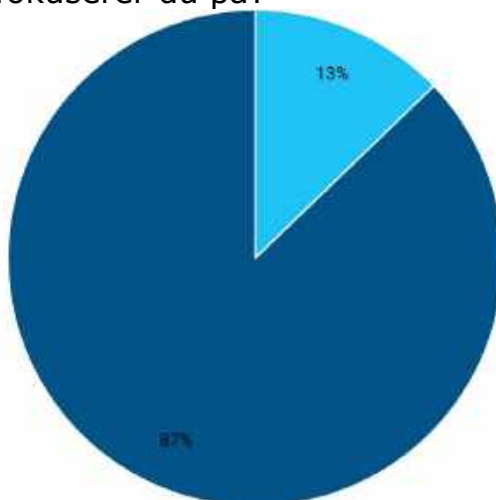
Cykleri! Gør mere plads til cyklisterne i byen    Gang! Gør mere plads til gående i byen    Biler! Gør mere plads til bilerne i byen  
Busser/letbane! Mere effektiv og hurtig kollektiv transport

Forestil dig, at det er dit ansvar at sikre, at københavnernes får adgang til flere offentlige udendørsfaciliteter i deres lokalområde. Hvad vælger du?



Åbn op! Sørg for, at københavnernes kan bruge de udendørs faciliteter, som legeplads og boldbane, i tilknytning til skoler og daginstitutioner, efter lukketid  
Byg ovenpå! Udnyt tagfladerne og placer udendørsfaciliteter som legepladser og grønne haver på taget af de kommunale bygninger  
Udnyt arealerne! Brug områder af parker/grønne områder til idræt- og fritidsfaciliteter

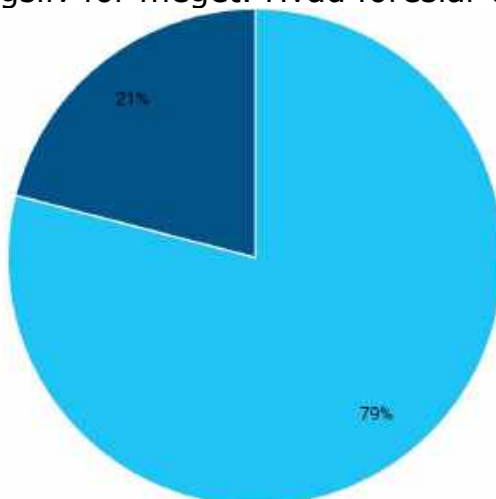
Forestil dig, at du skal sørge for, at de nye bydele i København får deres egen identitet og kant. Hvad fokuserer du på?



Arkitektonisk kvalitet! Sørg for, at bygge flotte bygninger, som er med til at give kant til de nye bydele.

Lokalt liv og historiske spor! Understøt, at de nye beboere kan sætte deres præg på de nye bydele, fx med fælles nyttehaver, kunst i det offentlige rum, madm

Forestil dig, at du skal sørge for, at den stigende turisme ikke påvirker københavnernes hverdagsliv for meget. Hvad foreslår du?



Spred det ud! Spred aktiviteter og events ud over hele byen for at undgå at støjen fra turister/besøgende er koncentreret i få kvarterer i København.

Skab knudepunkter! Aktiviteter og events skal koncentreres i få kvarterer i København, så københavnernes har adgang til andre områder med færre turister/bes

## Svar til: Høring 49038 af: Alex Bernhard

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

421

INDSENDT AF

Alex Bernhard

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Lyngbyvej/Hans Knudsens Plads Hermed et forslag om at gøre området omkring Lyngbyvej og Hans Knudsens lidt mere beboervenligt. For det første et stort ønske om nedsat støj og vibrationer fra trafikken. I den nuværende situation er vi udsat for et rigtigt højt støjniveau fra kl 04 til 19, og i nogle lejligheder ryster gulvene, hver gang der kører en bus eller lastbil forbi bygningen. En forbedring foreslås gennemført med lavere hastighed, færre vognbaner og løsninger, så vibrationer fra tunge køretøjer ikke overføres til bygningerne. Vibrationer kan muligvis afhjælpes ved at udbedre nedsunkne kloakdæksler i vejen og ændre kloakeringen, så der ikke overledes vibrationer gennem kloakrør. For det andet skal nævnes Hans Knudsens Plads, som i dag står lidt forfalden og ubrugt hen. Som støj- og vindforholdene er nu, kan pladsen nok bedst bruges til parkeringsplads, hvilket ville være til større gavn for beboerne, end pladsen er i dag. Til sidst er der højhuset på Hans Knudsens Plads 1. Det er et trist indslag i kvarteret og vindforholdene omkring højhuse betyder, at der næsten altid står en kraftig blæst i området. Forhåbentlig kan kommunen beslutte, at det en dag erstattes med en lavere og kønnere bygning. Et bud kunne være et indkøbscenter, grundet den gode offentlige transport ved Ryparken Station. Med venlig hilsen, Alex Bernhard



**Svar til: Høring 49038 af: Miljøpunkt Amager**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

422

INDSENDT AF

Miljøpunkt Amager

POSTNR.

2300

BY

KØBENHAVN S

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar fra Miljøpunkt Amager.



Københavns Kommune

22. oktober 2019

### **Høringssvar fra Miljøpunkt Amager vedrørende Kommuneplan 2019**

Tak for muligheden for at kommentere forslaget til Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar. Miljøpunkt Amager har med stor interesse læst forslaget til Kommuneplanen.

Planen rummer mange gode takter og konkrete initiativer, hvor vi ser at vi kan være med til at løfte den fælles vision og plan for Københavns Kommune.

Vi har inddelt vores kommentarer til planen i fem overskrifter:

- Smart og effektiv mobilitet
- Byluft der ikke belaster sundheden
- Vand, grønne områder og klimatilpasning
- Bolig og parkering
- Cirkulær økonomi

#### **Smart og effektiv mobilitet**

Vi vil gerne rose kommuneplanen for det fortsatte stærke fokus på cyklisme og det øgede fokus på fodgængeres forhold. De bløde trafikanters forhold er afgørende for at skabe en bæredygtig by med et lavere forbrug af ressourcer til transport, samt et øget liv mellem husene. Der tales i kommuneplanen om at gøre en indsats for fodgængernes tryghed og tilgængelighed og det ønske bakker vi op om. Men hvad med cyklisternes og bilisternes relation? Selv om København statistisk set er en tryk by at cykle rundt i, så gør borgerne os stadig opmærksom på, at det kan være gavnligt med en større adskillelse af de to trafikgrupper. Der bør etableres mere sikre cykelfaciliteter med fx hævede og brede cykelstier, sådan at både cyklister og bilister kan føle sig mere trygge ved at færdes sammen i trafikken. Og der bør gøres en særlig indsats i nærområderne omkring skoler så forældre og børn trygt kan cykle til skole.

En vedholdende cykelsatsning er også relevant i de omkringliggende kommuner i forhold til samarbejder om supercykelstier. I samarbejde med Cykelbiblioteket og Bicycle Innovation Lab på Amager vil vi gerne være med til at oplyse om, og understøtte, at endnu flere benytter cykler til pendling på de længere afstande.

En Østlig Ringvej/Havnetunnel mellem Nordhavn og Amager vil have stor indflydelse på infrastrukturen på Amager i forhold til øget trafik. Løsningen vil muligvis aflaste de indre bydele og andre strækninger for biltrafik, men belaste Amager. Det gælder både i forhold til flere biler på vejene og mere trængsel, men også øget luftforurening.

Kvarterhuset  
Jemtelandsgade 3, 2.sal  
2300 København S  
Tlf: 82 32 58 10  
miljopunkt-amager.dk  
post@miljopunkt-amager.dk



Hvordan vil Københavns Kommune sørge for at forureningen ikke blot flyttes til andre bydele? Derfor skal de miljø- og trafikmæssige konsekvenser for Amager undersøges og være fuldstændig acceptable. Amagers natur, miljø, infrastruktur og boliger skal holdes skadesløse som følge af den trafik, der ledes ad havnetunnelen, såfremt den etableres.

De bæredygtige transportformer skal fremmes, da de indvirker positivt på luftkvaliteten. Det er derfor afgørende for Miljøpunkt Amager at trafikken mellem Lynetteholmen, Refshaleøen og Amager inkluderer cykel- og gangbroer over havnen. Samt at der sørges for skinnebåren trafik gennem en eventuel havnetunnel.

København har brug for en samlet ambition for, hvordan vi kan reducere klimabelastende transport i kommunen, men også til og fra den. I denne sammenhæng er det oplagt, at byudvikling i det nordlige Amager går forrest med en infrastruktur, hvor cyklisme og skinnebåren kollektiv transport er i centrum.

Den tætte befolkning langs den sydlige halvdel af Amagerbrogade vil også berettige etablering af en skinnebåren erstatning (mest oplagt en letbane) for den nuværende bus 5C.

### **Byluft der ikke belaster sundheden**

Det er en fremragende ambition at luften i København skal blive så ren, at borgernes sundhed ikke belastes. Kommuneplanen byder på gode takter i forhold til infrastrukturen i København med planerne om en miljøzone, fordele for el- og brintbiler og opgradering af bustyper, men hvad betyder store infrastrukturprojekter som udvidelsen af Copenhagen Airport og Østlig Ringvej for luft- og støjforureningen på Amager? Er en større lufthavn en større belastning end øens brændeovne - eller giver de begge anledning til dårlig luftkvalitet for øens beboere og for resten af København?

Luftforurening er et emne, der optager borgerne på Amager. Det gælder både luftforurening fra biler og tung trafik, men ikke mindst i forhold til lufthavnen. Der er i kommuneplanen et fokus på at gøre turismen i byen bæredygtig, men det må nødvendigvis også inkludere hvordan turisterne kommer hertil og der trækker øget flytrafik ned i ligningen. Frem for at øge CO<sub>2</sub>-udledningerne fra flytrafik ved at udvide lufthavnen, ser vi hellere et øget fokus på at fremme forbindelserne med bus og tog og gerne med ordentlige nat-forbindelser til andre europæiske storbyer.

Vi vil gerne hjælpe med at udbrede kendskabet til luftforurening og tiltag på Amager for eksempel ved at formidle lokale målinger og tiltag, samt arbejde for at fremme bæredygtig transport til fods og på cykel.



### **Vand, grønne områder og klimatilpasning**

Amager Vest er byens grønneste bydel. Det ønsker vi fortsat den skal være. Miljøpunkt Amager finder at byggeri ifølge den politiske aftale om mulighed for byggeri på campingarealet/Lærkesletten på Amager Fælled vil ødelægge naturværdier, forringe fælledens biodiversitet og modarbejde det vigtige mål om at få flere københavnere ud i naturen med alle de kropslige og mentale gevinster det giver for dem selv og dermed for hele samfundet.

Konsekvenser for natur, biodiversitet og befolkningens friluftsliv og velfærd skal være grundigt analyseret og offentliggjort inden et eventuelt byggeri vedtages.

En forudsætning for øget kvalitet i Københavns bynatur er at der sættes større fokus på biodiversitet, både i de nuværende naturområder men også i forbindelse med den fortsatte byudvikling. En vital og vild natur kræver at der er store arealer til natur, der kan udvikle sig gennem århundreder. Her kan der skabes en (by)natur, der har en rig variation af planter og dyr.

Der er en ambition om flere store og små grønne, rekreative områder. Det er særligt vigtigt at huske midt i en masse nybyggeri. De grønne og blå områder og forbindelser bidrager til at fremme et sundt og aktivt hverdagsliv.

Det er godt at læse at Københavns Kommune også har fokus på opholdsarealer på tagterasser, taghaver mm. I London er der fx etableret en offentlig park på taget af et højhus (Sky Garden). Miljøpunkt Amager ser også potentiale i at indtænke urban farming i højden og andre nye, innovative steder på Amager. Vi ønsker at fremme adgangen til at udnytte byens tage og andre arealer til urban farming.

I forhold til klimatilpasning af kommunen vil vi foreslå, at pind nr. 7 på side 45, om regn/skybrud i kommuneplanen, omformuleres. Den nuværende sætning opfordrer til et samlet system, som bortleder vandet fra skybrud og voldsom regn til havet. Det kan give en manglende fleksibilitet i arbejdet med området kun at arbejde med en løsning der leder til havet, samtidig med at udfordringen med højtstående grundvand ikke adresseres. Vi foreslår følgende omformulering af sætningen: 'At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til håndtering af regnvand, skybrud og højtstående grundvand, der aflaster kloakken og i et samlet system beskytter byen mod stigende vandmængder.'

Prøvesten Syd er et stort naturareal på Amager som længe har haft lukket adgang. Der er et lokalt ønske om at åbne området op for offentligheden. Miljøpunkt Amager ønsker at dette område udlægges til nyt potentialeområde for et stort/mellemstort grønt område.



Miljøpunkt Amager ønsker også et øget fokus på at forbedre Grønjordssøens økologiske tilstand.

Det er det vigtigt at være opmærksom på, at den københavnske del af Amagers egne drikkevandsressourcer er i så ringe forfatning, at det må være en primær planlægningsopgave for byen at sikre, at det midtsjællandske drikkevand, vi nu nyder, ikke lider en tilsvarende skæbne, og at byen derfor skal arbejde for yderligere at sikre os mod brug af gift nær vores drikkevand.

### **Bolig og parkering**

Kommuneplanen byder på spændende åbninger i boligpolitikken med flere muligheder for bofællesskaber og alternative boformer. Det er oplagt at kombinere efterspørgslen efter alternative og mere bæredygtige boformer med reviderede parkeringsbestemmelser, som gør det lettere at indrette grundenes udearealer efter beboernes behov og ønsker. Vi har i samarbejde med Amager Øst Lokaludvalg været med til at udvikle perspektiver for bilreducerede boligområder, noget som i særlig grad parkeringsnormen hidtil har været med til at spænde ben for, trods interesse fra bygherrer ved opførelse af nye ejendomme. Vi ønsker mulighed for at nedsætte antallet af parkeringspladser og i stedet skabe fælles rammer om at benytte delebiler (og senere førerløse biler), samt cykler, fødder og offentlig transport.

Vi bakker også op om den fortsatte vigtighed i at etablere friarealer og promenader langs havnen for at sikre borgernes fælles adgang til de blå byrum. Også når det kommer til udviklingen af Nordøstamager, hvor det er oplagt at arbejde med et grønt rekreativt bånd mellem Kløverparken og Prøvestenen.

I Kommuneplanen er der på side 20 nævnt en målsætning:

- At fjerne eller minimere virkninger af forurenede jord for borgernes sundhed, grundvandet og miljøet i øvrigt.

Er det en regning der pålægges enkelte borgere eller en fælles indsats?

### **Cirkulær økonomi**

I visionen Fællesskab København, står der at København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem deleordninger, genbrug og endnu bedre rammer for, at københavnernes kan bidrage aktivt til den grønne omstilling. Derudover skal vi udnytte ressourcerne i byens affald bedre end i dag.

Små og mellemstore virksomheder kan være med til at fremme den grønne omstilling lokalt. For at skabe muligheder for erhvervet, der arbejder med at fremme cirkulær økonomi er det vigtigt med billige lejemaal med mulighed for fællesskaber, der kan fremme en bæredygtig dagsorden.



I Amager Øst var der tidligere PB43, nu er TinkerTank et fint eksempel på et 'fællesskab om genbrug' i Amager Vest. Miljøpunkter ser gerne at der opstår endnu flere fællesskaber på Amager. Miljøpunkt Amager er bekendt med tjenesten Spotly, hvor der er muligheder for at dele lokaler, leje en hylde eller en væg i en eksisterende butik.

Det er oplagt at fremme et erhvervsmiljø i området nær ARC, der orienterer sig mod industri, der genanvender de ressourcer som sendes til ARC via københavnerens sortering.

Miljøpunkt Amager har med glæde noteret at FN's verdensmål for bæredygtig udvikling er nævnt under afsnittet om turisme. Miljøpunktet havde gerne set at verdensmålene var nævnt flere steder i Kommuneplanen. Det er ikke nok at København er en attraktiv destination - det skal også være en bæredygtig destination.

Med venlig hilsen

Lasse Rossen  
Formand for Miljøpunkt Amagers bestyrelse

Dorte Grastrup-Hansen  
Centerleder for Miljøpunkt Amager

**Svar til: Høring 49038 af: Anette Arnoldi**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

423

INDSENDT AF

Anette Arnoldi

POSTNR.

2100

BY

Ø

HØRINGSSVAR

Der udtænkes planer om at oprette op til 16 containerboliger til social udsatte unge i parkanlægget Bolandsvej/Emdrupvej. Det undre at man foreslår at anlægge disse boliger i nærheder af legeplads, skole, svømmehal, idrætshal og fodboldsbaner hvor der dagligt færdes rigtig mange unge.

## **Svar til: Høring 49038 af: Niels Bak Henriksen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

424

INDSENDT AF

Niels Bak Henriksen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Øresunds Sejlklub Frem, Københavns Amatør Sejlklub, Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen A/S

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedhæftet for den fælles følgegruppe vedrørende Svanemølleværkets nedlukning, bestående af Øresunds Sejlklub Frem, Københavns Amatør Sejlklub, Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen A/S. Det skal bemærkes, at aktørerne hver især også har indgivet individuelle høringssvar som supplement til dette fælles høringssvar. Høringssvaret samler de fælles indsigelser for de tre sejlklubber, som forpagter og driver Svanemøllehavnen i fællesskab.



# Fælles hørings svar til Københavns Kommuneplan 2019

**Den fælles følgegruppe vedrørende Svanemølleværkets nedlukning, bestående af Øresunds Sejlklub Frem, Københavns Amatør Sejlklub, Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen A/S, skal herved fremkomme med bemærkninger til Københavns Kommuneplan 2019**

I forslaget til Københavns Kommuneplan 2019 er status for Sejlklubben Frem's landplads ændret fra rekreative formål til T2-område/forsyningsformål. Det sker med bemærkningen: *"Økonomiforvaltningen vil leje arealet til HOFOR til brug for varmeproduktion"*. (ramme 1350, overføres til ramme 897).

Status er ændret, fordi de ellers meget spændende planer om en ombygning af Svanemølleværket til museum gør det nødvendigt at finde en alternativ placering til den tilbageværende produktion af fjernvarme på værket. Det er altså planen at inddrage Frem's landplads til at bygge et nyt spidslastværk, og kommuneplanen skal tilvejebringe det overordnede plangrundlag for dette.

Det er vigtigt for os at understrege, at sejlklubberne generelt ser positivt på planerne for ombygningen af Svanemølleværket til et nyt Teknisk Museum og en udvikling af området omkring værket og havnen generelt. Men dette bør ske ud fra en samlet helhedsplan og det er uacceptabelt, at det skal ske på bekostning af Frem's aktiviteter og videre eksistens.

**Ændringen af Frem's landplads til forsyningsformål bør tages ud af Kommuneplan 2019.**

Det bør den af følgende grunde:

- Med udgangspunkt i de overordnede politikker for rekreative arealer og sportsfaciliteter i kommuneplanen bør det være sidste udvej at inddrage et sådant areal, når der skal findes plads til nødvendige tekniske anlæg – inddragelsen bør derfor heller ikke være udgangspunkt for en kommuneplanrevision.
- Udgangspunktet bør derimod være, at spidslastværket skal ligge på det areal, som i dag er udlagt til forsyningsformål, hvis det overhovedet kan lade sig gøre – enten inde i Svanemølleværket, da det planlagte museum kun kan bruge en del af værkets bygning, eller på værkets friarealer ved siden af. En sådan løsning vil ikke kræve ændringer, som får en væsentlig og meget negativ indvirkning på Frem, Svanemøllehavnen og det maritime miljø i havnen.
- Frem's landplads udgør en central facilitet i klubbens liv og virke, og dens umiddelbare nærhed til klubhus og havnefaciliteter er grundlaget for sammenhængen i klubben og for dens aktiviteter.
- En nedlæggelse af landpladsen eller flytning til en placering uden sammenhæng med klubhus og havnepladser vil gå ud over klublivet, og gøre Frem til en væsentligt mindre attraktiv sejlklub. Dette vil på sigt kunne true klubbens eksistens og dermed også det økonomiske grundlag for hele Svanemøllehavnen.
- Hverken de mulige placeringer på værkets nuværende arealer eller andre mulige alternativer i nærområdet, som fx parkeringspladsen syd for Svanemølleværket eller arealet foran roklubberne, er undersøgt tilbunds gående, ligesom hverken By & Havn eller Københavns Kommune har anvist seriøse alternativer, men udelukkende planlagt for en placering af spidslastværket på Frem's

nuværende landplads. Heller ikke mulighederne for at benytte eller udbygge kapaciteten på eksisterende varmeværker andre steder, er undersøgt tilbundsgående.

- En statusændring bør afvente en tilfredsstillende undersøgelse af disse forhold, og en politisk stillingtagen til resultaterne.
- Planlægningen bør respektere proportionalitetsprincippet, som betyder, at offentlige myndigheder ikke må foretage indgreb, som går videre end formålet tilsiger. Konkret vil det nuværende kommuneplanforslag få en meget negativ indflydelse på Frem og på Svanemøllehavnen generelt, og dermed på et miljø, som mange borgere sætter stor pris på. Dette gælder ikke blot klubbens mange brugere, men også de mennesker i og udenfor lokalområdet, som benytter området rekreativt.

Før der forestages planændringer i området bør der laves en samlet helhedsplan, som indarbejder både de nuværende havnefaciliteter, de nødvendige tekniske installationer, det planlagte museumsprojekt og andre tiltag i området.

Vi foreslår, at man fx udskriver en arkitektkonkurrence, så museumsplaner, boligbyggeri og det nuværende maritime miljø kunne indgå i et samlet hele, som også kunne inddrage de visioner for et løft i både miljø og faciliteter, som klubberne i forvejen har arbejdet med. Klubberne og museet, såvel som attraktivt nybyggeri i området, kan gensidigt understøtte hinanden, og give endnu bedre muligheder for, at klubberne også i fremtiden kan danne grundlag for læring og sunde fritidsaktiviteter, og for at området også fortsat kan benyttes rekreativt af beboerne i området.

Der er i kommuneplanforslaget ikke lagt op til, at planstatus for Svanemølleværket og dets grund ændres. Der skal altså under alle omstændigheder en proces med en ændring af kommuneplanen til, før museumsplanerne og andre byggeplaner i området kan realiseres. Det er derfor både mærkeligt og unødvendigt, ligesom det forhindrer en samlet løsning for området, når der lægges op til en ændring af planstatus for Frem's landplads med det samme, og før alternativerne er undersøgt til bunds. Der bør ses mere helhedsorienteret på området, så det sikres, at der skabes holdbare løsninger, som hænger godt sammen – den drypvise ændring, som der nu er lagt op til, risikerer at bidrage til en fragmenteret og meget uhensigtsmæssig planlægning.

Samtidig anbefaler vi, at der bør gives et opdrag til en undersøgelse, som klarlægger både tekniske, økonomiske og juridiske aspekter ved forskellige mulige placeringer af et spidslastværk.

I det omfang byudviklingen af området, og ikke mindst etableringen af et teknisk museum kræver, at der kan sælges arealer til opførelse af boligbyggeri i tilknytning til Svanemølleværket, bør det ikke være sådan, at klubberne skal betale prisen for, at regnestykket kan gå op. Det bør være muligt at finde en løsning, som både tillader den nødvendige og i øvrigt positive udvikling, og som samtidig muliggør en bevarelse af det helt særlige miljø, som klubberne repræsenterer. Nye beboere vil i høj grad også kunne drage nytte af klubbens tilstedeværelse, og uanset, at et spidslastværk også tjener almene samfundsformål, så bør det være muligt at finde en alternativ placering til dette.

**Det er som udgangspunkt uacceptabelt, at et rekreativt areal inddrages for direkte eller indirekte at give mulighed for grundsalg.**

## Baggrund

### Kommuneplanen:

Planens overordnede retningslinjer fastslår værdien af både velfungerende rekreative arealer og idrætsfaciliteter, og udvikling af havnen som et attraktivt område for borgerne er en af planens centrale målsætninger:

- *”En forudsætning for et stærkt kultur- og fritidsliv er attraktive rammer at udfolde sig i nær byens boliger, så kultur- og fritidslivet bliver en integreret del af hverdagslivet i alle bydele. Derfor sikrer vi kvaliteten af eksisterende faciliteter og sørger for, at der rettidigt reserveres arealer til at anlægge nye faciliteter i byudviklingsområderne”* – forslag til kommuneplan 2019
- *”At adgangen til havnen, kysten og vandområderne forbedres, navnlig som led i byomdannelse”* – målsætninger for udviklingen af København, forslag til kommuneplan 2019

Det er målsætninger, som sejlkлубberne i Svanemøllehavnen kan tilslutte sig, ligesom vi ser positivt på planerne for at udvikle området, inklusiv en ny anvendelse af Svanemølleværket til museum. Sejlkлубberne bidrager gerne aktivt til en positiv udvikling, men forudsætningen herfor er, at rammerne for klubbernes drift og udvikling ikke indsnævres betydeligt eller helt forsvinder.

### Øresunds Sejlklub Frem og betydningen af landpladsen:

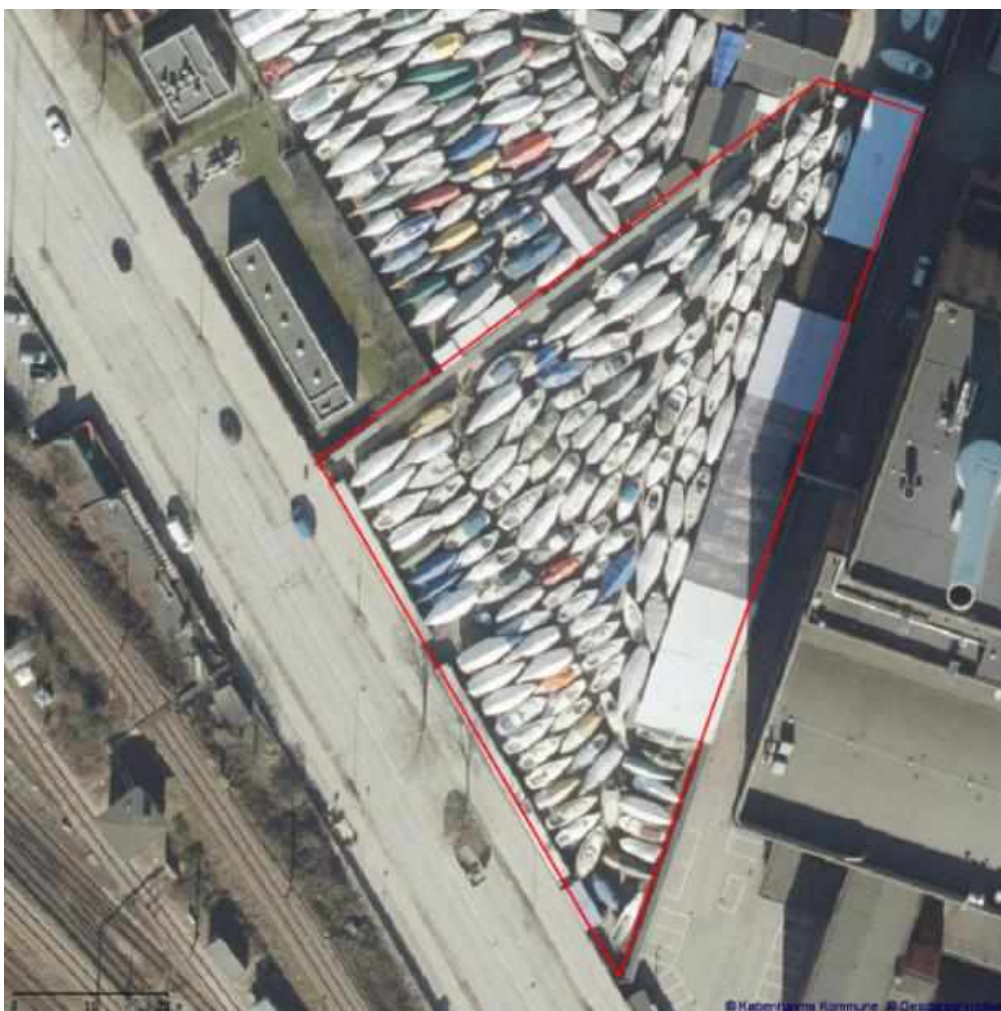
Øresunds Sejlklub Frem blev stiftet for 123 år siden som en af de klassiske arbejderklubber og har dermed en særegen historie blandt sejlkлубberne. Frem til i dag er den præget af at være en klub for sejlere med helt almindelige indkomster, som typisk selv står for al vedligeholdelse af deres både, og der er en udpræget fællesskabsånd i klubben, hvor man ofte hjælper hinanden, og mange lægger et stort frivilligt arbejde i klubben. Klubben har i dag ca. 800 medlemmer.

Frem har haft lejekontrakt på sin landplads, som ligger i sammenhæng med klubbens klubhus og øvrige havnefaciliteter, siden 1917 – altså i 102 år. Aktiviteterne på landpladsen, hvor bådene er lagt op i vinteren er en stor del af det at være sejler, og den tætte sammenhæng med klubhusene og placeringen i havnen er en central del af klublivet:

- Det er her klargøring og vedligehold af bådene foretages. Her repareres, ombygges, pudses og poleres, og der er adgang til klubbens værkstedsfaciliteter, skure, overdækkede pladser, masteskur, mastekran mv.
- Arbejdet med bådene danner ramme om en stor del af klubbens sociale liv. Det er her bådejere mødes og hjælper hinanden, og nye bådejere får hjælp fra de erfarne. Der skabes nye venskaber, og ofte bliver der aftalt fælles sommertogter. Dette er en stor del af miljøet omkring havnen.
- Aktiviteten på pladsen hænger tæt sammen med livet i klubhuset, hvor man efter det udendørs arbejde mødes til en snak, kaffe, foredrag eller andet, og medlemmerne er også en del af grundlaget for driften af Frem's restaurant, som også er en del af havnemiljøet, og som trækker gæster og borgere til udefra. Hverken klubhuset eller landpladsen er således lukkede miljøer kun for klubmedlemmer.
- Klubbernes sejlerekskole, hvor 420 nye sejlere ugentligt er på vandet, har deres faciliteter på pladsen. Her lærer erfarne klubmedlemmer nye sejlere at sejle, og efter endt sejlads samles de ofte på

pladsen for at evaluere aftenen. En del af uddannelsen er også oplæring i vedligehold og reparation af de historiske træskibe, de såkaldte gaffelriggere, som bruges som skolebåde.

- Skolebådene og uddannelsen i vedligeholdet af dem er også en del af måske Danmarks vigtigste miljø for vedligehold af gamle træbåde, som der er en stor koncentration af i Svanemøllehavnen, og som landpladsen og dens faciliteter er kernen i.
- Der er således både tale om uddannelse og læring, om bevarelse af et gammelt håndværk, og om et stort socialt element, til gavn for både unge og ældre.
- Når bådene er kommet i vandet om sommeren bliver pladsen repareret af frivillige, der holdes stor sommerfest under halvtagene, der hygges og snakkes i det daglige. Ældre medlemmer kommer med madpakke og lidt drikkevarer og hygger sig sammen med de andre "gråsæler".
- Jollesejlerne har behov for landplads i sejsæsonen med skur til opbevaring af grej og tørring af sejlertøj.
- Endelig bliver pladsen om sommeren brugt til parkering. Ofte har sejlere en del grej med, som man ikke kan have med offentlig transport eller på cykel.

