



18. marts 2019

Sagsnr.
2019-0062669Dokumentnr.
2019-0062669-3**Bilag 8 Uddybning af drøftelsespunkter****Drøftelse af tiltag, der kan forstærke mulighederne for CO2 reduktion i planlægning af byens udvikling i de kommende år**

Forslag til Kommuneplan 2019 (KP19) er den sidste kommuneplan, der reelt vil kunne understøtte målet om, at København bliver CO2 neutral i 2025, jf. mål i KBH2025 Klimaplanen. Derfor bør der være særligt fokus på de temaer i kommuneplanen, der vurderes at kunne bidrage til CO2 reduktion i de kommende år. Det gælder mobilitet med fokus på trafikmål, parkering og bilfrie byområder samt bæredygtigt byggeri.

Effektvurdering af mulige initiativer på trafikområdet i forhold til Kommuneplan 2019

Kommuneplanen kan skabe rammerne for, at der kan igangsættes initiativer, så byen kan nå KBH2025 Klimaplanens målsætninger. Nedenfor gennemgås effekten af mulige initiativer, der kan bidrage til at nå klimaplanens målsætning inden 2025, eller om initiativerne først vil have en effekt på længere sigt.

Tiltag allerede indarbejdet i KP19	Hvordan kan de skærpes ift. klimamålsætning	Effekt
Trafikmålsætning: mindst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal være på cykel, mindst 1/3 skal ske med kollektiv trafik og højst 1/3 skal ske med bil.	- Erstattes af klimamålsætning, så fodgængere indgår som transportform. - Alternativt tilføjes slutdato 2025 (svarer til klimamålsætningen).	Stor effekt på kort og lang sigt, da det skærper behovet for handling.
Fodgængermål: Det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.	- Slutdato 2025 (svarer til klimamålet). - Fodgængernetværk udpeges og vedtages i kommuneplantillæg i 2020 i stedet for i Kommuneplan 2023.	Medium effekt på kort sigt. Behov for handling, men fremme af fodgængere vurderes at have mindre effekt end begrænsning af biltrafik.

Kommunal udviklingNjalsgade 13
Postboks 348
2300 København SEAN nummer
5798009809452

Tiltag allerede indarbejdet i KP19	Hvordan kan de skærpes ift. klimamålsætning	Effekt
<p>Parkeringsnormer: Rammerne for parkering ændres fra normer opdelt på rammeområder til funktionsopdelte normer, men det fører ikke til færre parkeringspladser i byen generelt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bil- og cykelparke- ringsnormer skal tage udgangspunkt i en transportmiddelfordelin g, der svarer til klimaplanens trafikmålsætning, i stedet for, om det er nu, med udgangspunkt i nuværende bil- og cykelejerskab/brug. - Mulighed for at reducere parkeringsnorm ved stationsnærhed, højklasset cykelparkering, etablering af parkeringspladser til delebiler, bilfri byområder mv. 	<p>Medium effekt på kort sigt og stor effekt på lang sigt, da der er tale om nybyggeri. Derfor mellem effekt ift. klimaplanen på kort sigt.</p>
<p>Bilfri områder: Der kan etableres forsøgsordning med mindre delvis bilfrie byområder.</p>	<p>Graden af bilfri defineres, herunder også mulighed for fremme af fossilfri delebiler mv. (hvem kan undtages og hvem ikke).</p>	<p>Stor effekt på lang sigt, da der er tale om byudviklingsområder. Medium effekt ift. klimaplanen på kort sigt.</p>
<p>Sammenhængende transport: Sammenkobling af transportsystemer for at fremme brugen af alternativerne til bilen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Udpege knudepunkterne i kommuneplanen. - Beskrive forsøg med fysisk ombygning af knudepunkt. - Forbedre plangrundlaget for gang- og cykelstier samt cykelparkering ved stationer i kommuneplanen med henblik på at sikre muligheden for direkte forbindelser især mellem stationer, erhvervs- og boligområder, og dermed opnå en større andel, der vælger gang, cykel og kollektiv trafik. 	<p>Mellem effekt på kort sigt ift. klimaplanen, stor effekt på lang sigt.</p>

