



Til Niels E. Bjerrum, MB

Vedr. muligheden for at stille krav til delebiler i lokalplaner og byggetilladelser

9. marts 2021

Kære Niels E. Bjerrum

Tak for din henvendelse den 1. marts 2021 vedr. muligheden for at stille krav til delebiler i lokalplaner og byggetilladelser. Dine spørgsmål fremgår nedenfor med forvaltningens svar.

Hvilken lovgivning samt i hvilket ministerium, og hvad i den skal ændres for, at vi kan kræve delebiler som en del af lokalplaner/byggetilladelser?

Forvaltningen har hjemmel i planloven til at stille krav om et antal parkeringspladser ift. bestemte anvendelser (fx bolig, erhverv mv.) ifm. lokalplanlægningen. Antallet af parkeringspladser er reguleret i kommuneplanen. Forvaltningen har ikke hjemmel til at regulere brugen af pladserne til fx. delebiler. Planloven hører under Indenrigs- og Boligministeriet (overgået pr. 1. februar 2021 fra Erhvervsministeriet)

Har kommunen rettet henvendelse til regeringen om et sådant ønske?

I forbindelse med evaluering af planloven har Københavns Kommune indgivet et høringssvar til Erhvervsministeriet (se vedhæftede). Heraf fremgår forslag om at ændre planloven, så det bliver muligt at planlægge for delebiler og el-biler.

Vurderer forvaltningen, at det vil fremme den bæredygtig udvikling af vores by og transport, hvis det var muligt?

Ja, og det vil indgå som en del af den bæredygtige udvikling på mobilitetsområdet, da det både vil reducere parkeringsbehovet og reducere behovet for at eje egen bil. Data og baggrundsundersøgelsen for Strategi for delebiler 2017-2020 viser, at personer, som er med i en delebilordning, kører 30% mindre i bil end personer, som har egen bil. Herudover viser undersøgelsen, at 70-80% af medlemmerne ville eje en bil, hvis de ikke havde mulighed for at indgå i en delebilsordning.

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion

Venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør



Bidrag til brug for planlovsevalueringen

I forbindelse med planlovsevalueringen er Københavns Kommune blevet bedt om at dele en række erfaringer efter planloven blev moderniseret i 2017. Moderniseringen af planloven havde bl.a. til hensigt at give kommunerne nye muligheder og bedre rammer til at skabe udvikling.

Kommunen vil i den forbindelse ligeledes gerne pege på en række områder, der ikke synes at indfri intentionerne eller ikke giver en hensigtsmæssig regulering. Kommunen adresserer i den forbindelse også mulige tiltag, herunder forslag til lovændringer, der efter kommunens opfattelse vil kunne medføre en mere hensigtsmæssig regulering og administration.

Erfaringer med Planloven

Midlertidige dispensationer

Det blev med moderniseringen af planloven muligt at meddele midlertidige dispensationer fra lokalplaner i op til 3 år, ved studieboliger op til 10 år.

Den midlertidige 10-årige dispensationsadgang i planlovens § 19, gælder alene ved studieboliger. Det er imidlertid ikke kun i forhold til studieboliger, at kommunerne har behov for friere rammer til at kunne løse nogle af de helt store boligpolitiske og kapacitetsmæssige udfordringer som kommunen står overfor. I Københavns Kommune oplever vi også at den svageste gruppe af boligsøgende – de socialt udsatte og særligt de hjemløse – har svært ved at finde adgang til en passende bolig. Københavns Kommune oplever ligeledes også store udfordringer, når kommunen bygger og renoverer skoler og daginstitutioner, med at placere fx erstatningspavilloner, hvor 3 år ofte er for kort tid.

28. oktober 2019

Sagsnr.
2019-0181415

Dokumentnr.
2019-0181415-1

Sagsbehandler
Christina Aagesen

Center for Byudvikling
Team Planlægning

Københavns Rådhus, Rådhus-
pladsen 1
1550 København V

EAN nummer
5798009800176

Københavns Kommune finder det derfor hensigtsmæssigt, at den midlertidige 10-årige dispensationsadgang udvides til også at omfatte boliger til socialt udsatte grupper samt skoler og institutioner mv.