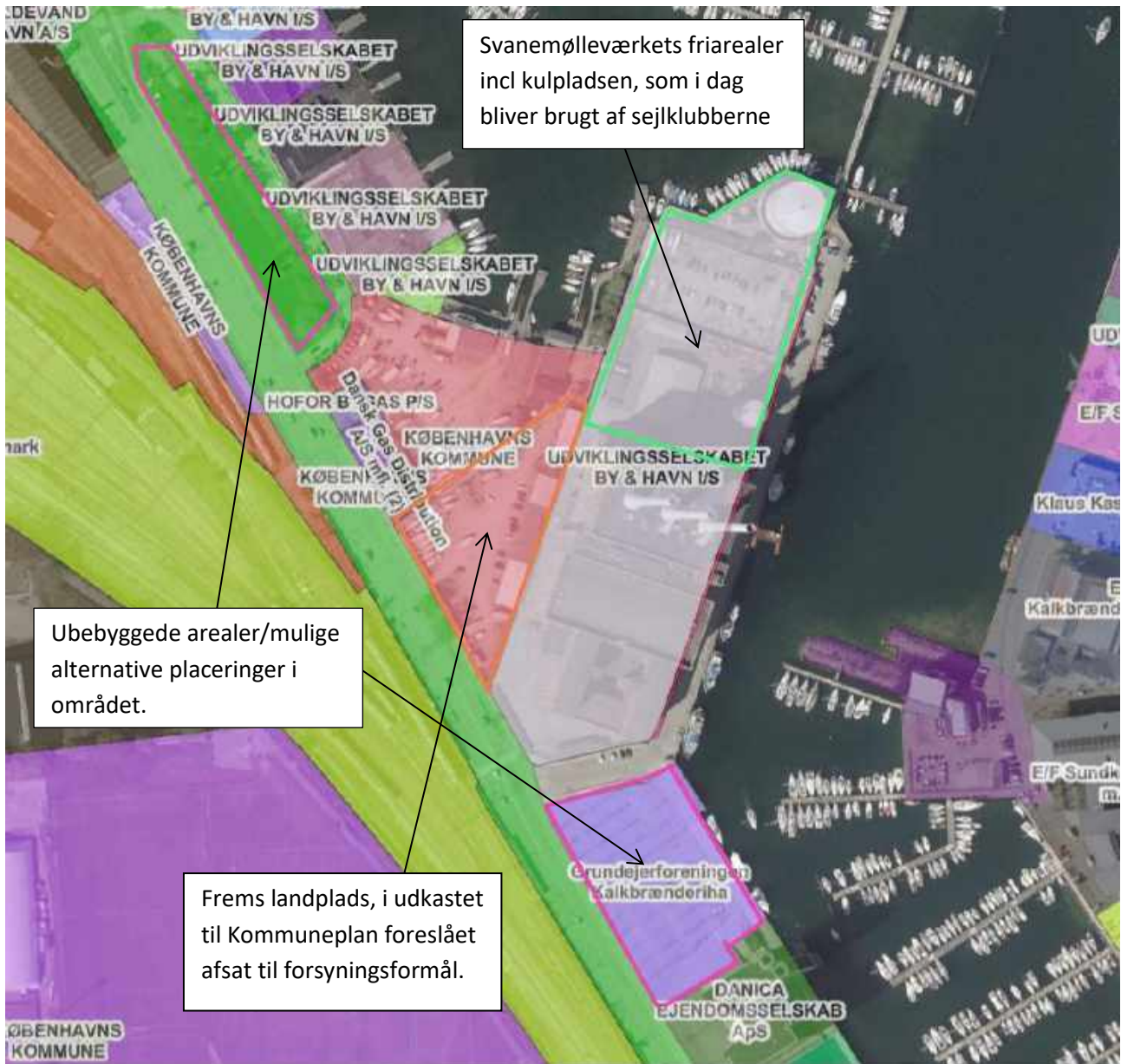


*Landpladserne, tæt belagt med både til vintervedligehold. Frens del af pladsen er indrammet med rødt.*

## Konsekvenser for Frem og for Svanemøllehavnen

Til sammen har de tre sejlklubber i Svanemøllehavnen tæt på 3.000 medlemmer. Antallet af brugere er dog væsentligt højere, da der typisk er flere brugere per båd. Hvis den ene af sejlklubberne mister sine afgørende faciliteter i havnen, har det en række konsekvenser:

- Hvis både landpladser og parkeringspladser forsvinder fra havneområdet, så er der fare for at et stort antal bådejere flytter til andre havne. Afgifterne fra bådejere udgør ca. 50 procent af klubbernes indtægter, og for Frem som mister hele sin landplads, kan det i sidste ende føre til et økonomisk kollaps for klubben.
- Svanemøllehavnen er forpagtet og drevet af de tre klubber Frem, KAS og Sundet i fællesskab. Hvis den ene klub forsvinder eller udhules, er hele det økonomiske grundlag for havnen truet.
- Konsekvenserne forværres yderligere af, at By & Havn i sin planlægning af den fremtidige udnyttelse af Svanemølleværkets grund også disponerer med at inddrage kulpladsen, som i dag bliver brugt af KAS og Frem i fællesskab til landplads for større både. Klubberne har lejet pladsen siden en del af KAS's landplads blev inddraget til en gaspumpestation i forbindelse med at Svanemølleværket skiftede til naturgasfyring en gang i 1980'erne.
- Det vil være en forarmelse af hele det maritime miljø, som kendetegner havnen og dens omgivelser. Miljøet er – udover at være gammelt – et åndehul i lokalområdet, uanset om man interesserer sig for sejlsport eller ej. Der er i dag offentlig adgang til pladsen, og mange lokale bruger den på deres daglige gåture, hvor den byder på et levende havnemiljø med det rod og hygge, som hører til, og hvor landplads, klubhus, havnefront og -faciliteter fremstår som et charmerende hele.
- En ændring af kommuneplanen, som den, der er lagt op til nu, kan derfor også få omfattende konsekvenser, og kan i værste fald indebære, at et gammelt kulturmiljø helt forsvinder. Sådanne miljøer er under pres som følge af samfundsudviklingen, og ikke mindst byudviklingen – men dette bør ikke føre til, at de eksisterende miljøer indskrænkes unødigt eller helt forsvinder, da der er brug for dem i takt med, at byen fortættes og udbygges.
- Uden det maritime miljø og medlemmernes aktivitet er det også tvivlsomt, om der fortsat vil være grundlag for at drive restaurant i klubhuset, som det har været tilfældet siden en gang i 1920'erne.
- Det vil også indebære, at de medlemmer, som ikke har økonomisk mulighed for at tilslutte sig andre og dyrere klubber, helt må opgive sejlsporten. Det er nødvendigt, at grundlaget for driften af Frem kan opretholdes, da dette også er en bærende forudsætning for, at klubberne kan bidrage aktivt til en højnelse af området, herunder ved fortsat at investere i forbedringer af faciliteterne.
- By & Havn tilstræber at levere langsigtet og helhedsorienteret byudvikling, hvorved der skabes sammenhængende og velfungerende bykvarterer – det må imidlertid være en kommunal opgave at værne om miljøet i klubberne, og at sikre muligheden for en fortsat eksistens, side om side med den byudvikling, som er i gang i området.
- Københavns Kommune bør sikre, at dette helt særlige miljø kan bevares og udvikles – klubberne er helt afhængige af, at kommunen som planmyndighed prioriterer, at klubberne også fortsat har et rimeligt eksistensgrundlag.



Kort over området med ejerforhold. Kilde: Københavns Kommune.

Høringsvaret er indgivet af:

**Øresunds Sejlklub Frem, formand Carsten Mikkelsen**

**Kjøbenhavns Amatør Sejlklub, formand Jon Bundesen**

**Sejlklubben Sundet, formand Mads Roden**

**Svanemøllehavnen A/S, formand Niels Laursen**

## Svar til: Høring 49038 af: Ann-Charlotte Wessel

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

425

INDSENDT AF

Ann-Charlotte Wessel

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

100% NEJ TAK til letbane på Frederikssundvej. Flere steder er der ikke plads til både letbane, billister, cyklister og fortov. For ikke at tale om butikkerne som vil lukke lige så snart arbejdet vil starte. Så det vil blive en gennemkørsels by uden lokallivet. Billister vil søge mod tilfaldsvejene for parkering og gennemkørsel. Undersøg nøje hvordan det går i Århus letbane som allerede har underskud. Odense hvor butikkerne lukker gr. konstruktions arbejde. I Holland hvor letbanen har forudsagdet bløde trafikantes død. Har set i Bordeaux hvor letbanen har ødelagt charmen og udsendt i byen og folk nu opholder sig i sidegaderne. Har hørt at metro kommer til bydelen om mange år, hvorfor så spilder mange penge på at lave letbane, når metro er i planlægningen. Flertallet af beboerne er imod letbanen, lyt til borgerne!! Venligst Ann-Charlotte

## Svar til: Høring 49038 af: Fonden Peder Skram

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

426

INDSENDT AF

Fonden Peder Skram

POSTNR.

1439

BY

København K

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 19 på vegne af ”Fonden Peder Skram” og ”Skibene på Holmen”. ”Fonden Peder Skram”, er en selvejende institution, der varetager ejerskabet og driften af museumsskibet ”Fregatten Peder Skram” og driften af og museumsfunktionen for ”Ubåden Sælen og torpedomissilbåden Sehested”. De to sidstnævnte er ejet af nationalmuseet. Fonden ser meget positivt på intentionerne i kommuneplanens afsnit om udviklingen af Nyholm (”Starten på en ny fremtid for Nyholm” s.58). Fonden er imidlertid af den mening, at teksten i afsnittet fremstår for åben og efterlader for mange muligheder for fortolkning i en endelig plan og ramme for Nyholm. Åbenhed i planlægning har både fordele og ulemper. I dette tilfælde ser Fonden kommuneplanen, som en kærkommen mulighed for Københavns Kommune til at sætte en mere bindende retning for fremtiden for Nyholm. Fonden ser derfor meget gerne, at kommunen i KP19 fastsætter nogle mere bindende rammer for udviklingen af Nyholm med yderligere fokus på bevaring af kulturarven og formidlingen af Nyholms særlige maritime historie. Fonden har selvsagt et ønske om, at kommunen i Kommuneplanen og i den fremtidig planlægning skaber de bedste betingelser og rammer for fortsat at have skibene liggende på Nyholm og drive museumsaktivitet med adgang fra Nyholm. Det matcher både de intentioner, som står i afsnittet i dag og understøttes af kommunens retningslinjer for håndtering af kulturarv for området beskrevet i bilaget ”1.5\_holmen\_nyboder\_holmens\_kirke\_kirkegaard\_og\_soekvaesthuset”. Her står blandt andet: ”Bærende bevaringsværdier: .... Nyholm (Holmens Hovedvagt, Sixtus Batteri, kasernerne, Christian IV’s mastekran) samt den senere tilkomne Margretheholm, herunder flådens leje og værft med tilhørende anlæg samt de afgrænsende vandområder.” Fonden ønsker, at kommunen indfører et afsnit i kommuneplanen om ”Flådens Leje” og ”de afgrænsende vandområder”. Forslag til tekst er flg. ”Bolværket omkring Nyholm og vandområderne frem til estakadernes afgrænsning af Flådens Leje fra Københavns Havn fastholdes som udlagt til militære formål og offentligt tilgængelige institutioner og formål som fx maritime udstillinger og museum samt formidling af Nyholms historie.” På Fondens vegne håber vi, at kommunen vil



imødekomme vores ønsker. Fonden stiller sig meget gerne til rådighed, hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål, eller noget ønskes yderligere beskrevet. På vegne af ”Fonden Peder Skram” underskrevet Tim Sloth Jørgensen Admiral (rtd.)  
Bestyrelsesformand

Holmen d. 22. oktober 2019

Høringssvar til Kommuneplan 19 på vegne af "Fonden Peder Skram" og "Skibene på Holmen".

"Fonden Peder Skram", er en selvejende institution, der varetager ejerskabet og driften af museumsskibet "Fregatten Peder Skram" og driften af og museumsfunktionen for "Ubåden Sælen og torpedomissilbåden Sehested". De to sidstnævnte er ejet af nationalmuseet. Fonden ser meget positivt på intentionerne i kommuneplanens afsnit om udviklingen af Nyholm ("Starten på en ny fremtid for Nyholm" s.58). Fonden er imidlertid af den mening, at teksten i afsnittet fremstår for åben og efterlader for mange muligheder for fortolkning i en endelig plan og ramme for Nyholm. Åbenhed i planlægning har både fordele og ulemper. I dette tilfælde ser Fonden kommuneplanen, som en kærkommen mulighed for Københavns Kommune til at sætte en mere bindende retning for fremtiden for Nyholm.

Fonden ser derfor meget gerne, at kommunen i KP19 fastsætter nogle mere bindende rammer for udviklingen af Nyholm med yderligere fokus på bevaring af kulturarven og formidlingen af Nyholms særlige maritime historie. Fonden har selvsagt et ønske om, at kommunen i Kommuneplanen og i den fremtidig planlægning skaber de bedste betingelser og rammer for fortsat at have skibene liggende på Nyholm og drive museumsaktivitet med adgang fra Nyholm. Det matcher både de intentioner, som står i afsnittet i dag og understøttes af kommunens retningslinjer for håndtering af kulturarv for området beskrevet i bilaget "1.5\_holmen\_nyboder\_holmens\_kirke\_kirkegaard\_og\_soekvaesthuset". Her står blandt andet: "Bærende bevaringsværdier: .... Nyholm (Holmens Hovedvagt, Sixtus Batteri, kasernerne, Christian IV's mastekran) samt den senere tilkomne Margrethholm, herunder flådens leje og værft med tilhørende anlæg samt de afgrænsende vandområder." Fonden ønsker, at kommunen indfører et afsnit i kommuneplanen om "Flådens Leje" og "de afgrænsende vandområder". Forslag til tekst er flg. "Bolværket omkring Nyholm og vandområderne frem til estakadernes afgrænsning af Flådens Leje fra Københavns Havn fastholdes som udlagt til militære formål og offentligt tilgængelige institutioner og formål som fx maritime udstillinger og museum samt formidling af Nyholms historie."

På Fondens vegne håber vi, at kommunen vil imødekomme vores ønsker. Fonden stiller sig meget gerne til rådighed, hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål, eller noget ønskes yderligere beskrevet.

På vegne af "Fonden Peder Skram"

underskrevet

Tim Sloth Jørgensen  
Admiral (rtd.)  
Bestyrelsesformand

Elefanten 2  
1439 København K

Telefon 3257 1316

[www.pederskram.dk](http://www.pederskram.dk)  
[info@pederskram.dk](mailto:info@pederskram.dk)

CVR-nr. 1853 6048

**Svar til: Høring 49038 af: Martin**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

427

INDSENDT AF

Martin

POSTNR.

2700

BY

Husum

HØRINGSSVAR

Den rigtige logistiske løsning for bedre offentlig transport er ikke over jorden, ikke på landjorden, men under jorden. Alle trafik-relateret sikkerhedshensyn peger på adskillige ulemper og farer ved at genindføre 'sporvognen' i et Københavner-miljø med uhørt større trafikale belastning siden 'gode gamle dage'

## Svar til: Høring 49038 af: Carsten Mørch-Bentzen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

428

INDSENDT AF

Carsten Mørch-Bentzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rytmisk Center

POSTNR.

1620

BY

København V

HØRINGSSVAR

// ÆNDRET // Høringssvar: Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 Hermed høringssvar fra Rytmisk Center - en kultur- og undervisningsinstitution, der tilbyder voksenundervisning inden for musik og bevægelse samt kulturelle aktiviteter for børn og unge under folkeoplysningsloven. Rytmisk Center huser årligt omkring 6000 kursister og har adresse på Vesterbrogade 107E i midten af Sundevedsgade Kareen. Vi har med stor interesse læst forslaget til Københavns Kommuneplan 2019, og har følgende overordnede kommentarer: --- Det er flere steder beskrevet at, Kultur- og fritidsfaciliteter er kommunale funktioner (eks. side 18). Vi vil gerne understrege, at en stor del af kommunens kultur- og fritidsaktiviteter udbydes af ikke kommunale institutioner. Det synes vi er vigtigt formuleres tydeligt i den samlede kommuneplan. --- I afsnittet En kulturel storby med kant (side 29) beskrives hvordan man skal have adgang til boldbaner, skøjtehaller og svømmehaller. Dernæst beskrives at København skal tilbyde kulturoplevelser. Vi vil gerne understrege at kulturoplevelser ikke kun ses og høres, men skal udvikles og udføres af alle lag – lige fra amatører til professionelle. Det er vigtigt, at man i Kommuneplanen tager kultur- og fritidslivets værdi alvorligt i forhold til kreativ byudvikling, hvor blandt andet identitet og sammenhængskraft bør nævnes. Bemærk at 90% af borgerne mener at kultur- og fritidslivet i København er vigtig for, at København er en god by at bo i (indledning til den nye Kultur- og fritidspolitik). -- Vi noterer (på side 33) at Københavns Kommune udpeger bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer. Som stor og mangeårig kulturinstitution i København er vi meget interesseret i at høre, hvordan disse udpeges, og hvilke der er udpeget? Rytmisk Centers bygning er en af de få bevaringsværdige bygninger tilbage efter sanering af Sundevedsgade Kareen. Sammenholdt med vores eksistens og betydning for kulturlivet siden 1978, undrer det os, at vi ikke er blevet kontaktet i dette henseende. Vi henleder opmærksomheden på Enghavevejens betydning for musiklivet i København med aktører som Medley Studie,

øvrige små produktionsselskaber, VEGA og Rytmask Center. -- Afsnittet Målsætninger for udviklingen af København (side 43). Her næves kultur ikke i de seks målsætninger. Vi anbefaler at kulturlivet skrives ind i målsætning nummer 1, der hedder Overordnet byudvikling

// ÆNDRET // Høringssvar: Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Hermed høringssvar fra Rytmask Center - en kultur- og undervisningsinstitution, der tilbyder voksenundervisning inden for musik og bevægelse samt kulturelle aktiviteter for børn og unge under folkeoplysningsloven. Rytmask Center huser årligt omkring 6000 kursister og har adresse på Vesterbrogade 107E i midten af Sundevedsgade Kareen.

Vi har med stor interesse læst forslaget til Københavns Kommuneplan 2019, og har følgende overordnede kommentarer:

---

Det er flere steder beskrevet at, Kultur- og fritidsfaciliteter er kommunale funktioner (eks. side 18). Vi vil gerne understrege, at en stor del af kommunens kultur- og fritidsaktiviteter udbydes af *ikke* kommunale institutioner. Det synes vi er vigtigt formuleres tydeligt i den samlede kommuneplan.

---

I afsnittet En kulturel storby med kant (side 29) beskrives hvordan man skal have adgang til boldbaner, skøjtehallen og svømmehaller. Dernæst beskrives at København skal tilbyde kulturoplevelser. Vi vil gerne understrege at kulturoplevelser ikke kun ses og høres, men skal udvikles og udføres af alle lag – lige fra amatører til professionelle. Det er vigtigt, at man i Kommuneplanen tager kultur- og fritidslivets værdi alvorligt i forhold til kreativ byudvikling, hvor blandt andet identitet og sammenhængskraft bør nævnes. Bemærk at 90% af borgerne mener at kultur- og fritidslivet i København er vigtig for, at København er en god by at bo i (indledning til den nye Kultur- og fritidspolitik).

--

Vi noterer (på side 33) at Københavns Kommune udpeger bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer. Som stor og mangeårig kulturinstitution i København er vi meget interesseret i at høre, hvordan disse udpeges, og hvilke der er udpeget? Rytmask Centers bygning er en af de få bevaringsværdige bygninger tilbage efter sanering af Sundevedsgade Kareen. Sammenholdt med vores eksistens og betydning for kulturlivet siden 1978, undrer det os, at vi ikke er blevet kontaktet i dette henseende. Vi henleder opmærksomheden på Enghavevejens betydning for musiklivet i København med aktører som Medley Studie, øvrige små produktionsselskaber, VEGA og Rytmask Center.

--

Afsnittet Målsætninger for udviklingen af København (side 43). Her nævnes kultur ikke i de seks målsætninger. Vi anbefaler at kulturlivet skrives ind i målsætning nummer 1, der hedder Overordnet byudvikling. Vi foreslår at man skriver et punkt ind med følgende ordlyd:

"At sikre en stærk og visionær byudvikling i samarbejde med Københavns kulturaktører, foreningslivet og byens erhvervsliv"

--

Afsnittet Rekreation og natur (side 45) bør ændres til: rekreation, natur og kultur." I punkt 3 bør kultur- og fritidsaktiviteter nævnes. Ikke kun fritidsaktiviteter.

--

På side 70 i Kommuneplanen beskrives udviklingstankerne for Vesterbro. Det er Rytmask Centers overbevisning at hele Vesterbro, som bydel bør betegnes som kreativ bydel inklusiv de udvalgte

byudviklingsområder, som i Kommuneplanen kun er nævnt som grønne potentialeområder. Vi mener, at det bør hedde: Kreative, grønne potentialeområder.

Vedr. beskrivelsen af behov frem mod 2030 på Vesterbro, savner vi en beskrivelse af, at en stærk og visionær byudvikling går hånd i hånd med et stærkt kulturliv, der både består af private og offentlige aktører.

**Svar til: Høring 49038 af: Poul Hviid**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

429

INDSENDT AF

Poul Hviid

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Enhedslisten Vanløse

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar



*Høringssvar til*

## **Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**

*fra Enhedslisten Vanløse*

### **Generel vurdering af hovedtendenserne i forslaget**

Der er mange gode og rigtige formuleringer og målsætninger i kommuneplanforslaget.

Men i dette høringssvar gør vi opmærksom på målsætninger, forhold og udviklinger, som vi mener bør ændres.

Derefter følger forslag til målsætninger og konkrete tiltag, der bør indgå i en den kommende Kommuneplan 2019 for København.

Høringssvaret opdeles i:

Karakteristik af forslaget til Kommuneplan 2019.

Forslag til den fremtidige udvikling i København.

Forslag til den fremtidige udvikling i Vanløse.

### **Karakteristik af forslaget til Kommuneplan 2019**

#### **Udsalg af offentligt ejede arealer**

Ifølge det udsendte forslag, holdes der udsalg over offentligt ejede arealer til de såkaldte "developere" og andre der spekulerer i boligsektoren. Herved formenes offentlighedens indflydelse og adgang. Fortsat vil mindst ¼ af arealerne sandsynligvis blive til dyre privatboliger, og der gøres ovenikøbet indhug i gode almene boliger i særligt belastede kvarterer med den såkaldte "Ghettoplan". Når kommunen ikke længere selv råder over arealer i bydelene, mister man muligheden for en overordnet planlægning, herunder af byggeriets karakter og placering af offentlig service på centrale steder. På restarealerne må borgerne derefter kæmpe, om der skal opføres plejehjem, skolehave, grønt område eller en sportsplads.

Der er allerede mange eksempler på denne konflikt i byen.

Efter en beslutningsproces, der slet ikke inddrog beboerne i København, lægger det nuværende udkast til Kommuneplan 2019 op til mere bebyggelse på Amager Fælled, i Sydhavnen og til 4000 m<sup>2</sup> bebyggelse på den tidligere fredede Bellahøjmark. Endnu en stor bid af denne grønne fælled er planlagt afløst af helårscamping med trailerpark til følge.

Det ønsker vi ikke, og det står i modsætning til forslagets ideale målsætninger om en grøn og bæredygtig by, samt københavnernes ønsker om at fastholde byens historie og kulturarv. Disse borgerønsker dokumenteres i mange undersøgelser og spørgepaneler.

I København som helhed vil der efter kommuneplanforslaget inden 2030 mangle: 421 dagtilbudspladser, 32 skolespor, 9 biblioteker/kulturhuse, 14 idrætshaller, 5 svømmehaller, 1544 plejehjemspladser m.m.

Hvor skal disse serviceinstitutioner være?

## Demokrati

Kommuneplanen lægger op til frit spil for boligspekulation og selskabet By&Havn. Der udfærdiges arkitektkonkurrencer på grunde, hvor der ikke er vedtaget kommuneplan, endsige lokalplan. Der accepteres højhuse, hvor københavnernes ønsker noget andet. Fredninger fjernes af Borgerrepræsentationen i et budgetforlig og med et regeringsindgreb. Borgernes indflydelse på planlægningen bliver en illusion, fordi det i forvejen er bestemt at indtægterne fra grundsalgene skal dække den voksende Metrogæld. Derfor sælges der til højstbydende, som herefter opfører dyre boliger. I Nordhavn og på Lynetteholmen vil man gentage denne udemokratiske fremgangsmåde og konstruktion.

Borgerindflydelsen er også fraværende ved andre mindre og større byggeprojekter i København: For eksempel blev et mindre grønt område midt i en nyere bebyggelse på Rabarbervej-Jordbærvej i Nord-vest bebygget ved en snæver BR-beslutning trods massiv modstand fra beboerne.

I Vanløse er der uden borgerindflydelse opført et stort, højt og kluntet byggeri med butikscentret "Kronen" nederst og dyre ejerboliger sat ovenpå. De almene boliger i byggeriet er også meget dyre og såkaldte ungdomsboliger koster over 7.000 kr. pr. måned.

En grund i Vanløse centrum har siden vedtagelsen af en lokalplan i 2012 stået tom, og der ventes opført en stor og høj bebyggelse med hotellejligheder - ikke almindelige boliger, som der er behov for. En lokal biograf er lukket. En central plads ved stationen er overfyldt med cykler. Alt sammen uden borgernes indflydelse, og i modstrid med deres ønsker.

Det samme gælder mange af planerne for øvrige såkaldte byfornyelsesområder: Carlsberg, Sluseholmen, Sydhavnen, Nordhavnen, Jernbanebyen osv.

## Klima

Kommuneplanforslaget lægger op til en meget stor ekstra CO2 belastning med bygning af 60.000 nye boliger, en del af dem oven i købet på tidligere fredede grønne områder. I dette forslag ses heller intet om udvikling af sammenhængende større grønne områder og fornyelse af de eksisterende-. Der gøres plads til flere hoteller, og lufthavnen planlægges udvidet. Der ses ingen hensigter om begrænsninger af bil-, bus- og lastbiltrafik i byen - og til byen, f.eks. ved road-pricing. Tværtimod accepterer kommuneplanforslaget, at der vil blive mere trafik og trængsel.

Det betyder mere CO2, mere partikelforurening og mindre sundhed for byens borgere.

Der lægges desuden op til en Nordhavnstunnel og efterfølgende østre ringveje over resterne af Amager Fælled: Altså endnu mere biltrafik og mere forurening i København.

Dette er helt modsat de formulerede idealer om en grøn og klimaneutral by.

Angående trafik nævnes ofte aflastning af Indre By, og især H.C.Andersens Boulevard er meget støjende og forurenende. Men der sker samtidig øget belastning af resten af byen. I byens yderområder er der allerede for megen gennemkørende trafik og klimabelastning, f.eks. på Amagermotorvejen, Ellebjergvej, Folehaven m.fl.

Vanløse er også hårdt ramt af pendlertrafik gennem store trafikårer som Jyllingevej, Slotsherrensvej, Sallingvej, Hulgårdsvej, Hillerødgade, Ålekistevej, Grøndals Parkvej, Rebildvej og Godthåbsvej.

Vi ser i kommuneplanforslaget gennemgående en manglende vilje til at gøre noget ved trafikken, der giver en betydelig stigning i støj- og luftforurening, til skade for byens beboere og bekæmpelsen af klimaforværringen.

## **København**

### **Forslag til den fremtidige udvikling**

#### **1. Mere grønt, mindre biltrafik.**

Der skal generelt i København bevares- og skabes grønne arealer og åndehuller i mellem bebyggede og trafikerede områder. Og der skal skabes sammenhængende områder og pladser, der er fri for gennemkørende trafik, især forurenende tung trafik.

Det kan f.eks. ske ved at lave gågader, "sivegader" ell.lign., hvor fodgængere, ældre og cyklister har forret. Busser i rute, biler og varevogne med ærinde i området kan tillades at køre langsomt igennem, men de skal tage hensyn til gående, ældre og cyklister (- som også skal færdes hensynsfuldt).

Disse områder skal desuden i videst muligt omfang gøres grønne, beboer- og miljøvenlige, med træer, opholdsmuligheder for alle, o.a.

*I denne forbindelse: Se punkt 1, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

#### **2. Bedre forhold for gående og cyklister**

Gader og veje med megen- og hurtig bil- og bustrafik, skal fredeliggøres og gøres sikre for cyklister og gående. Det kan gøres ved, at cykelstier lægges på højre side af parkerede biler - eller (indtil dette kan ske) at cykelstier markeres med kraftig optrukken hvid linie.

Gående skal have mere sikkerhed i trafikken ved lyskryds, lys- og skiltemarkeringer eller "heller" midt på vejen.

Dette skal især gælde omkring skoler og børn- og unge institutioner.

*I denne forbindelse: Se punkt 2, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

#### **3. Boliger til alle**

København er allerede i høj grad udbygget. Hvis der skal bygges, bør det primært være boliger, inkl. ungdomsboliger og boliger til socialt udsatte og ældre. Der mangler boliger af forskellig størrelse, der er til at betale for folk med almindelige indkomster.

For øjeblikket bygges der i alt for høj grad til rige og tilflyttere.

Ved nybyggerier skal der fra start være bopælspligt og mindst 25 % almene boliger, gerne mere, hvis denne andel kan sættes op via ny lovgivning. Ved store ændringer eller totalmoderniseringer i den "gamle" private boligmasse bør andelen af almene boliger også sættes til mindst 25%.

*I denne forbindelse: Se punkt 3, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

#### **4. Bedre kommunal regulering af byggerier og boliger**

Københavns Kommune skal i stigende grad søge at påvirke- og regulere arten og udformningen af nye byggerier i København.

Der skal stilles beboer- og miljøvenlige krav til, hvad byggerierne skal bruges til, deres arkitektur og sammenhæng med det omgivende miljø og områdets historie.

Hvis denne øgede kommunale indgriben ikke kan ske for øjeblikket, bør politikere i kommunen og Folketinget opfordres til at arbejde for en ændring i Planloven og anden lovgivning, der muliggør mere og bedre kommunal regulering. Dette kan f.eks. ske ved, at der gives kommunen mulighed for at pålægge bygherren handlepligt inden for en vis tidsramme for gennemførelse af byggeri iflg. en vedtaget lokalplan. Eller der kan gives kommunen ret til at ændre-, annullere og genbehandle en lokalplan, hvis der ikke bygges på grunden indenfor en fastsat tidsramme, eller hvis en ny udvikling i lokalområdet åbenlyst gør den hidtidige lokalplan uhensigtsmæssig. Desuden kunne der ved denne lovgivning gives kommunen ret til at foranstalte midlertidig anvendelse af en grund, indtil der bygges på grunden.

*I denne forbindelse: Se punkt 4, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

#### **5. Flere træer og legeområder**

Eksisterende parkområder skal sikres, og der skal laves flere grønne områder med træer, buske og legeområder for børn og voksne i tætte boligområder i København. Alt for mange åndehuller er forsvundet og bebygget. Etableringen af de mange dyre kunstgræsplæner på sports- og legearealer, mindsker de naturlige græsarealers miljøfunktioner og giver øget forurening af omkringliggende jord- og vejarealer, samt børn og unge der benytter kunstgræsarealerne.

*I denne forbindelse: Se punkt 5, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

#### **6. Mere skybrudssikring**

Der skal ske en større indsats for at skybrudssikre København.

Der er udført flere gode tiltag, f.eks. omkring Skt.Kelds Plads og Tåsingegade på Østerbro. Men mange flere af denne slags skal gennemføres i hele København.

*I denne forbindelse: Se punkt 6, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

## **7. Mere planlægning for beboerne i byen**

Københavns Kommune skal ikke i så høj grad som nu planlægge for turister og for at tiltrække internationale begivenhedskonferencer, hypede koncerter eller store sportbegivenheder.

Byen skal ikke have så meget "kant", at byens beboere bliver "kantet ud".

*I denne forbindelse: Se punkt 7, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

## **8. Regionalt samarbejde og planlægning**

Københavns Kommune bør arbejde på at begrænse biltrafikken til det centrale København, f.eks. ved roadpricing, hvor teknologien er klar (ifølge bladet Ingeniøren, d. 23.maj 2019) - samtidig med en nedsættelse af priserne på den kollektive trafik.

Kørselshastigheden skal sænkes, f.eks. ved "stærekasser, og der skal gribes kraftigere ind overfor "vanvidskørsler" i byen.

Desuden skal der gøres mere for at sikre etableringen af et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til biler omkring tog- og busstationer i Københavns omegn. Dette bør gøres, så pendlere til Københavns centrale arbejdspladser ikke heldagsparkerer omkring mere ydre tog- og metrostationer i tæt befolkede bydele i København.

Dette kunne ske i samarbejde med omkringliggende kommuner og i forbindelse med samarbejdet i "Greater Copenhagen". Ifølge kommunens mål: Så "*byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.*" (KP-forslaget s. 38)

De mange mennesker, der dagligt cykler til S-tog, Metro eller bus, skal også kunne stille cyklen et sikkert og tørt sted.

*I denne forbindelse: Se punkt 8, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

## **9. Flere og bedre og kultur- og sportstilbud**

Københavns Kommune bør sørge for flere og bedre kulturtilbud til borgerne i bydelene. De lokale kulturinstitutioner, fritids- og sportsfaciliteter fungerer ikke tilfredsstillende for øjeblikket. Der er flere steder mangel på idrætsfaciliteter, bl.a. fordi skolerne har førsteret til hallerne - selvom de ikke altid benytter dem.

Både biblioteker, medborgerhuse/kulturstationer, biblioteker og sportshaller er ramt af nedskæringer og mangelfuld vedligeholdelse.

*I denne forbindelse: Se punkt 9, under overskriften "Vanløse specielt" senere i dette høringssvar.*

## **10. Bedre sociale forhold**

Her tilslutter vi os Socialudvalgets høringssvar til Kommuneplan 2019, af 6. maj 2019.

# Vanløse

## Forslag til den fremtidige udvikling

1.

I Vanløse kan der f.eks. etableres et sammenhængende område i Jernbane Alle mellem Jydeholmen og Vanløse Alle, omkring Vanløse station/Metroen - omfattende Vanløse Torv, Frode Jacobsens Plads og en stor del af den ubebyggede grund overfor Frode Jacobsens Plads.

2.

Fredeliggørelse af trafikken og sikring af cyklister bør f.eks. ske i Vanløse på Jydeholmen, Hyltebjerg Alle ("Supercykelstien") og omkring skolerne i Vanløse.

For gående bør der på gader og veje med stærk trafik eller dårlige oversigtsforhold, være fodgængerovergange med lyskryds, blinklys, skilte, "heller", eller hvad der er mulighed for. Dette bør f.eks. ske ved Føtex-udgangen fra butikscentret "Kronen", ved Vanløse Alle - Apollovej.

3.

I Vanløse er der fornylig opført et stort indkøbscenter "Kronen" med meget dyre ejerboliger ovenpå centret. Desværre er de 25% almene boliger også alt for dyre for mennesker med almindelige indtægter.

Der er desuden planlagt dyre hotellejligheder i et endnu ikke opført byggeri på en tom grund overfor Frode Jacobsens Plads på Jernbane Alle. Dette ifølge en vedtaget lokalplan fra 2012. ( - Se desuden næste punkt, 5)

Huslejen for de mindre detailhandlende i indkøbscentret "Kronen" er også dyr.

Det betyder, at det primært er de store butikskæder, der har råd til at være i centeret.

Mange af de omkringliggende mindre butikker på Jernbane Alle har nedgang i omsætningen, så Vanløse risikerer at miste lokale handlende, der giver variation i vareudbuddet og liv i bybilledet.

4.

I Vanløse burde kommunen have mulighed for at gribe ind overfor ejeren af den ubebyggede grund overfor Frode Jacobsens Plads.

Her har ejeren, trods en vedtaget lokalplan fra 2012 ("Indertoften II"), endnu ikke bebygget grunden eller villet lade grunden benytte midlertidigt til andre formål.

Det vedtagne byggeri er heller ikke velegnet til opførelse. De planlagte bygninger skiller sig på uheldig måde ud fra de omgivende bygninger, med bl.a. to tårne på hhv. 40 og 30 m. med store glasfacader. Grundejeren vil etablere hotellejligheder og supermarkeder i det planlagte byggeri, hvilket der ikke er specielt behov for i Vanløse. - Der er rigeligt med

indkøbsmuligheder i lokale butikker på Jernbane Alle, og der er for nyligt opført et stort butikscenter "Kronen" ved det nærliggende Vanløse torv.

5.

I Vanløse kunne der laves flere grønne åndehuller, f.eks. ved Helga Larsens Plads. Vanløse Lokaludvalg og beboere har lavet et projekt og arbejder med at realisere det. Damhusengen og Grøndalsparken skal også sikres og vedligeholdes kompetent. Det sker ikke for øjeblikket, der er skåret voldsomt ned på vedligeholdelsen af disse store grønne områder, der også er vigtige for de omkringliggende børneinstitutioner og skoler. Der er blevet nedlagt skolehaver i Vanløse, som bør genoprettes, og der kan laves områder ved veje og grønne områder med planter og buske til fremme af biodiversiteten i bydelen.

6.