Forslag der ikke er indarbejdet	Beskrivelse af, hvad det giver af muligheder	Effekt
<p>Vejhierarki: Vejnettet er opdelt i forskellige kategorier alt efter vejenes funktion. Det er grundlaget for prioritering af gaderummet. Administrationsgrundlag for trafikledelse, der definerer servicemål for de enkelte vejstrækninger, sætter rammen for signalteknisk prioritering af transportformer, men udløber i 2019.</p>	<p>En revideret vejnetsplan skal tage udgangspunkt i trafikmål i klimaplanen. Det vil give mulighed for at definere, hvor de nødvendige bilture (maks. 25 % andel) skal køre, og hvor kommunen skal prioritere de øvrige transportformer, herunder hvor kommunen skal arbejde med:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redesign/omdannelse af kørebaner og parkering til opprioritering af øvrige transportformer og byliv. - Byområder med attraktive cykel- og gangforhold og kollektiv trafik, delebiler mv., men besværligt i bil (cirkulationsplaner). - Differentieret signalprioritering. - Hastighedszoner mm. 	<p>Stor effekt på kort og lang sigt ift. klimaplanen, men kræver mindre eller større anlægsinvesteringer som opfølgning på vejnetsplanen.</p>
<p>Parkeringsstrategi</p>	<p>Parkeringsrestriktioner/afgifter er det mest effektive virkemiddel, kommunen har ift. at påvirke biltrafikken. I sammenhæng med vejhierarkiet vil en samlet parkeringsstrategi kunne understøtte, at vi når målene i klimaplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Højere takster og øget differentiering af betaling ift. forskellige zoner/områder/delebil/el-bil/licenstyper mm. - Udvidelse af betalingsområdet og reduktion af tilgængelige pladser, særligt kantstensparkeringspladser. - Begrænsning af adgang til licenser. 	<p>Stor effekt på kort og lang sigt ift. klimaplanen.</p>

Dette er baggrunden for, at Teknik- og Miljøforvaltningen i indstillingen har foreslået en drøftelse af følgende mulige initiativer i forbindelse med forslag til Kommuneplan 2019:

- Revision af kommuneplanens trafikmål

- Skærpede parkeringsnormer og bilfrie byområder
- Revision af vejnettet.

Drøftelse af behov for at styrke indsatsen for at sikre København som en sammenhængende, grøn by

Den sammenhængende by handler ikke kun om at sikre et tilstrækkeligt boligudbud og en husleje, der giver alle mulighed for at bo i København. Der ligger også en udfordring i at skabe et mere varieret boligudbud, plads til boligeksperimenter og at håndtere behovet for grønne arealer i byudviklingen.

Et varieret boligudbud

Boligstørrelser – uddybning af indstillingens anbefalinger

Bestemmelsen om boligstørrelser i forslag til Kommuneplan 2019 lægger op til, at den gennemsnitlige boligstørrelse på mindst 95 m² fastholdes. 50 % af etagearealet kan fritages fra bestemmelsen om den gennemsnitlige boligstørrelse på mindst 95 m² mod 25 % i dag. Mindste boligstørrelse på 50 m² i byudviklingsområder skal også gælde for den eksisterende by. Kravet om minimum 15 % små boliger på mellem 50-70 m² i byudviklingsområder udgår.

Den foreslåede revision vil give bygherrer større fleksibilitet i udvikling af boligstørrelser. Ændringen sikrer ikke, at der bygges små boliger. Det afhænger af den aktuelle efterspørgsel på boligmarkedet. Teknik- og Miljøforvaltningen analyse af lokalplaner fra 2016-2017 viser, at muligheden for at bygge små boliger ikke er udnyttet fuldt ud. Teknik- og Miljøforvaltningen ser derfor et fortsat behov for at kunne stille krav i lokalplanlægningen om minimum 15 % små boliger i byudviklingsområder. Det er vigtigt, at der sikres et incitament til at bygge gode traditionelle 2-værelses boliger på 50-70 m², som opfylder bl.a. mange unge familiers behov for en god bolig.

Plads til boligeksperimenter – uddybning af indstillingens anbefalinger

I Kommuneplan 2015 indgår en bestemmelse om boligstørrelser for særlige boformer:

”Ved særlige boformer forstås boliger med større fællesarealer til rådighed for beboerne, fx bofællesskaber. Boligerne skal have en størrelse på mindst 75 m² bruttoetageareal i gennemsnit. Ingen boliger må være mindre end 50 m² bruttoetageareal. Fællesarealer er lokaler og faciliteter, der er til rådighed for beboernes fælles aktiviteter og skal etableres i umiddelbar sammenhæng med boligerne. Fællesarealer skal udgøre mindst 12,5 % af bruttoetagearealet”.

Det er en bestemmelse, der kan håndtere traditionelle bofællesskaber med en forholdsvis lille bolig med tilhørende fællesareal.

Bestemmelsen virker begrænsende i forhold til at eksperimentere og tænke nyt.

