



Bilag 2

22. marts 2019

Teknik- og Miljøudvalgets hørings svar til Økonomiudvalget om forslag til Kommuneplan 2019 - Verdensby med ansvar

Sagsnr.
2019-0081401

Dokumentnr.
2019-0081401-2

Teknik- og Miljøudvalget drøftede den 8. april 2019 forslag til Kommuneplan 2019. Udvalget godkendte den 13. maj 2019 dette hørings svar til Økonomiudvalget.

Sagsbehandler
Thomas Chapelle

Teknik- og Miljøudvalget vurderer, at Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar sætter en fremadrettet og god dagsorden for byen, der danner et solidt grundlag for udviklingen af København til en grøn, sund og bæredygtig by for alle.

Teknik- og Miljøudvalget har drøftet to hovedudfordringer i forslag til Kommuneplan 2019:

1. Forslag til Kommuneplan 2019 er den sidste kommuneplan, der reelt vil kunne understøtte mål i KBH2025 Klimaplanen om, at København bliver CO₂-neutral i 2025. Derfor har Teknik- og Miljøudvalget særligt fokus på de temaer i kommuneplanen, som kan bidrage til CO₂ reduktion i de kommende år. Det gælder især mobilitet med fokus på trafikmål, parkering og bilfrie byområder samt bæredygtigt byggeri.
2. Den sammenhængende by handler ikke kun om at sikre et tilstrækkeligt boligudbud og en husleje, der giver alle mulighed for at bo i København. Teknik- og Miljøudvalget har særligt fokus på udfordringen i at skabe et mere varieret boligudbud, plads til boligeksperimenter, og at håndtere behov for grønne arealer i byomdannelsen.

Teknik- og Miljøudvalget finder det væsentligt, at kommunen i sin planlægning af byen understøtter sine styrkepositioner som grøn Verdensby med ansvar og sikrer, at København bliver CO₂ neutral i 2025, sikrer høj livskvalitet og en sammenhængende by for alle.

Udvalget finder, at der er 10 konkrete forhold i det fremsendte forslag til kommuneplan, som det anbefales Økonomiudvalget at ændre.

Ad. 1 København mod målet om CO₂ neutralitet i 2025

• Revision af kommuneplanens trafikmål (anbefaling 1)

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at KBH2025 Klimaplanens trafikmål (75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik, dvs. max 25 % i bil) erstatter kommuneplanens trafikmål (mindst 1/3 af den kørende trafik

Kommunal udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

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), og at det tydeliggøres, at målsætningen skal opfyldes i 2025. Alternativt kan kommuneplanens gældende trafikmål sættes til 2025, så der kommer fokus på fremdrift.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget finder, at et stigende antal biler i København skaber pres på byens arealer og udfordrer trafikmålsætningen i KBH2025 Klimaplanen. Der køres fortsat tre gange så mange km i bil som på cykel. Hvis København skal være CO2 neutral i 2025, skal trafikmålet i forslag til Kommuneplan 2019 ændres.

- ***Parkeringsnormer som instrument til at reducere biltrafik (anbefaling 2)***

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 nedsættes for bolig og erhverv ved stationsnærhed, i forbindelse med højklasset cykelparkering, parkeringspladser til delebiler samt i bilfri byområder. Nedsættelse af parkeringsnormen vil betyde, at der etableres færre parkeringspladser pr. etagemeter. Dette forventes at ville bidrage til at mindske bilejerskabet og brug af privatbilen i disse områder, samt understøtte bedre forhold for de grønnere alternativer.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler samtidig, at der udpeges konkrete byområder i kommuneplanen, hvor der arbejdes med bilfri by. Teknik- og Miljøudvalget anbefaler endvidere, at der i starten af den kommende planperiode tages initiativ til en samlet parkeringsstrategi. En samlet parkeringsstrategi vil kunne sikre mere ensartede forhold på tværs af eksisterende by og byudviklingsområder, sikre sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel og vil kunne understøtte fx delebiler. Dette vil kunne bidrage til at understøtte KBH2025 Klimaplanens målsætning om CO2 neutralitet i 2025. En parkeringsstrategi bør bl.a. indeholde mål, initiativer og principper for betalingsstrukturer i byen.

