

## Økonomiforvaltningen

Økonomiforvaltningen har sendt et kommuneplanforslag i intern høring hos bl.a. lokaludvalgene med svarfrist den 8. maj 2015.

### ***Lokaludvalgets holdning***

Lokaludvalget har drøftet sagen i sine møder den 9. april og den 6. maj 2015. Lokaludvalgets holdning fremgår af det vedlagte skema.

I lokaludvalgsmødet den 6. maj 2015 blev der besluttet ændringsforslag, som lokaludvalget endnu ikke har haft tid til at relatere til teksten i kommuneplanforslaget og bilagene. Det er følgende:

Lokaludvalget beder forvaltningen

- definere begreberne "tætbyen" og "City".
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune arbejder for, at der kører S-tog døgnet rundt med henblik på at øge mobiliteten og således at det bliver mere attraktivt for unge at bo i forstæderne.
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune arbejder for flere udendørs motionsarealer som fx det, der er sat op ved Fredens Bro, ikke mindst til glæde for unge.
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns kommune arbejder for at der bliver bygget ungdomsboliger målrettet gymnasieelever.
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune vil undersøge muligheden for at etablere et letbanetracé på Åboulevarden-Gyldenløvesgade-H.C. Andersens Boulevard.
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune i sin kommune- og lokalplanlægning i Middelalderbyen tager et væsentligt hensyn til, at Middelalderbyen er et beboelseskvarter og at det samme

08-05-2015

Sagsnr.  
2015-0101496

Dokumentnr.  
2015-0101496-4

hensyn tages ved udstedelse af bevillinger til klubber mv. i  
Middelalderbyen.

***Borgerdialog***

Lokaludvalget havde den 15. april 2015 et møde med elevrådet på  
Gefion Gymnasium om kommunens udvikling. Et notat med  
bemærkninger fra mødet er vedlagt til orientering.

I forbindelse med lokaludvalgets møde den 6. maj 2015 havde  
borgerne mulighed for at drøfte kommuneplanforslaget og  
lokaludvalgets udkast til svar med lokaludvalget. Imidlertid havde de  
fremmødte borgere ingen bemærkninger til materialet.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand

## Indre By Lokaludvalg om kommuneplanforslaget

### Ændringsforslag

#### Kommuneplanforslaget

Kapitel/afsnit	Side og linje samt gengivelse af oprindelig tekst	Slettes/ forslag til ny tekst
1. Vision	<p><u>S. 9, 1. spalte, 3. afsnit</u></p> <p>”København vil være CO2neutral i 2025. Grøn omstilling af vores energiproduktion, et markant mindre energiforbrug, bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet og grøn mobilitet er vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe grøn vækst og førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger. Vi skal være parate til at omsætte klimaudfordringerne til at løfte København til et højere niveau af vækst og livskvalitet.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”København vil være CO2neutral i 2025. Grøn omstilling af vores energiproduktion, et markant mindre energiforbrug, bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet og grøn mobilitet er vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe grøn vækst og førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger. Vi skal være parate til at omsætte klimaudfordringerne til at løfte København til et højere niveau af vækst og livskvalitet.</p> <p><u>Ud over CO2neutralitet indeholder visionen om en grøn by initiativer til at reducere støj.”</u></p>
2B. Grøn Boligby: Mål for udviklingen i København.	<p><u>Side 11, sidste afsnit</u></p> <p>”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>45.000 nye boliger i 2027, svarende til 3.750 boliger pr. år</li> </ul>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>45.000 nye boliger i 2027, svarende til 3.750 boliger pr. år</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fordeling af den kørende trafik i København med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil</li> <li>• Mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn</li> <li>• Mindst 1/2 af den kørende trafik til arbejde eller uddannelse i Københavns Kommune skal ske på cykel”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fordeling af den kørende trafik i København med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil</li> <li>• Mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn</li> <li>• Mindst 1/2 af den kørende trafik til arbejde eller uddannelse i Københavns Kommune skal ske på cykel</li> <li>• <u>Max. antal biler over kommunegrænsen og søsnittet fastsættes til 1996-niveauet.”</u></li> </ul>
<p>2B. Grøn Boligby: Mål for udviklingen i København.</p>	<p><u>Side 11, sidste afsnit</u> ”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 45.000 nye boliger i 2027, svarende til 3.750 boliger pr. år</li> <li>• Fordeling af den kørende trafik i København med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil</li> <li>• Mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn</li> <li>• Mindst 1/2 af den kørende trafik til arbejde eller uddannelse i Københavns Kommune skal ske på cykel</li> </ul>	<p><u>Tilføjelse:</u> ”</p> <p>45.000 nye boliger i 2027, svarende til 3.750 boliger pr. år</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fordeling af den kørende trafik i København med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil</li> <li>• Mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn</li> <li>• Mindst 1/2 af den kørende trafik til arbejde eller uddannelse i Københavns Kommune skal ske på cykel</li> <li>• <u>Derudover arbejder Københavns Kommune med mål for fodgængertrafikken, jf. kommunens fodgængerstrategi. Især i Middelalderbyen har fodgængertrafikken høj prioritet, så her arbejder vi med incitamentter til, at flest mulige går. Løsninger til fremme af fodgængertrafikken i Middelalderbyen skal tage hensyn til, at de omkringliggende kvarterer og bydele kan fungere.</u></li> </ul>

<p>2B. Grøn boligby: Tæt og bæredygtig by omkring stationer</p>	<p><u>S. 16, 2. afsnit:</u></p> <p>”I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport. Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal være båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport eller cykel.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport, <u>idet max. antal biler over kommunegrænsen og søsnittet er fastsat til 1996-niveauet.</u> Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal være båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport eller cykel.”</p>
<p>2B. Grøn boligby: Tæt og bæredygtig by omkring stationer</p>	<p><u>S. 16, 2. afsnit:</u></p> <p>”I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport. Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal være båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport eller cykel.”</p>	<p><u>Tilføjelser:</u></p> <p>”I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport. <u>Derudover arbejder Københavns Kommune med mål for fodgængertrafikken, jf. kommunens fodgængerstrategi. Især i Middelalderbyen har fodgængertrafikken høj prioritet, så her arbejder vi med incitamenter til, at flest mulige går. Løsninger til fremme af fodgængertrafikken i Middelalderbyen skal tage hensyn til, at de omkringliggende kvarterer og bydele kan fungere.</u> Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal <u>være til fods samt</u> båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport, cykel <u>eller til fods.</u>”</p>