I Vanløse kan skybrudssikringen ske ved f.eks. at "begrønne" dele af meget brede fodgængerarealer, plante græs, buske eller træer langs vejene, og/eller lave skybrudsveje/-områder som ved Tåsingegade/Tåsinge Plads på Østerbro. Dette kunne f.eks. gøres på Hyltebjerg Alle og BogholderAlle. Alternativt kan der laves smalle grønne nedsvivningsgrøfter omkring boligblokkene, som omkring to karreer ved Katrinedalsvej-Tulstrupvej. Eller alternativt: Laves små græsstykker eller haver ud til vejen, som på den lille vej Hanebred (nær Ålekistevej og Bogholder Alle.)

7.

Beboerne i Vanløse omkring Bellahøjmarken vil gerne være fri for det årligt tilbagevendende, larmende og forurenende "Veteran Grand Prix". Planen om at etablere en helårs-campingplads på dele af Bellahøjmarken (som led i en rokade for at bebygge "Lærkesletten" på Amager fælled) er også en kommunal fratagelse af et grønt område for Vanløses og andre bydeles beboere. Desuden er borgerne i København slet ikke blevet inddraget i den sidstnævnte beslutning. Et flertal i BR har fået denne- og andre affredninger på Amager Fælled og i Sydhavnen gennemført ved ekstrem hurtig lovgivning. Her blev de rigtigt mange indsigelser mod lovforslaget i høringsfasen totalt ignoreret. Dette er i kras modstrid med kommunens fine ord om borgerinddragelse i byens udvikling.

8.

Omkring Vanløse Station er der store problemer med pendlere, der parkerer i lang tid, så lokale beboere ikke kan parkere deres biler i rimelig afstand fra deres bolig.

9.

I Vanløse er det alt for dyrt at at leje lokaler på "Kulturstationen", og der er skåret ned på vedligeholdelsen og administrationen. Den lokale restaurant "Oasen" er ikke altid åben, når der er aktiviteter i huset, og prisniveauet er ret højt. Det er desuden, vel af hensyn til

"Oasen", forbudt at tage selv meget lidt spise- og drikkeligt med til møder og arrangementer på Kulturstationen.

På biblioteket i Kulturstationen er bibliotekarerne og borgerservice-betjeningen skåret ned. Når der er lukket, må borgerne selv checke sig ind med sygesikringskortet, men de kan ikke få kvalificeret vejledning. Der er heller ikke tilstrækkeligt opsyn på biblioteket i perioderne med individuel indcheckning.

....

Desuden:

Alle gader og veje, der tilhører Vanløse (Lokaludvalgs område), bør have postnummer 2720.



## Svar til: Høring 49038 af: Liv Rabjerg

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

430

INDSENDT AF

Liv Rabjerg

POSTNR.

1614

BY

København V

HØRINGSSVAR

Jeg er glad for den fortsat erklærede ambition om at skabe mere grønt, sænke temperaturen og rense luften i byen. Efter gennemlæsning af kommuneplanen virker det dog mere som pæne ord end reel handling. Dels forekommer det mig overordnet usandsynligt at nå i mål med klimaambitionerne alene henset til mængden af nye byggerier vs. andelen af områder der foreslåes udlagt til grønne områder. Er sammenhængen mellem anlægsprojekter og CO2-reduktion virkelig gennemtænkt? Det virker fattigt at der kun er tre bydele, hvor der kan findes ambitioner for at skabe nye grønne arealer. Af de 6 områder der er i spil, er jeg som borger på Vesterbro selvfølgelig glad for, at der findes tre i vores bydel. Vesterbro døjer med, at de nyere byggeprojekter i området ikke har levnet plads til grønne og rekreative områder. Temperaturen er højere hér end udenfor byen, og med den mængde anlæg og den øgede byggemulighed der fortsat planlægges i bydelen, kan jeg godt være bekymret for, om tendensen med temperaturstigninger kan bremses, og for hvorvidt fortætningen i byen overhovedet kan modsvares, af det potentiale til grønne områder der også findes. Mao. er det gevaldigt tiltrængt at der (endelig) kommer mere grønt i planlægningen af bydelen og jeg er derfor ærgelig over, at planerne ikke er mere ambitiøse. 1) Jernbanebyen (hermed menes Otto Busses Vej?) - hvorfor etablere en helt ny bydel her? Hvad med at tænke grønt og kreativt og miljøvenligt - og mere synkroniseret med Vbro borgerne - som bl.a. siger, at de mangler grønne områder, rekreative områder, kultur, fodboldbaner, kolonihaver mv. Fra Lokaludvalget er jeg blevet fortalt, at over 90% af de Vesterbro-borgere der deltager i borgerpanelet (på omtrent 1000 borgere) har svaret, at de ønsker grønne/rekreative områder, når arealet skal udvikles. Det er brandærgerligt, at potentialet er her, men at der fortsat tænkes i anlæg og nybyg. 2) Spændende at tænke mere grønt ind i området ved SEB/ Tivoli til det kommende IKEA. Men det er svært at forestille sig, at der reelt kan være plads til et decideret "grønt, rekreativt område"; det virker ikke ambitiøst nok. 3) Samme gør sig gældende for området ved Ørstedværket. Er det stort nok til, at man reelt kan tale om (i bedste fald) andet end en mindre park? De to sidstnævnte kan jeg ikke undgå i højere grad at opfatte som skåltaler, fremfor reelle muligheder for at etablere

større, grønne arealer. Dermed må Otto Busses Vej pt. anses som eneste reelle mulighed for at skabe reel mulighed for tænke i klima/biodiversitet/temperaturregulering af byen. NB. Jeg er i tvivl om, hvorvidt Sønder Boulevard vurderes som grønt område. (Har hørt det omtalt som sådan i andre sammenhænge). Tror vi er mange, der synes det er et dejligt friareal midt i en tæt pakket by. Men det kan vel næppe gøre sig gældende, at det opfattes som grønt, selvom der er plantet nogle træer og lagt noget græs. Det er et varmt, asfalteret, hyggeligt byområde.

## Svar til: Høring 49038 af: Solvej Petersen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

431

INDSENDT AF

Solvej Petersen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

I anledning af at Københavns Kommune har planer om at opføre 10 skæve boliger i det kommunale grønne område, der ligger i forlængelse af Børnehuset Emdrup Søgård og Strødamvej 10 vil jeg protestere mod, at de placeres det pågældende sted af følgende tungtvejende grunde: Mange af AAB's almennyttige boligforeninger er kommet på listen over udsatte boligområder, som er i fare for at udvikle sig til en ghetto. Herunder AAB's afd. 32, hvor jeg selv bor. Den liste kommer boligforeningerne på, når der er mange af beboerne, som er på kontanthjælp, understøttelse, førtidspension, har indtægt under 19.556 pr. måned, ikke har uddannelse ud over folkeskolen og ikke har en ren straffeattest. På den baggrund forekommer det helt forkert at opføre skæve boliger klods op af afd.32, da disse boliger netop er beregnet til særligt socialt udsatte, som typisk er mennesker på overførselsindkomst, som har svært ved at indpasse sig eller ikke magter at bo i traditionelt boligbyggeri. Bygges de skæve boliger her, vil det medvirke til at vores område kommer på den hårde ghettoliste med fare for at gode boliger skal rives ned. Det er jo skruen uden ende! Derudover synes jeg det er ærgerligt, hvis man vil inddrage et lille grønt område til bebyggelse. Og så synes jeg det er yderst uhensigtsmæssigt, at opføre skæve boliger så tæt på de mange daginstitutioner i området herunder Børnehuset Emdrup Søgård og Skrammellegepladsen.

## Svar til: Høring 49038 af: Christian Liljedahl

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

432

INDSENDT AF

Christian Liljedahl

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kulturaktør i København

POSTNR.

2000

BY

Frederiksberg

HØRINGSSVAR

Byg kulturhuse først i stedet for sidst! Der er i KP19 mål for byudvikling, boliger, erhverv, trafik, miljø og natur - Men kulturområdet er kun nævnt i enkelte luftige bisætninger. Ligeledes er der i analysearbejdet forud for KP19 tilsyneladende ikke foretaget egentlige analyser af kulturområdet i København. København ligger i bunden af Danmark, når man ser på kommunernes kulturbudgetter. Nok får København i kraft af sin storbystatus en del kultur forærende, men den borgernære kultur ude i lokalområderne er stærkt underfinansieret. Et eksempel er kulturhuse i de nybyggede områder i Sydhavnen. Her mere end 10 år efter de første beboere flyttede ind, er der stadig ikke et kulturhus i området. Et konkret mål for kulturen i København kunne fx være, at kulturinstitutionerne skal være det første, som bygges i stedet for det sidste. Se fx på Dokk1 i Århus, som var en af de første færdiggjorte bygninger i det nye byområde ved havnen.

**Svar til: Høring 49038 af: Islands Brygge Lokalråd**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

433

INDSENDT AF

Islands Brygge Lokalråd

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Islands Brygge Lokalråd

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.

**Københavns Kommune**  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

22. oktober 2019

## **Høringssvar Kommuneplan 2019**

Islands Brygges Lokalråd er meget glade for, at der i forslag til Kommuneplan 2019 fremgår, at Københavns Kommune fremover vil fokusere på, at byen skal være et godt sted at bo og leve.

For bydelen Islands Brygge indeholder Kommuneplan 2019 desværre store tilbageskridt i forhold til den gældende Kommuneplan 2015 med hensyn de grønne områder og forbindelser.

Det gælder følgende områder:

- A. En grøn forbindelse mellem Havneparken og Amager Fælled og for Kigkurren, som en grøn plads.
- B. Mulighed for at etablere tekniske anlæg overalt i Havneparken

### **A. Grøn forbindelse og grøn plads**

I Kommuneplan 2015 er der vist en grøn forbindelse fra Havneparken gennem Kigkurren til Amager Fælled. Kigkurren er vist som en stor grøn plads. Fra Kigkurren er der på den østlige side af Artillerivej vist et stort grønt område med forbindelse til Amager Fælled.

Den viste grønne forbindelse mellem Havneparken og Kigkurren er gennem det gamle jernbanetrace.

I Kommuneplan 2019 under rammer er den grønne forbindelse mellem Havneparken og Amager Fælled helt forsvundet.

Kigkurren er også forsvundet som grøn plads.

Vi har forstået, at den grønne forbindelse er fjernet for at bruge det gamle jernbanetrace til udearealer for daginstitutionerne på Snorresgade.

Den grønne plads Kigkurren er fjernet for, at der kan etableres yderligere daginstitutioner.

Det store grønne område på den østlige side af Artillerivej overfor Kigkurren planlægges anvendt til daginstitution, plejehjem, skolehaver og et socialt værested.

I planerne for dette område indgår at etablere en grøn kile i forlængelse af Kigkurren hen til træerne foran Ballonhangaren. Den grønne kiles formål udover adgang til området er at være sigtelinje til Ballonhangaren. Der er ikke planlagt forbindelse til stisystemet på Amager Fælled.



## Kommuneplan 2015

## Kommuneplan 2019

Islands Brygges Lokalråd har stor forståelse for, at der mangler daginstitutionspadser på Islands Brygge.

Men vi finder det meget vigtigt og i overensstemmelse med Kommuneplan 2019s målsætninger, at der fortsat skal planlægges med en grøn forbindelse fra Havneparken gennem Kigkurren som grøn plads og videre gennem den grønne kile til stisystemet på Amager Fælled.

Vi har derfor arbejdet på en løsning, som både giver mulighed for at etablere daginstitutionspladserne og den grønne forbindelse og plads.

Sammen med Amager Vest Lokaludvalg nåede vi frem til, at en rigtig god løsning er, at Snorresgade og Sturlasgade skal være de grønne forbindelser mellem Havneparken og Kigkurren.

Vi mener, at Kigkurren fortsat skal være en grøn plads, selvom den eventuelt skal reduceres lidt mod vest for at muliggøre byggeri af yderligere daginstitutionspladser.

Vi mener også, at der skal være forbindelse gennem den grønne kile på Artillerivej 69 til stisystemet på Amager Fælled.

For at få beboernes ønsker og ideer afholdt Amager Vest Lokaludvalg og Islands Brygges Lokalråd en pop-op event den 14. juni 2019 på Kigkurren. Her kom 46 borgere med mange spændende forslag til anvendelse og indretning af Kigkurren.

Et af forslagene var etableringen af en stor høj til ophold og aktiviteter med flot udsigt til havnen gennem Sturlasgade og Snorresgade mod vest og Ballonhangaren og Amager Fælled mod øst.

Et andet forslag var etableringen af et brugerdrevet støttepunkt med toilet og cafe.

På baggrund af de mange kreative forslag besluttede Amager Vest Lokaludvalg og Islands Brygges Lokalråd at få vores grønne vision illustreret.

Oplæg til arkitekten sammen med de mange forslag, vi havde modtaget, var,

- at Snorresgade og Sturlasgade bliver grønne gader med træer og buske og muligheder for ophold.
- at Kigkurren bliver en grøn plads med træer og buske og muligheder for ophold. Gerne med en udkigshøj og et støttepunkt.
- at vise forbindelse en grøn forbindelse fra Havneparken til stisystemet på Amager Fælled.





Islands Brygges Lokalråd - Leifsgade 7 st - 2300 København S







Illustrationerne blev præsenteret for beboerne på Bryggens Fødselsdag den 7. september 2019 og blev modtaget med stor begejstring.

Vi foreslår derfor, at Kommuneplan 2019 kommer til at indeholde disse ønsker fra beboerne på Islands Brygge.

## **B. Tekniske anlæg i Havneparken**

Kommuneplan 2019 indeholder i rammerne som noget nyt, at der kan placeres tekniske anlæg overalt i Havneparken (Matrikel 64). Størrelsen af disse tekniske anlæg er ikke beskrevet.

Vi har ikke kunnet få oplyst, hvilke planer der ligger bag dette i kommuneplanen.

Vi er meget bekymrede for, at Kommuneplan 2019 åbner for en meget billig mulighed for at placere store tekniske anlæg i Havneparken. Anlæg, som kraftigt vil begrænse Havneparkens rekreative værdi for de lokale beboere.

Et eksempel på et sådant teknisk anlæg findes under "Bliv Hørt" i forbindelse den aktuelle høring til Lokalplanen om Pumpestation på Kalvebod Brygge 45 til 47.

På Kalvebod Brygge 45-47 placeres en meget stor pumpestation helt ud til kajkanten. Passagen på promenaden langs kajen foreslås reetableret ved at bygge en træbrygge ud i vandet. Her er et klip af en illustration i Lokalplanen.



Som det tydeligt fremgår af billedet fylder pumpestationen voldsomt meget både i bredde og højde og forhindrer udsyn til vandet.

En sådan pumpestation i Havneparken vil optage en meget stor del af Havneparkens areal og i et område helt spærre for udsigten til vandet fra alleen.

Islands Brygges Lokalråd mener derfor, at i Kommuneplan 2019 bør tekniske anlæg i Havneparken afgrænses både med hensyn til placering og fylde. Der bør være krav om, at de tekniske anlæg ikke i væsentlig grad må begrænse Havneparkens rekreative værdier.

I den forbindelse er det meget vigtigt, at den frie udsigt til og over vandet fra alleen langs gaden Islands Brygge bevares. Nødvendige anlæg og faciliteter skal i videst mulige udstrækning placeres under jorden eller skjules i bevoksninger.

Hvis der måtte være interesse for det, vil vi meget gerne uddybe vores holdninger, ligesom vi meget gerne modtager kommentarer hertil.

Venlig hilsen

Jan Oster  
Islands Brygges Lokalråd  
e-mail [info@islandsbryggeslokalraad.dk](mailto:info@islandsbryggeslokalraad.dk)

## Svar til: Høring 49038 af: Christian Liljedahl

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

434

INDSENDT AF

Christian Liljedahl

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kulturaktør i København

POSTNR.

2000

BY

Frederiksberg

HØRINGSSVAR

Byg kulturhuse først i stedet for sidst! Der er i KP19 mål for byudvikling, boliger, erhverv, trafik, miljø og natur - Men kulturområdet er kun nævnt i enkelte luftige bisætninger. Ligeledes er der i analysearbejdet forud for KP19 tilsyneladende ikke foretaget egentlige analyser af kulturområdet i København. København ligger i bunden af Danmark, når man ser på kommunernes kulturbudgetter. Nok får København i kraft af sin storbystatus en del kultur forærende, men den borgernære kultur ude i lokalområderne er stærkt underfinansieret. Et eksempel er kulturhuse i de nybyggede områder i Sydhavnen. Her mere end 10 år efter de første beboere flyttede ind, er der stadig ikke et kulturhus i området. Et konkret mål for kulturen i København kunne fx være, at kulturinstitutionerne skal være det første, som bygges i stedet for det sidste. Se fx på Dokk1 i Århus, som var en af de første færdiggjorte bygninger i det nye byområde ved havnen.

**Svar til: Høring 49038 af: Lotte Juul**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

435

INDSENDT AF

Lotte Juul

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Stræderne og Strøgets beboerforening

POSTNR.

1208

BY

Kbn K

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr 291 (fra Indre By Lokaludvalg)

## Svar til: Høring 49038 af: Katrin Hjorth

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

436

INDSENDT AF

Katrin Hjorth

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg ser gerne at der prioriteres at der kommer metro til Brønshøj. Frederikssundsvej er kraftigt trafikeret, især i morgen- og eftermiddagstimerne. Beboere i kvarteret lider fra støj og forurening på Frederikssundsvej, og det er blevet farligt at krydse vejen. Jeg har haft det dårligt med at følge mine børn til skole, da jeg oplever både at de hoster en del undervejs og at jeg skal bukke mig ned for at høre dem (støjniveauet måles 73-78 db iflg. Københavns Kommune). Vi enten opgiver at tale sammen på vej til skole eller vælger længere router i kvarteret for at undgå Frederikssundsvej. Der er enormt mange biler og busser og for langt imellem lyskrydsene. Lyset varer for kort tid til at børn og ældre mennesker når over på grønt. Det gør at mange forsøger at krydse vejen på utrygge steder, og står længe imellem baner ude midt på gaden for at kunne krydse over. Kvarteret har næststørste antal biler per bebyggelse i København og hurtigbusserne har ikke ændret på dette. Jeg mener derfor at Metrolinie er det der skal til for at lette trykket af Frederikssundsvej. En metro under vejen er en bedre løsning end 5 busser i træk (eller letbane) samt bil ved bil på en vej der kun er en bane i hver retning. Min familie håber derfor at Metro igennem Brønshøj prioriteres højt.

## Svar til: Høring 49038 af: Stig Poulsen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

437

INDSENDT AF

Stig Poulsen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj Jeg synes det er vigtigt, at der kommer en metro til Brønshøj og ikke en letbane. Især på grund af trafiksikkerheden. Da Københavns Kommune i 2012 behandlede letbaner og sikkerhed, stod der blandt andet følgende i en sammenfatning: (Se sammenfatningen her - side 41:

[https://www.kk.dk/sites/default/files/kik1\\_sammenfatning.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/kik1_sammenfatning.pdf) ) Letbaner udgør en særlig ulykkesrisiko for cyklister I Holland hvor der er mange letbaner, og lige som i København en stor cykeltrafik, var letbaner i perioden 2002 - 2006 involveret i ulykker der resulterede i 12 døde cyklister og 19 døde fodgængere. Hollænderne (kilde nr. 8, SWOW, februar 2011) konstaterer, at ulykker hvor den kollektive transport er involveret ofte har mere alvorlige konsekvenser end andre ulykker, og at letbaner udgør en større risiko i trafikken end busser. Ulykkesraten for letbaner har i Holland været stigende siden 2006, angiveligt primært på grund af den høje cykelandel af trafikken. - Jeg synes en letbane kan være en acceptabel løsning på fx ringveje og i områder med færre cyklister og gående - selvom der har været mange uheld med letbanen i Århus - men af flere grunde ikke en god løsning i tæt bymæssig bebyggelse. I forhold til de tidligere planer fra omkring 2012 kan man se, at den planlagte hastighed for en letbane til Brønshøj er sat ned i visse områder, så nogen har taget stilling til, at ulykkesrisikoen er høj for letbaner. Det undrer mig derfor meget, at der i kommunens nye offentligt tilgængelige beslutningsgrundlag reelt ikke er nogle vurderinger og analyser af ulykkesrisikoen ved en letbane. Efter min mening vil det være meget kritisabelt at beslutte en letbane uden solide ulykkesanalyser. Sagt med andre ord: Jeg mener vi som borgere krav på at få at vide, hvor mange der skal slås ihjel i Brønshøj af letbanen, fordi kommunen ikke vil bruge penge på at lave den korrekte løsning både sikkerheds- og byrumsmæssigt, nemlig en metro. Hvis der så ikke er penge til en metro foretrækker jeg at beholde busserne. De kan i det mindste både bremse og undvige. Busserne kan klare selv de nye opskruede trafikprognoser i mange år endnu.



## Svar til: Høring 49038 af: Jørgen Valdsgaard

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

438

INDSENDT AF

Jørgen Valdsgaard

POSTNR.

1661

BY

København v

HØRINGSSVAR

” Planlovens formål: Planloven skal medvirke til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre og plantelivet” Har svært ved at få øje på planlovens hensigter når jeg læser kommunens planer for Sydhavnens åndehuller eller Magretheholmens havn. Igår kunne man høre boligminister Kaare Dybvad prise provinsens nærmiljø i modsætning til storbyens fremmedgjorthed. Han har tydeligvis ikke øje for storbyens små oaser som er det der gør København til en by der er værd at bo i. Det er for mig tydeligt at kommuneplanlæggere er blinde overfor sund fornuft i forhold værdien af disse små oaser og den livskvalitet de giver. Jeg skal derfor på det kraftigste opfordre til at myndighederne begynder at lytte til borgerne fremfor at tænke i byggegrunde.

## **Svar til: Høring 49038 af: Jørgen Green**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

439

INDSENDT AF

Jørgen Green

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Askholm

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Teglværkshavnen og Sluseholmen er blevet glemt af såvel By & Havn og Københavns Kommune, når det drejer sig om etablering. Vær eneste kvadratmeter jord er blevet udnyttet til byggeri af ejendomme. Området mangler et sted, hvor områdets beboere kan mødes på tværs af bebyggelse, køn, alder. Den eneste mulighed er etablering af kulturhus på vandet til brug for de lokale foreninger og beboere.

Det Maritime Kulturhus på Sluseholmen - oplæg

### **Baggrunden for forslaget**

Hverken i Teglværkshavnen eller på Sluseholmen er der noget kulturhus, hvor beboerne kan mødes på tværs af alder, køn og nationalitet.

Der findes ingen ledige jordarealer til at bygge et kulturhus på land, derfor fremsættes der forslag om etablering af et maritimt kulturhus beliggende på vandet ved Fordgraven.

Det maritime kulturhus skal ejes og drives af en almennyttig forening, Foreningen skal også tage initiativ til andre kulturarrangementer herunder, udstilling, børneteater, film og foredragsvirksomhed på Sluseholmen samt Teglværkshavnen.

Baggrunden for forslaget er følgende:

- Danica ejendomme, som står bag ved byggeriet på Sluseholmen syd, v. Sonny Bro Larsen har forgæves forsøgt at overtale grundejerforeningen til at få lov til at bygge et undervisnings-, foredrags-, møde- og selskabslokale på det grønne område ved miljøstationen, som skulle være fælles for Sluseholmen Nord og Syd.
- Søspeglerne mangler et undervisningslokale samt risikerer at skulle fjerne deres container og stativ med optimistjoller, når støvæggen ind mod Danicas ejendom fjernes/skæres ned, og byggeriet er færdig,
- Grundejerforeningen har forlangt, at miljøkajakens container fjernes 1. oktober.. Miljøkajakken Sluseholmen mangler således et sted at være pr. april.

Kulturhuset, som er inspireret af et tilsvarende kulturhus ved Frederikskaj, skal omfatte undervisnings-, foredrags-, møde- og selskabslokale med plads til ca. 80 personer, køkken, 2 gæsteværelser, toiletter og teknik- og depotrum og evt. sauna.

Herudover skal der være mulighed for opbevaring søspejdernes optimistjoller og miljøkajakken med tilhørende udstyr.

Ved at oprette en almennyttig maritim kulturforening evt. i kombination med en socialøkonomisk virksomhed, som står bag ved såvel oprettelsen som driften af det maritime kulturhus, er der mulighed for at både at trække på tilskud fra de erhvervsdrivende fonde og de almennyttige fonde samt lokale- og anlægdsfonden m.m. Hvilket vil være nødvendigt, da et evt. byggeri ikke kan finansieres uden tilskud fra disse fonde.

Med venlig hilsen

Jørgen Green

**Svar til: Høring 49038 af: Mathias Busck**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

440

INDSENDT AF

Mathias Busck

VIRKSOMHED / ORGANISATION

2L Projektudvikling A/S

POSTNR.

1450

BY

København K

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra 2L Projektudvikling A/S er vedhæftet

Att: Mathias Busck  
E: msb@2l.dk  
M: 20 74 04 91

## Til Københavns Kommune

### Høringssvar til "Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"

2L Projektudvikling A/S har med interesse læst Forslag til Kommuneplan 19, der er i offentlig høring. 2L Projektudvikling A/S repræsenterer ejer (Nuuks Plads A/S) og udvikler Nuuks Plads på Nørrebro, den nuværende matrikel 2105, og indgiver hermed høringssvar.

#### Baggrund for Høringssvaret

2L Projektudvikling A/S ønsker at fremføre et ændringsforslag til Kommuneplan 19 (herefter KP19) i forbindelse med ønsket om en lokalplan for et projekt med ny bebyggelse på Nuuks Plads. Projektets formål er at skabe et byarkitektonisk såvel som forretningsmæssigt grundlag for en udvikling og revitalisering af Nuuks Plads, og dermed tilføre Nuuks Plads en ny identitet og et nyt byrum efter åbningen af Metro Cityring og Metroforpladsen.

#### Om projektet

Projektet er under udvikling i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen, og omfatter både nybyggeri og genanvendelse af den bevaringsværdige Nyrops arkivbygning fra 1894 mod Rantzausgade samt en mulig genanvendelse af Koppels bygning fra 1963 mod Hjort Lorezensgade.

Projektet baserer sig på en høj grad af stedsbundet identitet, lokal forankring, samt ønsket om at etablere en ny pladسدannelse på Nuuk Plads, der i mange år ikke har været et anvendt og tilgængeligt byrum.

Projektet er tillige baseret på en ambition om en bæredygtig udvikling af stedets kvaliteter med den højest mulige genanvendelse af de eksisterende bygninger, samt en fortætning med nybyggeri. Således kan beliggenheden ved Metroen udnyttes bedst muligt af de kommende beboere og brugere, hvilket forventeligt kan aflaste den lokale bil-trafikbelastning.

2L Projektudvikling A/S planlægger at anlægge et nyt lokalt, grønt byrum med nye bylivs-aktiviteter, bedst muligt forankret i lokalmiljøet og tilknyttet den nye Nuuks Plads Metrostation.

#### Bevaringsværdig bebyggelse

2L Projektudvikling A/S ønsker at bevare Nyrops bygning og udvikle denne med en publikumsorienteret stueetage og/eller detailhandel, kulturelle og rekreative funktioner samt erhverv på de øvre etager. Da bygningen skal overgå fra en fortidig arkivfunktion til nutidig standard for ombygning af bevaringsværdige bygninger, jvf. byggeloven, er det forventeligt at bygningens nuværende etageskel må reduceres. Den bevaringsværdige bygnings nuværende antal brutto-etagemeter forventes dermed reduceret i den fremtidige anvendelse ift. forholdene i dag.

### **Projektets status**

2L Projektudvikling A/S er pt i dialog med Center for Byplanlægning, Teknik- og Miljøforvaltningen om både bylivsstudier og volumenstudier med henblik på at kvalificere projektet til et lokal-planforslag, som er forankret i den lokale kontekst både hvad angår tilpasning til den bevaringsværdige bebyggelse, samt det lokale byliv -herunder de nye muligheder der opstår med færdiggørelsen af Metroforpladsen.

### **Problemstilling**

Pt foregår en om-matrikulering grundet færdiggørelsen af Metro Cityringen, således at den hidtidige matrikel 2105 (stammatriklen) opdeles i tre mindre matrikler. Metroforpladsen på Nuuks Plads og det omkringliggende byrum vil fortsat opleves som en samlet by-arkitektonisk helhed, idet den nye udmatrikulering ikke ændrer bygninger og pladser i forhold til tidligere, men alene ændrer på de "usynlige" matrikelskel.

Konsekvensen af den kommende udmatrikulering vil for bygherren betyde en væsentligt reduceret byggeret i forhold til de tidligere forhold, såfremt den samlede bebyggelsesprocent på 185% forbliver uændret, jvf. forslag til KP19.

Den hidtidige matrikel 2105 (på i alt 5.671 m<sup>2</sup>) tillod bebyggelse på ca. 10.490 m<sup>2</sup>. Den fremtidige matrikel 2105 (på i alt 3.714 m<sup>2</sup>) forventes at tillade bebyggelse på ca. 6.870 m<sup>2</sup>, ved en bebyggelsesprocent på 185%.

De igangværende volumenstudier peger i retning af, at det er muligt at bebygge den reducerede matrikel 2105 med en bebyggelse der overstiger de 185% for denne matrikel alene. Det vurderes muligt og realistisk at bygge ca. 10.500 m<sup>2</sup> på Nuuks Plads samlet set (som svarer til en bebyggelsesprocent på 185% baseret på den oprindelige matrikels areal), og samtidigt tilgodese såvel hensynet til den omkringliggende bebyggelse, den bevaringsværdige bebyggelse samt anlæg af et kvalitativt byrum.

Bygherre er i afklaringsfasen med Teknik & Miljøforvaltningen om projektets volumenstudier samt bylivsanalyser, med henblik på bl.a. at sikre de by-arkitektoniske kvaliteter, herunder at bebyggelsen og pladsen fremstår som en samlet helhed på tværs af matrikelskel. Denne dialog forventes at fortsætte frem til ultimo december hvor et antal scenarier for bebyggelse og byrum forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget.

Den reducerede matrikel med en uændret bebyggelsesprocent, samt et reduceret antal brutto-etagemeter i Nyrops bygning, vil vanskeliggøre nybyggeri i et omfang, der muliggør en unik og kvalitativ udvikling af Nuuks Plads med nye rekreative byrum og bylivsaktiviteter, henset til forretningsmæssige hensyn. De to frastykkede matrikler er kun bebygget med ganske få synlige kvadratmeter over jord (elevatoroverdækning og metroovenlys).

På denne baggrund ønsker bygherre mulighed for at KP19 sætter rammerne for at bebygge Nuuks Plads med i alt ca. 10.500 m<sup>2</sup>, samt at den samlede byggeret forbliver på stammatriklen, hvorfra ny matrikel til cykelparkeringen og ny matrikel til Metroforpladsen bliver udstykket.

### **2L Projektudvikling A/S ønsker til den fremtidige KP19 ramme**

Bygherre ønsker at beregningen af den samlede byggeret på den fremtidige matrikel 2105 baseres på den tidligere matrikel 2105s areal, hvilket udgør en byggeret på 10.491 m<sup>2</sup> ved en bebyggelsesprocent på 185%. Denne volumen er noget mindre end volumen fra det tidligere fremlagte og af Teknik- og Miljøudvalget tidligere godkendte lokalplanforslag på i alt 11.700 m<sup>2</sup> på den tidligere matrikel 2105 (NUUKS PLADS II - Forslag til lokalplan offentliggjort 1. marts 2018).

Med ønsket om en samlet byggeret på ca. 10.500 m<sup>2</sup> inkl. genanvendelsen af den bevaringsværdige Nyrops bygning, som i dag udgør ca. på 2.680 m<sup>2</sup> (eksklusiv uudnyttet tagetage) og som fremover forventes at kunne genanvendes som ca. 2.000 m<sup>2</sup>, ønskes dermed en ramme for nybyggeri på ca. 8.500 m<sup>2</sup>.

#### **Ændringsforslag til Kommuneplanen**

2L Projektudvikling A/S foreslår på denne baggrund to alternative forslag til ændring af KP19:

Forslag a:

Den maksimale bebyggelsesprocent tager udgangspunkt i, at de tre kommende matrikler som et samlet hele bebygges med 185%, samt at byggeretten udelukkende tilfalder den nye reducerede matrikel 2105 (stammatriklen).

Forslag b:

Den kommende matrikel 2105 (som skønnes at udgøre ca. 3.714 m<sup>2</sup> efter udmatrikuleringen) må bebygges med 8.500 m<sup>2</sup> nybyggeri inklusiv genanvendelse af Koppels bygning, og eksklusiv en genanvendelse af Nyrops bevaringsværdige bebyggelse. Nyrops bevaringsværdige bebyggelse udgør i dag ca. 2.680 m<sup>2</sup> eksklusiv uudnyttet tagetage, og forventes at udgøre ca. 2.000 m<sup>2</sup> efter ombygning.

Derudover er det et ønske, at der tages hensyn til den stationsnære beliggenhed, for så vidt angår fastsættelsen af p-normen, således at p-normen for Nuuks Plads beregnes som p-normen for "Centrum", fremfor som "Tætby", jvnf KP19s forslag til parkeringsnormer for bilparkering.

2L Projektudvikling A/S foreslår derudover, at byggeretten angives i absolutte tal (brutto-etagemeter) fremfor i procenter, idet den endelige udmatrikulering ikke er afsluttet og beregningsgrundlaget derfor er usikkert på tidspunktet for indgivelse af hørings svar til KP19.