Baggrund

I forslag til Kommuneplan 2019 er parkeringsnormerne justeret, så de tager udgangspunkt i, hvilke funktioner der er tale om, hvilket er første skridt i forhold til at kunne arbejde målrettet mod et lavere bilejerskab/bilbrug, og bedre forhold/større incitament til at bruge de grønnere alternativer til privatbilen, herunder delebil og cykel. Parkeringsnormerne tager dog stadig udgangspunkt i det nuværende bilejerskab i byen.

Hvis parkeringsnormerne i højere grad skal understøtte en reduktion af bilejerskabet og brug af bil ved nybyggeri for boliger og erhverv, skal parkeringsnormerne sættes ned.

I forslag til Kommuneplan 2019 lægges der op til at se på mulighed for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfrie byområder i byudviklingsområderne. Udvalget savner et konkret initiativ.

Parkeringsnormerne regulerer alene udbuddet af parkeringspladser ved nybyggeri. Der vil opnås større effekt både ift. CO2-reduktion og understøtning af fx delebiler ved at regulere efterspørgslen efter parkering via ændrede betalingsstrukturer.

- ***Bedre forhold for de alternative transportformer (anbefaling 3)***
Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at der for at understøtte gang som transportform udvikles et fodgængernet, der på linje med cykelnet, busnet, metronet og vejnet, udgør plangrundlaget for kommunens indsats til prioritering af fodgængere. På den måde sikres det, at der planlægges for fodgængere på lige fod med de øvrige transportformer. Der kan f.eks. ses på tilgængelighed for fodgængere og kørestolsbrugere, signalsystemerne, nye fortovsstrækninger og bredden af fortovene. Udarbejdelsen af plangrundlaget for fodgængernet skal igangsættes allerede i 2020.

Derudover anbefales det at revidere plangrundlaget for cykler, så det også omfatter lokale forbindelser og derved i højere grad understøtter direkte forbindelser især mellem stationer og erhvervs- og boligområder. Ligeledes bør knudepunkterne for sammenhængende transport udpeges og beskrives ift. kvalitet af cykelparkering, adgangs- og skifteforhold etc.

Udvalget anbefaler desuden, at der i hovedstrukturens kapitel ”En grøn, sund og bæredygtig by” indarbejdes en målsætning om, at fremme fossilfrie og almindelige delebilsordninger gennem dialog og partnerskaber med relevante aktører med henblik på at mindske udbredelsen af privatbiler i byudviklingsområder.

Baggrund

Gang introduceres i Kommuneplan 2019 som en effektiv form for grøn transport. Det skal frem mod Kommuneplan 2023 undersøges, hvilke tiltag der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang. I forhold til at nå klimaplanens målsætning er der behov for at igangsætte dette med det samme.

Forslag til Kommuneplan 2019 omfatter et godt plangrundlag til udbygning af den overordnede cykelinfrastruktur. Men kommuneplanen kunne i højere grad understøtte den sammenhængende transport, dvs. sammenhængen mellem de forskellige grønne alternativer til privatbilen (gang, cykel, kollektiv transport, delebiler, samkørsel mv), herunder opgradering af vigtige knudepunkter.

Derudover vil et plangrundlag for flere lokale cykel- og gangforbindelser skabe gode muligheder for at binde stationer, erhvervs- og boligområder sammen for fodgængere og cyklister.

I Kommuneplanstrategi 2018 er der fokus på fossilfrie delebilordninger, men det er ikke understøttet af konkrete initiativer i forslag til kommuneplan 2019.