<p>2B. Grøn boligby: Tæt og bæredygtig by omkring stationer</p>	<p><u>S. 16, 2. afsnit, øverst:</u></p> <p>”I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport. Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal være båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport eller cykel.</p> <p>For at forbedre miljøet, sundheden og fremkommeligheden i København skal vi fortsætte med at udbygge den kollektive trafik og et attraktivt cykelstinet i takt med befolkningsudviklingen.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport. Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal være båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport eller cykel.</p> <p>For at forbedre miljøet, sundheden og fremkommeligheden i København skal vi fortsætte med at udbygge den kollektive trafik og et attraktivt cykelstinet i takt med befolkningsudviklingen. <u>Endvidere vil den nuværende miljøzone blive ændret, så den kommer til at gælde for alle lastbiler, busser, privatbiler og erhvervsbiler. Dermed vil kravene til motoriserede køretøjer i miljøzonen være på linje med de krav, man kender fra en række tyske byer.”</u></p>
<p>2B. Grøn boligby: Tæt og bæredygtig by omkring stationer</p>	<p><u>S. 16, 2. afsnit, nederst:</u></p> <p>”For at sikre bedst mulig sammenhæng mellem transportformerne, skal der med projekt Bynet 2019 ske en tilpasning af busnettet frem mod metrocityringens åbning, så der skabes bedre sammenhæng mellem bus, tog og metro.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”For at sikre bedst mulig sammenhæng mellem transportformerne, skal der med projekt Bynet 2019 ske en tilpasning af busnettet frem mod metrocityringens åbning, så der skabes bedre sammenhæng mellem bus, tog og metro. <u>Afsættet for Bynet 2019 er jf. arbejdsprogrammet for Bynet 2019 følgende principper:</u></p>

		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Styrket busbetjening af trafikknudepunkter, hvor bus, tog og metro mødes</u></li> <li>2. <u>Sammenlægning af buslinjer</u></li> <li>3. <u>Undgå parallelkørsel med banesystemet</u></li> <li>4. <u>God lokal busbetjening”</u></li> </ol>
<p>2B. Grøn boligby: Tæt og bæredygtig by omkring stationer</p>	<p>s. 17, 2. afsnit: ”For at reducere rejsetiden arbejder vi i København derudover på en række andre tiltag, herunder styrkelse af intelligente trafiksystemer, bedre veje, bedre cykel- og gangtrafik, busfremkommelighed, parkering og forbedret sammenhæng i den kollektive trafik, også regionalt. Hertil kommer en ny trafikzone i Indre By, hvor biltrafikken må forventes afviklet med lavere hastighed under hensynstagen til bylivet, byrummet og de mange øvrige trafikanters - herunder kollektiv trafik, cyklister og gående - intensive tilstedeværelse.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u> ”For at reducere rejsetiden arbejder vi i København derudover på en række andre tiltag, herunder styrkelse af intelligente trafiksystemer, bedre veje, bedre cykel- og gangtrafik, busfremkommelighed, parkering og forbedret sammenhæng i den kollektive trafik, også regionalt. Hertil kommer en ny trafikzone i Indre By, hvor biltrafikken må forventes afviklet med lavere hastighed under hensynstagen til bylivet, byrummet og de mange øvrige trafikanters - herunder kollektiv trafik, cyklister og gående - intensive tilstedeværelse. <u>Endvidere vil parkeringspladserne i Indre By i hovedsagen være forbeholdt bilerne, som tilhører beboere samt håndværkere med ærinde i bydelen og de små forretningsdrivende i bydelen. Parkeringspladser til håndværkere med ærinde i Indre By og til de små forretningsdrivende i bydelen vil i overvejende grad forbeholdes el-biler.”</u></p>
<p>2B. Grøn Boligby: Tæt og bæredygtig by</p>	<p>s. 17, 2. afsnit ”For at reducere rejsetiden arbejder vi i København</p>	<p><u>Tilføjelse – nyt 3. afsnit:</u> ”For at reducere rejsetiden arbejder vi i København</p>

omkring stationer	<p>derudover på en række andre tiltag, herunder styrkelse af intelligente trafiksystemer, bedre veje, bedre cykel- og gangtrafik, busfremkommelighed, parkering og forbedret sammenhæng i den kollektive trafik, også regionalt. Hertil kommer en ny trafikzone i Indre By, hvor biltrafikken må forventes afviklet med lavere hastighed under hensynstagen til bylivet, byrummet og de mange øvrige trafikanters - herunder kollektiv trafik, cyklister og gående - intensive tilstedeværelse.”</p>	<p>derudover på en række andre tiltag, herunder styrkelse af intelligente trafiksystemer, bedre veje, bedre cykel- og gangtrafik, busfremkommelighed, parkering og forbedret sammenhæng i den kollektive trafik, også regionalt. Hertil kommer en ny trafikzone i Indre By, hvor biltrafikken må forventes afviklet med lavere hastighed under hensynstagen til bylivet, byrummet og de mange øvrige trafikanters - herunder kollektiv trafik, cyklister og gående - intensive tilstedeværelse.</p> <p><u>Kommunen vil arbejde på at finde varige løsninger på trængselsproblematikken i forbindelse med turistbusser i højsæsonen samt indarbejde bæredygtige løsninger for turisttransport i planarbejdet med fremtidige turistattraktioner, museer mm.”</u></p>
2C. Grøn boligby: Grøn by til københavnerne	<p><u>S. 18, 1. afsnit</u></p> <p>”BOLIGBYGGERI GØR BYEN GRØNNERE</p> <p>I takt med at tidligere industriområder er blevet omdannet til nye byområder, er byen blevet grønnere med flere rekreative områder.</p> <p>Vi stiller nemlig krav om gode og grønne friarealer til nybyggeri, anlæg af attraktive opholdsmuligheder for byliv og begrønning af gader og parkeringspladser. Desuden stiller vi krav om, at byen åbnes op, og at der gives adgang til havnens rekreative kvaliteter. Samtidig bliver boligerne også</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”BOLIGBYGGERI GØR BYEN GRØNNERE</p> <p>I takt med at tidligere industriområder er blevet omdannet til nye byområder, er byen blevet grønnere med flere rekreative områder.</p> <p>Vi stiller nemlig krav om gode og grønne friarealer til nybyggeri, anlæg af attraktive opholdsmuligheder for byliv og begrønning af gader og parkeringspladser. Desuden stiller vi krav om, at byen åbnes op, og at der gives adgang til havnens rekreative kvaliteter. Samtidig bliver boligerne også</p>