København den 22.10.2019,



---

Mathias Busck for 2L Projektudvikling A/S

## Svar til: Høring 49038 af: Søren Østergaard

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

441

INDSENDT AF

Søren Østergaard

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Til socialborgmester Mia Nyegaard, embedsmænd og andre. Denne plan er jeg blevet bekendt med torsdag aften den 17/10. Hvilket chock at konstatere at socialborgmesteren vil behandle unge hjemløse på denne måde, og placere disse i et allerede skrøbeligt socialt kvarter, i et dunkelt område hvor enlige kvinder allerede har angst for at gå der alene og hvor politiet i forvejen er særdeles aktivt tilstede. Kommunen vil spare penge og de syges behov for hjælp bliver langtfra dækket. Regningen bliver stor, for en, i gennem årene mangelfuld politik på området. Vi er et kristent land og Jesus budskab er, at vi skal hjælpe de svage, fattige og nødstedte. Det er ingen hjælp at placere disse unge under sparsomme forhold og de vil i løbet af ingen tid tage ejerskab og patent på park og hele området som ligger rundt om søen. Misbrugere som er syge og sikkert har oplevet svigt på svigt vil psykologisk føle sig svigtet af samfundet, som tilbyder dem en container i et mørkt hul. For at retfærdiggøre de store investeringer der skal til, er det ikke nogen "MIDLERTID" løsning. Lokalplanen søges dispenseret for en treårig periode og så søger kommunen igen og kan fortsætte i det uendelige. Kommunens evne til at udføre projekter illustreres bedst ved Østerbros Kulturhus, som skulle have været færdig for lang tid siden og som er en skandale. Hvorfor giver kommunen ikke de hjemløse adgang til stærke institutioner i områder som har mentale og sociale overskud f.eks. det nedlagte Frederiksberg Hospital, Fælledparken, Metroselskabet må have beboelse steder nu metrobyggeriet bliver færdigt. Der kan laves områder med fritidsaktiviteter, lægehjælp osv.??? De tre steder, som kommunen har planlagt i dette område vil få børnene familier og stærke sociale personer til at flytte og området vil ende som gettoområde. Men den angst familier og enlige vil blive pålagt går ifølge min vurdering mindst imod 2 artikler i Menneskerettighedskonventionen. Boligminister Kaare Dybvad udtaler: "Almene boliger sikre, at almindelige mennesker også kan bo, hvor det er attraktivt". Derfor må socialborgmesteren nytænke hvorledes hun bedst kan hjælpe de hjemløse og annullere påtænkte uhyggelige og umenneskelige planer - for de hjemløse som for beboere i området. Med venlig hilsen Søren Østergaard Freds- & Konfliktforsker



Bolandsvej 12 1 tv 2100 København Ø T 26822080 M susoeren@live.dk Østerbro den  
12.10/2019

**Svar til: Høring 49038 af: Jeppe Juul, Bjarke Fønnesbech, Flemming Møller, Tina Füssel, Dorte Grastrup-Hansen, Marianne Spang Bech, Anders Jørn Jensen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

442

INDSENDT AF

Jeppe Juul, Bjarke Fønnesbech, Flemming Møller, Tina Füssel, Dorte Grastrup-Hansen, Marianne Spang Bech, Anders Jørn Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkter: Nørrebro, Amager, Indre By og Christianshavn

POSTNR.

2200

BY

Københavns N.

HØRINGSSVAR

Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden er gået sammen for at skrive dette høringssvar. Høringssvaret er opbygget med en sammenfatning på side 1. Derefter en indholdsfortegnelse med en lille udbygning af hvert afsnit. Derefter følger vores høringssvar. Vores udgangspunkt er de store udfordringer med at nå CO2 reduktions-målene, som Københavns Kommune har sat for transportområdet i sin egen Klimaplan 2025. Udfordringen er kun blevet yderligere forstærket af den nye regerings målsætning om en 70% CO2 reduktion i 2030. Biltrafikken er en meget væsentlig del af den udfordring og har derudover også, med trængsel på vejene, støj og partikelemissioner, en meget skadelig indflydelse på sundhed og velfærd

satsning på el-cykler og deleordninger. Foruden det lettede biltrafiktryk, vil vi yderligere beskytte fodgængerne med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. i beboelse områder og de områder hvor cykler og fodgængere interagerer med bil trafikken . Ved siden af incitamentet til alternative grønne transportformer anbefaler vi forskellige tiltag til direkte reduktion af den forurenende bilpark. Kommunen bør regulere den private bilparkering i København med indgreb i både udbud og efterspørgsel. Der bør skabes mulighed for fleksible parkeringsnormer således at parkeringsnormen i et givent område kan reduceres med 6-8 parkeringspladser ved opsætning af 1 delebil med fast stamplads. Serviceerhverv skal have p-pladser men bør til gengæld opfylde krav til alternative, forureningsfrie transportformer og CO2 neutrale løsninger (luft, CO2 og støj). El-biler skal støttes med offentlige ladestandere med mål om en helt generel elektrificering. Borgerne bør have deres egen aktive rolle med en pulje de kan søge for tilskud til omlægning af deres gade; fra p-pladser for privatbiler til delebilspadser og ladestandere sammen med træer eller anden bevoksning. Således kan kommunen gøre både trafikken og byrummet grønnere og højne borgernes livskvalitet og fremme værdien af lokale fællesskaber.. På sigt, når trafikø planen er gennemført, vil de store indfaldsveje ligge som barrierer ned gennem byen. I stedet skal man lægge trafikken ned i tunneller og etablere vejinfrastruktur til borgernære offentlige transportsystemer og korridorer for bløde trafikanter (fx supercykelstier).og indrette blå-grønne korridorer: med vandløb der bidrager til klimatilpasning, biodiversitet og rekreativ værdi for borgerne. Vores forslag bør indgå i en samlet løsning. En trafikplan for København, der vil gavne alle, både borgere og erhvervsliv. Den belgiske by Gent har gennemført en trafik-ø plan med stor succes siden 2017. Gent har samtidig en lang tradition for aktiv involvering af borgerne i trafikplanlægning. Det er vores anbefaling at udarbejde en københavnsk trafikplan i en dialog mellem borgere og politikere. En demokratisk proces der sikrer forståelse og opbakning hos alle til en forandret transportsektor og et forandret byrum.

Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden er gået sammen for at skrive dette høringssvar.

Høringssvaret er opbygget med en sammenfatning på side 1. Derefter en indholdsfortegnelse med en lille udbygning af hvert afsnit. Derefter følger vores høringssvar.

Vores udgangspunkt er de store udfordringer med at nå CO<sub>2</sub> reduktions-målene, som Københavns Kommune har sat for transportområdet i sin egen *Klimaplan 2025*. Udfordringen er kun blevet yderligere forstærket af den nye regerings målsætning om en 70% CO<sub>2</sub> reduktion i 2030. Biltrafikken er en meget væsentlig del af den udfordring og har derudover også, med trængsel på vejene, støj og partikelemissioner, en meget skadelig indflydelse på sundhed og velfærd.

Det foreliggende Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 "Verden med ansvar" indeholder ingen konkrete tiltag som sikrer at udviklingen i biltransport vendes fra vækst til reduktion. Vi har følgende forslag til hvordan det kan ske:

*Vores overordnede plan er at inddele byen i adskilte, trafikale zoner - trafikøer -uden gennemkørende trafik. Det vil være incitamentet til at søge alternative grønne transportformer til ture internt i byen. Vi anbefaler også at Kommunen begrænser luftforureningen fra transport ved at indføre afgrænsede miljøzoner i forbindelse med særligt udsatte områder, som fx i forbindelse med daginstitutioner, gågader m.m. For pendlertrafikken mellem byen og oplandet, anbefaler vi investeringer i kollektiv transport, f. eks BRT, som det CO<sub>2</sub> besparende, billigere og mere effektive alternativ til flere motorveje. Vi ser også store muligheder i cykelpendling hvor Københavns Kommune bør engagere omegnskommunerne i en forstærket indsats for cykelpendling på tværs af kommunegrænsen. Yderligere skal cykelpendling understøttes med en satsning på el-cykler og deleordninger. Foruden det lettede biltrafiktryk, vil vi yderligere beskytte fodgængerne med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. i beboelse områder og de områder hvor cykler og fodgængere interagerer med bil trafikken .*

*Ved siden af incitamentet til alternative grønne transportformer anbefaler vi forskellige tiltag til direkte reduktion af den forurenende bilpark. Kommunen bør regulere den private bilparkering i København med indgreb i både udbud og efterspørgsel. Der bør skabes mulighed for fleksible parkeringsnormer således at parkeringsnormen i et givent område kan reduceres med 6-8 parkeringspladser ved opsætning af 1 delebil med fast stamplads. Serviceerhverv skal have p-pladser men bør til gengæld opfylde krav til alternative, forureningsfrie transportformer og CO<sub>2</sub> neutrale løsninger (luft, CO<sub>2</sub> og støj). El-biler skal støttes med offentlige ladestandere med mål om en helt generel elektrificering.*

*Borgerne bør have deres egen aktive rolle med en pulje de kan søge for tilskud til omlægning af deres gade; fra p-pladser for privatbiler til delebilpladser og ladestandere sammen med træer eller anden bevoksning. Således kan kommunen gøre både trafikken og byrummet grønnere og højne borgernes livskvalitet og fremme værdien af lokale fællesskaber..*

*På sigt, når trafikø planen er gennemført, vil de store indfaldsveje ligge som barrierer ned gennem byen. I stedet skal man lægge trafikken ned i tunneller og etablere vejinfrastruktur til borgernære offentlige transportsystemer og korridorer for bløde trafikanter (fx supercykelstier).og indrette blå-grønne korridorer: med vandløb der bidrager til klimatilpasning, biodiversitet og rekreativ værdi for borgerne.*

Vores forslag bør indgå i en samlet løsning. En trafikplan for København, der vil gavne alle, både borgere og erhvervsliv. Den belgiske by Gent har gennemført en trafik-ø plan med stor succes siden 2017. Gent har samtidig en lang tradition for aktiv involvering af borgerne i trafikplanlægning. Det er vores anbefaling at udarbejde en københavnsk trafikplan i en dialog mellem borgere og politikere. En demokratisk proces der sikrer forståelse og opbakning hos alle til en forandret transportsektor og et forandret byrum.

**Hørings svar på Københavns Kommuneplan 2019**

**Inspiration til en nyt trafikalt København.**

# ***Verdensby med ansvar***

**Trafikø ved Sjællandsgade og Guldbergsgade**

*Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden* er gået sammen for at skrive dette høringsvar.

Vores udgangspunkt er de store udfordringer med at nå CO<sub>2</sub> reduktionsmålene, som Københavns Kommune har sat for transportområdet i sin egen *Klimaplan 2025*.

## **Vores Pejlemærker**

Vi arbejder efter følgende pejlemærker for transportområdet i København:

1. En nulemissions by, hvor partikel- CO<sub>2</sub> udledning fra transporten elimineres.
2. Vi ønsker høj mobilitet men prioriterer de mobilitetsformer der flytter flest mennesker pr. arealenhed og indebærer fysisk aktivitet d.v.s. gang, cykel og dernæst kollektiv transport. Biltransport prioriteres primært til ture ud af byen.
3. En høj grad af liveability, hvor byens rum ikke bare indrettes med rekreative formål for øje. Men også gør det let for den aktive borger at komme til arbejde, indkøb og institutioner.

Udfordringen er kun blevet yderligere forstærket af den nye regerings målsætning om en 70% CO<sub>2</sub> reduktion i 2030. Trafikandelen af CO<sub>2</sub> i 2012 er 528.899 tons eller 27% af 1.958.886 tons og i 2018 34 % af 1.548.011 tons eller 526.323 tons. Samlet set er det et marginalt fald på 2.575 tons eller 0,6% af det samlede forbrug (eller 2% af trafikandelen) – Dvs. der er sket et markant fald på den samlede mængde af CO<sub>2</sub> og en stagnation på trafikområdet.

Bilejerskabet øges og bidrager herved til yderligere trængsel på vejene og et byrum der til stadighed er domineret af parkerede biler. Samtidig ligger partikelemissioner fra den københavnske trafik fortsat på et alt for højt niveau. Vi arbejder for at formulere og fremføre tiltag der kan understøtte en transformation af transporten og udnyttelsen af byens rum.

På baggrund af vores pejlemærker ser vi mange gode hensigter i planudkastet som vi naturligt kan hilse velkommen. Vi er selvfølgelig enige når planudkastet siger at;

- Transportsektoren i København skal bidrage til 2025 målet om CO<sub>2</sub> neutralitet og at de bæredygtige transportformer skal fremmes som et middel til dette
- Cyklisme fortsat fremmes med forskellige tiltag – ikke mindst pendlercykling ind og ud af byen
- Fremkommeligheden og trygheden for fodgængere skal understøttes
- Luftforureningen skal sænkes for helt at undgå dødsfald
- København skal helt undgå trafikdrab
- Byens mobilitet skal arrangeres i et sammenspil der giver plads til grønne områder, ophold og aktivitet i byrummet
- Man vil fremme el delebiler i byudviklingsområder

Omvendt savner vi meget nogle konkrete tiltag og krav som reelt kan fremme ovennævnte mål og planer.

Planudkastet vil gerne nedbringe den gennemgående trafik i centrum. Men der er ikke andre virkemidler til dette end Østlig Ringvej projektet som under alle omstændigheder ikke bliver realiseret før længe efter den kommende planperiode. Vi finder det problematisk, at planudkastet i realiteten forudsætter en fortsat stigning i biltrafikken. Endelig er måltallene for cykling slet ikke ambitiøse nok-set i forhold til den stigende trængsel og hvor tæt de faktisk trafiktal ligger på målene.

Vores høringsvar består derfor af en række forslag, som vi mener kan rette op på disse svagheder. Forslagene har følgende overskrifter:

# Indholdsfortegnelse

<b>Trafikøer</b>	Side 5
Vores overordnede plan er inddelingen af byen trafikalt i adskilte zoner - trafikøer - uden gennemkørende trafik. Det vil være incitamentet til at søge alternative grønne transportformer til ture internt i byen.	
<b>Målrættede nul-emissionszoner</b>	Side 7
For at beskytte borgernes sundhed anbefaler vi at kommunen indfører afgrænsede nul-emissionszoner i forbindelse med særligt følsomme områder.	
<b>Effektiv kollektiv transport; København og opland</b>	Side 7
For pendlertrafikken mellem byen og oplandet, anbefaler vi investeringer i kollektiv transport, f. eks BRT, som det CO <sub>2</sub> -besparende, billige og mere effektive alternativ til flere motorveje.	
<b>Cykelpendling på elcykler</b>	Side 9
<i>Vi ser også store muligheder i et forstærket samarbejde med omegnskommunerne for cykelpendling på tværs af kommunegrænsen. Yderligere skal cykelpendling understøttes med en satsning på elcykler.</i>	
<b>Fodgængere beskyttet af 30 km/t</b>	Side 13
For at beskytte fodgængerne ønsker vi en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. i beboelse områder og hvor cykler og fodgængere interagerer med biltrafikken.	
<b>Parkeringsstrategi for biler</b>	Side 14
Kommunen bør regulere den private bilparkering i København med indgreb i både udbud og efterspørgsel.	
<b>Elektrificering af bilparken</b>	Side 17
El-biler skal støttes med offentlige ladestander med mål om en helt generel elektrificering.	
<b>Generelt</b>	Side 18

# Vores hørings svar

## Trafikøer

Vores overordnede synspunkt er, at København har brug for en trafikplan der effektivt regulerer bilismen i byen. Bilisme er set ift cykel og kollektiv transport i byen uforholdsmæssigt pladskrævende og forurenende. Planen går ud på at indrette byen i trafikøer. Et princip vi vil gøre rede for nedenunder.

Vi mener, at trafikøer allerede har vist sit værd her i København med de resultater der er opnået efter omlægningerne omkring Nørrebrogade. Men vores mest lysende eksempel og forbillede er den belgiske by Gent som har opnået en meget væsentlig reduktion i biltrafikken. Siden 2017 er byen spærret for gennemkørende trafik mens centrum er helt lukket for andet end busser, taxier og udrykningskøretøjer. Biltures andel af den samlede trafik i Gent er faldet fra 55% i 2012 til 39% i 2018. I den samme periode er bilejerskabet i centrum af Gent faldet fra 69,3% til 53%. I hele Gent faldt bilejerskabet fra 81,2% til 69,3%.

Et år efter planens ikrafttræden i april 2017 var antallet af trafikulykker gået ned med 35 til 40% i centrum af byen. Luftforureningen i centrum er også i 2018 faldet mellem 20 og 30%. Det stejle fald i privatbilismen har samtidig medført en mere glidende offentlig transport.

Mobilitetspolitikken i Gent er i høj grad også rettet mod at skabe et byrum hvor borgerne kan udfolde sig mere frit. Ikke mindst børnene ønsker man at give mere tryghed og udfoldelsesmuligheder. Der findes "skolegader", som lukkes for trafik hver dag på den tid, hvor børnene går til og fra skole. "Legegader", som lukkes et par timer hver dag i skoleferierne, så børnene kan udfolde sig der. Gent er et virkeligt eksempel på mobilitet som drives i et sammenspil med ophold og aktivitet.



## Princippet i trafikøer

I København vil vi gerne have flyttet ture fra bil over til gang, cykel og kollektiv trafik – det er bl.a. Klimaplanens mål.

Mange bilture kan imidlertid ikke nødvendigvis overflyttes. Med mindre at der er taget højde for andet i den konkrete byplanlægning (f.eks. Carlsbergbyen), har alle adresser i København brug for bil adgang – når der er brug for en taxi til svigermor, når man skal have leveret en sofa fra IKEA osv.

De ture, som bedst kan overflyttes, er de interne ture i København, i og mellem brokvartererne, og den trafik der bare kører igennem København uden start eller mål i indre København.

Metoden er at sørge for at disse ture ikke bare kan køres direkte, men ledes ud på ringvejene O2, M3 og O3. Det kan ske ved at sørge for at disse veje simpelthen udgør



den hurtigste rute for biltrafikken. Biltrafik, der ikke har start eller mål i København skal ad ring 3, intern biltrafik mellem brokvartererne skal ad O2.

Den ekstra tid til biltransport vil få mange af dem, der kan til at finde et andet transportmiddel: fødder, cykel eller kollektiv trafik.

## Bæredygtig trafikplan for København – uden en Havnetunnel



- Tilgængelighed for biler overalt i København
- O2 lukkes som gennemkørsel mellem Langebro og Østerport
- Trafik mellem Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Frederiksberg og Amager/Christianshavn ledes via O2 - gennemkørende trafik forhindres ved ensretning og indkørsel forbudt-skiltning
- Miljøzoner (fremme elektrificering), parkering, godtransport, forberede for selvkørende biler/busser etc.

Trafikøer etableres ved en gennemtænkt planlægning af ensretninger for biltrafik, som gør at man ikke kan skyde genvej igennem et område, men ledes ad hovedfærdselsåreret system som, foruden Gent, kendes mange steder fra bl.a. Barcelona. Men som vi også her i København har haft de sidste 15-20 år på Nørrebro.

Trafikøer er vores forslag til at regulere transporten med bil inde i København. Men en overordnet trafikplan skal også regulere trafikken ind og ud af København.

Roadpricing skal hurtigt muligt indføres for at bruges som værktøj til at mindske trafik til og fra København og dermed fjerne trængslen.

De store veje med gennemkørende trafik skal føres udenom København.

### **Blå-grønne infrastruktur**

En udfordring med trafikø-modellen vil være de få store indfaldsveje til trafikøerne, der får tilført øget trafik. En trafik, som kommer til at ligge som barrierer ned gennem byen og vil belaste lokale områder uforholdsmæssigt meget – Åboulevarden er ét eksempel.

Man bør tunnelføre disse veje, så vejtracéet omdannes fra 'sort' vejinfrastruktur til borgernære offentlige transportsystemer og korridorer for bløde trafikanter (fx supercykelstier).



Disse transportkorridorer kan så suppleres med en blå-grøn infrastruktur, der bidrager til rekreation, klimatilpasning (til skybrud og til at modgå varmeø-effekten) samt forbedret biodiversitet. Byen mangler særligt radiale blå-grønne korridorer til at binde de blå-grønne ringformede bæltter sammen (fx Søerne, voldene, den grønne cykelsti, Grøndalsterrænet). Her er de store indfaldsveje oplagte kandidater

## Målrettede nul-emissionszoner

### Initiativ

Kommunen undersøger hvilke områder i byen, det vil give bedst mening at begrænse det direkte vejbidrag til luftforureningen fra, ud fra en betragtning om følsomheden af grupperne i områder, fx børn, mange gående samt de eksisterende forureningsniveauer. På baggrund af undersøgelsen kombineret med en vurdering af den afledte effekt initiativet kan have på bilparken, udpeges særligt afgrænsede nul-emissionszoner hvor der kun må køre nul-emissionsbiler (Batteri-elbiler og Brintbiler). Zonerne skal varsles i god tid inden ikrafttrædelse. Håndhævelse sker via nummerpladegenkendelse koblet til motorregisteret.

### Baggrund

Når man opholder sig i Københavns Kommune svarer luftkvaliteten generelt til den passive rygning man udsættes for hvis man opholder sig i rum hvor der ryges 5-7 cigaretter om dagen. Særligt børn er udsatte overfor luftforurening da luftforureningen er højere i børnehøjde end i voksen-højde og da børns lunger er mere udsatte end voksnes. Af samme grund ønsker mange byer i Europa at indføre nul-emissionszoner, fx London, Stockholm og Amsterdam. Udover umiddelbart at fjerne vejbidraget af bl.a. NOx og markant nedbringe niveauet af black carbon (sod) og antallet af partikler, bidrager nul-emissionszoner også til den grønne omstilling af transportsektoren. Flere målinger ved daginstitutioner i København viser uacceptabelt høje niveauer.

## Effektiv kollektiv transport; København og opland

Selv om vi erstatter 1.000.000 diesel- og benzinbiler med 1.000.000 el-biler eliminerer vi ikke CO<sub>2</sub>- udledningen. Den falder kun med 50% ved overgangen til el-biler. Samtidig er trængslen den samme.

Kollektiv transport tilbyder sig her som en bedre mere rationel løsning, fordi man i samme transportenhed kan rumme flere mennesker.

Københavns Kommune har så den ekstra udfordring at indgå i den storkøbenhavnske metropol. Det er derfor nødvendigt med varierende former for kollektiv transport for at dække de forskellige behov.

Vi vælger at dele den kollektive transport i hovedstadsregionen op i 3 dele.

- Kollektiv transport i Københavns Kommune
- Kollektiv transport til og fra omegnskommunerne
- Kollektiv transport til og fra de fjernere kommuner på Sjælland.

### Kollektiv transport i Københavns Kommune

Ud over gang og cykling er den grønne transport i Københavns Kommune baseret på kollektive transportmidler som elektriske busser, Metro og på sigt Letbane. I de fleste planer i København går man efter at grøn transport udgør 75% af det samlede antal ture. Vi ønsker at reducere biltrafikken med ca. 50%. Vores måltal er derfor at 85% for den grønne transport. Vi ønsker således et fordelingsmål på den samlede transport på henholdsvis 25% til fodgængere, 35% cykling, 25% kollektiv transport og 15% biltrafik.

Vi kan desværre ikke se at trængselsudfordringen bliver mødt med tilstrækkelige midler i KP19. Det er meget vigtigt at de klare mål også understøttes af en investeringsplan og en nøjagtig arealangivelse. Hvis man f. eks ønsker at give cyklerne mere plads er der kun vejbaner eller parkering at tage pladsen fra med mindre man vil bygge i 2 etager.



Vi ser klart udbygningen af metroen (se Visionskort for Fremtidens København) som den bedste kollektive transportløsning for selve Københavns Kommune. Det ville være ønskeligt at knytte byens forstæder tættere til centrum med anlæggelse af metrolinier til Brønshøj, Valby og langs Amagerbrogade.

Men det er samtidig vigtigt at fastholde de elektriske busser i byen, da metronettet ikke er fint nok, specielt for de handicappede og ældre mennesker.

Det bør søges nye finansieringsformer til udbygningen af Metro i København. Et fortsat salg af grunde til boligbyggeri truer med helt at vælte balancen mellem indbyggertal og offentlige velfærdstilbud som skoler, institutioner, idrætsanlæg og grønne fællesarealer til rekreation og ro.

## Den kollektiv transport og omegnskommunerne

For det nærmeste opland til København er det S-togs nettet, der allerede hver dag bringer mange mennesker til og fra omegnskommunerne, den indlysende løsning.

Det kunne eventuelt være relevant at anlægge metro til nogle af Fingerplanens tætteste bebyggede områder. Men med den høje pris for anlægget vil det være mere relevant at bruge alternative letbaner (som foreslået mellem Nørreport og Tingbjerg)- eller BRT linier som allerede delvist er anlagt mellem Nørreport og Gentofte.



Det er også vigtigt at sørge for gode kollektive transportmuligheder til og fra S-togs stationerne.

Vi anbefaler at oprette en fokus gruppe af borgere, erhverv, civilsamfund, politikere og embedsmænd for at finde de mest nødvendige og mest praktiske løsninger på pendler problematikken i forhold til omegnskommunerne. Det bør søges en statslig finansiering som et langt bedre alternativ til nye motorveje der koster 100 milliarder kroner.

## Kollektiv transport til det fjerne opland.

Der er mange mennesker der kører mere end 100 km pr. dag i bil for at arbejde i København. Det er tidsrøvende og ikke bæredygtigt. Togtrafikken mellem København og det øvrige Sjælland skal optimeres så det ikke er nemmere og billigere at bruge egen bil til og fra arbejde i København. Københavns Kommune kunne indlede en dialog med staten om et bæredygtigt kørselsfradrag.

På kort sigt kan det være en løsning at anvende busser, der kører fra opsamlingssteder på Sjælland med høj regularitet.

Også på dette område bør der laves en fokus gruppe af borgere, erhverv, civilsamfund, politikere og embedsmænd for at finde de mest nødvendige og mest praktiske løsninger på pendlerproblematikken til det fjerne opland. Staten bør også her gå ind og finansiere det som et alternativ til meget dyre motorveje.

Med hensyn til en Metro til Malmø ser vi primært dette som relevant, hvis de tusindvis af lastbiler fra Skandinavien til Europa og retur flyttes over på jernbanen. Dette vil give kapacitetsproblemer på Øresundsbroen.



## Cykelpendling på elcykler

Trods det, at København gennem en årrække har haft ambitiøse målsætninger ift. anvendelse af cyklen som det foretrukne transportmiddel, er der fortsat betydelige gevinster at hente (både ift. trængsel, sundhed og miljø) ved at hæve ambitionsniveauet yderligere. Data viser, at københavnernes er mere villige til at cykle længere strækninger end borgerne i omegnskommunerne. Det vil bidrage for København, hvis en større andel af pendlerne fra omegnskommunerne har samme cykel adfærd som københavnernes.

Københavns Kommune bør derfor tage et større medansvar for en sammenhængende cykelpolitik, der involverer omegnskommuner, hvorfra der pendles til København.

København har gennem mange år haft en vision om nul dræbte i trafikanter. København bør gå skridtet videre og lade sig inspirere af Sverige, hvor man arbejder med en vision om #moving beyond zero, som navnlig fokuserer på betydelige sundhedsmæssige gevinster ved at integrere aktiv transport i hverdagen. Så fremfor at fokusere på antal dræbte i trafikken, hvor flotte mål allerede er nået, bør en målsætning i højere grad fokusere på sparede menneskeliv og øget livskvalitet ved få endnu flere til at overgå til aktive transportformer. Dvs. cykling og gang.

### OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET

#### POLITISKE MÅLSÆTNINGER

##### KOMMUNEPLAN 2015

- 1/3 af alle ture på cykel, 1/3 med kollektiv transport, maksimum 1/3 bil

##### FÆLLESSKAB KØBENHAVN

- 50% af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel
- 75% af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv transport
- 70% af københavnernes er tilfredse med mulighederne for cykelparkering

##### KBH 2025 KLIMAPLAN

- 75% af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv transport

##### KØBENHAVN CYKELSTRATEGI 2011-2025

- 50% af alle ture til arbejde og uddannelse i København foregår på cykel
- 80% af PLUS-nettet har tre baner
- Cyklisternes rejsetid er reduceret med 15%
- 90% af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken
- Ingen alvorligt tilskadede cyklister i 2025
- 80% af cyklisterne oplever cykelstierne som godt vedligeholdte
- 80% af københavnernes synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt
- 75% af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv transport

Det fremgår af et studie publiceret i Journal of Transport & Health 9 (2018) 217-225, at Danmark i 2015 har "sparet" 6190 dødsfald, 3328 tilfælde af type 2 diabetes, 5742 tilfælde af hjertekarsygdomme samt 2076 tilfælde af cancer som følge af cykling. Til sammenligning blev 26 cyklister dræbt i trafikken, 512 alvorligt tilskadede samt 297 let tilskadede. De sundhedsmæssige gevinster ved cykling overstiger således langt risici ved at cykle.

Cykling på el-cykel bidrager i høj grad til sundhedsregnskabet, idet el-cykling dels lever op til anbefalingerne til moderat fysisk aktivitet, dels er villig til at cykle mere/længere end på almindelig cykling, - i modsætning til passiv transport på el-løbehjul.

Ved fremtidige trafikinvesteringer, bør som en del af beslutningsgrundlaget indgå en vurdering af de miljø- og sundhedsmæssige gevinster ved investeringen, og en målsætning i kommuneplanen bør bindes op på, at en stadig større andel af trafikinvesteringer fremmer aktiv transport.

### **Sammenfatning:**

- Øget samarbejde med omegnskommuner om mere cykelfremme – både Supercykelstier og øget kendskab og adgang til elcykler
- Måltal for antal sparede menneskeliv ved at overgå fra passiv til aktiv transport
- Måltal for andelen af trafikinvesteringer, som direkte understøtter cykling og gang

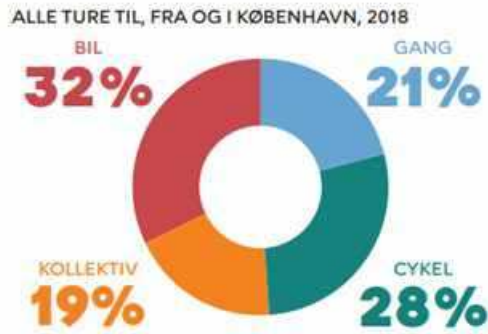
Kommunen har varierende måltal, alt efter formål, for andelen af cykelture i trafikken. Planudkastet fastholder hovedmålet fra den gældende kommuneplan hvor cykling sættes til 1/3 af den samlede trafik. Se figur.

Selvom dette tal i faktiske målinger nu har været fastlåst på 28% i to år, finder vi det nødvendigt på grund af sundhedshensyn, og den stigende trængsel, at sætte målet højere i Kommuneplan 19. Vi mener, at kommunen bør stræbe efter fordelingen 50%, 35% og 15% til henholdsvis cykling/gående, kollektiv transport og biler.

### **Cyklerne skal fremmes**

Ifølge Københavns Cykelregnskab 2018 bruger 49 % af københavnere cyklen til/fra arbejde og studie. Men ikke bare er trængslen voksende. Det er til gene for alle trafikanter, at fremkommeligheden bliver dårligere og kødannelsen større, og det koster samfundet 20 mia. kr. om året (DI Transport). Idet Københavns Kommunes mål om at 50% af alle pendlerture skal foregå på cykel nu praktisk taget er nået, skal dette måltal også forhøjes. Hvis trængslen for alvor skal reduceres må støtten til pendlercykling derfor forstærkes. Der er også store sundhedsgevinster at hente, hvis cyklen bliver brugt mere - hele 467 mio. kr., hvis cykling i Hovedstadsregionen øges med 10 % (*Region Hovedstadens Cykelregnskab 2016*).

Københavns Cykelregnskab 2019 fastslår, at 40 % af bilturene har københavnere ved rattet, på vej ud af byen, mens 60 % er besøgende, som kører ind i byen. Dvs. at over halvdelen af bilisterne, som kører i kommunen, er fra omegnskommunerne.



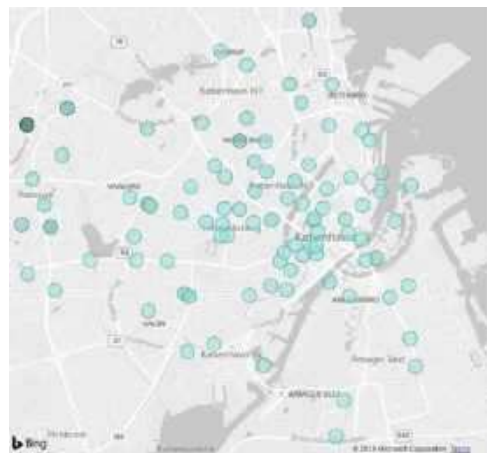
### Københavns Kommune – Cykelregnskab 2018

Parkeringsmulighederne er begrænsede og det er netop varslet parkeringsprisstigninger for diesel- og benzinbiler. Bilister fra omegnskommunerne skal derfor have et attraktivt transportalternativ, der er fleksibelt og miljøvenligt.

Det kan være en udfordring at få folk op på den almindelige cykel, når turen er længere end 5 km (*Danmark – op på cyklen*, Transportministeriet). elcykler kan dog øge turlængden med 40 % i forhold til almindelige cykler (*Cykelregnskab 2018*, Københavns Kommune). Også en undersøgelse fra DTU fastslår, at adgang til el-cykel bidrager til øget cykling (Haustein & Møller, DTU Transport). Nye brugstal fra By- & Pendlercykel Fonden viser at borgere i Rødovre Kommune fx pendler over 10 km. fra Damhustorvet og 8,4 fra Islev Torv på de hvide elcykler til/fra København. Illustrationerne nedenfor viser, hvor cyklisterne kører hen.



Ture startet fra Damhustorvet



Ture startet fra Islev Torv

Det viser en villighed til at vælge el-cyklen som transportmiddel på de længere strækninger, hvis borgerne får Bycyklen tilgængelig nær deres bolig. Denne villighed kan eksporteres til andre omegnskommunerne. Ifølge Moving People har el-cyklen et stort potentiale for at dække mange ture til og fra arbejdet som i dag foregår i bil i hovedstadsregionen. Bycyklen kan således være med til at understøtte overflytningen af ture fra bil til cykel.



For at bekæmpe trængslen, nå de ambitiøse CO<sub>2</sub> 2025 mål og præsentere et attraktivt alternativ til bilisterne i omegnskommunerne, bør Københavns Kommune:

**1. Etablere en tværkommunal task force** med fokus på at udbrede brugen af elcykler og øge cyklisme på tværs af kommunegrænserne på eldrevne bycykler. Sammen bør kommunerne udarbejde en handlingsplan for et sammenhængende system og enkeltvis udvælge placeringer til Bycykelstationer ved trafikale knudepunkter, centrale pladser, boligområder, uddannelsessteder og erhvervsparker. KK skal spille en aktiv rolle i at fremme og udbrede kendskabet til fordelene ved et samlet Bycykelsystem i Hovedstaden.

**2. Allokere mere plads til ladestander til elcykler** og prioritere udbredelsen af dette på kommunens område til gavn for borgerne og pendlere fra omegnskommuner. Der bør i denne sammenhæng oprettes en pulje til grøn transport. Virksomheder og uddannelsessteder skal have mulighed for at søge tilskud/midler til grønne transportinitiativer fx ladepunkter til elbil og -cykler på deres matrikel. Der bør både kunne søges i og uden for kommunen, da det gavner københavnere at flere fra omegnskommunerne tager det grønne valg.