- ***Prioritering af vejareal til pladsbesparende transport (anbefaling 4)***

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at der igangsættes en ny revision af vejnettet med henblik på at planlægge og beskrive, i hvilke områder og vejstrækninger biltrafik skal nedprioriteres til fordel for de øvrige transportformer, og på hvilke veje den nødvendige biltrafik skal prioriteres. Det reviderede vejnet skal tænkes sammen med de eventuelt kommende infrastrukturprojekter som fx østlig ringvej, mere metro, mindre trafik i middelalderbyen, nedrivning af Bispeengbuen osv. Udvalget anbefaler, at revisionen af vejnettet sammentænkes med arbejdet med Lynetteprojektet.

Baggrund

Cityringen åbner snart, og det nuværende vejnet i forslag til Kommuneplan 2019 er ikke defineret med udgangspunkt i det nye transportmønster, der må forventes at komme. Samtidig er pladsen i byen meget ulige fordelt ift., hvor mange mennesker der dagligt færdes. Fx er mere end 60 % af vejarealet mellem husene reserveret til biltrafik (kørebaner og parkering), mens kun 7 % er til cykler. Hvis vi skal fastholde de mange cykler og samtidig sikre at endnu flere cykler, går og kører med kollektiv transport, så er det nødvendigt, at pladsen også prioriteres hertil. Erfaringerne fra omlægning af Nørrebrogade med bredere cykelstier og fortove og bedre busforhold viser, at antallet af personer, der bevæger sig igennem gaden på Dronning Louises Bro på en hverdag, er steget med 20 % fra 2008-2016, selvom biltrafikken er reduceret med 57 % (jf. Cykelregnskab 2016). Den samlede fremkommelighed på strækningen er således steget ved omprioritering af kørebane til andre formål.

- ***Fremme genbrug af byggematerialer (anbefaling 5)***

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at København understøtter det offentlige og private byggeris genbrug af byggematerialer ved at udpege arealer i byen i form af en til tre cirkulære materialepladser til midlertidig opbevaring af byggematerialer, der kan indgå i nye byggeprojekter.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget ser et behov for at understøtte Københavns ambition om at være førende indenfor den cirkulær økonomi ved at sikre arealer til genbrug af materialer i byggeriet.

Ad. 2. København som en sammenhængende, grøn by

- ***Krav om små boliger for at sikre et bredt boligudbud (anbefaling 6)***

Teknik- og Miljøudvalget er enige i ønsket om flere små boliger i byudviklingsområderne for at sikre, at der skabes et varieret boligudbud i København. Udvalget anbefaler derfor overfor Økonomiudvalget, at enten fastholdes det nuværende krav om 15 % små boliger i alle eller enkelte byudviklingsområder, eller alternativt findes der andre veje end forslaget i udkastet til KP19 til at sikre de små boliger. Udvalget ser samtidig behov for, at det i starten af den kommende planperiode undersøges, hvor i byen der er størst behov for små boliger.

Udvalget ser samtidig behov for, at det i starten af den kommende planperiode undersøges, hvor i byen der er størst behov for små boliger.

Baggrund

I forslag til Kommuneplan 2019 foreslås, at bestemmelsen for boligstørrelser revideres, så større fleksibilitet i udvikling af boligstørrelser for bygherrerne bliver muligt. Den foreslåede revision i Kommuneplan 2019 fjerner de nuværende krav om 15 % små boliger i byudviklingsområderne.

- ***Plads til boligeksperimenter (anbefaling 7)***

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at København udlægger ét eller flere konkrete byområder i Kommuneplan 2019, hvor fællesskabsbyggeri og boligeksperimenter kan realiseres. Udvalget anbefaler desuden, at boligbestemmelsen for ”Andre boligtyper” i forslag til Kommuneplan 2019, revideres, for at sikre mere fleksibilitet ved at nedsætte kravet om gennemsnitlige boligenheder på minimum 50 m² (i dag minimum 75 m²), og at parkeringsnormen fastsættes ud fra en konkret vurdering.