	i stigende grad grønne og miljømæssigt bæredygtige med altaner, taghaver eller grønne tage, lavere energiforbrug mv. ”	i stigende grad grønne og miljømæssigt bæredygtige med altaner, taghaver eller grønne tage, lavere energiforbrug mv. <u>Overordnet skal de grønne og blå arealer anvendes til rekreative aktiviteter tilgængelige for alle. Arealerne betragtes ikke som potentielle byggegrunde. ”</u>
2C. Grøn boligby: Det er desuden vigtigt for København	S. 21, 1. spalte, 1. og 2. afsnit:  ”OVERORDNET BYUDVIKLING SKAL TAGE HENSYN TIL DE KOMMUNALØKONOMISKE KONSEKVENSER Udviklingen af byen er forbundet med økonomiske konsekvenser, både på udgifts- og indtægtssiden. Når befolkningstallet øges, vil der være behov for investeringer i kommunale servicefaciliteter, så byens børn eksempelvis kan komme i skole og blive passet i dagsinstitutioner. Befolkningstilvæksten betyder også, at byen får et større beskatningsgrundlag, som kan være med til at finansiere de nødvendige servicetilbud. Det er udgiftstungt og kræver store startinvesteringer at igangsætte og færdiggøre områder, hvor udviklingen starter på ‘bar mark’. Det gælder områder som Nordhavn, Sydhavn og Ørestad. Områder i eksisterende by, som Carlsberg og Valby Industrikvarter, kan derimod i høj grad betjenes af servicefaciliteterne i de omkringliggende bydele. Kommunens økonomiforvaltning udarbejder en investeringsredegørelse, som belyser de kommunaløkonomiske konsekvenser af den forventede	<u>Tilføjelser</u>  ”OVERORDNET BYUDVIKLING SKAL TAGE HENSYN TIL DE KOMMUNALØKONOMISKE KONSEKVENSER <u>OG TIL DE GRØNNE OG BLÅ FRIAREALER</u> Udviklingen af byen er forbundet med økonomiske konsekvenser, både på udgifts- og indtægtssiden. Når befolkningstallet øges, vil der være behov for investeringer i kommunale servicefaciliteter, så byens børn eksempelvis kan komme i skole og blive passet i dagsinstitutioner. Befolkningstilvæksten betyder også, at byen får et større beskatningsgrundlag, som kan være med til at finansiere de nødvendige servicetilbud. Det er udgiftstungt og kræver store startinvesteringer at igangsætte og færdiggøre områder, hvor udviklingen starter på ‘bar mark’. Det gælder områder som Nordhavn, Sydhavn og Ørestad. Områder i eksisterende by, som Carlsberg og Valby Industrikvarter, kan derimod i høj grad betjenes af servicefaciliteterne i de omkringliggende bydele. Kommunens økonomiforvaltning udarbejder en investeringsredegørelse, som belyser de

	<p>befolknings-, erhvervs- og boligudvikling i hele byen og de enkelte udviklingsområder i planperioden 2015-2027. Som et grundlæggende princip vil vi kun fremme byudvikling de steder, hvor der kan tilvejebringes en samlet plan for finansiering af udbygningen af kommunal service og infrastruktur.”</p>	<p>kommunaløkonomiske konsekvenser af den forventede befolknings-, erhvervs- og boligudvikling i hele byen og de enkelte udviklingsområder i planperioden 2015-2027. Som et grundlæggende princip vil vi kun fremme byudvikling de steder, hvor der kan tilvejebringes en samlet plan for finansiering af udbygningen af kommunal service og infrastruktur. <u>Det andet grundlæggende princip er, at de grønne og blå arealer anvendes til rekreative aktiviteter tilgængelige for alle. Arealerne betragtes ikke som potentielle byggegrunde.</u>”</p>
<p>3A. Sammenhængende by: Udvikling af den eksisterende by</p>	<p><u>S. 25, 2. spalte, 1. afsnit:</u> ”Kommunen ser meget gerne projekter, der erstatter ekstensiv udnyttelse af stationsnære områder med mere intensiv og bæredygtig brug. De generelle rammebestemmelser for byggeri, friarealer, parkering mv. skal kunne håndtere de særlige vilkår i den eksisterende by, hvor der bygges i en forud givet kontekst.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u> ”Kommunen ser meget gerne projekter, der erstatter ekstensiv udnyttelse af stationsnære områder med mere intensiv og bæredygtig brug. De generelle rammebestemmelser for byggeri, friarealer, <u>bil- og cykelparkering</u> mv. skal kunne håndtere de særlige vilkår i den eksisterende by, hvor der bygges i en forud givet kontekst.”</p>
<p>3B. Sammenhængende by: Social sammenhængskraft</p>	<p><u>S. 27, 2. afsnit:</u> ”Aktuelt arbejdes der på at åbne Mjølnerparken og Tingbjerg-Husum op for den omkringliggende by med veje og cykelstier, samt med nye boligtyper og funktioner såsom butikker og kultur- og fritidstilbud. Desuden analyseres</p>	<p><u>Tilføjelse:</u> ”Aktuelt arbejdes der på at åbne Mjølnerparken og Tingbjerg-Husum op for den omkringliggende by med veje og cykelstier, samt med nye boligtyper og funktioner såsom butikker og kultur- og fritidstilbud. Desuden analyseres</p>

	mulighederne for en letbane til Tingbjerg.”	mulighederne for en letbane <u>mellem Tingbjerg, Indre By og Amager.</u> ”
3B. Sammenhængende by: Social sammenhængskraft	<u>S. 28, 2. spalte, linje 9:</u>  ”... pga. de høje grundpriser.”	<u>Tilføjelse:</u>  ”... pga. de høje grundpriser – <u>eksempelvis også almene ungdoms-, ældre- og plejeboliger.</u> ”
3B Sammenhængende by: Det er desuden vigtigt for København	<u>S. 35, 1. spalte:</u>  ”TRYGHED ER EN FORUDSÆTNING FOR LIV I BYENS RUM Det er en forudsætning for en sammenhængende by, at folk føler sig trygge ved at bevæge sig rundt i hele byen. Kommunen arbejder med en lang række aktører målrettet på at højne trygheden og mindske kriminaliteten i København via sociale og kriminalpræventive indsatser. I designet af byens rum arbejdes på en række fysiske og tryghedsskabende foranstaltninger som eksempelvis synlighed, gadebelysning og kameraovervågning i visse boligområder.”	<u>Tilføjelser:</u>  ”TRYGHED ER EN FORUDSÆTNING FOR LIV I BYENS RUM Det er en forudsætning for en sammenhængende by, at folk føler sig trygge ved at bevæge sig rundt i hele byen. Kommunen arbejder med en lang række aktører målrettet på at højne trygheden og mindske kriminaliteten i København via sociale og kriminalpræventive indsatser. I designet af byens rum arbejdes på en række fysiske og tryghedsskabende foranstaltninger som eksempelvis synlighed, gadebelysning og kameraovervågning i visse boligområder. <u>Men tryghed skal som nævnt skabes præventivt, så terror- og kriminalitetsbekæmpelse ikke omdanner byen til en fæstning.</u> ”
3B. Sammenhængende by: Det er desuden vigtigt for	<u>s. 35, 2. spalte:</u>  ”HISTORIER I GAMLE BYGNINGER OG BYDELE FÅR NYT LIV	<u>Tilføjelse:</u>  ”HISTORIER I GAMLE BYGNINGER OG BYDELE FÅR NYT LIV

København	<p>Byens kulturmiljøer og bygningsarv fra forskellige perioder bidrager til bykvarterernes særpræg og udtryk. Det er vigtigt at tænke de historiske spor ind i omdannelsen og udviklingen i byen, både de der bevares, og de der, som kontrast til om- og nybygninger, kan tydeliggøre kvarterets liv og udvikling. De værdifulde kulturmiljøer og de bevaringsværdige bygninger er sikret i kommuneplanens retningslinjer. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på <a href="http://www.kp15.kk.dk">www.kp15.kk.dk</a>.”</p>	<p>Byens kulturmiljøer og bygningsarv fra forskellige perioder bidrager til bykvarterernes særpræg og udtryk. Det er vigtigt at tænke de historiske spor ind i omdannelsen og udviklingen i byen, både de der bevares, og de der, som kontrast til om- og nybygninger, kan tydeliggøre kvarterets liv og udvikling. De værdifulde kulturmiljøer og de bevaringsværdige bygninger er sikret i kommuneplanens retningslinjer. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på <a href="http://www.kp15.kk.dk">www.kp15.kk.dk</a>.</p> <p><u>Bevaring af kulturmiljøer skal sikres bl.a. ved, at fredninger og beskyttelseslinjer respekteres og ikke ophæves ved lokalplaner.</u></p> <p><u>Kommunen vil endvidere værne om historiske kulturmiljøer og kulturhistoriske sammenhænge i bymiljøet ved at samarbejde med store offentlige grundejere som Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme og Forsvaret om at lave rettidige exit-strategier for ejendomme og arealer, der bortsælges fra offentligt eje, så kulturmiljøer og/eller eventuel publikumsadgang i videst muligt omfang bevares.”</u></p>
4. Kvalitet i bylivet: Mål for udviklingen af København	<p><u>S. 37, 2. afsnit</u> ”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• København skal være CO2-neutral i 2025, svarende til et fald på ca. 200.000 tons pr. år</li> <li>• Reduktion i udledning af NOx med ca. 150 tons årligt og partikelforurening (PM2.5) med ca. 10 tons årligt frem til 2025</li> </ul>	<p><u>Tilføjelse:</u> ”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• København skal være CO2-neutral i 2025, svarende til et fald på ca. 200.000 tons pr. år</li> <li>• Reduktion i udledning af NOx med ca. 150 tons årligt og partikelforurening (PM2.5) med ca. 10 tons årligt frem til 2025</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>I lighed med kvantitative mål for reduktion af luftforurening, vil København sætte kvantitative mål for den årlige støjreduktion; det være sig vejstøj, støj fra events, gadestøj i nattelivet, støj fra ventilatorer i byrummet etc.”</u></li> </ul>
4A. Kvalitet i bylivet: Højt niveau i den kommunale service	<u>S. 38. 2. spalte, nederst:</u>  ”Desuden er bestemmelser vedrørende parkering ændret således, at antallet af parkeringspladser til institutioner og andre offentlige og almene formål kan fastsættes efter konkret vurdering,…”	<u>Tilføjelse:</u>  ”Desuden er bestemmelser vedrørende parkering ændret således, at antallet af <u>bilparkeringspladser og cykelparkeringspladser</u> til institutioner og andre offentlige og almene formål kan fastsættes efter konkret vurdering,…”
4A. Kvalitet i bylivet: Højt niveau i den kommunale service	<u>S. 40, 1. spalte, 2. afsnit:</u>  ”I København ønsker vi også at få gevinster ud af klimaudfordringerne ved at tænke nyt og innovativt inden for bl.a. grøn omstilling af vores energiproduktion (biomasse og -gas, vindmøller, geotermi), fortsat markant reduktion af energiforbrug, grøn mobilitet etc. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger.”	<u>Ny tekst, sletning og tilføjelser:</u>  ”I København ønsker vi også at få gevinster ud af <del>klimaudfordringerne</del> <u>klimaproblemerne</u> ved at tænke nyt <del>og innovativt</del> inden for bl.a. grøn omstilling af vores energiproduktion (biomasse og -gas, vindmøller, geotermi), fortsat markant reduktion af energiforbrug, <u>stigende</u> grøn mobilitet etc. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger.”
4A. Kvalitet i bylivet:	<u>S. 40, 1. spalte, 3. afsnit:</u>	<u>Tilføjelse:</u>