**3. Intensivere borgerinformationen om de nuværende cykelinitiativer.** Der eksisterer allerede mange gode cykelinitiativer, der er til glæde for københavnere som fx rene cykelgader som Vestergade. En undersøgelse fra Københavns Kommune viser dog, at 45 % af københavnere ikke kender til de regionale Supercykelstier, og 20 % kender ikke de Grønne Cykelruter. Ifølge By- og Pendlercykel Fonden har mange lokale beboere heller ikke fået øjnene op for fordelene ved Københavns officielle by- og pendlercykelsystem. Det tyder derfor på, at borgerne har begrænset kendskab til de initiativer, der allerede er etableret. Der er derfor en god portion lavt hængende frugter, som i højere grad skal sættes i spil. Der er bl.a. et behov for at køre oplysningskampagner med fokus på de eksisterende cykeltilbud og -infrastruktur. Københavns Kommune kunne også tage initiativ til at trafikrapportering på P4 også varetager den bløde trafiks interesser, eksempelvis med information om vejarbejde, hvor cyklisterne bliver påvirket. Det kan bl.a. gøres ved at skilte de grønne cykelruter og fremme anlægget af de manglende strækninger, som skal forbinde ruterne på tværs af byen. Herved kan kommunen fremme brugen af cykel til rekreative formål samt give mulighed for at også turister kan finde vej til byens natur.

**4. Cykelstier bør udvides** - ikke indsnævres. Hvis det stigende behov for cykling skal kunne opfyldes, kræver det mere areal, som nødvendigvis må fratages motorvejbanerne. Cykelstierne kan langs-opdeles for at tilgodese, at behovet for differentieret hastighed også udvides, ligesom behovet for plads til bredere cykler stiger.

**5. Bedre og sikrere adskillelse af bil- og cykeltrafik** i større kryds med diverse lysregulerede passagemuligheder. Problemet kan også være stort i de parallelgader (Blegdamsvej, H.C. Andersens Blvd. mellem Rådhuspladsen og Rysensteensgade - eksempelvis), hvor cykler og biler kæmper om snæver plads. Der er også mange uheld med åbnende bildøre.

**6. Flere Hollænderløsninger.** Ved stop for lyssignal kan oversigtsforholdene for motorkørende forbedres, hvis krydsene indrettes med såkaldte "hollænderløsninger" - kasseformede afmærkninger på asfalten, der levner cyklister fri plads forrest i vejbanen til motorkørende. Kommunen har iværksat denne konstruktion nogle steder med gavnlig virkning: Udkørslen fra Gasværksvej i Vesterbrogade, samt udkørslen fra Njalsgade i Islands Brygge.

**7. Regulering af elløbehjul.**

El-løbehjulene - efter den ordning som de er blevet lanceret - er desværre blevet til betydelig gene for byen. Sikkerhedsmæssigt for trafikken. Men også i den måde de bliver

efterladt på veje og fortorve. Der er også et øget ressourceforbrug forbundet med batterier der hurtigt bruges op og transporten der ligger i at servicere dem. Københavns Kommune bør tage ansvar for at imødegå denne forringelse af byrummet.

### **Kommunen bør tage et ansvar for at agere politisk i forhold til Christiansborg.**

Vi anbefaler meget stærkt, at kommunen arbejder for at el-løbehjuls-prøveperioden afsluttes helt til nytår 2020. Ved en evt. fortsættelse af ordningen må kommunen arbejde for en meget strammere lovgivning. Især da løbehjulene privatudlejes fra byens offentlige rum - ulovligt i henhold til gældende bestemmelser.

Nødvendig lovgivning fra statens side bør omfatte:

- A) Alderskrav til brugerne.
- B) Lovbefalede private ulykkesforsikringer (som for knallerter).
- C) Påkrævet brug af hjelm.

### **Kommunen bør ved siden af dette selv regulere ordningen**

- A) Nedsat hastighed i centrale områder af Kommunen - tilvejebragt af løbehjulsudlejerne selv ved indførelse af GPS-registrering af løbehjulenes placering.
- B) Lovbefalet samarbejde mellem alle udlejere om fælles transportordning for løbehjul, der skal serviceres, i stedet for at 5 selskaber sender hver deres lastvogne ud efter dem.
- C) Egne stativer til løbehjulene bør etableres af udlejerne, så hensmidning på gaden eller anbringelse i kommunalt opstillede cykelstativer undgås.

Nogle af disse bestemmelser er allerede indført i flere europæiske storbyer.

## **Fodgængere beskyttet af 30 km/t**

Gående trafik er afhængig af sikre veje og stier der er farbare, trygge og rare at færdes på. Specielt er det vigtigt for de svageste trafikanter; børn, ældre og handicappede. Sammenlignet med nærværende planforslag har kommunen tidligere haft mere ambitiøse udspil for fodgængere. Fodgænger – strategien inkluderede strøggader; en vision om et grønt bymiljø hvor gennemkørende trafik er ledt udenom til gavn for både butikslivet og de gående borgere.



I Green Mobility planen er et

fodgængernetværk, et sammenhængende net af stier til gående, det bærende initiativ til støtte for fodgængere. Planudkastet indeholder ganske vist planer om at optage kontakt til og skabe partnerskaber med private grundejere og gårdlaug for at skaffe sikre stier – også til børnenes skolevej. Men man fornemmer ingen virkemidler der garanterer stierne bliver til noget og fodgængernetværket nævnes slet ikke.

Det umiddelbart vigtigste fremskridt vil være en skærpelse af hastighedsbegrænsningen. Derfor støtter vi selvfølgelig, at Københavns Kommune vil have et specielt fokus på dette og gå sammen med andre kommuner for at udvirke den nødvendige lovændring. Men vi mener ikke en hastighedsgrænse i byer på 40 km/t er nok.



I København bør man kun på store hovedveje som Åboulevarden kunne køre 40 - 50 km/t. I resten af byens boligkvarterer bør det ikke være tilladt at køre mere end 30 km/t. Med en hastighedsbegrænsning på det niveau kan vi sikre borgerne i København at opfylde nul – visionsplanen for 2025.

En skærpet hastighedsbegrænsning giver fodgængere mere tryghed samtidig med mindre trafikstøj. Men den stærkest måde at sikre byrummet for fodgængere vil være både at skærpe hastighedsbegrænsningen og strukturere hele byen efter trafik-ø princippet. Ved at give borgerne den maksimale tryghed og samtidig fjerne den gennemgående trafik bliver der plads til netop at udfolde strøggader og et fodgængernetværk omfattende hele kommunen.

## Parkeringsstrategi for biler

København sander til i biler – de fylder for meget på vejene når de kører, og de optager store arealer når de (95% af tiden) står stille. Plads der ellers kunne bruges til at nære byens liv, lokale fællesskaber, skabe nyt liv og til at få et mere effektivt transportsystem. Tidligere parkeringsstrategier har ikke fokuseret tilstrækkelig på at der er forskellige slags parkering i byen:

*Parkering til brugere af byen – hovedsagelig men ikke udelukkende i de indre bydele*

*Parkering til byens beboere*

*Parkering for serviceydelse – varetransport, håndværkere etc.*

## Brugerparkering

Brugerparkering er den parkering der er forbundet med at bruge byen. Det kan være fordi man kører til arbejde, fordi man har et møde i byen, fordi man skal nyde bylivet i en biograf eller på en restaurant.

Brugerparkering har det til fælles at de meget ofte kan erstattes af kollektiv transport – eventuelt suppleret af at man kører i bil hen til en station.

Der ligger derfor et stort potentiale for at få fjernet nogle biler fra vejene ved at gøre det mindre attraktivt at bruge bilen – jo færre P-pladser, der er til byens brugere, jo mindre trafik får vi på vejene. En ny parkeringsplads i Indre By kan måske resultere i fem eller ti bilture ind og ud af byen om dagen – en fjernet parkeringsplads kan fjerne fem eller ti bilture

Brugerparkeringen er den dominerende i de indre bydele – det er derfor vigtigt at få reduceret antallet af P-pladser i Indre By, både offentlige og private, og at prissætte parkeringen så højt, at de der alligevel vælger at køre bil kan finde en P-plads relativt hurtigt, så vi undgår en masse såkaldt søgekørsel.

Der skal selvfølgelig være et passende antal handicapparkeringspladser for de, som ikke har mulighed for at bruge den kollektive transport.

## Beboerparkering

Københavnernes egne biler fylder mere og mere op, og i visse bydele så meget, at det resulterer i udbredt ulovlig parkering.

Københavns strategi har været, at når en beboer vælger at købe en bil så stiller det offentlige et gadeareal på 10-15 kvadratmeter til rådighed mod en meget beskedne beboerlicens – meget mindre end den markedsværdi som arealet har.



Det har vi ikke plads til længere. Den nuværende situation er uholdbar når vi konstaterer mange kvarterer oplever p-

belægning på langt over 100% på visse tidspunkter af døgnet. En regulering er nødvendig.

Forskellige andre byer har løsninger som man kunne lade sig inspirere af. Man kunne f.eks. lade prisen være tættere på markedsværdien – så vil det koste måske tusind kroner pr. måned at disponere over en parkeringsplads i brokvartererne. I Paris har sådan en strategi resulteret i at mange mennesker i de indre bydele har en parkeringsplads til deres bil uden for byen, f.eks. i nærheden af en metrostation.

## **Bilfri boliger**

I den første udgave af Forslag til KP19 stod der på side 20, 2. spalte, 3. afsnit: "Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne."

Vi mener ikke denne sætning skal fjernes fra planen og vi ser gerne ambitionen udvidet til eksisterende by, hvor der sker fortætning. Vi mener at der både er efterspørgsel og et oplagt behov for bilfri kvarterer/boligblokke (ex kun med delebiler), hvis vi skal leve op til byens klima ambitioner og begrænse trængsel.

I eksisterende by med parkering på offentlig vej, vil det være muligt at undtage adresser mulighed for beboerparkering. Dette simple greb vil sikre, at beboere i bilfri områder ikke belaster naboområder med beboerparkering. Bilfri kvarterer vil være billigere at bo i, vil aflaste vejinfrastrukturen og give sundere økonomi i den offentlige transport, samt reducere lokal forurening. Alt sammen målsætninger for byen. Den enkelte borger vil helt frivilligt vælge at tilflytte disse adresser og vil opnå håndgribelige gevinster mod at afstå retten til beboerparkering.

I København er der to bydele, Ørestad og Nordhavn, som ikke har parkeringsnormer. Hvis borgerne ønsker at have en bil skal de købe en parkeringsplads. En ordning indført af By og Havn. Med en pris på 1125 kr pr måned forekommer der desværre mange ulovlige parkeringer i området. En sådan ordning kræver derfor en skrap håndhævelse.

Mere radikalt er det i Tokyo – der kan man ikke få lov til at købe en bil, med mindre man kan påvise at man har en parkeringsplads. Og parkeringspladsen er som regel dyrere end bilen!

Amsterdam har en model med nogle elementer, vi kunne lade os inspirere af

- Der kun udstedes beboerlicenser i et omfang, der svarer til antallet af parkeringspladser
- At hver husstand kun kan have én parkeringslicens
- At der etableres et køsystem for at få parkeringslicenser
- At beboernes biler, der ikke har parkeringslicens, skal betale almindelig P-afgift

## **Vores forslag til en nyordning i København er et af følgende;**

1. P-afgiften og beboerlicensen sættes væsentlig op – også i forhold til den seneste reform
2. Der udstedes kun p-licenser svarende til antallet af p-pladser
3. Der indføres en fleksibel parkeringsnorm således at 1 delebil med fast standplads kan sænke parkeringsnormen i forholdet 1 til 8. Omlægningen sker i forbindelse med trafikomlægninger og ændring af lokalplaner

Foruden parkeringen på offentlige arealer findes der også parkeringspladser nogle steder inde i gårdene. Vi bør så vidt muligt friholde gårdene til fælles rekreative formål for beboerne. Ikke overlade dem til en begrænset kreds af private brugere. Bilparkering skal derfor være forbudt i gårdene i Indre By og brokvarterne. Undtaget er kun de gårde, hvor parkeringen er tilladt af Københavns Borgerrepræsentation eller allerede tinglyst specifikt på matriklen.

Beboerparkeringen udvides, alt andet lige, hele tiden ved nybyggeri. Opførelsen af p – anlæg skal lægges oven i prisen på byggeriet. Men de faste, obligatoriske p – normeringer er i dag ofte både fordyrende og overflødige for de beboere som skal flytte ind. F.eks. er p-husene i Århusgade kvarteret i Nordhavn overdimensioneret.

P-normeringerne for nybyggeri bør skæres ned og de resterende pladser overlades til delemobilitet, delebiler med fast stamplads og delecycler. Pladserne til delemobilitet vil så efter aftale drives af delemobilitets operatører. Mobilitetsbehovet ville da kunne løses samtidig med, at man bygger billigere boliger.

## **Serviceparkering**

Parkering til byens servicefunktioner bør prioriteres allerhøjest – vi har alle brug for at butikkerne får transporteret varer, at håndværkeren kan parkere sin bil (og sit mobile værksted) i nærheden eller at pakkeposten kan levere vores pakker.

Det skal derfor prioriteres at der er plads til at denne parkering kan ske – og på lovlig vis. Til gengæld kan vi så fra byens side stille krav om, at det foregår på miljørigtig og på effektiv vis – ingen gamle varebiler, der kommer kørende ind i byen med ganske få varer. F.eks. kan vi kræve at servicetransporten fra 2025 skal ske med elektriske biler.

Krav om elektriske biler vil for varetransporten betyde, at der typisk skal ske en omladning uden for byen og at man dermed kan få en mere effektiv udnyttelse af de varebiler der kører ind i byen. Varer til supermarkederne vil vi dog indtil videre være nødt til at undtage. Alternativet til de store tunge lastbiler vil være et meget stort antal mindre lastbiler med andre gener til følge.

## **Opsummering**

For at få en bedre by er det nødvendigt at København gentænker sin parkeringsstrategi, og laver nogle klare prioriteringer

1. Serviceparkering for varetransport og håndværkere – i den udstrækning den ikke kan overføres til andre transportmidler. Til gengæld skal der stilles krav til håndværkere og varetransportører om effektiv og miljørigtig transport
2. Beboerparkering skal stadig være muligt, men der skal gøres op med at bare fordi man har råd til at købe en bil skal det offentlige stille dyrt gadeareal til rådighed. Vi foreslår at man enten forhøjer beboerlicensen eller kun udsteder p-licenser svarende til antallet af p-pladser for at få styr på beboerparkeringen. P – normeringerne til nybyggeri bør skæres ned og de resterende pladser overlades til delemobilitet.
3. Ikke al brugerparkering er overflødig eller kan erstattes med brug af kollektiv transport – men meget kan. Det er derfor vigtigt at der er en stærk kontrol med udbuddet af parkeringspladser, især i de indre bydele. Og det er vigtigt at prissætningen sker så søgekørsel holdes på et minimum.

## **Parkerings norm for offentlige institutioner**

Vi anbefaler, at parkeringsnormen for offentlige institutioner, mindskes i Københavns Kommune, jvf. det overordnede mål om flere gående og cyklister til offentlige institutioner.

Anvendelsen af biler omkring skoler og institutionerne mindsker sikkerheden for børnene. Det inkluderer også de forældre som henter og bringer børnene i bil.

Ideelt set skal børnene sættes af bilen i god afstand af indgangen til skolen/institutionen. Konkret ønsker vi en lokal vurdering af parkeringspladserne også for etablerede institutioner. Hvis dette ikke kan opfyldes, ønsker vi parkeringsnormerne reduceret med 50%.

## **Elektrificering af bilparken**

### ***Initiativ***

En elektrificering af bilpakken i København bør ske via delemobilitet. Det er ikke muligt for borgere at opstille private ladestander i det offentlige rum. Fokus bør derfor være at udbrede ladestander til offentligt brug og til delemobilitet. Kommunen bør understøtte udbredelse af el-delebiler med fast stamplads ved at finansiere grave – og anlægsarbejde ved ifm etablering af ladeanlæg og el-delebils p-pladser.

### ***Baggrund:***

Når København skal være CO<sub>2</sub> neutral i 2025 betyder det, at biltransporten skal elektrificeres. Det er ikke realistisk at hver el-bilejer har sin egen ladestander. Den store del af den københavnske bilpark, som kun benyttes sporadisk, kan ikke være el-baseret, da de står stille det meste af tiden. I weekender og ferier skal de kunne køre ejeren ud af byen til sommerhus, familiebesøg, indkøb etc. Dertil behøver de en fuldt opladet elbil.

Det kan delebiler med fast stamplads levere.

Samtidig er delebiler med fast stamplads med til at leverer en løsning som minimerer antallet af biler i byen, og dermed et behov for færre ladestander.

## **Borgerne laver grønne gader**

### ***Initiativ***

Der etableres en pulje, der kan søges af boligforeninger til omdannelse af en del af en gade til grøn gade.

Initiativet understøtter at borgere kan beslutte at nedlægge p-pladser til fordel for grønne rekreative områder, (naturrum), parkering til cykler, bycykler, delecycler og oprettelse af p-pladser til delebiler med fast stamplads. Således har borgerne fortsat har adgang til mobilitet men med en langt bedre udnyttelse af pladsen.



### ***Baggrund***

1 delebil med fast stamplads erstatter mellem 5-10 privatbiler. LetsGos tal viser at en af LetsGos biler erstatter 8 privatejede biler i brokvartererne. Delebiler med fast stamplads erstatter bilbehovet for private, som skal bruge biler i fritiden og for erhverv som bruger bilerne til medarbejderkørsel.

Behovet for p-pladser reduceres med andre ord dramatisk når der opsættes delebiler med fast stamplads og en del af denne plads kan med fordel bruges til at understøtte anden grøn mobilitet (bl.a. god cykelparkering og plads til bycykler) og til at skabe grønne rekreative byrum til borgerne.

Samtidig kan der opstilles infostandere, hvor der kan kommunikeres til borgerne om fordelene ved grøn mobilitet og delebiler for sundhed og miljø.

I følge en undersøgelse udført af COWI holder 25 % af alle biler i København i brokvartererne stille fra mandag til fredag. Det er biler som disse der uden funktionstab kan erstattes ved at der opsættes delebiler med fast stamplads

Som inspiration kan bl.a. nævntes Amsterdam hvor man har fjernet 10.000 p-pladser, som er gjort til rekreative områder, til stor værdi for både lokale og besøgende.

Det skal være muligt for boligforeningen at kunne søge en grøn gade pulje om midler til at lave rekreativt område hvis der opsættes delebiler med fast stamplads, cykel og el-cykel parkering i en gade. Omfanget af det rekreative område bestemmes af antallet af delebiler med fast stamplads som opsættes, dog med et maksimum på 21 p-pladser og hermed 3 delebilpladser pr. område.

## **Generelt**

Vi vil generelt set opfordre til, at kommunen sætter fokus på sammenhængen mellem natur, klima, mobilitet og luftkvalitet. Vi vil derfor opfordre kommunen til, at kommunen arbejde mere tværfagligt, både inden for planlægning og projekter. Undgå søjletænkning, tænk stort, og lad borgere, erhverv og civilsamfund arbejde med, det er der rigtigt meget potentiale i. Kommunen skal dele ansvaret, sammen kan vi skabe en både ansvarlig og bæredygtig by i balance.

## **Afsendere af hørings svar:**

### **Det Økologiske Råd**

Jeppe Juul

Kompagnistræde 22,

1208 København

Telefon: 45 30 29 99 82

### **Delebilsfonden LetsGo**

Bjarke Fønnesbech

Direktør

Nørre Farimagsgade 11, st. th.

1364 København K

+45 22 38 80 80

### **Cyklistforbundet København**

Flemming Møller

Rømersgade 5-7,

1362 København

Telefon: 45 60 85 89 08

## **BY- OG Pendlercykel Fonden**

Tina Füssel  
Administrerende direktør  
Bredgade 36B, [3.tv.](#)  
1260 København K  
Mobil +45 53 70 25 01

### **Miljøpunkt Amager**

Dorte Grastrup-Hansen  
Centerleder  
Jemtelandsgade 3, 4. sal  
2300 København S  
Telefon: 45 82 32 58 14

### **Miljøpunkt Indre By og Christianshavn**

Marianne Spang Bech  
Centerleder  
Regnbuepladsen 7 st. tv.  
1550 København V.  
Telefon: 45 33 93 21 21

### **Miljøpunkt Nørrebro**

Anders Jørn Jensen  
Centerleder  
Korsgade 16,  
2200 Nørrebro  
Telefon: 45 22 55 53 03

## **Svar til: Høring 49038 af: Jesper Hjuler-Pedersen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

443

INDSENDT AF

Jesper Hjuler-Pedersen

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Jeg kan forstå at Københavns kommune planlægger at bygge endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej. Det vil så være den tredje børneinstitution på den lille vej. NU må I fandme stoppe jer selv. Jeg ønsker ikke flere børneinstitutioner på Saxtorphsvej. Lad venligst det lille bitte grønne område være, som I ellers vil bygge på. I må være vanvittige, hvis I virkelig påtænker at bygge endnu en børneinstitution. Hvis I virkelig ønsker flere børneinstitutioner, så byg dem andre steder i Valby. I forvejen er det sgu ved at være grinagtigt, at en lille vej skal ligge byggegrund til endnu en børneinstitution, når I samtidig snakker klimakrise. Vi havde et fint grønt område indtil Københavns Kommune klistrede dette område til med kæmpe børneinstitutioner. Vi kan ikke mere. Det skaber også alt for meget trafik på den lille vej.

## **Svar til: Høring 49038 af: Jesper Hjuler-Pedersen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

444

INDSENDT AF

Jesper Hjuler-Pedersen

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Jeg kan forstå at Københavns kommune planlægger at bygge endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej. Det vil så være den tredje børneinstitution på den lille vej. NU må I fandme stoppe jer selv. Jeg ønsker ikke flere børneinstitutioner på Saxtorphsvej. Lad venligst det lille bitte grønne område være, som I ellers vil bygge på. I må være vanvittige, hvis I virkelig påtænker at bygge endnu en børneinstitution. Hvis I virkelig ønsker flere børneinstitutioner, så byg dem andre steder i Valby. I forvejen er det sgu ved at være grinagtigt, at en lille vej skal ligge byggegrund til endnu en børneinstitution, når I samtidig snakker klimakrise. Vi havde et fint grønt område indtil Københavns Kommune klistrede dette område til med kæmpe børneinstitutioner. Vi kan ikke mere. Det skaber også alt for meget trafik på den lille vej.



**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

445

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på Emdrupvej 107, 2400 København NV.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

**EMDRUPVEJ 107, 2400 KØBENHAVN NV**

**VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019**

**UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK**

Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 108 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 532 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 640 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme C1 med plannr. R19.C.8.10, som er udlagt til boliger og serviceerhverv. Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel i Kommuneplanen 2019.

Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysøe



- Skellinje
- - - Eksisterende butik

**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

446

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på Korsørgade 1, 2100 København Ø.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

**KORSØRGADE 1, 2100 KØBENHAVN Ø**

**VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019**

**UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK**

Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 626 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 574 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme C2 med plannr. R19.C.2.24, som er udlagt til boliger og serviceerhverv. Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel i Kommuneplanen 2019.

Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysøe



- Skellinje
- - - Eksisterende butik

**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

447

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på Stærevej 74, 2400 København NV.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

**STÆREVEJ 74, 2400 KØBENHAVN NV**

**VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019**

**UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK**

Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 543 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 657 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme B4 med plannr. R19.B.8.3, som er udlagt til boliger. Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel i Kommuneplanen 2019.

Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysøe





- Skellinje
- - - Eksisterende butik

## **Svar til: Høring 49038 af: Dorte Eiler**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

448

INDSENDT AF

Dorte Eiler

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Brønshøj-Husum har brug for en langtidsholdbar løsning i forhold til transport og sammenhæng med resten af byen. Den foreslåede letbane vil ikke sætte hverken transporttid eller trafikale problemer på Frederikssundsvej væsentligt ned. Tvært imod vil den forringe det lokale liv og gøre Frederikssundsvej endnu mere svært fremkommelig, og dette i kvarterer med fodgængere og cyklister. En metro fra Østerbro tværs over Brønshøj, Husum og til Valby vil derimod både kunne aflaste landets travleste bus (5c) samt bevare lokallivet i en ofte overset bydel af København. Vi er mange beboere, der værner om byen og som bruger den flittigt, både privat og i arbejdstiden, der vil have gavn af et mere sammenhængende transportnet.

**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

449

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på Tranehavevej 1, 2450 København SV.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

**TRANEHAVEVEJ 1, 2450 KØBENHAVN SV**

**VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019**

**UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK**

Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 868 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 332 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme B4 med plannr. R19.B.4.17, som er udlagt til boliger. Butikken befinder sig i et område med rammer for detailhandel svarende til lokalcenter i Kommuneplanen 2019 med plannr. D19.4.36.

Eftersom butikken vil blive mindre en den maksimale størrelse for dagligvarebutikker, ønskes der med indsigelsen/forslaget en reservation af rammen til nyt butiksareal på førnævnte arealstørrelse.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysøe



- Skellinje
- - - Eksisterende butik

**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

450

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på Trøjborggade 1, 1757 København V.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

**TRØJBORGGADE 1, 1757 KØBENHAVN V**

**VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019**

**UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK**

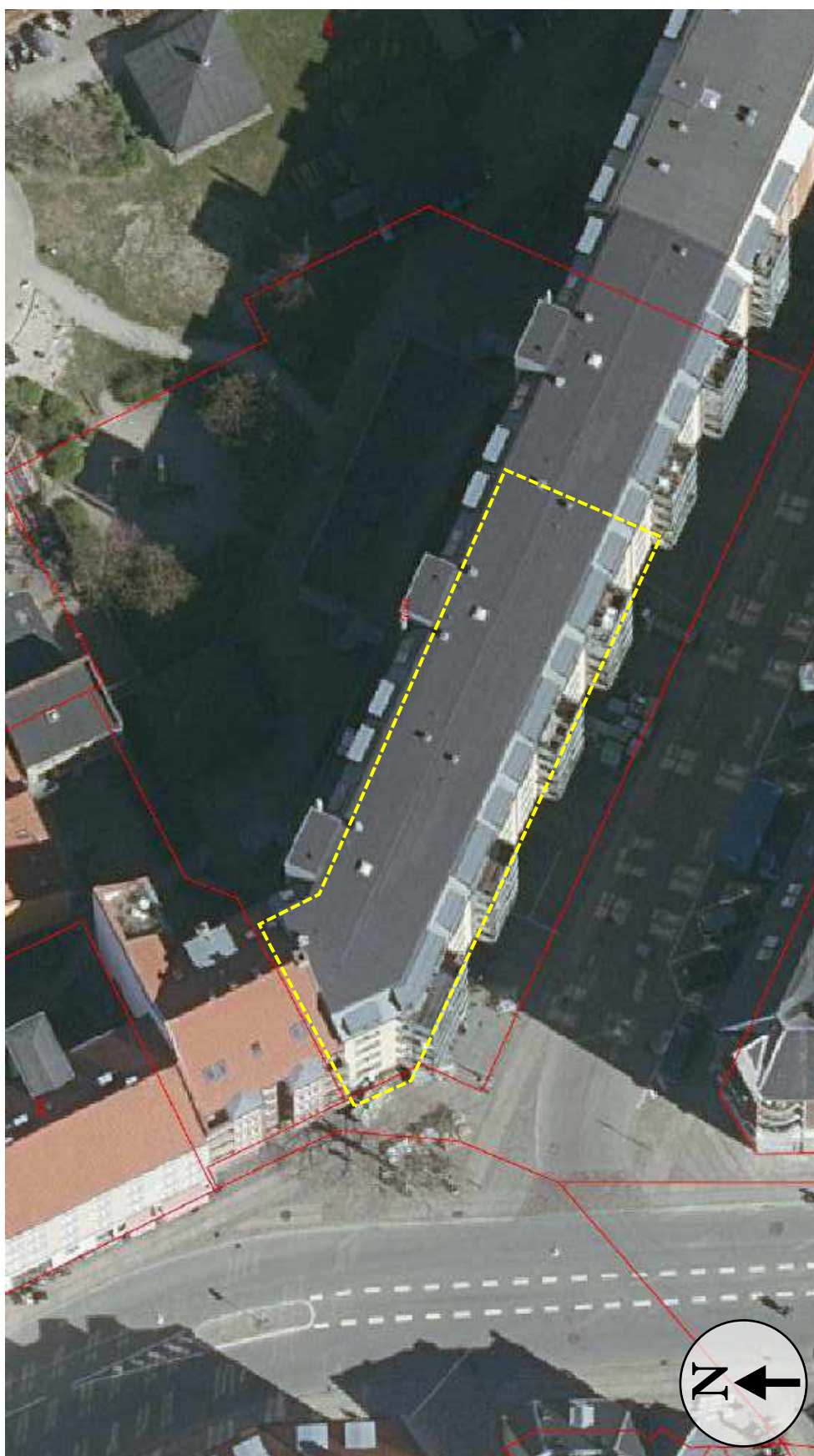
Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 688 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 512 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme C2 med plannr. R19.C.4.7, som er udlagt til boliger og serviceerhverv. Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel.

Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysøe



- Skellinje
- - - Eksisterende butik



**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

451

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på  
Utterslevvej 11, 2400 København NV.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

**UTTERSLEVVEJ 11, 2400 KØBENHAVN NV**

**VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019**

**UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK**

Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 587 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 412 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 1.000 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme B3 med plannr. R19.B.8.13, som er udlagt til boliger. Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel.

Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysøe



- Skellinje
- - - Eksisterende butik

**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

452

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på Østerbrogade 238, 2100 København Ø.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

**ØSTERBROGADE 238, 2100 KØBENHAVN Ø**

**VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019**

**UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK**

Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 775 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 425 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme B4 med plannr. R19.B.2.19, som er udlagt til boliger. Butikken befinder sig i et område med rammer for detailhandel svarende til bymidte i Kommuneplanen 2019 med plannr. D19.1.11.

Eftersom butikken vil blive mindre en den maksimale størrelse for dagligvarebutikker, ønskes der med indsigelsen/forslaget en reservation af rammen til nyt butiksareal på fornævnte arealstørrelse.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysøe



- Skellinje
- - - Eksisterende butik

**Svar til: Høring 49038 af: Strunge Jensen A/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

453

INDSENDT AF

Strunge Jensen A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

POSTNR.

2680

BY

Solrød Strand

HØRINGSSVAR

Arealreservation til ønske om udvidelse af eksisterende dagligvarebutik beliggende på  
Ålekistevej 168-172, 2720 Vanløse.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset, 1599 København V

**Strunge Jensen A/S**  
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal  
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30  
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

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

SAG NR	VOR REF	SIDE	DATO
19.188	KTH	1/2	22.10.2019

#### ÅLEKISTEVEJ 168, 2720 VANLØSE

#### VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019

#### UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK

Med henvisning til medsendte luftfoto skal vi på vegne af Salling Group A/S, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik kan udvides.

Butikken ønskes udvidet med et areal på ca. 710 m<sup>2</sup>, med butikkens eksisterende areal på 490 m<sup>2</sup>, vil den fremtidig butik have en størrelse på ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Bygningen er placeret i ramme B3 med plannr. R19.B.6.49, som er udlagt til boliger. Butikken befinder sig i et område med rammer for detailhandel svarende til bydelscenter i Kommuneplanen 2019 med plannr. D19.2.13.

Eftersom butikken vil blive mindre en den maksimale størrelse for dagligvarebutikker, ønskes der med indsigelsen/forslaget en reservation af rammen til nyt butiksareal på førnævnte arealstørrelse.

Med venlig hilsen

Kasper Thrysoe





- Skellinje
- - - Eksisterende butik

## Svar til: Høring 49038 af: Jakob Mallan

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

454

INDSENDT AF

Jakob Mallan

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Jakob Mallan  
Jeg kan fuldt ud tilslutte mig nedenstående betragtninger som jeg håber der vil blive taget højde for ifm. kommuneplanen for dette meget vigtige og skønne område af København.

---

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv

andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s

bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i ”en Verdensby med ansvar”

derimod prøver at forstå det særlige, og hvis man bygger videre på alle kvaliteterne i området, vil man med den rigtige tone og bebyggelsesprocent kunne skabe et område, som er meget mere værd både for de nuværende og for de fremtidige beboere - og også for byen. 1. Det gamle Sydhavn med store områder med selvbyggerområde (koloni- og nyttehaver) 2. Det nye Sydhavnen 3. Fiskerhavnen, men unik og bevaringsværdig kultur og miljø. 4. Stejlepladsen, som kan omfattes af en samlet byplanlægning uden byggeri. 5. Område øst for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning 6. Område vest for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning 7. Tippen, en del af det sammenhængende naturområde med stor biodiversitet og rekreativ karakter

## Svar til: Høring 49038 af: Mirjam Bastian

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

455

INDSENDT AF

Mirjam Bastian

POSTNR.

2450

BY

KBH SV

HØRINGSSVAR

Der er i KP19 mål for byudvikling, boliger, erhverv, trafik, miljø og natur - Men kulturområdet er kun nævnt i enkelte luftige bisætninger. Ligeledes er der i analysearbejdet forud for KP19 tilsyneladende ikke foretaget egentlige analyser af kulturområdet i København. København ligger i bunden af Danmark, når man ser på kommunernes kulturbudgetter. Nok får København i kraft af sin storbystatus en del kulturforærende, men den borgernære kultur ude i lokalområderne er stærkt underfinansieret. Et eksempel er kulturhuse i de nybyggede områder i Sydhavnen. Her mere end 10 år efter de første beboere flyttede ind, er der stadig ikke et kulturhus i området. Et konkret mål for kulturen i København kunne fx være, at kulturinstitutionerne skal være det første, som bygges i stedet for det sidste. Se fx på Dokk1 i Århus, som var en af de første færdiggjorte bygninger i det nye byområde ved havnen. Herudover savner man som beboer parker og rekreative områder og åbne pladser. I et land som Danmark hvor kulturelle traditioner er i konstant fare for at blive erstattet af andre kulturers festdage savner vi f.eks. et sted hvor man kan fejre/ afholde Sankt Hans, Grundlovsdag og andre af den slags traditionsbundne anledninger der kræver åbne pladser/ større forsamlingssteder.

**Svar til: Høring 49038 af: Brønshøj- Husum Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

456

INDSENDT AF

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.

22. oktober 2019

Sagsbehandler  
Ditte Tøfting-Kristiansen

# Hørings svar vedr. Kommuneplan 2019

## Om Kommuneplan 2019 generelt

*Hørings svaret er betinget af, at Brønshøj-Husum Lokaludvalg godkender det på lokaludvalgsmøde 24. oktober.*

Brønshøj-Husum Lokaludvalg vil gerne kvittere for en kommuneplan med mange fine og positive målsætninger, som vi er helt enige i. Vi finder dog, at der i Kommuneplan 2019 (KP19) er en meget stor skævhed i den måde, man ser hele byens udvikling på.

I KP19 er der alene fokus på udviklingen af Tingbjerg og Bystævneparken som boligområde.

Det er naturligvis meget vigtige boligudviklingsområder, men vi savner planer for udviklingen af andre elementer end boliger og institutioner – både i dette område og i andre områder af bydelen. Her tænkes på erhvervsudvikling, herunder turisme, kultur og fritid samt natur af høj kvalitet.

I KP19 savner vi overvejelser om etagemeter udlagt til erhverv i de to byudviklingsområder Tingbjerg og Bystævneparken. Erhvervsetagemeter er her sat til 0 m<sup>2</sup> af de i alt 2,8 mio. erhvervsetagemeter i hele København. I alle de andre byudviklingsområder i København er der en tæt sammenhæng mellem overvejelser om blandede boliger, institutioner, grønne kvalitetsområder, erhvervsetagemeter, metro og blandede arbejdspladser i nærområdet. Det gør sig også gældende i Herlev og Rødovre. Og vi mener, at dette også bør være tilfældet for Bystævneparken og Tingbjerg.

Vi finder desuden, at flere boligområder end de to udpegede i Brønshøj-Husum skal medtænkes for at sikre et samlet løft af hele Brønshøj-Husum. Her tænkes ikke mindst på hele Bellahøjområdet, området omkring Brønshøj Torv og Husumvolden med Utterslev Mose.

**Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN nummer  
5798009800275



## **Den grønne by – de grønne områder som attraktioner**

Med Kommuneplan 2019 udpeger Københavns Kommune en række nye grønne potentialeområder, der kan udvikles til nye grønne områder i byen. Det gælder områder beliggende i bl.a. Nordhavn, i Jernbanebyen og på Enghave Brygge. Det samlede overblik over de grønne potentialeområder fremgår af oversigtskortet forrest i KP19. I forlængelse heraf skal der udarbejdes en arealplan for grønne områder, der sikrer nye og attraktive grønne områder i alle bydele i takt med, at vi bliver flere københavnere. I KP19 nævnes også, at man vil styrke biodiversiteten.

Det er derfor vigtigt, at vi også arbejder målrettet med at højne kvaliteten af de eksisterende grønne områder og skabe gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles.

Lokaludvalget er helt enige i disse overvejelser og finder det overraskende, at KP19 ikke også indeholder markeringer og beskrivelser af Husumvolden, Utterslev Mose samt Bellahøjområdet med Amfiteaterscenen som højt prioriteret grønne områder. Disse områder har et meget højt potentiale for at kunne tilbyde ikke alene bydelens borgere, men alle københavnere og turister, helt særlige natur-, kultur- og friluftstilbud.

## **En havn af muligheder – et fæstningsanlæg med store potentialer**

En af Københavns styrker er, at den er tæt på vandet og omgivet af et historisk fæstningsanlæg, der går hele vejen rundt om byen. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at bruge både volde og vandet til aktiviteter, oplevelser, ophold samt ro. Ikke alene havnen, men også det samlede fæstningsanlæg rundt om byen, de mange søer, moser og volde giver denne mulighed – også i Brønshøj-Husum. Imidlertid er fæstningsanlægget i Brønshøj-Husum helt uudnyttede potentialer. Tilmed ligger fæstningsanlæg med voldgrave lige op til boligområder med særlige sociale og økonomiske udfordringer og skiller kvarterer i stedet for at samle.

I KP19 savner vi, at disse områder kommer med som særligt vigtige udviklingsområder til gavn for de mange københavnere og besøgende, der søger oplevelser i rige naturområder. Fæstningsanlægget kan blive et nyt aktivitetsrum og en ny turistattraktion, hvor man enten kan cykle, sejle i kano eller kajak rundt om fæstningsanlægget. Det forudsætter dog en politisk vilje til at sikre, at vandet i fæstningskanaler, moser og søer går fra at være forurenede områder til at blive rekreative offentlige rum, der samler borgerne på tværs af bydele.

## **Et varieret udbud af arbejdspladser – også i udkanten af København**

I KP19 står, at Københavns mangfoldighed skal afspejles i byens virksomheder og arbejdspladser. Det er vigtigt at fastholde et varieret udbud af jobmuligheder, ikke bare til københavnernes, men til folk bosat i hele Greater Copenhagen. Det kan kun lade sig gøre, hvis **hele** København er en attraktiv by at lokalisere sig i.

København skal appellere til både internationale virksomheder, mindre produktionsvirksomheder, kreative virksomheder, håndværksvirksomheder, socioøkonomiske virksomheder, iværksættere m.m. Det er nødvendigt at fastholde et varieret og tilstrækkeligt udbud af lokaliseringmuligheder for byens virksomheder samt sikre en god fremkommelighed i trafikken.

I rækkefølgeplanen udlægges en række nye områder til byudvikling, så muligheden for erhvervsbyggeri, frem mod 2031, er på 2,8 mio. etagemeter. Ingen af disse etagemeter er dog planlagt i de nye udviklingsområder i Tingbjerg og Bystævneparken.

Der ønskes et varieret udbud af erhvervslejemål ved at fastholde områder til blandet erhverv med fx otte kreative zoner, der bl.a. skal tilbyde attraktive lokaliseringmuligheder for virksomheder og iværksættere, der ønsker fleksible og prisbillige lejemål. Igen bemærker vi, at ingen af disse zoner eller erhvervslejemål er placeret i Brønshøj-Husum.

Det virker som om, at Københavns Kommune vælger den lette vej – nemlig at omdanne tidligere erhvervsområder til boliger i de gamle kvarterer i udkanten af København og koncentrere erhvervsvirksomheder til de nye områder med let adgang til metro. Det skævvrider København, og det fastholder socioøkonomisk udfordrede områder i en u hensigtsmæssig vanskelig situation med for ringe adgang til arbejdspladser, transportmuligheder og funktioner i nærområdet.

I KP19 står der, at Københavns Kommune skal understøtte en byudvikling, hvor developere, virksomheder og lokale aktører i fællesskab kan løse lokale og konkrete udfordringer. Det er vi enige i. Ikke desto mindre er dette perspektiv fraværende, når det gælder Brønshøj-Husum, også selvom der allerede ligger en stor international og innovativ virksomhed, Radiometer, tæt på Bystævneparken – et af de byområder, som skal byudvikles.

## **Styrk turismen i hele byen – også i Brønshøj-Husum**

Hovedstadsområdet største koncentration af arbejdspladser findes i Indre By. Gennem de seneste 15-20 år er der sket en markant udvikling

og fornyelse af området. Der er bl.a. foretaget store offentlige investeringer i opførelsen af kulturelle institutioner og i etableringen af metroen. Indre By har udviklet og fastholdt sin særlige historiske karakter samtidigt med, at mange arbejdspladser, et stort udbud af butikker, kulturelle institutioner og restaurationer er kommet til.

Med Kommuneplan 2019 bør der skabes nye rammer for en turisme og et erhvervsliv, der fordeler sig i **hele** byen.

I KP19 står, at et væsentligt og positivt bidrag til Københavns økonomiske vækst kommer fra turister og gæster fra hele verden. København skal fortsat være en attraktiv destination, når turister skal vælge målet for deres næste rejse, eller når store events og konferencer skal beslutte sig for en værtsby. Turister skal være med til at understøtte detailhandlen, restauranterne, kulturinstitutionerne og dermed de lokale bymiljøer rundt om i byen. Det skaber jobs på tværs af brancher i hele byen og bidrager til et varieret udbud af arbejdspladser. Dette mål er Brønshøj-Husum Lokaludvalg enige i.

Det er derfor desto mere overraskende, at KP19 kun har fokus på bymidten som det sted, hvor turismen og erhvervslivet skal udvikles. Der er et stort pres på centrum, men med gode kollektive transportmuligheder, spændende kultur- og friluftstilbud i alle bydele samt de korte afstande mellem Københavns bydele (set i en international sammenhæng) vil det næppe skræmme turister at bo i eller besøge kultur- og naturområder med historisk spændende bygningsanlæg – også i Brønshøj-Husum.

Brønshøj-Husum har i september 2019 gennemført en undersøgelse baseret på temaerne i KP19 i Brønshøj-Husum Borgerpanel, hvor over 1200 borgere har svaret. Resultaterne kan ses i bilaget. Her mener 51% af respondenterne, at øget turisme vil bringe værdi til bydelen.

Det forudsætter dog en politisk villighed til at udvikle disse potentialer.

### **Kultur- og fritidsliv til en by i udvikling**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg er naturligvis enige i, at København skal være en by med gode rammer for hverdagslivet. Derfor skal der, udover gode og billige boliger og institutioner, også være et varieret og levende kultur- og fritidsliv, som giver københavnernes mulighed for at være aktive, få nye oplevelser og bruge byen på nye måder.

Det er vigtigt for bydelens borgere at have adgang til lokale kulturelle oplevelser samt kultur- og fritidstilbud. Den nylig foretagne kortlægning af musik i Københavns Kommuner viser med al tydelighed, hvor underforsynet Brønshøj-Husum er med tilbud til børn og unge om deltagelse i levende musik og andre kreative aktiviteter.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder, at det i kommuneplanens afsnit om København som ”en kulturel storby med kant” bør være et eksplicit, tydeligt og højt prioritet mål, at byens kultur- og fritidsfaciliteter udvikles i takt med byens befolkningstilvækst, og at det især skal sikres, **at alle borgere har lige adgang til dette uanset hvilken bydel, de bor i.**

Lokaludvalget finder, at der med en stigende befolkning bør følge en større udnyttelse af de eksisterende arealer og faciliteter – ikke kun i det centrale København, men over **hele** København. Alle pladser og rum skal udnyttes mere effektivt. Vi skal målrettet udvide mulighederne for at bruge alle bygninger og arealer på nye måder.

Dette vil samtidig understøtte bydelenes sammenhængskraft, hvor forskellige anvendelser af områderne er med til at skabe nye mødesteder på tværs af befolkningsgrupper og bydele. Vi har følgende konkrete forslag hertil:

- 1. Vestvolden-Husumvolden.** Fæstningskanalen og Utterslev Mose skal renses, og overfladevand fra kloakker skal ledes forsvarligt til rensningsanlæg og ikke ud i fæstningskanalen. De historiske bygninger skal renoveres og genanvendes til kultur- og fritidsformål. Volden skal blive et rum for biodiversitet, kultur- og naturoplevelser, som samler borgerne i de social-økonomisk udsatte områder og giver mulighed for et væld af nye oplevelser for både københavnere og for turister.
- 2. Brønshøj Torv og Brønshøj Vandtårn.** Brønshøj Vandtårn og Torv – med den nedlagte Brønshøj Skole og den gamle Rytterskole – skal omdannes til et levende værksted og byrum med masser af kultur- og fritidsfaciliteter samt aktiviteter med base i de eksisterende historiske bygninger. Deres oprindelige funktioner er nu nedlagt, men bygningerne rummer mange potentialer for nye funktioner til glæde og gavn for borgerne i lokalområdet såvel som andre københavnere og turister.
- 3. Bellahøjhusene og Amfiteatret.** Bellahøjhusene i sig selv er arkitektonisk set spændende og markante bygninger – en del af området skyline, som meget smukt repræsenterer sin tid med ambitioner om at tilbyde gode byboliger/højhuse i naturskønne områder. De er placeret i grønne omgivelser med masser af plads og ikke mindst med store uudnyttede muligheder for et meget rigt kultur- og fritidsliv, som desværre står næsten

uudnyttet hen. Amfiteatret med plads til 1500-2000 tilskuere står og forfalder. Her savnes en samlet plan for at skabe den kvalitet i de grønne områder, som sikrer, at området lever og kan anvendes af gamle og nye borgere i København.

4. **Erhvervsetagemål i Bystævneparken og Tingbjerg.**

Der bør afsættes etagemeter til serviceerhverv, detailvirksomheder, socioøkonomiske virksomheder, IT-virksomheder og iværksætteri.

# Nedslagspunkter

Lokaludvalget har kommentarer en til række lokalprojekter i bydelen, der beskrives herunder.

## **Seniorbofællesskaber**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg foreslog i den interne høring af KP19, at de overordnede hensigtserklæringer vedr

## **Fortætningen af boligområderne**

Lokaludvalget er meget betænkelige ved den generelle tilgang til fortætning af København, som ligger i de foreslåede ændringer af B2 rammen. Det betyder, at man fremover ved hjælp af en særlig bestemmelse (B2 – stjernebestemmelse) kan tillade en max. bebyggelsesprocent på 90 og et friareal for boliger på blot 60%. Vi mener, at en evt. fortætning skal besluttes fra sag til sag ud fra de helt lokale forhold.

De ændrede rammer vil bl.a. komme i spil i Tingbjerg og Bystævneparken, hvor der planlægges med en byudvikling, der dels er drevet af et mål om bedre boligmiljø, beboersammensætning og trykthed, men også er påvirket af nationale lovgivning om beboersammensætning i almene boligområder. I borgerpanelundersøgelsen svarer 64% af respondenterne, at de er enige eller meget enige i, at det er vigtigt, at der ikke bliver bygget tættere i områder med lejligheder, mens kun 11% er uenige eller meget uenige heri.

Brønshøj-Husum er en mangfoldig bydel med højhuse, rækkehuse, kolonihaver, karrébebyggelser, og der er både alment og privat byggeri samt andelsboligforeninger. Endelig er det karakteristisk for bydelen, at der er større områder med villakvarterer. Selv om rammekravet for B1 er uændret, og selv om der i mange tilfælde er servitutter, der skulle hindre en fortætning af villakvarterer, ser lokaludvalget alligevel en stærk tendens til, at villakvarterne fortættes, hvilket ændrer kvarterernes særegne udtryk. Lokaludvalget ønsker derfor, at det bliver et strategisk indsatsområde at bevare villakvarternes særegne udtryk. KP19 bør derfor indeholde en målsætning om, at der skal udarbejdes lokalplaner for byens villakvarterer for at opnå dette mål. Dette ønske understøttes af borgerpanelundersøgelsen, hvor 71% af respondenterne svarer, at de er enige eller meget enige i, at det er vigtigt, at der ikke bliver bygget tættere i villakvarterne.

## **En sammenhængende trafikplan for Brønshøj-Husum**

Frederikssundsvej og de tilstødende veje er allerede i dag trafikmæssigt overbelastet. Med den pågående og planlagte byudvikling i Tingbjerg, Bystævneparken og Gadelandet bliver det endnu værre. De mange nye boliger, institutionspladser samt skolebyggeri vil medføre øget transportbehov, og allerede i dag bliver biveje brugt til at undgå kø-kørsel på Frederikssundsvej.

Trafikpresset på Gadelandet vil blive øget. Lokaludvalget har længe ønsket bedre forhold for cyklister og fodgængere på Gadelandet, og et projekt for dette har været med i kommunens cykelprioriteringsplan. Vi

er derfor meget tilfredse med, at disse ønsker nu synes at blive realiseret i budget 2020.

En planlagt bilforbindelse mellem Frederikssundsvej og Bystævneparken via Ærtebjergvej vil gøre bil-kaosset på det pågældende stykke af Frederikssundsvej endnu større. Der er for nyligt etableret venstresving forbudt fra Frederikssundsvej op ad Ærtebjergvej bl.a. for at undgå farlige og trafik hæmmende situationer.

Lokaludvalget mener derfor, at det er af yderste vigtighed, at der bliver udarbejdet en trafik helhedsplan for trafikafvikling i Brønshøj-Husum. En trafik helhedsplan skal også tage højde for kommende skybrudsplaner. Specifikt forventer lokaludvalget, at trafikplanlægningen tager højde for det klimavejprojekt, som Toftevang Vejlaug har indgået aftale med Høfor A/S om, og som blandt andet omfatter ændringer i vejforløbet på Ærtebjergvej.

Samtidig er det også vigtigt, at den offentlige transport i bydelen gennemtænkes i en trafik helhedsplan. Selvom der er planer om en letbane, skal man planlægge, hvordan den offentlige transport vil betjene bydelen og de gennemrejsende, indtil en sådan vil blive etableret.

Der registreres begyndende problemer med pendlerparkering i bydelen i takt med at der indføres flere parkeringsrestriktioner rundt om Brønshøj-Husum – fx ved Herlev Station. Derfor bør en helhedsplan for trafikken indeholde tiltag, der gør det muligt og attraktivt for bilpendlere at benytte kollektive transportmidler på en større del af deres rejse. Den seneste store trafikinvestering i København – Metro Cityringen – har ikke påvirket trafikken ind og ud af byen.

### **Betjening med skinnebåren trafik**

Forslaget til Kommuneplan 2019 beskriver ganske korrekt, at Brønshøj-Husum-Tingbjerg har en ringe betjening af skinnebåren trafik. Lokaludvalget finder dog, at forslaget om at undersøge en letbane i bydelen **ikke** er baseret på et tilstrækkeligt forarbejde. Den bedste fremtidige trafikløsning for Brønshøj-Husum er en metro, som når helt ud til den kommende letbane langs Ring 3. Metro er dyrere at etablere end en letbane, men kører også hurtigere og mere regelmæssigt. Metro er den bedste løsning for både pendlere og bydelens borgere.

Der er **stor** opbakning fra bydelens borgere til en metro. Således mener 91% af respondenterne i borgerpanelundersøgelsen, at en metro vil give værdi for bydelen, mens kun 49% siger det samme om en letbane ad samme rute. Skepsissen over for en letbane skyldes bl.a., at den vil medføre massiv nedlæggelse af parkeringspladser på Frederikssundsvej, vil gøre Frederikssundsvej sværere at krydse, og at letbanen stopper ved



Nørrebro, og dermed ikke løser behovet for at kunne komme hurtigt ind til København.

Med venlig hilsen

Hans S. Christensen  
Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Palle Lolk  
Formand for Byudviklingsudvalget

Kirsten Møller  
Formand for Kulturudvalget



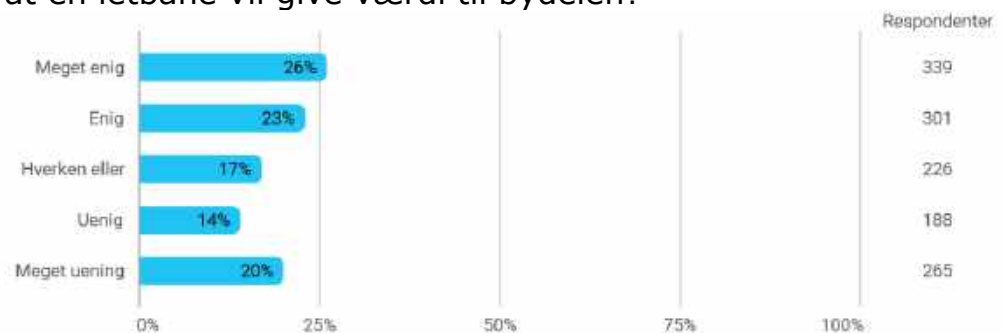
## Rapport Brønshøj-Husum Borgerpanel om Kommuneplan19

Undersøgelsen om Kommuneplan 2019 fra 23. september til 10. oktober. 1

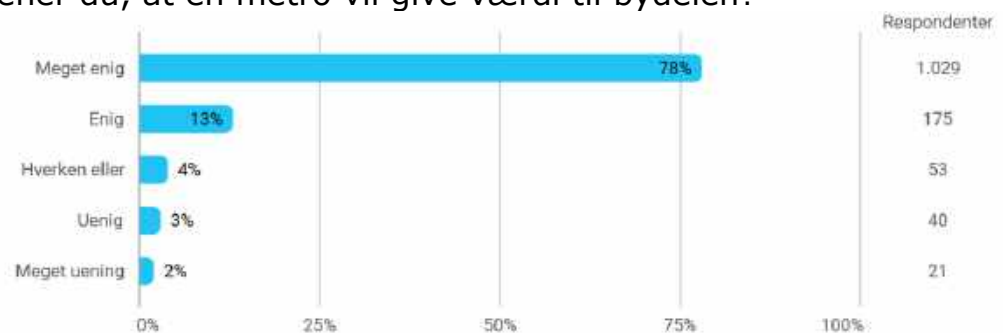
1241 personer deltog i undersøgelsen. Her af 1256 personer gennem Brønshøj-Husum Borgerpanel, og 156 personer gennem et link, der bl.a. blev distribueret på facebook.

Resultaterne fra undersøgelsen er blevet brugt i Brønshøj-Husum Lokaludvalgs hørings svar.

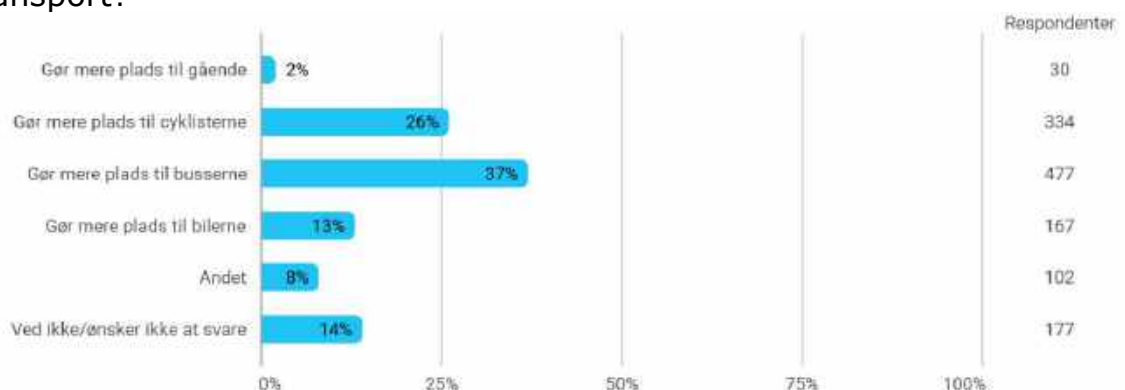
### Hvor enig er du i, at en letbane vil give værdi til bydelen?



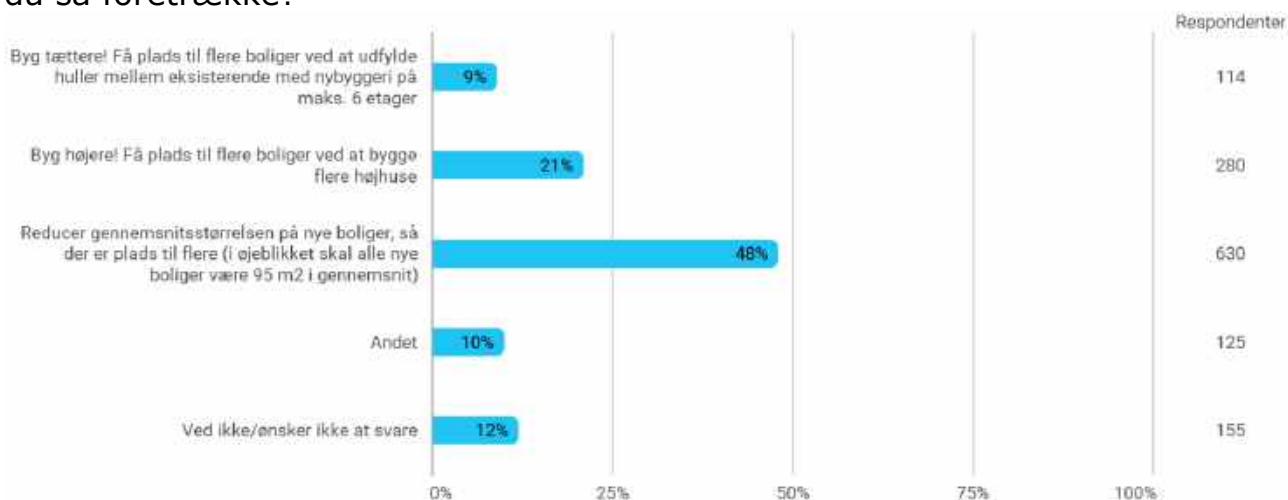
### I hvor høj grad mener du, at en metro vil give værdi til bydelen?



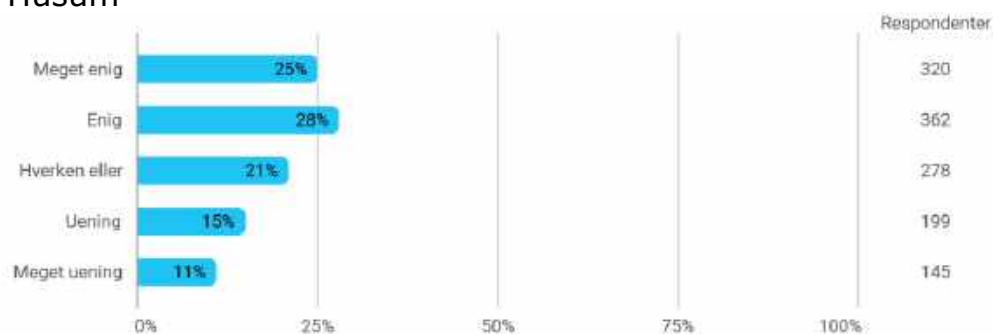
### Så længe der ikke er skinnnebåren trafik i bydelen, hvordan får vi bedst plads til effektiv transport?



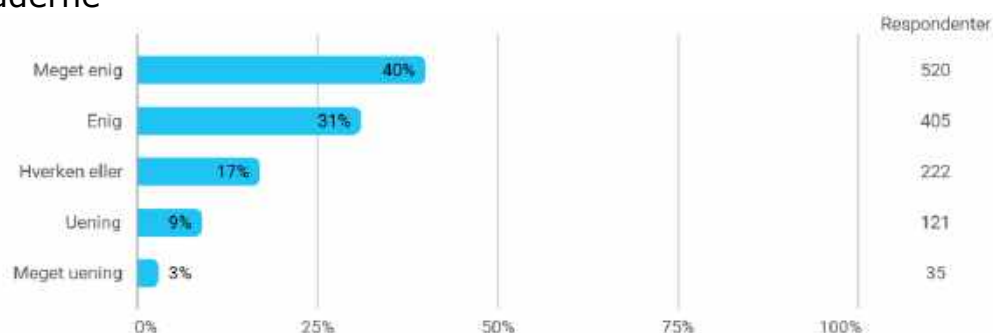
Hvis antallet af indbyggere i byen fortsætter med at vokse, hvilken løsning vil du så foretrække?



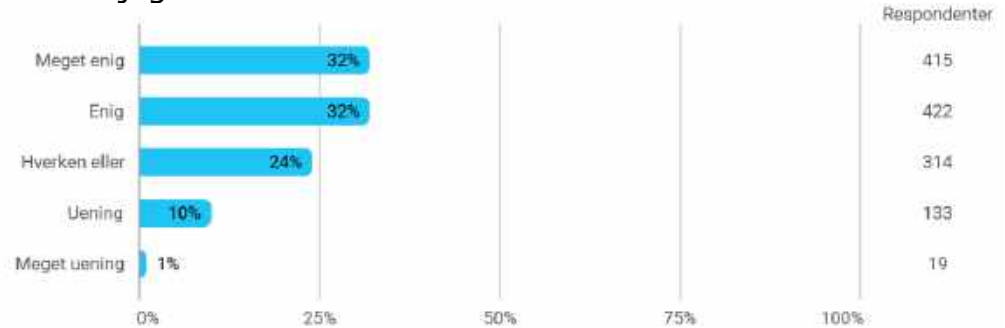
Hvor enig er du i følgende udsagn: - Der må gerne blive bygget flere almene boliger i Brønshøj-Husum



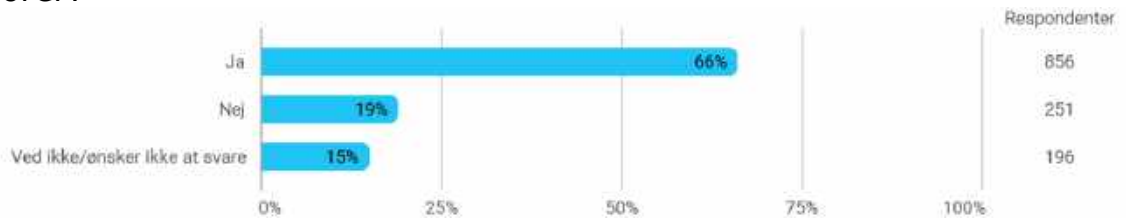
Hvor enig er du i følgende udsagn: - Det er vigtigt, at der ikke bliver bygget tættere i villaområderne



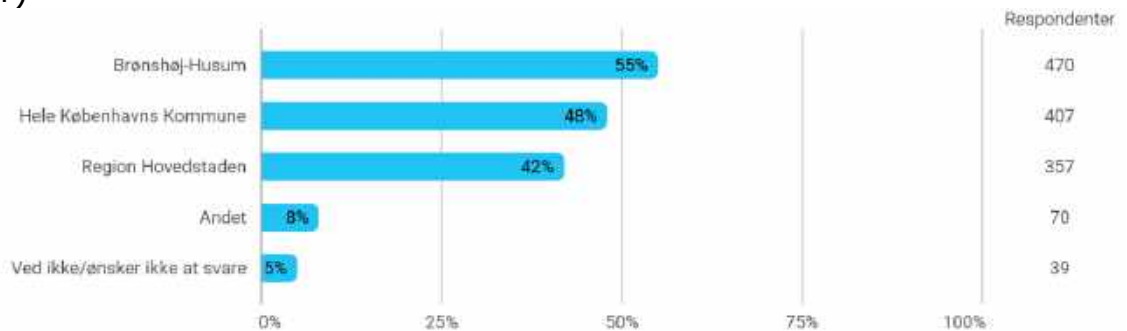
Hvor enig er du i følgende udsagn: - Det er vigtigt, at der ikke bliver bygget tættere i områder med lejligheder



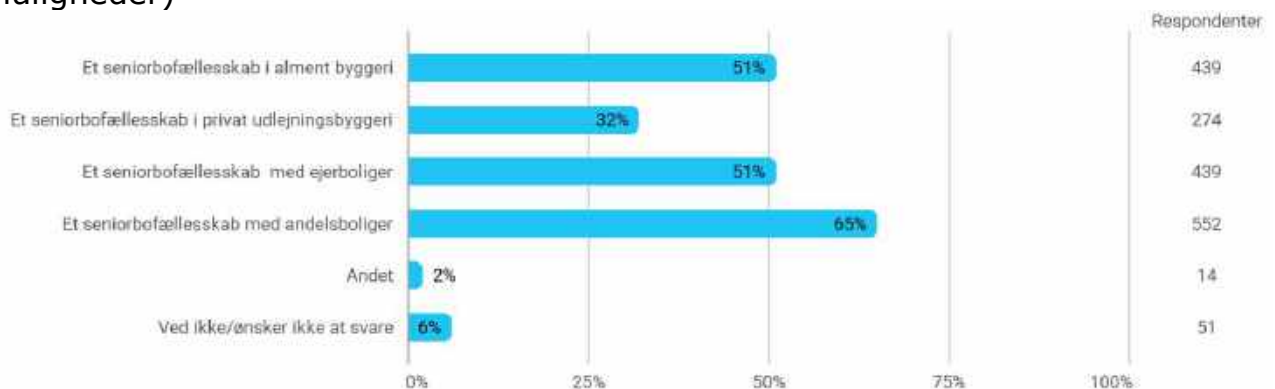
Kunne du i dine ældre år forestille dig at flytte i et seniorbofællesskab med andre seniorer?



