

## Økonomiforvaltningen

Økonomiforvaltningen sendte den 21. august 2015 forslag til Kommuneplan 2015 i offentlig høring på [bliv hørt-portal](#) med svarfrist den 17. oktober 2015.

### Borgerdialog

Lokaludvalget havde den 30. september 2015 et borgermøde om forslaget til kommuneplan, hvor Økonomiforvaltningen samt Klaus Mygind (SF) og Tommy Pedersen (RV) deltog. Hovedpunkterne af borgernes synspunkter er indarbejdet i afsnittet "Lokaludvalgets holdning" nedenfor. I det vedlagte dokument ses et referat af mødet.

### Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget har drøftet sagen (inklusive de synspunkter der fremkom på borgermødet den 30. september 2015) i sit møde den 8. oktober 2015 og foreslår, at følgende tages med i kommuneplanen:

#### Om 1. Visionen:

1. at visionen om en grøn by omfatter initiativer til at reducere støj.

#### Om 2. Grøn Bolig By:

1. at følgende er blandt målene for udviklingen i København:  
Max. antal biler over kommunegrænsen og søsnittet fastsættes til 1996-niveauet.
2. at man benytter måleenheden "kørte km" i forbindelse med den overordnede målsætning for fordeling af den kørende trafik i København for cykeltrafik, biltrafik og kollektiv trafik i stedet for måleenheden "ture".
3. at der er fokus på CO<sub>2</sub>-venlige tiltag og generelt at mindske biltrafikken i Indre By og i stedet fokusere på offentlige transportmidler som eksempelvis metro, S-tog og at skifte nuværende busser ud med elbusser.

09-10-2015

Sagsnr.  
2015-0224621

Dokumentnr.  
2015-0224621-2

4. at der indføres bilfri weekend i Indre By, hvor kun beboerne i Indre by har adgang med en elektronisk chip, der god- og genkender deres bil.
5. at genoptage diskussionen af 'betalingsringen' og at der indgås aftaler med omegnskommuner om 'Park & Ride' – områder, hvor man kan parkere sin bil og tage offentlig transport.
6. at følgende er blandt målene for udviklingen i København: Københavns Kommune arbejder med mål for fodgængertrafikken, jf. kommunens fodgængerstrategi. Især i Middelalderbyen har fodgængertrafikken høj prioritet, så her arbejder vi med incitament til, at flest mulige går. Løsninger til fremme af fodgængertrafikken i Middelalderbyen skal tage hensyn til, at de omkringliggende kvarterer og bydele kan fungere.
7. at den nuværende miljøzone bliver ændret, så den kommer til at gælde for alle dieseldrevne 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.
8. at man i afsættet for arbejdet med Bynet 2019 bør
  1. erkende, at Nørreport er et overbelastet trafikknudepunkt, hvorfor princippet om en styrket busbetjening af trafikknudepunkter, hvor bus, tog og metro mødes, ikke bør gælde her. I stedet kunne man undersøge, hvordan Østerport kan styrkes som trafikknudepunkt.
  2. indsætte små el-busser i de centrale bydele, som kan betjene de dårligt gående, der ikke kan benytte metroen.
  3. lade vurderingen af nedlæggelse af buslinjer bero på en konkret vurdering af behovet for buslinjen og ikke på, om der er tale om en buslinje, der kører parallel med en metrolinje.
  4. arbejde for god lokal busbetjening.
9. at parkeringspladserne i Indre By i hovedsagen forbeholdes 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 bør i overvejende grad forbeholdes el-biler.
10. at kommunen finder varige løsninger på trængselsproblematikken i forbindelse med turistbusser i højsæsonen samt indarbejder bæredygtige løsninger for turisttransport i planarbejdet med fremtidige turistattraktioner, museer mm.
11. at overordnet anvendes de grønne og blå arealer til rekreative aktiviteter tilgængelige for alle og at kommunen ikke betragter arealerne som potentielle byggegrunde.
12. at kommunen etablerer flere udendørs motionsarealer som fx det, der er sat op ved Fredens Bro, ikke mindst til glæde for unge.
13. at kommunen bygger ungdomsboliger målrettet gymnasieelever.
14. at Københavns Kommune i forbindelse med den påtænkte analyse af mere metroudbygning i form af M6 (kommuneplanforslaget side 17), - i samarbejde med Region Hovedstaden - inkluderer en

finansiering af den analyse af et letbanenet, som den tidligere regering og øvrige forligspartier vedtog at iværksætte. Et skinnebårent letbanesystem vil give bilpendlere et attraktivt kollektivt pendlingsredskab og samtidig via sin beliggenhed i gadeplan bidrage til at reducere bilpendlingen i kommunen.

### Om 3. Sammenhængende By

1. at der fastsættes krav om cykelparkering i kommuneplanens rammebestemmelser for byggeri og friarealer mv.
2. at kommunen analyserer mulighederne for en letbane mellem Tingbjerg, Indre By og Amager.
3. at kommunen i kommuneplanen giver udtryk for, at tryghed skabes præventivt, så terror- og kriminalitetsbekæmpelse ikke omdanner byen til en fæstning.
4. at bevaring af kulturmiljøer sikres bl.a. ved, at fredninger og beskyttelseslinjer respekteres og ikke ophæves ved lokalplaner
5. at kommunen værner 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.