Højt niveau i den kommunale service	<p>”Her er det vigtigt, at planlægningen skaber mulighed for flere fordele ved en renovering eksempelvis i form af tagboliger og øget boligkvalitet. Realisering af klimaplanen løfter hele byen til et mere bæredygtigt niveau.”</p>	<p>”Her er det vigtigt, at planlægningen skaber mulighed for flere fordele ved en renovering eksempelvis i form af tagboliger og øget boligkvalitet. <u>Som et klimatilpasningsinitiativ vil kommunen i forbindelse med ejendomsrenoveringer skabe incitamenter til og rådgive om etablering af grønne tage, facadebeplantning og grønne gårde samt skabe incitamenter til og rådgive om at nedlægge bilparkeringspladser og i stedet indrette opholdsområder. Tilsvarende skal planlægningen på trafikområdet afspejle målene i klimaplanen.</u> Realisering af klimaplanen løfter hele byen til et mere bæredygtigt niveau.”</p>
4B. Kvalitet i bylivet: Attraktivt hverdagsliv for københavnere	<p><u>s. 45, 1. spalte, sidste afsnit:</u></p> <p>”Der arbejdes videre med at omsætte både denne vision og andre projekter, hvor borgere, foreninger, grundejere, fonde mv. kan være med til at virkeliggøre ideer til brug af havn og vand.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”Der arbejdes videre med at omsætte både denne vision og andre projekter, hvor borgere, <u>private grundejere</u>, foreninger, grundejere, fonde mv. kan være med til at virkeliggøre ideer til brug af havn og vand.”</p>
4B. Kvalitet i bylivet: Attraktivt hverdagsliv for københavnere	<p><u>S. 45, 2. spalte, 1. afsnit:</u></p> <p>”Kommuneplanen tilpasser områder til husbåde i Inderhavnen til nye anlæg (broer mv.) og muligheder, og der udlægges et nyt område med mulighed for husbåde i Fiskerhavnen, som skal understøtte det særlige miljø her. De konkrete rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på <a href="http://www.kp15.kk.dk">www.kp15.kk.dk</a>”.</p>	<p><u>Ny tekst:</u></p> <p>”<u>København betragter husbåde som bygninger. En husbåd ”privatiserer” et blå areal, som alle burde have adgang til. Husbåde begrænses derfor i antal og placeringen begrænses til Fiskerhavnen, som skal understøtte det særlige miljø her. Husbåde kan ikke placeres i Indre By.</u> De konkrete rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på <a href="http://www.kp15.kk.dk">www.kp15.kk.dk</a>.”</p>

<p>4B. Kvalitet i bylivet: Attraktivt hverdagsliv for københavnernes</p>	<p><u>Side 45,2. spalte, 3. afsnit, linje 6-9:</u></p> <p>”... med en ambitiøs anvendelse af planlovens sikring af friarealer så der opnås bedre og mere anvendelige bolignære rekreative arealer.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”... med en ambitiøs anvendelse af planlovens sikring af friarealer så der opnås bedre og mere anvendelige bolignære rekreative arealer <u>for alle borgere.</u>”</p>
<p>4B. Kvalitet i bylivet: Attraktivt hverdagsliv for københavnernes</p>	<p><u>S. 47, 1. spalte:</u></p> <p>”For det tredje arbejdes der kontinuerligt med at etablere grønne gårde via gårdrenoveringer og gårdsammenlægninger i den eksisterende by, som har givet omkring 200.000 københavnernes større rekreative opholdsmuligheder lige uden for deres bolig. Med områdefornyelsesindsatser skabes også på kvarterniveau gode offentlige rum til både afslapning, leg og sport.</p> <p>Endelig arbejder vi i København for større ambitioner i planlægningen for offentlige funktioner ved brug af udbygnings- og partnerskabsaftaler med private grundejere, som det eksempelvis er blevet gjort på Enghave Brygge, hvor der er sikret mulighed for en bypark, hvis kommunen finder den nødvendige finansiering til selve anlægget af parken.”</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”For det tredje arbejdes der kontinuerligt med at etablere grønne gårde via gårdrenoveringer og gårdsammenlægninger i den eksisterende by, som har givet omkring 200.000 københavnernes større rekreative opholdsmuligheder lige uden for deres bolig. Med områdefornyelsesindsatser skabes også på kvarterniveau gode offentlige rum til både afslapning, leg og sport.</p> <p><u>For det fjerde arbejder vi for bedre gademiljøer, bl.a. ved at fjerne parkeringspladser og anlægge cykelstier, cykelparkering og bredere fortove.</u></p> <p>Endelig arbejder vi i København for større ambitioner i planlægningen for offentlige funktioner ved brug af udbygnings- og partnerskabsaftaler med private grundejere, som det eksempelvis er blevet gjort på Enghave Brygge, hvor der er sikret mulighed for en bypark, hvis kommunen</p>