Teknik- og Miljøforvaltningen har opsamlet erfaringer fra etablering af bofællesskaber i bl.a. København. Analysen viser bl.a. at:

- Det er svært at købe en grund/byggemulighed, som tilgodeser vigtige forudsætninger som let adgang til offentlig transport og nærhed til arbejdsplads.
- Kommuneplanens gældende retningslinjer for boligstørrelser i bofællesskaber er for ufleksible, tilgodeser ikke behovet for alternative løsningsmuligheder og udfordrer dermed økonomi, fællesskab og bæredygtighed.
- Der er behov for et plangrundlag, som kan håndtere, at løsninger udvikles undervejs i udvikling af projekt og under opførelsen af byggeriet.
- Kommunens parkeringsnormer for boliger harmonerer ikke altid med ønsket om reduktion af bilejerskab, fokus på delebiler m.v.

Forvaltningen ser et behov for at revidere den gældende bestemmelse om boligstørrelser for ”Andre boligtyper” i forslag til Kommuneplan 2019, så der skabes mere fleksible rammer for boligeksperimenter. Heri kan også indtænkes muligheder for fleksibilitet i parkeringsnormer.

Forvaltningen ser også et behov for, at der udlægges et eller flere konkrete områder i kommuneplanen – evt. i partnerskab med By og Havn, hvor kommunen, byggeriets mange aktører og borgergrupper kan høste erfaringer med fællesskabsbyggeri og boligeksperimenter.

En mere strategisk tilgang til det grønne i byens udvikling

Model for afstandskriterier fra boligen til et offentligt grønt område
Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har i fællesskab gennemført en analyse af behov for store og mellemstore grønne arealer. Analysen tager udgangspunkt i en kortlægning af afstand mellem bolig og nærmeste store eller mellemstore grønne område i den eksisterende by.

Analysen viser, at 98,2 % af alle boliger i København har et stort eller mellemstort grønt område indenfor 1000 m. Potentialet for at etablere nye store og mellemstore grønne områder ligger primært i byudviklingsområderne, mens mulighederne i den eksisterende by er begrænset.

På den baggrund ser Teknik- og Miljøforvaltningen en mulig model for at fastlægge afstandskriterier for gangafstand, som grundlag for byplanlægningen:

- en hensigtserklæring om, at alle boliger (både i eksisterende by og i byudviklingsområderne) i København har adgang til et grønt byrum (uanset størrelse) inden for 300 m.
- et krav om, at alle nye boliger i byudviklingsområder har adgang til et større grønt område (2 ha) indenfor 500 m

En hensigtserklæring indebærer, at der i forbindelse med bl.a. lokalplanlægningen skal indgå en vurdering af mulighederne for at tilgodese beboernes adgang til et grønt byrum i nærområdet. Der vil være udfordringerne i den eksisterende by, hvor pladsen er trang. Erfaringerne viser, at der sker en løbende omdannelse af byens fysiske miljø i alle dele af byen. Det vil åbne nye muligheder for grønne byrum, som kan bidrage til at sikre målet om, at alle københavnere skal have adgang til offentlige rekreative arealer i deres nærområde.

Øvrige fokuspunkter

Randbebyggelse og støj

I retningslinjerne i forslag til Kommuneplan 2019 er den hidtidige bestemmelse om etablering af forureningsfølsom arealanvendelse, hvor trafikstøjen overstiger 68 dB på facaden, foreslået ændret.

Hidtil har det været muligt at etablere boliger, daginstitutioner, grundskoler og hospitaler, hvor støjen er op til 73 dB ved omdannelse af eksisterende byggeri, huludfyldning og i andre særlige tilfælde, hvor hensynet til byrum og bebyggelsens funktion som støjskærm tilsiger det. I forslag til Kommuneplan 2019 foreslås denne bestemmelse også at skulle gælde for ”afrunding af randbebyggelse”.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at denne ændring vil kunne føre til, at der åbnes op for at bygge flere støjbelastede boliger end tilfældet er i dag. Forvaltningen finder, at ændringen vil være i modstrid med de overordnede mål i kommuneplanen om, ”at støjbelastningen af nye og eksisterende boliger reduceres”.

Cykelparkering

Friarealet udgøres af en ejendoms eller en bebyggelses ubebyggede grundareal, eksklusive parkerings- og tilkørselsarealer, men inklusiv den del af det ubebyggede areal, der er forbeholdt fodgængere og cykler. Det har konsekvenser for kvaliteten af friarealet, når cykel-parkering reelt reducerer det tilgængelige areal.

Frem mod Kommuneplan 2023 bør det overvejes om, der bør udarbejdes en analyse af konsekvenserne ved, at cykelparkering ikke indgår i beregningen af friarealet for boliger.