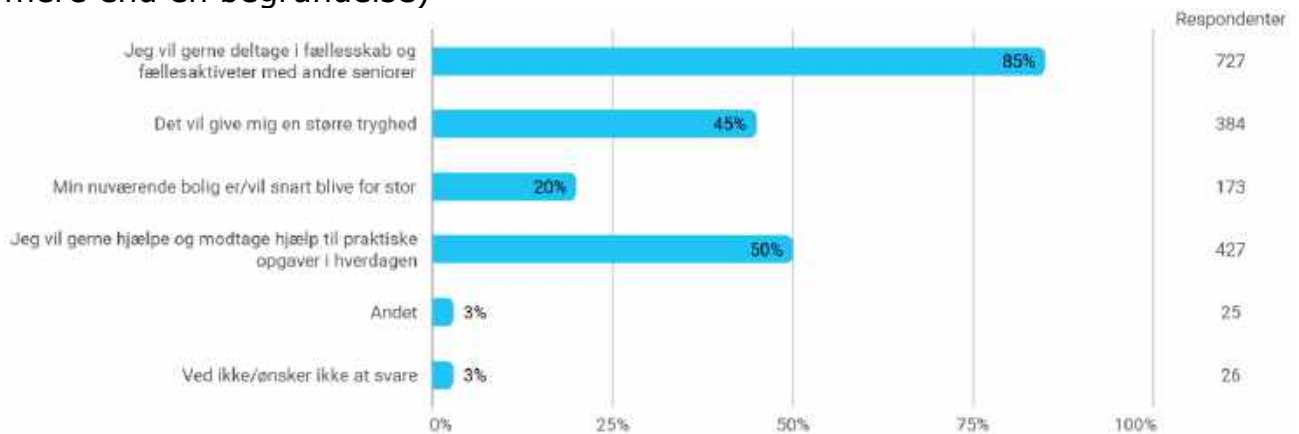
Hvor kunne du forestille dig at bo i et seniorbofællesskab? (Vælg gerne flere muligheder)



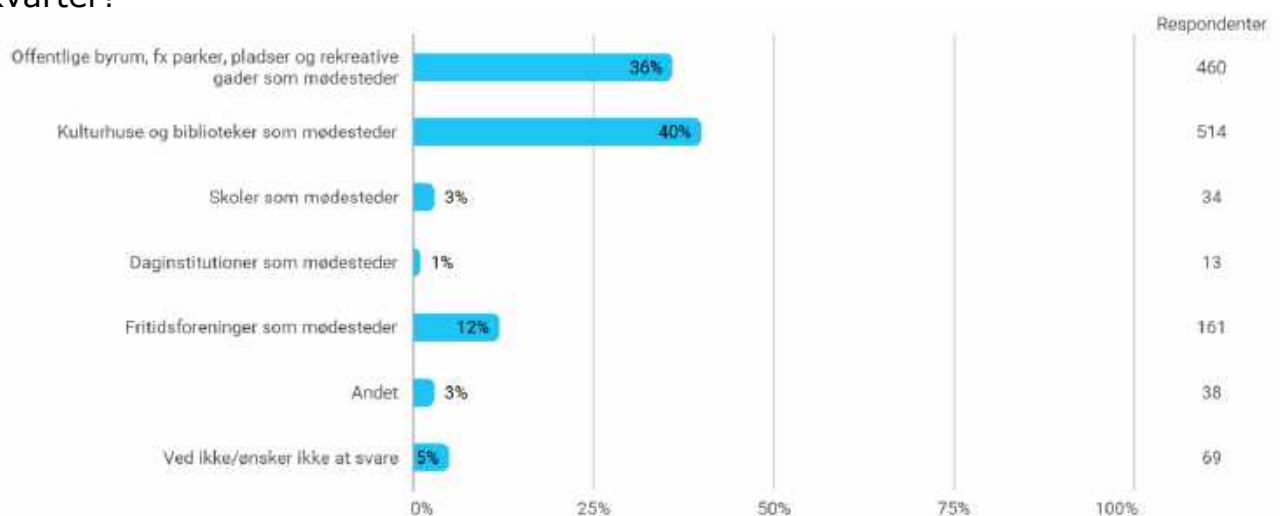
Hvilke type seniorbofællesskab vil du være interesseret i? (Vælg gerne flere muligheder)



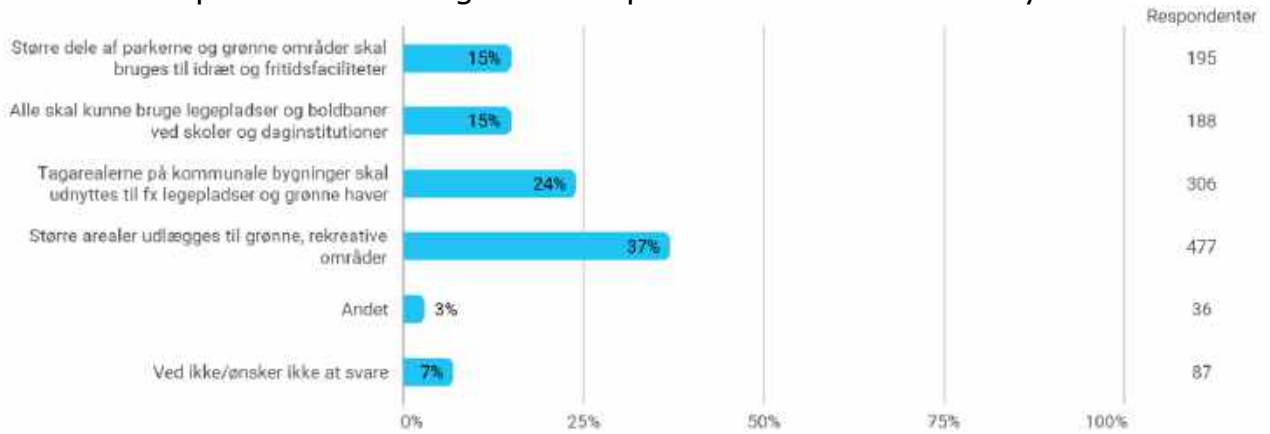
Hvorfor kunne du forestille dig at flytte i et seniorbofællesskab? (Angiv gerne mere end en begrundelse)



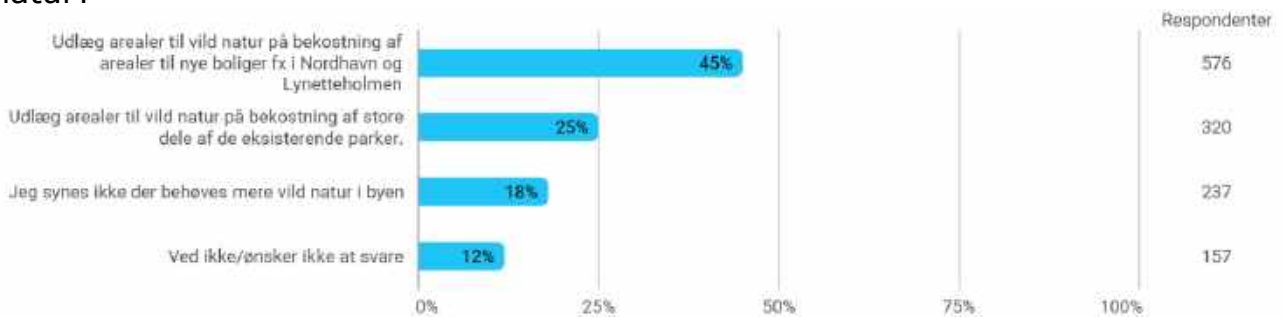
Hvilken type mødested vil du prioritere for at styrke sammenholdet i dit kvarter?



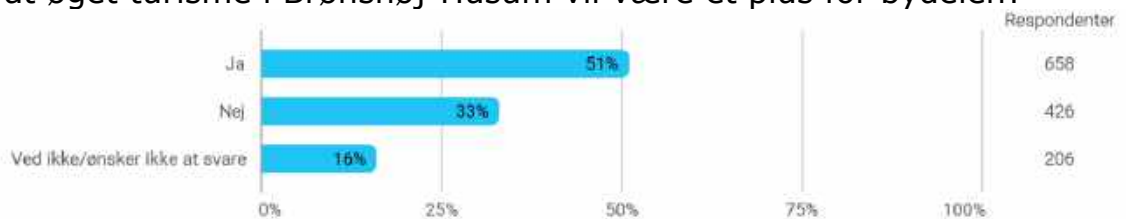
### Hvad ville du prioritere for at give mere plads til fællesarealer i byen?



### Hvordan skal vi skabe bedre forhold for planter, insekter og dyr i Københavns natur?



### Synes du, at øget turisme i Brønshøj-Husum vil være et plus for bydelen?



## Svar til: Høring 49038 af: Sejlklubben Sundet

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

457

INDSENDT AF

Sejlklubben Sundet

POSTNR.

2100

BY

København Ø.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Københavns Kommuneplanforslag KP 19 fra Sejlklubben Sundet. Af kommuneplanforslaget fremgår det, at Øresunds Sejlklub Frem's landplads skal ændre status fra areal til brug for rekreative formål til et T2 areal, der kan benyttes til forsyningsformål. Statusændringen skal give mulighed for at det fjernvarmeanlæg, der nu befinder sig i Svanemølleværket, kan reetableres på Frem's landplads. Alt dette for at Svanemølleværket kan danne rammen for Teknisk Museum og andre relaterede aktiviteter. Da Sejlklubben Sundet i 1999 påbegyndte etableringen af nye landpladsfaciliteter på den nyopfyldte Svaneknop på nordsiden af Svanemøllehavnen, betød det, at de tre klubber, KAS, Frem og Sundet, der står bag driftsselskabet, der driver havnen, kunne udnytte synergien i det tætte naboskab til et udvidet samarbejde til gavn for medlemmerne. I stedet for at hver klub havde en ansat pladsmand, som stod for optagning og udsætning af medlemmernes både, ansatte driftsselskabet det nødvendige personale. På et tidspunkt blev man enige om at investere i en brugt lastbil med kran, der kunne håndtere både op til ca. 40 fod. Et stort fremskridt som betød, at man nu året rundt kan løse optagning, udsætning, flytninger samt havarier eller andre akutte situationer uden at involvere fremmede entreprenører. Mister Frem sin landplads i nærområdet, bliver den nuværende fleksibilitet omkring håndtering af medlemmernes både væsentligt besværliggjort. Hvis Københavns Kommune fastholder ændringen til T2 areal, er det derfor vores håb, at genhusningen af vinterpladsen sker i tæt tilknytning til Svanemøllehavnen. Ud over til vinteropbevaring af medlemmernes både, tjener de tre klubbers landpladser også som parkeringsplads for medlemmernes biler, når de tager af sted på kortere eller længere ture. Den intensive undervisningsaktivitet alle hverdage sommeren igennem samt aftenkapsejladser tirsdag, onsdag og torsdag kræver parkeringsmuligheder ud over de meget beskedne offentlige parkeringspladser omkring havnen. Arealet nord for Svanemølleværket omfatter blandt andet den gamle kulgård. Den har været stillet til rådighed som vinterplads og sommerparkering, siden et stykke af KAS' landplads blev inddraget til gaspumpestation til Svanemølleværket. Den resterende del af dette areal kunne benyttes som erstatning for det areal, man vil

inddrage til at bygge spidsbelastningsanlæg på. Med sin umiddelbare nærhed til Kalkbrænderihavnsløbet ville det løse et andet stort problem, vi har i havnen, nemlig den ringe vanddybde ved Frems og KAS' landpladser, som meget dårligt matcher moderne bådes større dybgang. Placeringen vil give os mulighed for at tage bådene på land direkte fra Kalkbrænderihavnsløbet, som vi i dag gør med de både, der skal overvintre på kulpladsen. Svanemøllehavnen A/S er sammensat af 3 klubber, som er økonomisk afhængige af hinanden, hvorfor det også vil få konsekvenser for de andre klubber og deres drift, såfremt én af klubberne lukkes eller dens "forretningsgrundlag" ændres radikalt. Sejlklubben Sundet ser naturligvis helst, at man ændrer T2 status for Frems landplads tilbage til rekreativt område, for at bevare det særegne miljø omkring Svanemøllehavnen, som vi sætter så stor pris på. Østerbro, d. 21 oktober 2019 Mads Roden Formand for Sejlklubben Sundet



## Høringsvar vedrørende Københavns Kommuneplanforslag KP 19 fra Sejlklubben Sundet.

Af kommuneplanforslaget fremgår det, at Øresunds Sejlklub Frem's landplads skal ændre status fra areal til brug for rekreative formål til et T2 areal, der kan benyttes til forsyningsformål. Statusændringen skal give mulighed for at det fjernvarmeanlæg, der nu befinder sig i Svanemølleværket, kan reetableres på Frem's landplads. Alt dette for at Svanemølleværket kan danne rammen for Teknisk Museum og andre relaterede aktiviteter.

Da Sejlklubben Sundet i 1999 påbegyndte etableringen af nye landpladsfaciliteter på den nyopfyldte Svaneknop på nordsiden af Svanemøllehavnen, betød det, at de tre klubber, KAS, Frem og Sundet, der står bag driftsselskabet, der driver havnen, kunne udnytte synergien i det tætte naboskab til et udvidet samarbejde til gavn for medlemmerne.

I stedet for at hver klub havde en ansat pladsmand, som stod for optagning og udsætning af medlemmernes både, ansatte driftsselskabet det nødvendige personale. På et tidspunkt blev man enige om at investere i en brugt lastbil med kran, der kunne håndtere både op til ca. 40 fod. Et stort fremskridt som betød, at man nu året rundt kan løse optagning, udsætning, flytninger samt havarier eller andre akutte situationer uden at involvere fremmede entreprenører.

Mister Frem sin landplads i nærområdet, bliver den nuværende fleksibilitet omkring håndtering af medlemmernes både væsentligt besværliggjort.

Hvis Københavns Kommune fastholder ændringen til T2 areal, er det derfor vores håb, at genhusningen af vinterpladsen sker i tæt tilknytning til Svanemøllehavnen. Ud over til vinteropbevaring af medlemmernes både, tjener de tre klubbers landpladser også som parkeringsplads for medlemmernes biler, når de tager af sted på kortere eller længere ture. Den intensive undervisningsaktivitet alle hverdage sommeren igennem samt aftenkapsejladser tirsdag, onsdag og torsdag kræver parkeringsmuligheder ud over de meget beskedne offentlige parkeringspladser omkring havnen.

Arealet nord for Svanemølleværket omfatter blandt andet den gamle kulgård. Den har været stillet til rådighed som vinterplads og sommerparkering, siden et stykke af KAS' landplads blev inddraget til gaspumpestation til Svanemølleværket. Den resterende del af dette areal kunne benyttes som erstatning for det areal, man vil inddrage til at bygge spidsbelastningsanlæg på. Med sin umiddelbare nærhed til Kalkbrænderihavensløbet ville det løse et andet stort problem, vi har i havnen, nemlig den ringe vanddybde ved Frem's og KAS' landpladser, som meget dårligt matcher moderne bådes større dybgang. Placeringen vil give os mulighed for at tage bådene på land direkte fra Kalkbrænderihavensløbet, som vi i dag gør med de både, der skal overvintre på kulpladsen.

Svanemøllehavnen A/S er sammensat af 3 klubber, som er økonomisk afhængige af hinanden, hvorfor det også vil få konsekvenser for de andre klubber og deres drift, såfremt én af klubberne lukkes eller dens "forretningsgrundlag" ændres radikalt.

Sejlkлубben Sundet ser naturligvis helst, at man ændrer T2 status for Frems landplads tilbage til rekreativt område, for at bevare det særegne miljø omkring Svanemøllehavnen, som vi sætter så stor pris på.

Østerbro, d. 21 oktober 2019

Mads Roden

Formand for Sejlkлубben Sundet

## Svar til: Høring 49038 af: Birgitte Kehler Holst

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

458

INDSENDT AF

Birgitte Kehler Holst

VIRKSOMHED / ORGANISATION

medlem af Alternativet på Vesterbro

POSTNR.

1705

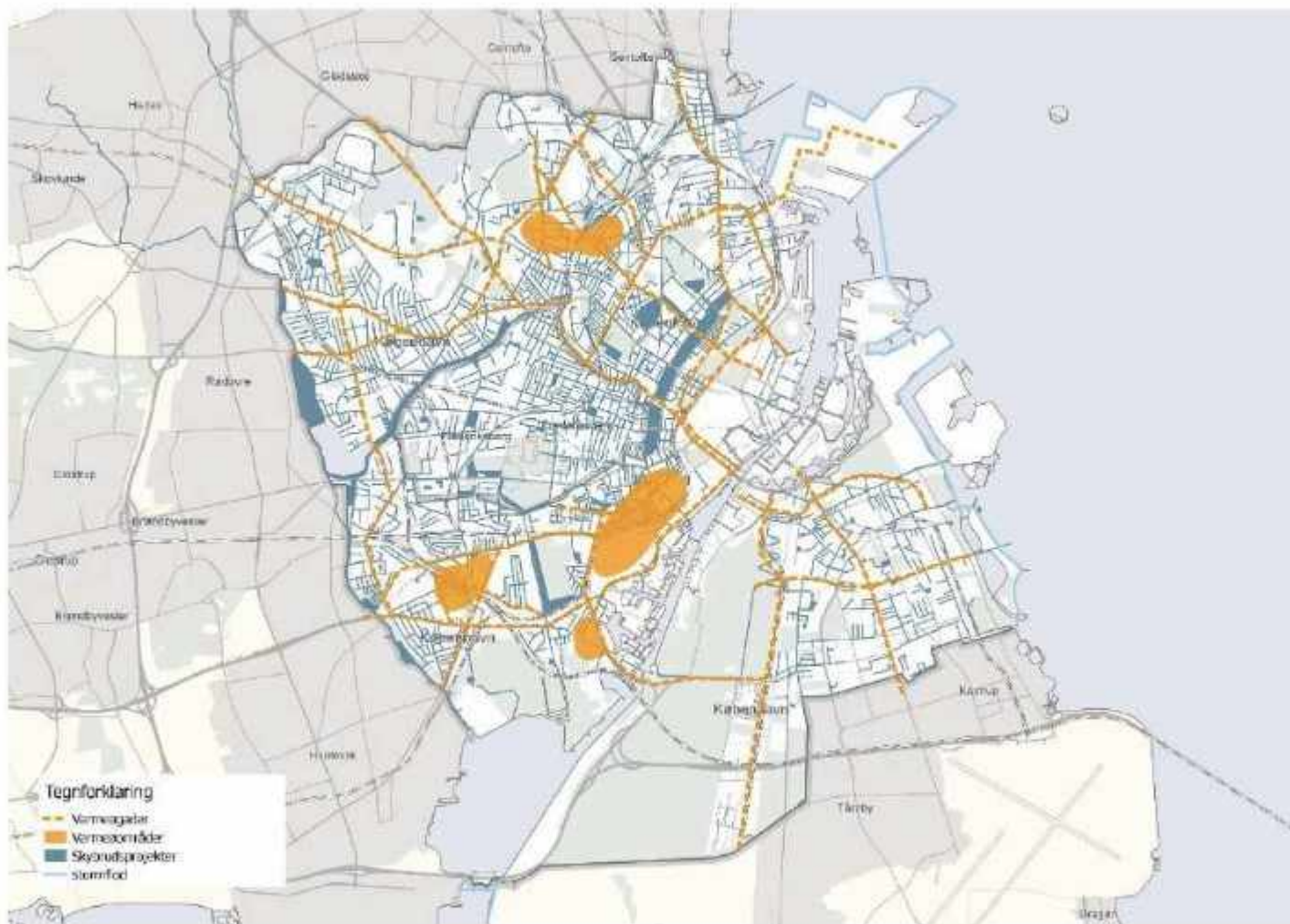
BY

København

HØRINGSSVAR

Behov for sammenhængende grønne område, klimasikring og liv levet udenfor lejlighederne. Der er brug for større sammenhængende grønne område i København og på Vesterbro i særdeleshed. Vesterbro er den bydel med færrest grønne m2 pr person i kommunen der bør der rettes op på med den nye kommuneplan. Vesterbro er også en bydel der er vokset meget gennem de seneste år, dels Carlsberg og dels de nye kvarterer ved haven. Vi har fået mange nye naboer men ikke flere boldbaner, svømmehaller, kulturhuse, biblioteker etc. Det bør en ny plan rette op på. Der skal være plads ikke bare til flere boliger men også til dem der bor i dem. Der skal være plads til livet mellem husene. En ny kommuneplan bør være grøn, ikke bare fordi det styrker livskvaliteten for os der bor i byen men også forbi vi har brug for de grønne områder til at køle vores by ned. I forbindelse med den Kommuneplan, der nu er i høring, er lavet en række analyser. En af dem handler om behovet for nye Grønne områder. En af de ting, som man har set på, er varme-øer. Altså by-områder, der om sommeren er varmere end resten af byen. Det findes der et kort over byen hvor disse områder er markeret (se vedhæftede) Som det kan ses, er det Vesterbro der er varmest. Cirka halvdelen af det totale areal, der er benævnt med Varme-ø-prædikatet ligger på Vesterbro. Der er brug for flere træer og sammenhængende grønne områder for at køle byen (ikke kun Vesterbro). I den fremlagte plan lægges der op til at der bygges flere boliger, man vil lave en hel ny bydel kaldet Jernbanebyen. Vesterbro lokaludvalg har igennem flere år arbejder med dette område (Otte Bussesvej, DSB arealer) og forslår at man her laver en sammenhængende grønt område og benytter de eksisterede bygninger til fx kultur og fritidsaktivitet. Vi har en unik mulighed for at tænke langsigtet i forhold til både klima og skybrudssikring af vores by, og ved samme lejlighed indhente noget af det efterslæb der er på rekreative områder på Vesterbro – både for de gamle og de nye beboere. Birgitte Kehler Holst  
Analysen kan findes på <https://kp19.kk.dk/artikel/analyse-af-behovet-mellemstore-og-store-groenne-omraader>

## Klimatilpasning som løftestang for udvikling af den grønne og blå struktur



Figur 33: Klimatilpasningsindsatser, herunder Skybrudsprojekter, Stormflodssikring og Varmeøffekt

## **Svar til: Høring 49038 af: Udviklingselskabet By & Havn I/S**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

459

INDSENDT AF

By & Havn, Tina Vestergaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Udviklingselskabet By & Havn I/S

POSTNR.

1259

BY

København K

HØRINGSSVAR

By & Havn har en præcisering af Selskabets høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2019 indsendt d. 11. oktober 2019, Svarnummer 142. Mht. ønsket om rammeændring for Unicef's højlager i Nordhavn, ønskes det muliggjort, at der kan lokalplanlægges 13.000 m<sup>2</sup> serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager, og ikke kun 5.000 m<sup>2</sup>, som skrevet i høringssvar nr. 142. De 4.000 m<sup>2</sup> af de 13.000 m<sup>2</sup> er eksisterende midlertidige kontorpavilloner. Der har været en stor vækst i UNICEF's Højlagervirksomhed de senere år, hvorfor der er behov for yderligere kontorfaciliteter.

**Svar til: Høring 49038 af: Hans Halvorsen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

460

INDSENDT AF

Hans Halvorsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

fsb

POSTNR.

1550

BY

København V

HØRINGSSVAR

fsb høringssvar til KK forslag til Kommuneplan 2019

## fsb hørings svar til KP19

Det er positivt at læse om visionerne for byudvikling i forslag til kommuneplan 2019. fsb vil fortsat gerne medvirke til at indfri målsætningerne i kommuneplanen om almene boliger og det gode byliv i København, med byggeaktivitet i fsb regi og i samarbejde med andre parter.

I januar 2019 var der 60.563 almene boliger i Københavns Kommune. Heraf er 20% / 12.235 almene boliger, ejet af fsb. Siden januar 2015 har fsb realiseret en tilvækst i Københavns Kommune på 658 almene boliger. Den igangværende byggeaktivitet i fsb resulterer i yderligere 368 almene boliger i Københavns Kommune, frem mod 2023. fsb har et ønske om fortsat at medvirke til, at der bygges nye almene boliger i København. fsb indgår gerne i en dialog med Københavns Kommune om, hvilke typer af boliger og bebyggelser der er behov for.

I København vil andelen af ældre stige markant og dermed også efterspørgsel på flere seniorvenlige boliger. fsb vil gerne drøfte og konkretisere med Københavns Kommune, hvilke funktioner og faciliteter i en ældrebolig, der kan reducere behovet for pleje- og hospitalsfaciliteter og som vil give værdi og livskvalitet for kommunens ældre borgere.

fsb kan også konstatere et behov hos vores beboere for at ændre på størrelse og faciliteter i boligerne. Det knytter sig oftest til livsændringer, fx familieførøgelse, fysisk handicap, overgang fra studerende til erhvervsaktiv. fsb vil gerne tilbyde et varieret udbud af boliger med forskellige boligtyper og til forskellige boformer. En løsning kan være at øge fleksibilitet i rumløsninger og areal i boliger og fællesrum, især i nybyggerier.

# fsb

drift, byg og jura

Rådhuspladsen 59  
1550 København V  
Tel 3376 8000  
dbj@fsb.dk  
www.fsb.dk

CVR 10 35 51 17

Telefontider  
man-tor 9-15  
fre 9-14

Åbningstider  
man-tor 10-15  
fre 10-14

22. oktober 2019

fsb anbefaler at justere visse bestemmelser om parkeringsnormer i Kommuneplan 2019. Det er ønskeligt med en anden tilgang til parkeringsnormen for bofællesskaber. Her bør det fælles areal, uden for selve boligen, ikke udløse et krav om parkering, hverken til cykel eller bil, da der ikke er tale om, at der bor personer på det fælles areal.

fsb ser frem til at fortsætte det gode samarbejde med Københavns Kommune.

Med venlig hilsen

  
Bjarne Larsson  
Administrerende direktør

direkte 33768301

mobil 20776461

bls@fsb.dk



## Svar til: Høring 49038 af: Catrine Mannerup

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

461

INDSENDT AF

Catrine Mannerup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Butchers Heat

POSTNR.

1432

BY

københavn K

HØRINGSSVAR

Som iværksætter og erhvervs drivende på Margrethelholmen gør det mig enormt bekymret at læse planerne ift udviklingen af området, da det vil have meget store negativekonsekvenser for både os erhvervsdrivende i området men også de mange beboerne i området, som virker til at være fuldstændig overset i planlægningen. I lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margrethelholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et forholdvis lille areal. Som beboer og erhvervsdrivende på Margrethelholmen føler jeg os overset i forbindelse med planlægningen af Lynetteholmen, som mildest talt vil omdanne området til en lastbilmotorvej, med store konsekvenser for nærområdet. Der skal være dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margrethelholmen med potentielt giftig jord kan det virkelig passe. Margrethelholms Havn/Lynetten som er en vigtig del af nærområdet er således dømt til at sløjfes, dette vil have stor negativ effekt på hele området og utrolig mange børn, voksne og erhvervsdrivende som dagligt benytter og glæder sig over området, som det er nu. Jeg håber i vil genoverveje planlægningen af Lynetteholmen og se nærmere på andre løsninger, så som at sejle jorden til destinationen fremfor at smadre, forurene og degradere et område i så høj grad.

**Svar til: Høring 49038 af: Lasse Quvang Rasmussen**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

462

INDSENDT AF

Lasse Quvang Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Idrætsforum København, en del af Danmarks Idrætsforbund (DIF)

POSTNR.

2605

BY

Brøndby

HØRINGSSVAR

Idrætsforum København, en del af Danmarks Idrætsforbund (DIF), takker for muligheden for at afgive høringssvar til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar". Høringssvaret er vedlagt.



Idrætsforum København, en del af Danmarks Idrætsforbund (DIF), takker for muligheden for at afgive høringssvar til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar".

Idrætsforum København vil gerne benytte lejligheden til at erklære sig enig i Kommuneplanens overordnede målsætninger om social sammenhængskraft, sundhed, bæredygtighed, og at København skal agere internationalt som en kulturel storby med kant. Det er Idrætsforum Københavns klare opfattelse, at idrætten og foreningslivet spiller en afgørende rolle i at realisere Kommuneplanens målsætninger. Der skal derfor lyde en generel ros for, at idræt og faciliteter spiller en så afgørende rolle i forslaget til Kommuneplan 2019.

## **GENNERELLE BEMÆRKNINGER**

Idrætsforum København stiller sig med dette høringssvar til rådighed med en række generelle bemærkninger til Kommuneplanen, og står i øvrigt til rådighed i den videre proces i forbindelse med Københavns byudvikling.

### **Selvstændige idrætsfaciliteter**

Det er positivt at Kommuneplanen tager højde for at bygge nye idrætsfaciliteter i nye og voksende bydele. Det er dog uvist, om det omfang af faciliteter som Kommuneplanen lægger op til, er tilstrækkeligt til at sikre, at københavnere i fremtiden har samme adgang til at dyrke foreningsidræt. Ikke mindst taget i betragtning af, at de københavnske idrætsfaciliteter allerede i dag er under pres.

Kommunen kunne med fordel udvikle en konkret beregning af, hvor mange faciliteter der fremover skal afsættes til idræt og bevægelse når bydele udvikles, for at sikre en tilstrækkelig dækning af idrætsfaciliteter i København, og kunne lægge en mere konkret beregning til grund for de politiske beslutninger.

Samtidig vil Idrætsforum København gerne pointere, at der også fremadrettet vil være behov for selvstændige idrætsfaciliteter. Kommuneplanen kunne godt give det indtryk, at man alene kan klare sig med de idrætsfaciliteter, der bygges i forbindelse med skolebyggerier. Selvom princippet om at bygge skoleidrætshaller og svømmehaller i forbindelse med nye skoler er meget prisværdigt, er det

Idrætsforum Københavns opfattelse, at det ikke kan stå alene. Der er også brug for selvstændige idrætsfaciliteter i fremtiden, og gerne i forbindelse med andre rekreative områder.

### **Foreningslokaler på nye skoler**

Idrætsforum København er store fortalere for kommunens beslutning om altid at bygge en fuld idrætshal i forbindelse med bygning af nye skoler. I samme ombæring vil Idrætsforum København også gerne rose den proces forvaltningen gennemfører i forbindelse med planlægningen af hver hal, som indebærer en bred og ambitiøs inddragelse af det lokale foreningsliv.

Hvis skoleidrætshallerne ikke blot skal ende som træningshaller for idrætsforeningerne, men også skal være omdrejningspunkter for foreningskulturen, er det imidlertid afgørende, at der skabes bedre fælles klubfaciliteter omkring hallerne. De københavnske foreninger søger steder at holde til. Særlige lokaler hvor frivillige trænere kan skabe et klubmiljø, hvor børn, unge og forældre føler sig hjemme og får lyst til at involvere sig i foreningernes forpligtende fællesskaber.

På trods af den store velvilje til at indrette gangarealer til foreninger og mulighederne for at benytte klasselokaler, så er det oplevelsen, at foreningerne ikke tilstrækkeligt kan skabe klubmiljøer her. Med målet om at skabe engagerede og demokratiske unge mennesker, der igennem foreningslivet tager ansvar i deres lokalområde, opfordrer Idrætsforum København Kommunen til, at der fremover afsættes særskilte klubfaciliteter i forbindelse med bygning af skoleidrætshaller. Et sådan tiltag vil også kunne accelerere samarbejdet omkring åben skole og nedbryde barriererne i overgangen fra skoleliv til fritidsliv.

### **Befolkningsfremskrivning af udgifter til idræt og foreningsliv**

Grundlaget for Kommuneplanen er, at København vokser. Flere københavnere øger behovet for flere boliger, flere arbejdspladser og flere udfoldelsesmuligheder i fritiden. Det er prisværdigt, at Kommuneplanen tager højde for udviklingen ved at prioritere idræts- og fritidsfaciliteter i de voksende og nye bydele. Det er dog også en udfordring, der understreger det problematiske i, at Københavns budget på kultur- og fritidsområdet ikke automatisk tilpasses befolkningsudviklingen og den socioøkonomiske udvikling i kommunen.

Det er Idrætsforum Københavns klare overbevisning, at hvis Kommuneplanens målsætninger skal realiseres, kræver det både, at antallet af idræts- og fritidsfaciliteter følger befolkningsudviklingen, og at de kommunale budgetter til idræt og foreningsliv demografireguleres i takt med, at flere borgere kommer til.

### **Aktiv byudvikling til aktive borgere**

Idrætsforum København vil gerne kvittere for Kommuneplanens tilgang til at udnytte byrum og byområder til idrætsfaciliteter, der kan understøtte aktiviteter og bevægelse. Der er stort potentiale i at udnytte tagflader, grønne pletter og andre uudnyttede byrum til at skabe aktivitet. Særligt i en storby, hvor pladsen er



trang. Denne tilgang kan også bruges i større skala, når der skal udvikles deciderede parker og grønne områder, eller når bydele skal bindes sammen.

Et konkret eksempel på det, er Jernbanebyen på det tidligere godsbanearreal (side 70-71). Det er uheldigt at det nye byudviklingsområde opdeles af Metroselskabets klargøringscenter, der skaber en dårlig sammenhæng i området. Klargøringscenteret kunne med fordel overdækkes helt eller delvis, hvilket ville skabe en unik plads henover klargøringscenteret, som kunne udgøre et rekreativt område med idrætsfaciliteter, parklignende egenskaber og forbindelser mellem bydelene. Det vil formentligt også have en positiv betydning for eventuelle støjgener fra klargøringscenteret.

Idrætsforum København vil generelt appellere til at Kommunen tænker i sådanne innovative løsninger for at skabe plads til idrætsfaciliteter og bevægelse i storbyen. Der er få kvadratmeter at gøre godt med, men hvis København kan gå forrest med innovative bud på at udnytte idrætskvadratmeter smart og multifunktionelt, ville København blive et forbillede for andre storbyer, som har samme udfordringer.

Idrætsforum København vil gerne bistå Københavns Kommune med at søge et internationalt sammenligningsgrundlag for løsninger indenfor idræt og bevægelse. København står overfor en række særlige storby udfordringer, som også er gældende for andre af verdens storbyer. Konkret foreslår Idrætsforum København, at Københavns Kommune søger optagelse i storbynetværket "Active Citizens Worldwide", som består af byer som London, Stockholm, Singapore og Auckland, og har til formål at styrke idræt og fysisk aktivitet i storbyerne og samtidig mål effekterne heraf på samfundsniveau.



## HENVISNINGER

Idrætsforum København vil gerne bakke op om høringssvarene vedrørende Svanemølleværkets nedlukning fra hhv. Dansk Sejlunionen, sejlkлубberne omkring Svanemøllehavnen og roklubberne fra Svanemøllehavnen.

Idrætsforum København vil på det kraftigste appellere til, at Kommunen i samarbejde med de berørte klubber og Dansk Sejlunion finder en holdbar løsning, så Svanemøllehavnen også i fremtiden kan rumme de sejlkлубber og aktiviteter, som havnen i dag er grundlag for.

Idrætsforum København vil ligeledes bakke op om DBU Københavns høringssvar vedrørende det stigende behov for idrætsfaciliteter i takt med befolkningsudviklingen.

## IDRÆTSFORUM KØBENHAVN STÅR TIL RÅDIGHED

Idrætsforum København står til rådighed med sparring og forslag til hvordan de københavnske idrætsforeninger kan få mest muligt ud af fremtidens byudvikling. Idrætsforum København, DIF og specialforbundene vil understøtte de københavnske foreningers udvikling af aktiviteter til en storby, og samtidig samarbejde med Kommunen om facilitets- og byudvikling, idrætspolitiske målsætninger og den daglige gang i den københavnske idræt.

Med venlig hilsen

Hans Natorp  
Formand for Idrætsforum København, og  
næstformand for Danmarks Idrætsforbund (DIF).



## **Svar til: Høring 49038 af: Gorm Valentin**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

463

INDSENDT AF

Gorm Valentin

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

I forbindelse med ideen med at opføre 12 fritliggende huse på det grønne område på Strødamvej/Ramløsevej, må det undre at man vil opføre huse til brug for såkaldt "utilpassede" klods op ad en stor børneinstitution, Børnehuset Emdrup/Søgård. I forvejen er der to andre børneinstitutioner inden for et par hundrede meters afstand i området. Det er Økonomiforvaltningen der har vurderet projektet, hvad det så betyder, jeg troede at sådanne ting hørte under Socialforvaltningen. Men undertegnede samt frue er imod forslaget.

## Svar til: Høring 49038 af: Peter Mortensen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

464

INDSENDT AF

Peter Mortensen

POSTNR.