		finder den nødvendige finansiering til selve anlægget af parken.”
4C. Kvalitet i bylivet: Attraktivt Handelsliv	<u>s. 48, 1. spalte, 2. afsnit, linje 8:</u>  ”For at understøtte en positiv udvikling er i lokalplanlægningen givet mulighed for en bredere anvendelse, så også liberale erhverv kan placere sig i stueetagen.”	<u>Ny tekst:</u>  ”For at understøtte en positiv udvikling er i lokalplanlægningen givet mulighed for en bredere anvendelse, så stueplan i gaderne i Indre By reserveres til <u>butikker, publikumsvendte erhverv og andre aktiviteter med offentlig adgang.</u> ”
4C. Kvalitet i bylivet: Det er desuden vigtigt for København	<u>S. 51, 2. spalte, 2. afsnit:</u>  ”Midlertidig anvendelse kan åbne områder af byen op, hvor folk ellers ikke kommer, og give nye oplevelser for københavnere og besøgende i byen.”	<u>Tilføjelse - nyt afsnit:</u>  ”Midlertidig anvendelse kan åbne områder af byen op, hvor folk ellers ikke kommer, og give nye oplevelser for københavnere og besøgende i byen.”  <u>TRIVSEL I GADERNE</u> <u>Brugen af bygninger skal fremme trivsel i gaderne. Stueplan i gaderne i Indre By skal derfor reserveres til butikker, publikumsvendte erhverv og andre aktiviteter med offentlig adgang.</u> ”
5B. Sammen om vækst og arbejdspladser: Bæredygtig	<u>S. 56, 2. spalte</u>  ”Der er mulighed for at opføre ca. 1,3 mio. m2 erhvervsbyggeri inden for 600 meter fra en	<u>Sletning og tilføjelse:</u>  ”Der er mulighed for at opføre ca. 1,3 mio. m2 erhvervsbyggeri inden for 600 meter fra en



<p>lokalisering af erhverv</p>	<p>station. Det svarer arealmæssigt til ca. 33.000 arbejdspladser, hvilket matcher den estimerede vækst i antallet af private arbejdspladser i planperioden. Det giver potentielt en samlet reduktion af CO2-udslippet på 95.000 tons i løbet af hele planperioden, under forudsætning af at virksomhederne alternativt ville blive placeret i et ikke-stationsnært område. Det svarer til, at vi i København, med stationsnær placering af erhverv, kan reducere det årlige CO2 udslip med ca. 0,7 pct. af Københavns samlede udledning. Uden ekstraudgifter for kommunen men alene ved progressiv byplanlægning kan dette hjælpe til opfyldelse af målet om CO2 neutralitet.”</p>	<p><del>station. Det svarer arealmæssigt til ca. 33.000 arbejdspladser, hvilket matcher den estimerede vækst i antallet af private arbejdspladser i planperioden. Det giver potentielt en samlet reduktion af CO2-udslippet på 95.000 tons i løbet af hele planperioden, under forudsætning af at virksomhederne alternativt ville blive placeret i et ikke-stationsnært område. Det svarer til, at vi i København, med stationsnær placering af erhverv, kan reducere det årlige CO2 udslip med ca. 0,7 pct. af Københavns samlede udledning. Uden ekstraudgifter for kommunen men alene ved progressiv byplanlægning kan dette hjælpe til opfyldelse af målet om CO2 neutralitet. <u>Fortætningen omkring stationer i Indre By og i brokvartererne respekterer en maksimal bygningshøjde på 5-6 etager.”</u></del></p> <p>Begrundelse for sletning: Forudsætningerne for regnestykket er meget usikre, hvorfor teksten ikke har værdi.</p>
<p>5. Sammen om vækst og arbejdspladser: Det er desuden vigtigt for København</p>	<p><u>s. 63, 2. spalte, 2. afsnit:</u></p> <p>”VI SKABER PRAKTIKPLADSER OG FAIR ARBEJDSFORHOLD I København tænker vi socialt ansvar ind i alle opgaver. Vi arbejder for, at alle kommunale byggearbejder i kommunen bliver udført med sociale klausuler. Eksempelvis sikrer kommunens aftale med de almene boligselskaber praktikpladser til vores unge, når vi renoverer og bygger nye</p>	<p><u>Sletning og tilføjelse:</u></p> <p>”VI SKABER PRAKTIKPLADSER OG FAIR ARBEJDSFORHOLD I København tænker vi socialt ansvar ind i alle opgaver. Vi arbejder for, at alle kommunale byggearbejder i kommunen bliver udført med sociale klausuler. Eksempelvis sikrer kommunens aftale med de almene boligselskaber praktikpladser til <del>vores</del> unge, når vi renoverer og bygger nye</p>

	almene boliger.”	almene boliger.  <u>Københavns Kommunes sociale ansvar gælder udover praktik og uddannelsespladserne også brug af Virksomhedspraktik og offentlig løntilskud. Ordningerne bruges efter lovens intention. En løntilskudsansat erstatter ikke almindeligt ansatte medarbejdere, og der er et rimeligt forhold imellem antallet af fastansatte og personer ansat i løntilskud eller virksomhedspraktik. Man kommer heller ikke i løntilskud i den virksomhed, man senest har arbejdet i. Målet er, at den enkelte kommer i ordinær beskæftigelse.</u>
5. Sammen om vækst og arbejdspladser: Det er desuden vigtigt for København	<u>S. 63., 2. spalte, 2. afsnit:</u>  ”I Kommuneplan 2015 foretages mindre justeringer af parkeringsnormerne, som matcher ændringer i virksomhedernes behov og giver mulighed for mere fleksibilitet i form af konkret behovsvurdering ud fra bl.a. hensynet om stationsnærhed, projektets karakteristika mv.”	<u>Tilføjelse og ny tekst:</u>  <u>”I Kommuneplan 2015 vil parkeringsnormen for stationsnært byggeri være på et minimum. Derudover foretages mindre justeringer af parkeringsnormerne, som matcher ændringer i virksomhedernes byens behov og giver mulighed for mere fleksibilitet i form af konkret behovsvurdering ud fra bl.a. hensynet om stationsnærhed, projektets karakteristika mv.”</u>
5. Sammen om vækst og arbejdspladser: Det er desuden vigtigt for København	<u>S. 63, 2. spalte, 2. afsnit:</u>  ”I Kommuneplan 2015 foretages mindre justeringer af parkeringsnormerne, som matcher ændringer i virksomhedernes behov og giver mulighed for mere fleksibilitet i form af konkret behovsvurdering ud fra bl.a.	<u>Tilføjelse:</u>  ”I Kommuneplan 2015 foretages mindre justeringer af parkeringsnormerne, som matcher ændringer i virksomhedernes behov og giver mulighed for mere fleksibilitet i form af konkret behovsvurdering ud fra bl.a.

