

Til Folketingets Trafikudvalg
forud for deputationsmøde
torsdag 14. oktober 2010

AMERIKA PLADS I OVERSKRIFTER

Lokalplan 347 for Amerika Plads blev vedtaget, inden de nu virkeliggjorte byggeprojekter blev indledt. Her fremgår det, at der afsættes midler til en broforbindelse for gående og cyklende fra pladsen øst for baneterrænet til Østerbro bydel mod vest.

Samtidig vedtoges flere sæt vedtægter, der bl.a. muliggør, at By & Havn - med Københavns kommune som majoritetsaktionær - kan bruge boligernes adgangsveje til p-kælderen under pladsen mod at betale symbolske kr. 1,- pr. år. Til sammenligning betaler de enkelte boliger fra kr. 1200 - 1800 pr. måned i ejerforeningsbidrag.

Amerika Plads indgår sammen et par andre adresser i Københavns kommunes planer om at give disse områder et udstrakt autonomisk 'selvstyre', således at de selv står for udviklingen af infrastrukturen. Selvstyre er i vores optik en eufemisme for privatisering.

Inden udviklingen tog fart solgte Københavns kommune derpå de to væsentligste grundarealer ud for Bane Danmark bygningen og den tilsluttende bygning, hvor tidligere Nordisk Kafferisteri havde til huse, til de respektive private grundejere Pension Danmark og ATP. Grundejerne har et eneste formål med investeringen: At bruge pladsen til parkering.

En designmanual for Amerika Plads af arkitektfirmaet C.F. Møller beskriver et rekreativt byrum med beplantning og byrumsmøbler.

Virkeligheden er blevet et goldt inferno af trafik og uorganiseret pladsanvendelse til fx uskønne cykelskure,

transport af materiel og møbler samt selvfølgelig tæt parkering

Det er i fortsættelse af det scenarie overladt til de enkelte ejerforeninger, organiseret i grundejerforeningen, at varetage ikke bare vedligeholdelsesudgifter, men også anlægsomkostninger til fx beplantning og byrumsinventar. Fx har grundejerne netop selv finansieret opsætning af vejskilte til kr. 800.000, grundejerne betaler selv trafikregulerende foranstaltninger som vejbumpe eller spærrepullerter; og det grønne anlæg afventer en fjern fremtid, når der igen er penge i den private grundejerforenings kasse.

Endelig har Københavns kommune i 2009 besluttet at annullere den planlagte cykel - og gangbro mellem Amerika Plads og Østbanegade på tværs af baneterrænet ved Østerport. Broen skulle have været betalt af midler, indbetalt til en fælles fond af grundejerne gennem projektudviklings selskaberne JM Danmark, Sjælsø Gruppen, NCC Danmark m.fl.

Da Københavns kommune inddrog fonden gennem en ændring af lokalplan 347, var der 22 mio. i kassen. Grundejerne overvejer derfor nu, om der er grundlag for et civilt søgsmål, subs. en politianmeldelse? Hvis Amerika Plads vil have den bro, der er afgørende for udviklingen af nærmiljøet, så skal grundejerne selv betale - en gang til!!

Se i øvrigt det vedlagte brev fra KK til advokat Andreas Kirk, der på det tidspunkt var ordførende i sagen. Han er i mellemtiden fraflyttet Amerika Plads.

Vi har i hele diskussionen, der har stået på siden ultimo 2008, gjort gældende, at det er en uhensigtsmæssig konstruktion, at Københavns kommune overlader infrastrukturen til private og deres organisationer, endnu før anlægsarbejdet er udført. Mange møder med kommunens embedsværk har ikke ført til konstruktiv fremdrift. Vi vil derfor være taknemmelige for Folketingets trafikudvalgs bidrag til sagsbehandlingen.

I forløbet er disse spørgsmål stillet til Københavns kommune. Vi har ikke modtaget svar.

• Hvordan vil Københavns kommune - uden broforbindelse - sikre, at forbindelserne mellem Østerbro og Amerika Plads

forbedres proportionalt?

- Hvor er de kontante midler, der er afsat til den nu aflyste bro?
- Hvordan og hvornår kan de anvendes, til hvad og af hvem?
- Hvorfor har Københavns kommune historisk tilrettelagt udviklingen af Amerika Plads, så det er de private interessenter, der står med ansvaret for pladsens layout og færdiggørelse, mens kommunens overordnede rolle som tilrettelæggende planmyndighed er nedtonet eller sat ud af kraft?
- Hvordan vil Københavns kommune forklare og legitimere de ejerforhold, der er gældende på pladsen: At to grundejere *) har ejerskabet, mens fem andre ejerforeninger **) deltager i finansieringen af driften, men er uden reel indflydelse?
- Hvordan vil Københavns kommune i overensstemmelse med lokalplan 347 sikre, at parkeringen - også for erhverv - fortrinsvis sker under terræn og ikke som i dag på selve pladsen?
- Hvorfor sanktionerer Københavns kommune som majoritetsaktionær i By & Havn, at tilrettelægningsplanen af parkeringen på Amerika Plads får den konsekvens, at borgerne skal betale minimum kr. 20.000 p.a. for en p-plads, mens borgere på den anden side af jernbanen betaler kr. 620 p.a. for samme ydelse?
- Hvordan vil Københavns kommune sikre, at de nuværende parkeringsafgifter sænkes og ikke får virkning som en ekstra skattebyrde?
- Hvordan vil Københavns kommune bidrage til, at forureningskilder i pladsens umiddelbare nærhed kontrolleres og emissioner begrænses: Støj og partikelemissioner fra DSB Østerport, partikelemissioner fra færger og krydstogttrafik, støj og partikelemissioner fra last - og personvognstrafik på Kalkbrænderihavnsgade?
- Hvordan og hvornår vil Københavns kommune styrke processen omkring udviklingen af den kollektive trafik, så såvel den landdrevne busdrift som driften af

havnebusserne vil tage et proportionalt hensyn til boligudviklingen i Frihavnen/Nordhavnen?

Bilag

Amerika Plads - plan

Lokalplan 347

Tillæg til lokalplan 347 om finansiering af infrastrukturprojekter

Tillæg: Aftale om hovedprincipper for finansiering

Brev fra Københavns kommune om ændring af lokalplan 347

Designmanual for Amerika Plads - terræn