Samtidig har kommunen et ønske om at muliggøre flere midlertidige studieboliger og erstatningspavilloner til fx skoler *i større omfang*, end det kan lade sig gøre ved en dispensation. Dette kan fx ske ved at planlovens krav til hvornår der skal udarbejdes en lokalplan i forhold til midlertidige funktioner tages op til revision, så det ved bedømmelse af lokalplanpligt kan tillægges betydelig vægt, at der er tale om en midlertidig anvendelse.

I perspektivområderne, som er områder udlagt til senere byudvikling, kunne det være hensigtsmæssigt, at kommunerne får en generel 10-årig dispensationsadgang fra ældre, utidssvarende lokalplaner i områder, hvor de primære erhvervsfunktioner er helt eller delvist ophørt.

Ungdomsboliger

Det er ikke muligt med hjemmel i planloven at sikre, hvem der rent faktisk bor i de private, udstøttede ungdomsboliger, da der ikke i planloven er hjemmel til at regulere ejer- eller brugerforhold. Der er dog indført en særlig undtagelsesbestemmelse i planlovens § 19, stk. 1, hvorefter det er muligt at dispensere fra lokalplaner til midlertidige studieboliger i op til 10 år. Denne særregel er indføjet for netop at muliggøre midlertidige boliger og sikre disse til studieaktive uddannelsessøgende. Dette fremgår af forarbejderne til planlovsændringen og er efterfølgende bekræftet af Erhvervsministeriet.

Københavns Kommune ønsker derfor en ændring af planloven, der gør det muligt at regulere en bestemt brugergruppe ud fra f.eks. alder og beskæftigelse ved private, udstøttede ungdomsboliger, således kommunen på lang sigt kan sikre boliger til studerende og unge.

Almene boliger

Københavns Kommune anvender i dag muligheden i planloven om at fastlægge 25 % af boligerne som almene, når der planlægges for nye boliger.

Københavns Kommune oplever at de almene boliger ikke opføres i samme tempo, som de private boliger.

Det kan overvejes, om der kan gennemføres ændringer af planloven, der kan understøtte, at fastlæggelse af 25 % almene boliger fører til opførelse af almene boliger. En mulighed kunne være, at der er handlepligt på opførelse af de almene boliger. Fx ved at handlepligten knyttes til, hvornår der kan gives byggetilladelse til de private boliger i lokalplanområdet eller et delområde.

Afvejning af statens interesser:

Det fremgår af aftalen om modernisering af planloven fra juni 2016, at ændringerne skal give mere frihed til kommunerne, ligesom staten fremover alene skal komme med indsigelser mod den lokale planlægning, hvis planlægningen er i strid med væsentlige nationale interesser, bl.a. vækst og erhvervsudvikling samt miljø og natur.

Der savnes mere klarhed om, hvilke interesser der vejer tungt, ligesom eventuelle vetoer bør være ledsaget af en konkret begrundelse, der påviser den væsentlige nationale betydning.

Københavns Kommune har de seneste år set flere eksempler på, at staten involverer sig mere i kommune- og lokalplanlægningen end tidligere fx ved planlægning nær produktionsvirksomheder (jf. nedenstående afsnit om støj) samt ved forslag til lokalplan for Amager Strandpark. Københavns Kommune oplever her, at det er uklart, hvilken statslig regulering og hvilke væsentlige nationale interesser, der er udslagsgivende for indsigelser. I eksemplet Amager Strandpark vægter Erhvervsstyrelsen således Fingerplanens grønne kiler tungere end hensigten med området og den fredning af området, der går forud for Fingerplanens bestemmelser. Etableringen af strandparken var begrundet i rekreative hensyn, som nu begrænses markant, uden at det er sandsynliggjort at væsentlige nationale interesser ville lide skade ved at udvikle strandparken i overensstemmelse med fredningen. Siden modtagelse af indsigelsen har Københavns Kommune været i dialog med Erhvervsstyrelsen. Den 29. marts 2019 trådte en ny Fingerplan 2019 i kraft, der muliggør en udvidelse af byggemulighederne på strandøen til i alt 5.800 m², hvilket er en udvidelse på 1.485 m² mindre end det første

lokalplanforslag ville muliggøre. Kommunen har herefter fremsendt revideret planforslag til vedtagelse.