	<p>hensynet om stationsnærhed, projektets karakteristika mv. Parkeringsnormen i områder til blandet bolig og erhverv i tætbyen og byudviklingsområderne fastlægges til 1 parkeringsplads pr. 150 m2 og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i områder til serviceerhverv, der fastholdes til 1 plads pr. 150 m2. Parkeringsnormen kan maksimeres til 1 plads pr. 100 m2 eller minimeres til 1 plads pr. 200 m2, hvis en konkret vurdering påviser et andet p-behov.”</p>	<p>hensynet om stationsnærhed, projektets karakteristika mv. Parkeringsnormen i områder til blandet bolig og erhverv i tætbyen og byudviklingsområderne fastlægges til 1 parkeringsplads pr. 150 m2 og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i områder til serviceerhverv, der fastholdes til 1 plads pr. 150 m2. Parkeringsnormen kan maksimeres til 1 plads pr. 100 m2 eller minimeres til 1 plads pr. 200 m2, hvis en konkret vurdering påviser et andet p-behov. <u>Derudover fastsættes en norm for cykelparkeringspladser, der matcher målet for cykeltrafik i kommunen.”</u></p>
<p>6. Greater Copenhagen: Mål for udviklingen af København</p>	<p><u>S. 65, 1. afsnit:</u> ”København skal bevare sin førerposition som en af verdens bedste byer at bo i. For at styrke Københavns muligheder for at opretholde den høje livskvalitet skal vi arbejde målrettet på at øge vores vækst. Københavns Kommune ønsker at skabe en sammenhængende region gennem et stærkt og forpligtende politisk samarbejde på Sjælland og i Skåne, der kan sikre, at alle parter arbejder efter én fælles strategi for vækst, beskæftigelse og regional infrastruktur.”</p>	<p><u>Ny tekst og tilføjelser:</u> ”København skal bevare sin førerposition som en af verdens bedste byer at bo i. For at styrke Københavns muligheder for at opretholde den høje livskvalitet skal vi arbejde målrettet <del>på at øge vores vækst</del> for at gøre byen attraktiv. Københavns Kommune ønsker at skabe en sammenhængende region gennem et stærkt og forpligtende politisk samarbejde på Sjælland og i Skåne, der kan sikre, at alle parter arbejder efter én fælles strategi for vækst, beskæftigelse og regional infrastruktur. <u>Letbaner og mere Metro skal allerede nu tænkes ind i regionens udvikling.</u>  <u>De administrative organer skal etableres på forkant af udviklingen, så bureaukrati ikke sinker Sjællands og Skånes integration i København.”</u></p>

<p>6B. Greater Copenhagen Internationalt knudepunkt</p>	<p><u>S. 71, 2. afsnit:</u></p> <p>”Trafikcharteret fastslår desuden, at Greater Copenhagen er ét arbejdsmarked og hermed ét pendlingsområde, og at en sammenhængende og velfungerende infrastruktur er afgørende for, at virksomhederne kan tiltrække den nødvendige arbejdskraft med de rette kompetencer. I dag spildes der dagligt 160.000 timer i bilkøer i Hovedstadsområdet, hvilket årligt koster samfundet 10 mia. kr., så det er i alles interesse at finde gode infrastrukturløsninger. En reduktion i bilpendling og forbedring af fremkommelighed skal derfor løftes i fællesskab med nabokommunerne.”</p>	<p><u>Sletning og tilføjelse:</u></p> <p>”Trafikcharteret fastslår desuden, at Greater Copenhagen er ét arbejdsmarked og hermed ét pendlingsområde, og at en sammenhængende og velfungerende infrastruktur er afgørende for, at virksomhederne kan tiltrække den nødvendige arbejdskraft med de rette kompetencer. <del>I dag spildes der dagligt 160.000 timer i bilkøer i Hovedstadsområdet, hvilket årligt koster samfundet 10 mia. kr., så</del> Det er i alles interesse at finde gode infrastrukturløsninger. En reduktion i bilpendling og forbedring af fremkommelighed skal derfor løftes i fællesskab med nabokommunerne. <u>Blandt virkemidlerne er etablering af parkering i omegnskommunerne på udbyggede, bevogtede P-pladser tæt ved kollektive trafikmuligheder til København.”</u></p> <p>Begrundelse for sletning: Regnestykket giver ikke mening, hvorfor teksten er uden værdi.</p>
<p>6. Greater Copenhagen</p>	<p><u>s. 74, sidste afsnit:</u></p> <p>”Endelig vil Københavns Kommune sammen med de øvrige Greater Copenhagen-partnere arbejde for at sikre et mere strømlinet og effektivt regionalt erhvervsfremmesystem. Når parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet taler med én</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”Endelig vil Københavns Kommune sammen med de øvrige Greater Copenhagen-partnere arbejde for at sikre et mere strømlinet og effektivt regionalt erhvervsfremmesystem <u>samt arbejde for at fjerne integrationsbarrierer for virksomheder i</u></p>

	stemme, sender vi et stærkt signal til såvel udenlandske investorer som den nationale regering om, at vi vil udvikling og beskæftigelse i regionen.”	<u>grænseregionen.</u> Når parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet taler med én stemme, sender vi et stærkt signal til såvel udenlandske investorer som den nationale regering om, at vi vil udvikling og beskæftigelse i regionen.”
--	--	--

Ændringsforslag til bilag 3: ”Væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer”