Baggrund

Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder alene en hensigtserklæring om at samarbejde med grundejere for at skabe byggemuligheder for eksperimenterende byggeri på udvalgte steder i byen. Det kan eventuelt ske i partnerskab med By & Havn, hvor kommunen, byggeriets mange aktører og borgergrupper kan høste erfaringer med fællesskabsbyggeri og boligeksperimenter. Indenfor de nuværende rammer er kun få boligeksperimenter realiseret.

Teknik- og Miljøudvalget ser behov for, at der tages konkrete initiativer og skabes bedst mulige rammer for at understøtte og realisere fællesskabsbyggeri og boligeksperimenter. Derfor er der også behov for at skabe fleksibilitet i bestemmelserne for boligstørrelser.

- **Strategisk tilgang til det grønne i byens udvikling (anbefaling 8)**

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at retningslinjerne, der omhandler rekreation og natur i Kommuneplan 2019 skærpes, så de bliver mere tydelige og anvendelige for kommunens prioritering af bynatur i byudvikling og administration. Retningslinjerne skal suppleres med en bestemmelse om adgang til grønne områder og prioritering af biodiversitet i byomdannelsen.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at der opstilles et mål om vejledende gangafstand fra bolig til alle offentligt tilgængelige grønne områder (uafhængigt af størrelse) på 300 meter i eksisterende by. Udvalget anbefaler desuden, at der opstilles et fast mål om en gangafstand fra bolig til større offentligt tilgængelige grønne områder (over 2 ha.) i byudviklingsområderne på 500 meter og at der opstilles et fast mål om gangafstand fra bolig til alle offentlige tilgængelige grønne områder (uafhængigt af størrelse) på 300 meter i byudviklingsområderne.

Baggrund

Der er opstillet to nye mål i Kommuneplan 2019. Det første mål omhandler kvaliteten af Københavns eksisterende grønne områder, der skal øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidens klima. Det andet mål handler om, at nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri skal bidrage til borgernes livskvalitet, biodiversitet og fremtidens klima. Teknik- og Miljøudvalget savner en konkret omsætning af målene via retningslinjerne og rammerne i kommuneplanen samt nye vejledende afstandsmål til grønne områder.

- **Randbebyggelse og støj (anbefaling 9)**

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at konsekvenserne af den ændrede formulering af bestemmelsen om afslutning af eksisterende bebyggelse langs randen af en ejendom kaldet "afrunding af randbebyggelse" analyseres. Det foreslås, at der igangsættes en undersøgelse af, hvor i byen det er hensigtsmæssigt at opføre boliger under bestemmelsen, og dermed fravige Miljøstyrelsens vejledende støjretningslinjer, og hvor det ikke er i overensstemmelse med Københavns støjmålsætning.

Baggrund

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”. Denne ændring vil kunne føre til, at der åbnes op for at bygge flere støjbelastede boliger end tilfældet er i dag. Ændringen vil være i modstrid med målet i kommuneplanen om, ”at støjbelastningen af nye og eksisterende boliger reduceres”.

- ***Cykelparkering og friareal (anbefaling 10)***

Ikke-overdækket cykelparkering indgår i dag i beregningerne af friarealet. Teknik- og Miljøudvalget ser, at dette kan være en udfordring for kvaliteten af friarealerne. Teknik- og Miljøudvalget anbefaler derfor overfor Økonomiudvalget, at der frem mod Kommuneplan 2023 udarbejdes en analyse af konsekvenserne ved, at ikke-overdækket cykelparkering udgår af beregningen af friarealet for boliger.

Baggrund

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 cykelparkering. Teknik- og Miljøudvalget ser en udfordring for kvaliteten af friarealet ved boligen, når cykelparkering reelt reducerer det tilgængelige areal.