Støj

Københavns Kommune har haft dialog med Erhvervsstyrelsen om planlovens bestemmelser om støj, særligt i forhold til de nye regler om produktionsvirksomheder, og deres samspil med Miljøstyrelsens vejledninger om Ekstern støj fra virksomheder. Baggrunden er at Københavns Kommune har udfordringer med at planlægge og udvikle centralt beliggende områder i København, som er påvirket af støj fra virksomheder.

Seneste forsøg på lovændring (januar 2019) om lugt og luftforurening forsøgte at adressere de udfordringer, som det blev anerkendt at kommunerne har, men det håndterede ikke problemer om støj og blev aldrig gennemført.

Det er en udfordring for udviklingen af en blandet by med boliger og erhverv, at støjgrænser skal overholdes udvendigt på facaden, og at der ikke kan arbejdes med overholdelse af indendørs støjgrænser på samme måde som der kan, når det gælder trafikstøj. Reelt betyder dette, at der kan være lokalplaner, der ikke kan løses uden opsætning af støjskærme, der forringer bymiljøet, på trods af at der findes tekniske løsninger, som kan sikre, at a) beboere og brugere af ejendomme ikke påvirkes af støj, og b) at virksomhedens drifts- og udviklingsmuligheder ikke indskrænkes.

Københavns Kommune har aktuelt udfordringer i forhold til planlægning af AGA-karréen på Vermlandsgade. Problemstillingen illustreres desuden af to vetoer, som Erhvervsstyrelsens har haft nedlagt mod planforslag i Københavns Kommune på baggrund af støjproblematikker. Der henvises til bilag 1, som illustrerer dette budskab. Kommunen er desuden ved at planlægge for en skole Sydhavnen i nærheden af MAN. Hvis der skal opsættes en støjskærm foran skolen, er det anslået til at koste 30 mio. kr., mens det vil være væsentligt billigere at sikre, at grænserne for det indendørs støjniveau kan overholdes.

Planlovens bestemmelser bør derfor ændres, så de kommer til at svare til reglerne om trafikstøj, således at bestemmelserne om støj giver mulighed for at planlægge for forureningsfølsom anvendelse, hvis der fx stilles krav om, at det indendørs støjniveau og støjgrænser for primære opholdsarealer kan overholdes, herunder evt. ved at vinduer etableres skærmede ("russervinduer").

Miljøstyrelsen er ved at udarbejde en ny vejledning for planlægning af støjbelastede arealer. Vejledningen udarbejdes som følge af planlovsændringen fra juni 2017 (produktionserhverv) og sammenskrives med vejledningerne om støj som fulgte op på planlovsændringer fra 2003 og 2007 om byomdannelse og huludfyldning/blandede byfunktioner. Vejledningen er blevet forsinket og der foreligger endnu ikke et udkast.

Københavns Kommune har haft dialog med Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen i forbindelse med løsning af konkrete vetosager. Kommunen savner i den forbindelse en tydelig og konkret vejledning om, hvilke løsninger der kan tages i betragtning, hvilke regelsæt, der gælder samt hvornår loven betragtes som overholdt. Samspillet mellem lovgivningen (planloven og miljøbeskyttelsesloven) og de nuværende vejledninger synes uklare, og der savnes en pragmatisk tilgang til løsning af sagerne med fokus på, hvordan der skabes grundlag for en hensigtsmæssig udvikling af byen. Dette kan eksempelvis indebære brug af indendørs støjgrænser.

Derudover ses behov for en ændret opfattelse af støj fra rekreative anlæg og støjpåvirkning på rekreative arealer. Her er der kommet grænseværdier for kunstgræsbaner, som virker stærkt begrænsende for kommunens muligheder for at integrere disse fritidsanlæg i funktionsblandede områder med boliger. Dette rammer særlig hårdt i de tæt bebyggede kommuner, hvor knapheden på arealer til idræt er udtalt. Det forekommer samtidig tilfældigt sammenlignet med andre former for rekreativ udfoldelse (skateranlæg, friluftsbade etc.), der også i perioder har mange brugere med deraf følgende lydniveau.