1432

BY

København k

HØRINGSSVAR

Jeg skal lige forstå dette korrekt. I relation til byplanen har By og Havn allerede sat gang i en forundersøgelse af etablering af Lynetteholmen. I denne forundersøgelse lægger By og Havn op til at sende 1 mio. lastbiler (282 hektar = 10000 m<sup>2</sup> x 282 = 2.820.000 m<sup>2</sup> x 13 meter = 37.000.000 m<sup>3</sup> x 1.600 kg = 59.000.000 tons jordfyld / 44 tons sættevogn = 1.333.090 millioner transporter) - Gennem tre af Københavns travle trafikkorridorer (Amager Strandvej, Langebro, Knippelsbro) for derefter - At køre dem forbi Kløvermarkens mange fodboldbaner og/eller kolonihaverne og så - Køre dem via adgangsvejen til vores nye flotte skibakke og derefter - Pløje dem gennem Margretheholms grønne arealer for til sidst - At sende dem gennem en opfyldt Margretheholm Havn, der er blevet udflyttet til ny marina lige ved siden af en masse beholdere fyldt med brandfarligt indhold (Benzinøen). Alt dette vil I gøre for at kunne bygge en ny ø, der skal agere klimasikring ? Har jeres politiske chefer set forslaget? Har I tænkt på de miljø- og sundhedsmæssige gener, som dette vil medføre beboerne i de berørte områder? Hvad blev der af, at I vil bevare de grønne områder i Kbh? Det er ikke særligt grønt at anlægge adgangsveje til tung lastbilstrafik midt i rekreativt område. Opfyldningen af Lynetteholm vil ifølge By og Havn tage 20-40 år. Når nu I vil bygge en ø i havet, burde I i stedet sejle jorden dertil. Har I absolut brug for landtransport, som Refshalevej ikke kan understøtte, bør I fremskynde byggeriet af havnetunnelen, der alligevel skal have et udløb på nordsiden af Lynettehaven. En placering, som blev besluttet af Frank Jensen i 2013 (<https://politiken.dk/indland/politik/Kommunalvalg/koebenhavn/art5473414/Frank-Jensen-%C3%A6ndrer-plan-for-havnetunnel>) netop for at bevare Margretheholm Havn. Fordelene er, at - I kan have langt flere vognlæs på et skib eller en pram. - I skader ikke lokalbeboernes sundhed med støj- og partikelforurening i de 20-40 år, som opfyldningen vil tage. - I skaber mindre trængsel på Københavns travle trafikkorridorer. - I bevarer Margretheholms rekreative områder, som børnene kan boltre sig på. - I bevarer Margretheholm Havn, som er et af de få steder, hvor en bådplads ikke koster en bondegård, men blot 80 timers frivilligt arbejde. Sidst men ikke mindst, så lever I op til



jeres politiske ønsker om, at København skal være grønnere, mindre forurenet, med mindre trængsel, og mere plads til børn og frirummene i byen.

## Svar til: Høring 49038 af: Anette Antonsen

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

465

INDSENDT AF

Anette Antonsen

POSTNR.

2100

BY

København Ø.

HØRINGSSVAR

Til dem dette må vedkomme. I Østerbro avisen har man de sidste par år, kunne følge lidt med i planerne for byfornyelse og planer om at løfte kvarteret og dets boligområder. Jeg bor til leje i AAB afd. 36 med kig op til Lundehus skolen. Lige for enden af Bolandsvej ligger Emdrup sø, som er det rekreative grønne område, hvor folk ynder at gå tur rundt om søen. Her ligger fire store AAB afdelinger 32, 34, 36 og 37 lige ved siden af hinanden og udgør trekanten "Ryparken-Lundehus" som er omkranset af Tomsgårdsvej, Lyngbymotorvej, Stødamsvej og Lærø Parkalle. På den anden side af Emdrupvej ned imod søen ligger en række villaer. Det er et forholdsmæssigt roligt område, hvor man stadig kan færdes nogenlunde trygt. Derfor kom det bag på mig da jeg for 5 dage side erfarede, at man har til hensigt at stille 16 containere op lige overfor Emdrup sø og klods op at AAB afd. 34 og 36. Her har man tænkt en midlertidig ordning for udsatte unge hjemløse, med særlige behov. Og nå ja, hvad er det lige det betyder de særlige behov? Psykisk sygdom, narkomani, alkoholisme, sociale svær tilpasnings evner, altså unge mennesker med store sociale udfordringer og stort behov for hjælp og støtte i deres hverdag. Tager jeg fejl? Disse 16 containere skal ligge i et mørkt område, på en grund der vist nok er overløbsområde for Emdrup sø, altså ikke beregnet til boligområde. De kommer til at ligge 4 minutters gang fra Lundehus-Skolen og Emdrup-badet. Lidt længere nede af Bredelandsvej ligger Skrammellejepladsen og Emdrup Søgård Børnehaven. Altså meget tæt på børn og unge i boligområdet. Er det klogt? Som borger i et almennyttigt boligområde, hvor hver 4 lejlighed går til kommunen, har vi i forvejen voksne med særlige behov. Samt der også er en del ungdomsboliger i vores afdeling. Jeg frygter at de socialt stærke familier der bor her vil flytte og vi ender med at blive et socialt belastet område i løbet af ingen tid. Der er allerede flere af de store villaer på Lundehusvej der står til slag og nogle er allerede solgt. Det har undret mig, indtil jeg fik beskeden om containerparken. Det kunne man vel kalde en byplanlægning med henblik på at belaste et boligområde, som så kan blive et nyt ghetto-område i København lige ved siden af Mjølnerparken og Aldersrogade. Spørgsmålet er om det er jeres hensigt og om det er en god løsning? Med venlig hilsen Anette Antonsen

## **Svar til: Høring 49038 af: Akademiraadet**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

466

INDSENDT AF

Akademiraadets formand

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Akademiraadet

POSTNR.

1050

BY

København K

HØRINGSSVAR

Akademiraadets svar på offentlig høring over Københavns Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar Københavns Kommune har sendt kommuneplanen for 2019 i høring. Som landets hovedstad og største by er Københavns udvikling relevant for hele Danmark. Byen har både særlige udfordringer og et særligt ansvar. København er ikke blot sæde for Folketing og regering, og hjemsted for mange store virksomheder. Byen danner også ofte forbillede for andre byer i Danmark og — i de senere år — i verden. Københavns Kommuneplan 2019 er da også smukt tituleret “Verdensby med ansvar”

landskabelig sammenhæng med byens omegnskommuner. I 2018 indgik de storkøbenhavnske kommuner - inklusive Københavns Kommune - en aftale med regeringen om en fornyelse af Fingerplanen. Som statens og kommunernes rådgiver i kunstneriske spørgsmål inden for arkitektur og billedkunst savner Akademiraadet en anerkendelse og forståelse af disse landskabelige og bymæssige sammenhænge i Kommuneplan 2019. Nogle af de udfordringer, der udpeges i planen, kan bedst håndteres, hvis man tager disse sammenhænge i betragtning. Det gælder ikke kun trafikken, bæredygtigheden og livskvaliteten på et 'teknisk' niveau, men også væsentlige rumlige forhold, der spiller en rolle for udviklingen af Tingbjerg, af Nordhavn, Sydhavn og Lynetteholmen. Disse områder bør alle forholde sig til det store landskab, herunder hvordan bydelene opleves æstetisk, sanseligt og funktionelt i sammenhæng med nabokommunerne og Øresund når byens borgere færdes i dem. Kommuneplanen har et fokus på de områder, der kan udvikles af statens og kommunernes byudviklingselskaber (By og Havn og Ejendomsselskabet Freja). Det er naturligt, at planen også handler om fremtidige indtægter til kommunen, men Akademiraadet anbefaler, i overensstemmelse med de hensigter, der erklæres i planen, at Københavns Kommune i højere grad vægter det ansvar, den har for fremtidens by. De globale udfordringer, vi står foran, i form af klimaforandringer, ulighed og by-vækst, kan ikke besvares med mere af det vi allerede kender, som det foreslås i kommuneplanen. Der må mere radikale, grønnere og mere sammenhængende forandringer til. Løsningerne er nødt til at svare til dimensionerne i de udfordringer vi står overfor. Boliger Kommuneplanen har med rette et stort fokus på at skabe nye boliger i byen. Der er gode og væsentlige intentioner om at sikre tilgængelighed, blandede boligformer, mangfoldighed, boliger til unge og udsatte borgere. Og der er en hensigtserklæring om, at nye og eksisterende boligområder skal have adgang til grønne offentlige rum og til de fornødne offentlige institutioner. Fra et kunstnerisk synspunkt er det væsentligt, at disse komplekse områder planlægges som sammenhængende kvarterer, med harmonisk afveksling mellem gader, pladser og parker i menneskelig skala. Og det er vigtigt, at bygninger og byrum har en varig kvalitet, der rækker ud over tidens modetænder og spekulative interesser, således at vi ikke pålægger fremtidige generationer store udgifter til omdannelse på et senere tidspunkt. Akademiraadet finder ikke, at der er anvist tilstrækkeligt konkrete retningslinier, der kan sikre en langsigtet bæredygtig udvikling i den foreliggende plan. Akademiraadet gør opmærksom på, at investering i byudvikling med et højt niveau af planmæssig, bygningsmæssig og kunstnerisk kvalitet er en langsigtet økonomisk gevinst for samfundet. Velplanlagte byområder kan holde til sociale og kulturelle forandringer over tid, og er dermed både økonomisk og klimamæssigt bæredygtige. Der er mange eksempler på gode bydele i verden, men de har nogle elementer tilfælles: en menneskelig skala, der danner grundlag for velproportionerede gader, pladser og parker i vekselvirkning, en bevidst sikring af høj arkitektonisk kvalitet og bæredygtige materialer samt integration af kvalitetskunst i bygninger og byrum. Klimasisikring Kommuneplanen har med rette stort fokus på klima, biodiversitet og bæredygtighed til vands og til lands. Det finder Akademiraadet positivt og væsentligt, men rådet finder de konkrete tiltag beskedne i forhold til ambitionen. Med kommuneplanen har byen mulighed for at anvise

retningslinier, der sikrer en sammenhængende, landskabelig udvikling, hvor byen sikres mod fremtidige skybrud og højvande. Samtidig kan borgerne få adgang til rekreative områder og byen som helhed tilføres nye æstetiske kvaliteter. De anvisninger, der gives i planen, er utilstrækkelige i forhold til den nødvendige ambition. Vi står foran udfordringer, der kræver helt nye former for by, nye visioner for rum og færdsel. Kommuneplanen 2019 bør skille sig væsentligt ud fra tidligere kommuneplaner i erkendelse af, at både byen og landet har vedtaget at gå foran i forhold til fremtidig bæredygtighed. Kulturværdier Kommuneplanen har som mål at sikre bevaring af byens kulturværdier, og at udvikle og udnytte kvaliteter i eksisterende bygninger og kvarterer, der endnu ikke er udviklet. Dette er af stor betydning for byens livskvalitet, mangfoldighed og kreative potentiale. Akademiraadet støtter dette mål, men finder samtidig, at de foreslåede konkrete udmøntninger er utilstrækkelige. I kommuneplanen er der fokus på midlertidige områder, hvor der kan ske eksperimenterende udnyttelse af arealer og bygninger, hvilket er en fin og velafprøvet idé. Men samtidig bør der permanent friholdes områder i alle bydele, så det kreative og entreprenante ikke isoleres i byens udkanter. Akademiraadet ser kunstens vilkår som et af sine indsatsområder. Byens udvikling siden 1990'erne har gjort det meget svært for kunstnere og iværksættere at finde økonomisk tilgængelige lokaler i byen. Ved at begrænse byudviklingsprojekter i forskellige områder og ved at skabe frizoner for eksperimenter i nye områder, kan man sikre rum for fremtidens kunstnere, kreative erhverv og iværksættere. København har en unik mulighed for at tænke kunsten ind i byudviklingen og på den måde skabe andre slags byrum. Eksperimenterende områder med plads til kunst og kreative erhverv kan skabe forskellige identiteter i de forskellige bydele. Det er nødvendigt, at København – som landets hovedstad – aktivt understøtter de kunstneriske miljøer, hvis landet skal fastholde sit internationalt anerkendte høje niveau inden for kunst, design og arkitektur. Højhuse Kommuneplanen vil friholde Indre By og Christianshavn for højhuse, og begrænse byggeriet af højhuse til stationsnære fortætningsområder. Akademiraadet støtter intentionen i dette mål, men finder samtidig, at det er en utilstrækkelig sikring af hele byens arkitektoniske og landskabelige værdier. Indre By og Christianshavn har tilsammen en bevaringsværdig profil, men den sikres ikke tilstrækkeligt ved alene at undgå højhuse inden for disse bydeles grænser. Intentionen om at friholde Indre By og Christianshavn for skæmmende højhuse må kollideres med det generelle princip om kun at bygge højt stationsnært, da de nye metrolinjer har gjort rigtig mange historiske byområder stationsnære. Her savner Akademiraadet en klar strategi for, hvor der må bygges og hvor højt der må bygges. Rådet kan se fordele ved højhuse i en storby som København. Men det forudsætter, at de er resultatet af bevidste valg truffet med omtanke og ikke – som vi frygter – er resultatet af tilfældige byggegrundes tilfældige ejere, der gerne vil udnytte en ret til at bygge højt stationsnært. Akademiraadet foreslår, at kommunen udarbejder rumlige og æstetiske analyser af de mange stationsnære områder og deres betydning for de nærliggende områder i form af sigtelinjer, skyggepåvirkning m.m. Der er andre bevaringsværdige byprofiler i København, der samtidig bør beskyttes: hele landskabet omkring Bispebjerg Bakke med hospitalet og Grundtvigskirken, landskabet omkring Trekroner, Langelinie og Kastellet, landskabet

omkring Valby Bakke, og udsigterne fra Amager Fælled og Kløver-marken til Indre By. Om grønne områder og om grønne områder i Jernbanebyen: Intentionen om, at der anlægges flere grønne områder både til rekreativt ophold og som del af en stormflodssikring er uhyre positivt. De nye store grønne områder er markeret upræcist med en grøn cirkel på kommuneplanforslagets helhedskort. Et af disse områder er Valby/Vesterbros nye kom-mende Jernbaneby. I et af bilagene til Kommuneplanforslaget ”Analyse af behov for store og mellemstore grønne områder i København” er der udpeget områder i byen, hvor der kan etableres nye grønne områder på op til 2 ha inden for en afstand ikke større end 1 km fra naboerne – i Jernbanebyen ved det nye Sydhavn og hele Vesterbro samt en del af Valby. Det er afgørende, at kommune-planen præciserer og fastholder kravet om grønne områder, da der uden tvivl vil opstå pres fra grundejeren, DSB Ejendomme, om at begrænse det fælles areal og forhøje bebyggelsesprocenten. Konkrete planforslag Akademiraadet har ikke mulighed for at behandle hvert område i kommuneplanen i dybden, men stiller sig til rådighed for dialog om lokalplanerne. Ikke desto mindre ønsker rådet at fremhæve nogle af områderne som eksempler på de ovenstående, principielle betragtninger. Akademiraadet vil forholde sig til Lynetteholmen i et separat høringssvar. Akademiraadet foreslår Nyholm, Stejlepladsen i Kongens Enghave, Nordøstamager og dele af Jernbanebyen som eksempler på byområder ud over dele af Nordvest og dele af Refshaleøen, der kan udlægges som særlige frizoner, gerne tænkt i sammenhæng med begrønning og klimastrategi. I disse områder bør kommuneplanen rumme restriktioner, f.eks. at den nuværende 30-40 % bebyggelsesgrad på Nyholm fastholdes, så hele området kan bevares som et historisk minde. Det vil give en sikkerhed for, at en evt. køber, der skal byde højt, allerede på forhånd ved, at den kommende business case på genanvendelse vil være forventningsafstemt. Akademiraadet foreslår, at udviklingen af Tingbjerg i højere grad end nu ses i forhold til en by- og landskabsmæssig sammenhæng med Gladsaxe Kommune, og i samarbejde med denne. Konklusion Københavns Kommune har mulighed for at planlægge og regulere byudviklingen, så der sikres livskvalitet for byens borgere og langsigtede værdier. I den foreliggende plan er det tydeligt en ambition. Men Akademiraadet savner en udfoldning af de styringsredskaber, man vil bruge til at sikre kvalitet og værdier på alle niveauer og udmønte konkrete resultater. Akademiraadet opfordrer Københavns Kommune til at tage ansvaret for byens udvikling, for at sikre Hovedstadens kvaliteter nu, og i fremtiden. Konkret opfordres kommunen til at supplere kommuneplanen med en grøn helhedsplan, der for alvor integrerer løsninger på tidens store udfordringer, og som i højere grad indgår i og virker med den landskabelige og bymæssige sammenhæng, der er givet. Københavns Kommuneplan 2019 rummer fine hensigter. Men hensigterne følges ikke tilstrækkeligt op af ambitiøse konkrete anvisninger for by- og boligudviklingen, eller visioner for den grønne, bæredygtige udvidelse af byen. Da man i stort omfang udvidede København i 1908 valgte man at plan-lægge de nye kvarterer med lige stor vægt på etiske, æstetiske, sociale og økonomiske forhold. Den plan, man lagde dengang, har stort set vist sig at holde som ramme for en byudvikling med høj kvalitet. I Kommuneplan 2019 er vægten tippet til fordel for økonomien. Og de langsigtede værdier er nedprioriteret til fordel for den korte

økonomiske gevinst. Akademiraadet stiller sig gerne til rådighed for at udfolde ovenstående høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019 over for Københavns Kommunes politikere og embedsmænd. Og rådet stiller sig i øvrigt gerne til rådighed for fremtidig dialog. Venlig hilsen Akademiraadet Milena Bonifacini formand



DET KONGELIGE AKADEMI FOR DE SKØNNE KUNSTER  
AKADEMIRAADET

Akademiraadets opgave er at fremme kunsten og rådgive staten i kunstneriske spørgsmål

Københavns Kommune  
Borgerrepræsentationen

Charlottenborg den 22. oktober 2019  
(25.08.2019)

**Akademiraadets svar på offentlig høring over Københavns Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar**

Københavns Kommune har sendt kommuneplanen for 2019 i høring. Som landets hovedstad og største by er Københavns udvikling relevant for hele Danmark. Byen har både særlige udfordringer og et særligt ansvar. København er ikke blot sæde for Folketing og regering, og hjemsted for mange store virksomheder. Byen danner også ofte forbillede for andre byer i Danmark og — i de senere år — i verden. Københavns Kommuneplan 2019 er da også smukt tituleret “Verdensby med ansvar”.

Akademiraadet har læst planen med stor interesse og opmærksomhed på, hvordan dette ansvar udmønter sig i praksis og i forhold til vor generations store udfordringer: global opvarmning med tilhørende klimaforandringer, forsvindende artsdiversitet, social ulighed og bevægelse fra land til by og dermed boligmangel i de store byer. Rådet er opmærksomt på, at disse forhold er sammenkøbet på flere måder, og at de svar, vi som generation finder, skal svare til kompleksiteten i udfordringerne. Rådet erkender, at der er behov for store forandringer på alle skalatrin – fra konkrete bygninger til regionale strukturer - og at Købehavns kommuneplan skal kunne favne disse forandringer.

Akademiraadet anerkender, at planen forholder sig til de udfordringer vi står foran og, at de fokusområder, den udpeger, er meningsfulde og gode. Men rådet finder også, at ambitionerne i planen ikke svarer til den opgave kommunen står overfor og, at anvisningerne er utilstrækkelige.

I introduktionen anføres det, at København gennem årene er udvidet gennem opfyld langs kysten på holme. Og det er delvist korrekt. Men historisk set er København også blevet udvidet ind i landet - først med brokvartererne, der blev bebygget efter voldenes fald - og siden med indlemmelse af fire nabosogne i København i 1908. Københavns Kommuneplan 2019 har et stort fokus på havneom



rådet, og mindre på de dele af kommunen, der rækker ud i Fingerplanen. Denne prioritering, som formodentlig er valgt ud fra kortsigtede økonomiske betragtninger, svækker hele planen.

København ligger i et landskab ved Øresund, og indgår i en større bymæssig og landskabelig sammenhæng med byens omegnskommuner. I 2018 indgik de storkøbenhavnske kommuner - inklusive Københavns Kommune - en aftale med regeringen om en fornyelse af Fingerplanen. Som statens og kommunernes rådgiver i kunstneriske spørgsmål inden for arkitektur og billedkunst savner Akademiraadet en anerkendelse og forståelse af disse landskabelige og bymæssige sammenhænge i

Kommuneplan 2019. Nogle af de udfordringer, der udpeges i planen, kan bedst håndteres, hvis man tager disse sammenhænge i betragtning. Det gælder ikke kun trafikken, bæredygtigheden og livskvaliteten på et 'teknisk' niveau, men også væsentlige rumlige forhold, der spiller en rolle for udviklingen af Tingbjerg, af Nordhavn, Sydhavn og Lynetteholmen. Disse områder bør alle forholde sig til det store landskab, herunder hvordan bydelene opleves æstetisk, sanseligt og funktionelt i sammenhæng med nabokommunerne og Øresund når byens borgere færdes i dem.

Kommuneplanen har et fokus på de områder, der kan udvikles af statens og kommunernes byudviklingsselskaber (By og Havn og Ejendomsselskabet Freja). Det er naturligt, at planen også handler om fremtidige indtægter til kommunen, men Akademiraadet anbefaler, i overensstemmelse med de hensigter, der erklæres i planen, at Københavns Kommune i højere grad vægter det ansvar, den har for fremtidens by. De globale udfordringer, vi står foran, i form af klimaforandringer, ulighed og byvækst, kan ikke besvares med mere af det vi allerede kender, som det foreslås i kommuneplanen. Der må mere radikale, grønnere og mere sammenhængende forandringer til. Løsningerne er nødt til at svare til dimensionerne i de udfordringer vi står overfor.

### **Boliger**

Kommuneplanen har med rette et stort fokus på at skabe nye boliger i byen. Der er gode og væsentlige intentioner om at sikre tilgængelighed, blandede boligformer, mangfoldighed, boliger til unge og udsatte borgere. Og der er en hensigtserklæring om, at nye og eksisterende boligområder skal have adgang til grønne offentlige rum og til de fornødne offentlige institutioner. Fra et kunstnerisk synspunkt er det væsentligt, at disse komplekse områder planlægges som sammenhængende kvarterer, med harmonisk afveksling mellem gader, pladser og parker i menneskelig skala. Og det er vigtigt, at bygninger og byrum har en varig kvalitet, der rækker ud over tidens modefænomener og spekulative interesser, således at vi ikke pålægger fremtidige generationer store udgifter til omdannelse på et senere tidspunkt. Akademiraadet finder ikke, at der er anvist tilstrækkeligt konkrete retningslinier, der kan sikre en langsigtet bæredygtig udvikling i den foreliggende plan.

Akademiraadet gør opmærksom på, at investering i byudvikling med et højt niveau af planmæssig, bygningsmæssig og kunstnerisk kvalitet er en langsigtet økonomisk gevinst for samfundet. Velplanlagte byområder kan holde til sociale og kulturelle forandringer over tid, og er dermed både økonomisk og klimamæssigt bæredygtige. Der er mange eksempler på gode bydele i verden, men de har nogle elementer tilfælles: en menneskelig skala, der danner grundlag for velproportionerede gader, pladser og parker i vekselvirkning, en bevidst sikring af høj arkitektonisk kvalitet og bæredygtige materialer samt integration af kvalitetskunst i bygninger og byrum.

## **Klimasikring**

Kommuneplanen har med rette stort fokus på klima, biodiversitet og bæredygtighed til vands og til lands. Det finder Akademiraadet positivt og væsentligt, men rådet finder de konkrete tiltag beskedne i forhold til ambitionen. Med kommuneplanen har byen mulighed for at anvise retningslinier, der sikrer en sammenhængende, landskabelig udvikling, hvor byen sikres mod fremtidige skybrud og højvande. Samtidig kan borgerne få adgang til rekreative områder og byen som helhed tilføres nye æstetiske kvaliteter. De anvisninger, der gives i planen, er utilstrækkelige i forhold til den nødvendige ambition. Vi står foran udfordringer, der kræver helt nye former for by, nye visioner for rum og færdsel. Kommuneplanen 2019 bør skille sig væsentligt ud fra tidligere kommuneplaner i erkendelse af, at både byen og landet har vedtaget at gå foran i forhold til fremtidig bæredygtighed.

## **Kulturværdier**

Kommuneplanen har som mål at sikre bevaring af byens kulturværdier, og at udvikle og udnytte kvaliteter i eksisterende bygninger og kvarterer, der endnu ikke er udviklet. Dette er af stor betydning for byens livskvalitet, mangfoldighed og kreative potentiale. Akademiraadet støtter dette mål, men finder samtidig, at de foreslåede konkrete udmøntninger er utilstrækkelige. I kommuneplanen er der fokus på midlertidige områder, hvor der kan ske eksperimenterende udnyttelse af arealer og bygninger, hvilket er en fin og velafprøvet idé. Men samtidig bør der permanent friholdes områder i alle bydele, så det kreative og entreprenante ikke isoleres i byens udkanter. Akademiraadet ser kunstens vilkår som et af sine indsatsområder. Byens udvikling siden 1990'erne har gjort det meget svært for kunstnere og iværksættere at finde økonomisk tilgængelige lokaler i byen. Ved at begrænse byudviklingsprojekter i forskellige områder og ved at skabe frizoner for eksperimenter i nye områder, kan man sikre rum for fremtidens kunstnere, kreative erhverv og iværksættere.

København har en unik mulighed for at tænke kunsten ind i byudviklingen og på den måde skabe andre slags byrum. Eksperimenterende områder med plads til kunst og kreative erhverv kan skabe forskellige identiteter i de forskellige bydele. Det er nødvendigt, at København – som landets hovedstad – aktivt understøtter de kunstneriske miljøer, hvis landet skal fastholde sit internationalt anerkendte høje niveau inden for kunst, design og arkitektur.

## **Højhuse**

Kommuneplanen vil friholde Indre By og Christianshavn for højhuse, og begrænse byggeriet af højhuse til stationsnære fortætningsområder. Akademiraadet støtter intentionen i dette mål, men finder samtidig, at det er en utilstrækkelig sikring af hele byens arkitektoniske og landskabelige værdier. Indre By og Christianshavn har tilsammen en bevaringsværdig profil, men den sikres ikke tilstrækkeligt ved alene at undgå højhuse inden for disse bydeles grænser. Intentionen om at friholde Indre By og Christianshavn for skæmmende højhuse må kolliderer med det generelle princip om kun at bygge højt stationsnært, da de nye metrolinjer har gjort rigtig mange historiske byområder stationsnære. Her savner Akademiraadet en klar strategi for, hvor der må bygges og hvor højt der må bygges. Rådet kan se fordele ved højhuse i en storby som København. Men det forudsætter, at de er resultatet af bevidste valg truffet med omtanke og ikke – som vi frygter – er resultatet af tilfældige byggegrundes tilfældige ejere, der gerne vil udnytte en ret til at bygge højt stationsnært. Akademiraadet foreslår, at kommunen udarbejder rumlige og æstetiske analyser af de mange stationsnære områder og deres betydning for de nærliggende områder i form af sigtelinjer, skyggepåvirkning m.m.

Der er andre bevaringsværdige by-profiler i København, der samtidig bør beskyttes: hele landskabet omkring Bispebjerg Bakke med hospitalet og Grundtvigskirken, landskabet omkring Trekroner, Langelinie og Kastellet, landskabet omkring Valby Bakke, og udsigterne fra Amager Fælled og Kløvermarken til Indre By.

### **Om grønne områder og om grønne områder i Jernbanebyen:**

Intensionen om, at der anlægges flere grønne områder både til rekreativt ophold og som del af en stormflodssikring er uhyre positivt. De nye store grønne områder er markeret upræcist med en grøn cirkel på kommuneplanforslagets helhedskort. Et af disse områder er Valby/Vesterbros nye kommende Jernbaneby. I et af bilagene til Kommuneplanforslaget "Analyse af behov for store og mellemstore grønne områder i København" er der udpeget områder i byen, hvor der kan etableres nye grønne områder på op til 2 ha inden for en afstand ikke større end 1 km fra naboerne – i Jernbanebyen ved det nye Sydhavn og hele Vesterbro samt en del af Valby. Det er afgørende, at kommuneplanen præciserer og fastholder kravet om grønne områder, da der uden tvivl vil opstå pres fra grundejeren, DSB Ejendomme, om at begrænse det fælles areal og forhøje bebyggelsesprocenten.

### **Konkrete planforslag**

Akademiraadet har ikke mulighed for at behandle hvert område i kommuneplanen i dybden, men stiller sig til rådighed for dialog om lokalplanerne. Ikke desto mindre ønsker rådet at fremhæve nogle af områderne som eksempler på de ovenstående, principielle betragtninger.

Akademiraadet vil forholde sig til Lynetteholmen i et separat høringssvar.

Akademiraadet foreslår Nyholm, Stejlepladsen i Kongens Enghave, Nordøstamager og dele af Jernbanebyen som eksempler på byområder ud over dele af Nordvest og dele af Refshaleøen, der kan udlægges som særlige frizoner, gerne tænkt i sammenhæng med begrønning og klimastrategi. I disse områder bør kommuneplanen rumme restriktioner, f.eks. at de nuværende 30-40 % bebyggelsesgrad på Nyholm fastholdes, så hele området kan bevares som et historisk minde. Det vil give en sikkerhed for, at en evt. køber, der skal byde højt, allerede på forhånd ved, at den kommende business case på genanvendelse vil være forventningsafstemt.

Akademiraadet foreslår, at udviklingen af Tingbjerg i højere grad end nu ses i forhold til en by- og landskabsmæssig sammenhæng med Gladsaxe Kommune, og i samarbejde med denne.

### **Konklusion**

Københavns Kommune har mulighed for at planlægge og regulere byudviklingen, så der sikres livskvalitet for byens borgere og langsigtede værdier. I den foreliggende plan er det tydeligt en ambition. Men Akademiraadet savner en udfoldning af de styringsredskaber, man vil bruge til at sikre kvalitet og værdier på alle niveauer og udmønte konkrete resultater.

Akademiraadet opfordrer Københavns Kommune til at tage ansvaret for byens udvikling, for at sikre Hovedstadens kvaliteter nu, og i fremtiden. Konkret opfordres kommunen til at supplere kommuneplanen med en grøn helhedsplan, der for alvor integrerer løsninger på tidens store udfordringer, og som i højere grad indgår i og virker med den landskabelige og bymæssige sammenhæng, der er givet.

Københavns Kommuneplan 2019 rummer fine hensigter. Men hensigterne følges ikke tilstrækkeligt op af ambitiøse konkrete anvisninger for by- og boligudviklingen, eller visioner for den grønne, bæredygtige udvidelse af byen. Da man i stort omfang udvidede København i 1908 valgte man at planlægge de nye kvarterer med lige stor vægt på etiske, æstetiske, sociale og økonomiske forhold. Den plan, man lagde dengang, har stort set vist sig at holde som ramme for en byudvikling med høj kvalitet. I Kommuneplan 2019 er vægten tippet til fordel for økonomien. Og de langsigtede værdier er nedprioriteret til fordel for den korte økonomiske gevinst.

Akademiraadet stiller sig gerne til rådighed for at udfolde ovenstående høringsvar til Københavns Kommuneplan 2019 over for Københavns Kommunes politikere og embedsmænd.

Og rådet stiller sig i øvrigt gerne til rådighed for fremtidig dialog.

Venlig hilsen  
Akademiraadet

*Milena Bonifacini*  
formand

**Svar til: Høring 49038 af: Mikkel Nordberg**

OPRETTET

22. oktober 2019

SVARNUMMER

467

INDSENDT AF

Mikkel Nordberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Holscher Nordberg Architecture and Planning

POSTNR.

2100

BY

Copenhagen

HØRINGSSVAR

Kære KP19 I kommuneplanstrategien er Bådehavns­gade Vest udpeget som C\* område. Nedenstående grundejer­gruppe beliggende ved Bådehavns­gade Vest ønsker en B4 ramme i kommuneplanen som udgangspunkt for en udvikling af området. Området har i dag status af industri og detailhandel og har store rekreative områder placeret i umiddelbar nærhed. Grundejerne ser fremtidigt en koncentration af boligbebyggelse på dette sted med de faciliteter der understøtter et godt boligliv. En kommuneplanramme som B4 vil underbygge disse intentioner. Området udmærker sig ved at ligge tæt op ad den eksisterende sejlforening samt naturområdet ”Tippen”

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *Børge Kristensen & Son A/S*

Adresse: *Bådeshavnsgade 36*

By: *2450 KBH SV*

Ovr. nr.: *46842219*

CVRNR 21281009

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the possibilities of strategic planning 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: *Bådeshavnsgade 36*

Matrikel: *392+393*

*7/6-18*  
Dato, Sted, Navn, Underskrift

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *Sjætorx ApS*

Adresse: *Islands Brygge 34A 2 th*

CVRNR 21151009

By: *2300 KBH S.*

Cvr. nr.: *37971081*

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: *Bådehavnsgade 42*

Matrikel: *390*

*Søren Juul Nielsen*  
*13.06.18, KBH, SØREN JUUL NIELSEN*

Dato, Sted, Navn, Underskrift

## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: BH38 ApS

Adresse: 90 Riisbo Advokater, Falkoner Allé 1

By: 2000 Frb

Cvr. nr.: 37890286

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.

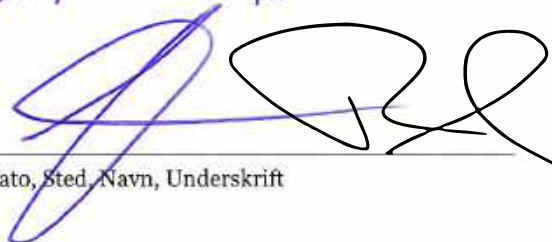
### Interessetilkendegivelse:

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: Bådehavnsgade 38

Matrikel: 391

Dokument d. 7/6-18



Dato, Sted, Navn, Underskrift



## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Ejendomsselskabet Bødehamngade ApS

Adresse: Bødehamngade 48

By: 2450 København SV

Cvr. nr.: 25262026

© Holscher Nordberg AS

Holscher Nordberg AS  
With its consent from the  
municipality of Copenhagen  
plans for the proposed  
development of the  
site. The plan is subject to  
approval by the  
municipality.

For more information  
please contact the  
architects for the  
project. The project  
is subject to approval  
by the municipality.

### 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: Bødehamngade 48

Matrikel: 419

11. JUNI 2018, KØB. SV. SØREN SØNDING,

Dato, Sted, Navn, Underskrift



## INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *F/S Hadsundvej 12*

Adresse: *40 Riialts Advokater, Falkoner alle 1*

By: *2000 Frb.*

Cvr. nr.: *26341035*

CVR NR 21151009

Holscher Nordberg specialises in providing strategic planning and development of the architectural area. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site specific analysis.

We carry out assignments for both private and public institutions. 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: *Bådehummegade 46A*

Matrikel: *457*

*Frø. 7/6 2018*



Dato, Sted, Navn, Underskrift

**HENRIK OEHLENSCHLÆGER**

Advokat

Falkoner Allé 1

2000 Frederiksberg

Tlf. 38 38 08 30 - E-mail: [ho@rialtadvokater.dk](mailto:ho@rialtadvokater.dk)