1.	Generelle rammer	<p>s. 5, nederst:</p> <p><b>”Parkering</b> Parkeringsnormen er revideret, som følge af et særligt arbejde, hvis resultat er beskrevet i notat herom, bilag 6. Resultatet kan sammenfattes til følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I tætbyen og i byudviklingsområderne fastsættes normen for C-rammer til 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> mod tidligere 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, idet der for både C- og S-rammer efter særlig vurdering kan gås ned til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> og op til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup>.</li> <li>• For offentlige formål uden for O-områder kan normen vurderes i det enkelte tilfælde,</li> <li>• For plejeboliger sættes normen til 1 plads pr. 300 m<sup>2</sup>.”</li> </ul>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p><b>”Parkering</b> Parkeringsnormen er revideret, som følge af et særligt arbejde, hvis resultat er beskrevet i notat herom, bilag 6. Resultatet kan sammenfattes til følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>I stationsnære områder vil parkeringsnormen være på et minimum, baseret på en konkret vurdering.</u></li> <li>• I tætbyen og i byudviklingsområderne fastsættes normen for C-rammer til 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> mod tidligere 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, idet der for både C- og S-rammer efter særlig vurdering kan gås ned til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> og op til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup>.</li> <li>• For offentlige formål uden for O-områder kan normen vurderes i det enkelte tilfælde,</li> <li>• For plejeboliger sættes normen til 1 plads pr. 300 m<sup>2</sup>.”</li> </ul>
----	------------------	---	--

2.	Generelle rammer	<p><u>S. 6., 2. afsnit:</u></p> <p>”For cykler ændres normen for parkering i forbindelse med erhverv fra 1,5 til 2,5 plads pr. 100 m2. Hermed får normen samme størrelse som ved boliger.”</p>	<p><u>Tilføjelser:</u></p> <p>”For cykler ændres normen for parkering i forbindelse med erhverv fra 1,5 til <u>minimum 3</u> pladser pr. 100 m2, <u>idet normen for cykelparkering skal matche målet cykeltrafik.</u> Hermed får normen <u>som minimum</u> samme størrelse som ved boliger.”</p>
3.	Detailhandel	<p><u>S. 6, næstsidste afsnit:</u></p> <p>”Tivoli er i færd med at revurdere sin randbebyggelse mod Bernstorffsgade og Tietgensgade. Afgrænsningen ændres i overensstemmelse hermed. ”</p>	<p><u>Afsnittet slettes.</u></p> <p>Konsekvensrettelse i bilag 4.</p>
4.	Detailhandel	<p><u>S. 6, næstsidste afsnit:</u></p> <p>”Tivoli er i færd med at revurdere sin randbebyggelse mod Bernstorffsgade og Tietgensgade. Afgrænsningen ændres i overensstemmelse hermed.”</p>	<p><u>Ny tekst:</u></p> <p>”For at understøtte en positiv udvikling er i lokalplanlægningen givet mulighed for en bredere anvendelse, <u>så stueplan i gaderne i Indre By reserveres til butikker, publikumsvendte erhverv og andre aktiviteter med offentlig adgang.</u>”</p> <p>Konsekvensrettelse i bilag 4.</p>
5.	Detailhandel	<p><u>S. 8, afsnittet om Tivoli:</u></p>	<p><u>Afsnittet slettes.</u></p>

		”Realisering af igangværende projekter i Tivoli medfører opdeling i to serviceerhvervsområder, der igen tilpasses projekterne, så Tivolis funktion fastholdes.”	Konsekvensrettelse i bilag 4.
6.	Detailhandel	<p><u>S. 8, afsnittet om Tivoli:</u></p> <p>”Realisering af igangværende projekter i Tivoli medfører opdeling i to serviceerhvervsområder, der igen tilpasses projekterne, så Tivolis funktion fastholdes.”</p>	<p><u>Ny tekst:</u>  <u>Kommuneplanens rammer ændres, så der kan udarbejdes en lokalplan for Tivolihaven, der tager udgangspunkt i servituten for haven og i havens attraktionsværdi herlighedsværdi, og som sikrer, at området passer ind i omgivelserne.</u></p> <p>Konsekvensrettelse i bilag 4.</p>

Ændringsforslag til bilag 6: ”Notat vedrørende behovet for ændrede parkeringsnormer”

Notatet foreslås udbygget med et afsnit om cykelparkeringsnormer.

Ændringsforslag til bilag 9 ”Detailhandelsudviklingen”

1.	Detailhandelsstrukturen i forslag til Kommuneplan 2015	<p><u>S. 6, 5. afsnit:</u></p> <p>”I City er der mulighed for at udvide butiksarealerne med ca. 40.000 m<sup>2</sup>. I Ørestad City er der mulighed for at etablere ca. 15.000 m<sup>2</sup> nyt</p>	<p><u>Tilføjelse:</u></p> <p>”I City er der mulighed for at udvide butiksarealerne med ca. 40.000 m<sup>2</sup>. I Ørestad City er der mulighed for at etablere ca. 15.000 m<sup>2</sup> nyt butiksareal. På Fisketorvet fastholdes det</p>
----	--	---	---

		butiksareal. På Fisketorvet fastholdes det nuværende butiksareal.”	nuværende butiksareal. <u>For at understøtte en positiv udvikling er i lokalplanlægningen givet mulighed for en bredere anvendelse, så stueplan i gaderne i Indre By reserveres til butikker, publikumsvendte erhverv og andre aktiviteter med offentlig adgang.</u>
--	--	--	---

Ændringsforslag til kommuneplanforslaget og bilagene som helhed:

Lokaludvalget beder forvaltningen

- definere begreberne "tætbyen" og "City"
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune arbejder for, at der kører S-tog døgnet rundt med henblik på at øge mobiliteten og således at det bliver mere attraktivt for unge at bo i forstæderne.
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune arbejder for flere udendørs motionsarealer som fx det, der er sat op ved Fredens Bro, ikke mindst til glæde for unge.
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns kommune arbejder for at der bliver bygget ungdomsboliger målrettet gymnasieelever.
- om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune vil undersøge muligheden for at etablere et letbanetracé på Åboulevarden-Gyldenløvesgade-H.C. Andersens Boulevard.
- Om at der passende steder i materialet indføres en bemærkning om, at Københavns Kommune i sin kommune- og lokalplanlægning i Middelalderbyen tager et væsentligt hensyn til, at Middelalderbyen er et beboelseskvarter og at det samme hensyn tages ved udstedelse af bevillinger til klubber mv. i Middelalderbyen.