Det er også en potentiel hindring for tilvejebringelsen af nye rekreative muligheder for befolkningen, at udlæg til offentlige parker, dyrkningshaver etc. i de gældende regler vedr. virksomhedsstøj kan betragtes

som støjfølsomme anvendelser. Dette kan få virkninger til at mod-sætte sig og potentielt forhindre disse vigtige rekreative anlæg på grund af frygt for senere skærpelser af miljøvilkår, selv om der efter Københavns Kommunes vurdering ikke er nogen reel konflikt. De relevante arealer vil under alle omstændigheder ofte være påvirket af et højere støjniveau fra trafik end fra virksomheder. Her er der behov for at revurdere opfattelsen af, hvilke anlæg og aktiviteter, der bør kunne sameksistere i en by, så den kan tilbyde borgerne de faciliteter, de efterspørger.

Øvrige bemærkninger til den gældende planlov om støj - transformationsområder mv.

Planlovens bestemmelser om transformationsområder giver mulighed for boliger, der opføres i første række, kan grænseværdier for støj overskrides med op til 5 dB på den facade og de udendørs opholdsarealer, der vender mod virksomheden.

Københavns Kommune bemærker, at dette ikke er tilstrækkeligt til at løse konkrete problemstillinger i København. Det bemærkes desuden, at det ikke synes hensigtsmæssigt, at planlovens bestemmelser om transformationsområder og isolering af bebyggelse kun gælder boliger og ikke andre støjfølsomme anvendelser, fx kontor, institutioner m.fl.

Det bemærkes endvidere, at planlovens bestemmelse om muligheden for overskridelse af støjgrænsen på boligfacader i transformationsområder antyder, at det vil være muligt at udforme nye bestemmelser i planloven, som understøtter en regulering, hvor der lægges vægt på det indendørs støjniveau i stedet for det udendørs støjniveau.

Detailhandel

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 1. november 2018 vedtaget et kommuneplantillæg, der bl.a. implementerer de friere rammer på detailhandelsområdet. Bl.a. er den mulige størrelse på dagligvarebutikker i bymidterne hævet fra 3.500 m² til 5.000 m² og i lokalcentre er størrelse hævet fra 1.000 m² til 1.200 m².

I henhold til planlovens nye § 5 q, stk. 2, fremgår det, at det maksimale bruttoetageareal for dagligvarebutikker i lokalcentre og for

enkeltstående dagligvarebutikker er 1.200 m² inkl. personalekantine, personaletoaletter, personalefitnessfaciliteter og personalepauserum.

Som det ligeledes blev adresseret i forbindelse med Københavns Kommunes tidligere høringssvar af 28. september 2016, findes det fortsat uhensigtsmæssigt, at den nye formulering af § 5 q, stk. 2, indebærer, at der i dag gælder forskellige beregningsregler for butikkers bruttoetagearealet afhængig af, hvilket centerområde de er lokaliseret i.

Københavns Kommune foreslår derfor, at bestemmelsen i planlovens § 5 q, stk. 2, i lighed med stk. 1 og 3, i forbindelse med en revision af planloven, tilføjes "Der kan dog tillægges op til 200 m² til personalekantine, personaletoaletter, personalefitnessfaciliteter og personalepauserum."

Hermed sikres det, at der gælder ensartede beregningsregler for butikkers bruttoetageareal og at der muliggøres en reel forøgelse af den maksimale butiksstørrelse for dagligvarebutikker i lokalcentre og som enkeltstående butikker.

Ved moderniseringen af planloven, var formålet ligeledes at lempe kravene, så alle oplysninger om detailhandelsstrukturen blev samlet i kommuneplanens retningslinjer, så detailhandelsstrukturen med oplysninger om eksisterende butiksareal, samlet ramme til butiksareal, restrummelighed og maksimale butiksstørrelser kun fremgår af retningslinjerne. Butiksstørrelser skal dog fortsat også fremgå af de enkelte rammer for lokalplanlægningen jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 7.

Københavns Kommune finder, at den foreslåede ændring ikke har medført til en forenkling af reglerne om detailhandel, idet der fortsat skal optages bestemmelser om detailhandel i både retningslinjer og rammer. Kommunen finder det endvidere uhensigtsmæssigt, at ændringen medfører, at kommunen ikke længere har mulighed for at nedlægge et forbud efter § 12, stk. 3, hvis der ansøges om en butiksetablering, der medfører, at det maksimale butiksareal i et centerområde overskrides, jf. at bestemmelsen om den maksimale ramme til butiksareal er fjernet fra rammerne i kommuneplanen. Det vil herefter alene kunne hindres med det mere ressourcekrævende forbud efter § 14 og efterfølgende udarbejdelse af lokalplan.

København Kommune foreslår derfor, at bestemmelsen "Områder til butiksformål, herunder rammer for det maksimale bruttoetageareal for nybyggeri og omdannelse af eksisterende bebyggelse til butiksformål, for maksimale bruttoetagearealer for de enkelte butikker." genindføres i planlovens § 11 b, stk. 1 nr. 7.

Samtidig foreslås det at fjerne bestemmelserne i planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 3 om afgrænsning af centerområder, samt fastsættelse af det maksimale butiksareal for de enkelte områder og de enkelte butikker.

Hermed sikres der en egentlig forenkling af reglerne, som skaber bedre overblik over detailhandelsstrukturen og investeringsmuligheder ét sted i kommuneplanen. Kommunen vil med dette forslag til ændring af loven desuden fortsat have de nødvendige håndhævelsesmæssige redskaber, jf. ovenfor.

Klimaudfordringen

Det fremgår af den politisk vedtagne Klimaplan for Københavns Kommune, at København skal være CO₂-neutral i 2025. Dette understøtter nationale og internationale mål på klimaområdet, men Planloven giver i dag begrænsede muligheder for, at kommunen kan understøtte disse mål igennem lokalplanlægningen.

Delebiler og elbiler

I forlængelse af målet om, at København skal være CO₂-neutral i 2025 er der sat en række mål for transportadfærden i København. Det er således et mål, at 75% af alle ture i København skal foregå i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

Der er samtidig vedtaget en strategi vedr. delebiler med henblik på at udbrede delebiler i København. En række europæiske undersøgelser viser, at én delebil kan erstatte fem til ti private biler. Delebiler medfører et lavere bilejerskab og dermed et mindre behov for parkeringspladser samt mindre CO₂-belastning. Der er således faglig evidens for, at etablering af delebilordninger kan medføre en reduktion i parkeringsbehovet.

Det er på den baggrund et mål, at der findes mindst 750 delebiler med fast stamplads i København i 2020. Der er i dag ca. 160 delebiler med fast stamplads. Pt. er der således langt til målet om 750 delebiler i 2020.

Et af tiltagene i Strategi for delebiler er at afklare, hvordan "Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning" kan implementeres på en måde, så etablering af delebilpladser kan kædes sammen med en nedsættelse af parkeringsnormen, så antallet af ikke-delte biler kan begrænses. Men der mangler en mulighed i planloven for at planlægge for delebiler, ligesom der heller ikke kan stilles krav om pladser forbeholdt elbiler.

Det skyldes, at planloven ikke giver mulighed for i lokalplaner at regulere brugen af parkeringspladserne, herunder hvilken type af bil, der skal benyttes, eller at kræve at parkeringspladser reelt er til rådighed for beboerne i det konkrete byggeri, parkeringspladserne er knyttet til. Det er dermed ikke muligt at kræve i en lokalplan, at en grundejer reserverer et vist antal parkeringspladser til delebiler eller elbiler. Ligesom der ikke kan stilles krav om, at der oprettes og opretholdes en delebilordning af en vis kvalitet.

Københavns Kommune foreslår derfor, at planloven ændres, således at det bliver muligt at planlægge for delebiler og el-biler, således at der kan stilles krav om at et vist antal parkeringspladser forbeholdes hhv. delebiler og el-biler.

Bæredygtige og genanvendelige byggematerialer

Udover visionen om et CO2-neutralt København, så er det en vision, at København bliver førende inden for cirkulær økonomi.

Planloven rummer i dag ikke mulighed for, at der i lokalplanlægningen stilles krav om byggematerialer mv. der fx lever op til en bestemt bæredygtighedscertificering. Det kunne være Svanemærkning eller DGNB-certificering. Dermed er der begrænsede muligheder for gennem planlægningen af understøtte en udvikling af mere bæredygtige boliger, eller at kommunerne gennem planlægningen kan understøtte udviklingen af et marked herfor.

Erhvervsstyrelsen har givet udtryk for, at EU's indre marked er til hinder for, at der i planloven kan gives mulighed for, at der i lokalplaner stilles

højere krav til byggematerialer. Københavns Kommune opfordrer til at det undersøges, om der kan være andre muligheder for regulering eller incitamenter, der vil kunne bidrage til mere bæredygtige byggeri og samtidig understøtte en produktudvikling af mere bæredygtige byggematerialer.

Redegørelseskrav til lokalplaner

Der er i dag omfattende krav til, hvad der skal redegøres for i lokalplanlægningen. Senest har de nye bestemmelser i planloven vedr. produktionsvirksomheder medført øgede krav til, hvad der skal redegøres for.

Det er oplevelsen, at det alene er staten, der i Københavns lokalplaner læser og kommenterer de dele af redegørelsen, der handler om bl.a. produktionsvirksomheder, den kystnære byzone og detailhandel mv.

De generelle redegørelseskrav ved planforslag, synes at have primær og formel karakter og skaber ikke den fornødne værdi for offentligheden. Københavns Kommune opfordrer derfor til, at det ved en kommende planlovsrevision sker en generel justering af redegørelseskravene, således at de ikke er så specifikke og omfattende.

Kortere høringsfrister

Moderniseringen af planloven har givet kommunerne mulighed for kortere høringsperioder for planforslag. Der er endvidere givet mulighed for en høringsperiode på helt ned til 2 uger for lokalplanforslag af mindre betydning.

Københavns Kommune har anvendt mulighederne i begrænset omfang af hensyn til borgernes mulighed for at deltage i debatten. Kommunen har derfor alene anvendt mulighederne ved meget små ændringer i en lokalplan eller ved mindre kommuneplantillæg.

Plandata.dk

Det nye plandata.dk indebærer ingen gevinster for kommunen og er således alene en administrativ byrde. Det er oplevelsen, at kategorier og registreringsform ikke passer til den måde, der planlægges i København, hvor der ofte ikke fastlægges på matrikelniveau, om der skal være

boliger eller erhverv. Der er således et stort potentiale i administrative lettelser.

Kommunen har med bekymring læst den business case om udvikling af plandata.dk, som Erhvervsstyrelsen har udarbejdet med inddragelse af KL. Den giver indtryk af, at en videre digitalisering af planområdet bl.a. vil have til formål at ensrette den måde, der lokalplanlægges på, hvilket kan udfordre de lokale forhold i kommunerne.

Søterritorium

Planklagenævnet har den 23. maj 2019 afsagt en afgørelse, hvorefter kommunens afslag på dispensation blev ophævet fordi kommunen ikke havde hjemmel til at lokalplanlægge for lystbådehavne på søterritoriet.

Af afgørelsen fremgår det "at udgangspunktet om, at planloven kun finder anvendelse på land, kun kan fraviges i de særlige tilfælde, hvor der er fastsat udtrykkelige bestemmelser herom, som angiver i hvilke områder og/eller for hvilke anlæg eller anvendelser, der kan lokalplanlægges. Dette er sket i planlovens §§ 15, stk. 2, nr. 26 og 27. Derudover er der ikke i planloven fastsat sådanne bestemmelser."

København er en gammel havneby og er derfor omgivet af vand. Mange havne har været under omdannelse længe før muligheden for udpegningen af byomdannelsesområder kom ind i planloven. Bl.a. derfor er kun mindre dele af havnen i København udpeget til byomdannelse, men det mindsker på ingen måde behovet for at planlægge for en fornuftig sammenhæng mellem vand- og landarealerne. Derudover vil udpegningen af havneområder som byomdannelsesområder ikke nødvendigvis være varige, når omdannelsesprocessen fx er afsluttet.

Efter kommunens opfattelse gør de samme begrundelser, der i sin tid førte til bestemmelserne om byomdannelsesområder, sig gældende for alle vandarealer i havnen.

Derudover fordrer en sammenhængende trafikplanlægning i en by som København, at der også kan planlægges for placeringen af broer/tunneler mv., hvilket med klagenævnets afgørelse også er draget i tvivl.

Københavns Kommune ønsker derfor at hjemlen i byomdannelsesområderne til at planlægge på vandarealer udvides til at gælde overalt i byen. Dette vil medføre en forenkling af reglerne og samtidig medføre at det bliver muligt at regulere bebyggelser, herunder husbåde og træbrygger samt lignende konstruktioner, som bruges som opholdsarealer for bebyggelser på land, i hele byen.