### Om 4. Kvalitet i bylivet

1. at der blandt målene for udviklingen af København fastsættes kvantitative mål for den årlige støjreduktion; det være sig vejstøj, støj fra events, gadestøj i nattelivet, støj fra ventilatorer i byrummet etc.
2. at der udarbejdes en strategi for Indre Bys natteliv og udstedelse af bevillinger fremadrettet: Der må gerne være et varieret udbud af caféer og restauranter i Indre By, men der må ikke udstedes nye klokken 5-bevillinger og der skal stilles krav til dem, der har klokken 5-bevillingerne. Ved berettigede klager over støj i gaden skal klokken 5-bevillingen inddrages.
3. at bestemmelser vedrørende parkering ændres således, at også antallet af cykelparkeringspladser til institutioner og andre offentlige og almene formål kan fastsættes efter konkret vurdering.
4. at som et klimatilpasningsinitiativ skal kommunen i forbindelse med ejendomsrenoveringer skabe incitamentter til og rådgive om etablering af grønne tage, facadebeplantning og grønne gårde samt skabe incitamentter til og rådgive om at nedlægge bilparkeringspladser og i stedet indrette opholdsområder. Tilsvarende skal planlægningen på trafikområdet afspejle målene i

klimaplanen. Realisering af klimaplanen løfter hele byen til et mere bæredygtigt niveau.

5. at kommunen betragter husbåde som bygninger, idet en husbåd ”privatiserer” et blåt areal, som alle burde have adgang til. Husbåde skal derfor begrænses i antal, og placeringen begrænses til Fiskerihavnen, som skal understøtte det særlige miljø her. Målet er, at der ikke ligger husbåde i Indre By.
6. at kommunen arbejder for bedre gademiljøer, bl.a. ved at fjerne parkeringspladser og anlægge cykelstier, cykelparkering og bredere fortove.
7. at stueplan i gaderne i Indre By reserveres til butikker, publikumsvendte erhverv og andre aktiviteter med offentlig adgang.
8. at kommunen 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.

#### Om 5. Sammen om vækst og arbejdspladser

1. at fortætningen omkring stationer i Indre By og i brokvartererne skal respektere en maksimal bygningshøjde på 5-6 etager.
2. at kommuneplanen slår fast, at kommunens sociale ansvar gælder udover praktik og uddannelsespladserne også brug af virksomhedspraktik og offentlig løntilskud. Ordningerne skal bruges efter lovens intention. En løntilskudsansat erstatter ikke almindeligt ansatte medarbejdere, og der skal være 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.
3. at parkeringsnormen for stationsnært byggeri er være på et minimum.
4. at der i kommuneplanen fastsættes en norm for cykelparkingspladser, der matcher målet for cykeltrafik i kommunen. Normen for cykelparkering i forbindelse med erhverv bør være minimum 3 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>. Hermed får normen som minimum samme størrelse som ved boliger.

#### Om 6. Greater Copenhagen

1. at det i kommuneplanen slås fast, at letbaner og mere Metro tænkes ind i regionens udvikling allerede nu.
2. at kommunen arbejder for, at der kører S-tog døgnet rundt med henblik på at øge mobiliteten og gøre det mere attraktivt for unge at bo i forstæderne.

3. at de administrative organer etableres på forkant af udviklingen, så bureaukrati ikke sinker Sjællands og Skånes integration med København.
4. at kommunen i samarbejde med omegnskommunerne etablerer parkering i omegnskommunerne på udbyggede, bevogtede P-pladser tæt ved kollektive trafikmuligheder til København.
5. at kommunen sammen med de øvrige Greater Copenhagen-partnere arbejder for at sikre et mere strømlinet og effektivt regionalt erhvervsfremmesystem samt arbejder for at fjerne integrationsbarrierer for virksomheder i grænseregionen.
6. at Region Hovedstaden og kommunerne i Region Hovedstaden indenfor rammerne af Fingerplanen udarbejder en rækkefølgeplan for udviklingen af regionen for dermed at prioritere udvikling på tværs af kommunegrænserne.

#### Om rammebestemmelserne

1. at kommuneplanens rammer ændres, så der kan udarbejdes en lokalplan for Tivolihaven, der tager udgangspunkt i servituten for haven og i havens attraktionsværdi og herlighedsværdi, og som sikrer, at området passer ind i omgivelserne.

#### To spørgsmål

1. Kommuneplanen forudsætter en befolkningsvækst på 1.000 personer per måned. Har kommunen en grænse for ønsket om vækst i København?
2. Hvordan defineres begrebet "tætbyen" (side 63 i Kommuneplanforslaget)?

#### Forslag til ændring i kommuneplanprocessen

Lokaludvalget foreslår, at man fremover har en proces, hvorefter forvaltningerne i samarbejde med lokaludvalgene udarbejder bydelsplaner som input til kommuneplanen.

Endvidere foreslår lokaludvalget, at kommuneplanstrategien udelades.

Hensigten med kommuneplanstrategien er for svær at kommunikere til borgerne til, at den har værdi.

#### Protokolbemærkninger

To lokaludvalgsmedlemmer afgav protokolbemærkning til beslutningen om dette høringssvar:

Protokolbemærkning fra Jan B. Sørensen:

"Jeg er imod den del af høringssvaret, hvor der foreslås at genoptage

diskussionen af "betalingsringen".

Protokolbemærkning fra Kjeld A. Larsen:

"Jeg er forbeholden i forhold til metroudbygningen af tre grunde:

1. Det vil endnu en gang betyde en voldsom opgravning af byen.
2. Metroudbygning bidrager ikke til en reduktion af pendlerbiler.
3. Der er fare for at kommunen havner i en gældsfulde og en rentefælde."

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand