



Supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

11. december 2019

Sagsnummer
2019-0329683

Dokumentnummer
2019-0329683-1

Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 med tilhørende miljøvurdering, har været i offentlig høring fra den 27. august til den 22. oktober 2019. I høringsperioden har kommunen modtaget 1.693 høringssvar.

På baggrund af den offentlige høring samt ændringsforslag vedtaget på Økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, har Økonomiforvaltningen vurderet, at en række væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019 skal i supplerende høring. I vurderingen heraf, er der bl.a. indgået hvor omfattende ændringen er, hvem der har foranlediget ændringen og om ændringen berører andre på en væsentlig måde.

Økonomiforvaltningen har vurderet, at følgende ændringer skal i supplerende høring:

- Godsbaneterrænet
- Nordhavn
- Siljanganede
- Prøvestenen Syd
- Krimsvvej
- Nuuks Plads
- Rovsingsgade 68
- B1 rammer
- Boligstørrelser
- Bilparkeringsnormer

Ændringerne er beskrevet fra side 3 og frem.

Supplerende høring

Der kan foretages ændringer til det oprindelige kommuneplanforslag, efter den offentlige høring, i medfør af planlovens § 27, stk. 2.

Københavns Kommune har vurderet, at det er nødvendigt at høre berørte parter, så de får lejlighed til at udtale sig om de væsentlige forslag til ændringer, inden endelig vedtagelse af kommuneplanforslaget i Borgerrepræsentationen.

Center for Byudvikling
Team Planlægning
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800176

Ændringerne er sendt i supplerende høring i perioden:

- Onsdag den 11. december 2019 til onsdag den 15. januar 2020

I denne periode er det muligt at komme med indsigelser og bemærkninger til de foreslåede væsentlige ændringer til Kommuneplan 2019, der er sendt i supplerende høring jf. ovenstående. Økonomiforvaltningen vil efter den supplerende høring udarbejde en hvidbog med bemærkninger til de indsendte høringssvar, som omhandler de væsentlige ændringer, som der i nærværende materiale er redegjort for.

Det bemærkes, at det kun er ændringer, der indgår i den supplerende høring, der kan gøres indsigelse mod. Hvis forvaltningen vurderer, at de indsendte høringssvar giver anledning til justering af de ændringer, der indgår i den supplerende høring, vil dette fremgå af hvidbogen. Hvidbogen og de indsendte høringssvar vil indgå som en del af sagen for den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2019, når denne forelægges Borgerrepræsentationen.

Bemærkninger kan sendes på kommunens høringsportal:
www.blivhoert.kk.dk

Du kan også sende dine bemærkninger på mail til: cbu@okf.kk.dk

Eller skriftligt til adressen:

Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1550 København V

Hvis du har navnebeskyttelse eller beskyttet adresse, vil vi bede dig om at sende dit høringssvar på mail eller almindelig post, hvor du gør opmærksom på beskyttelsen.

Høringssvar skal være modtaget senest onsdag den 15. januar 2020.

Link til høringsmateriale

Høringsmaterialet er d.d. tilgængelig på www.blivhoert.kk.dk.

Væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

På baggrund af den offentlige høring samt ændringsforslag vedtaget på Økonomiudvalgets møde den 3. december 2019, sendes følgende ændringer i supplerende høring. Her følger en beskrivelse af ændringer til kommuneplanens rammer, retningslinjer og politiske hovedstruktur. Ændringerne er enten oplyst med forklarende tekst og dertilhørende illustrationer eller som konkret tekstændring markeret med understregning.

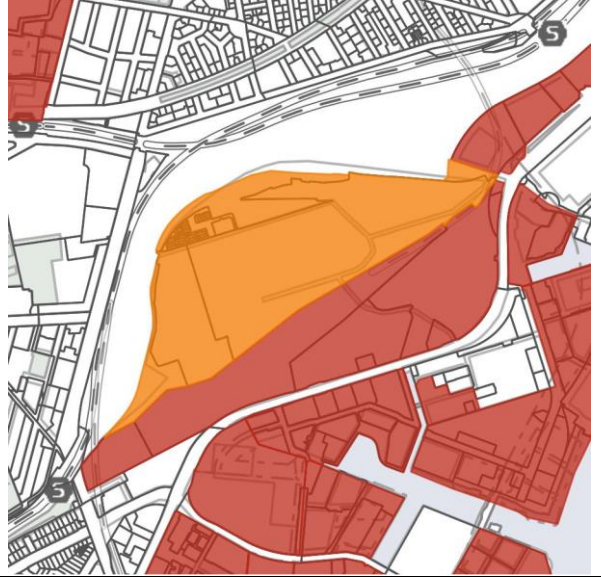
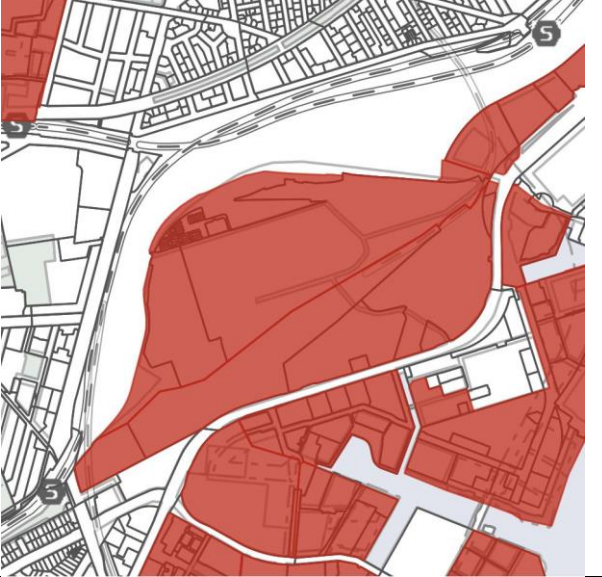
Godsbaneterrænet (Jernbanebyen)

På baggrund af den offentlige høring og vedtagne ændringsforslag af Økonomiudvalget den 3. december, er der ændringer til udviklingen af Godsbaneterrænet.

Ændringerne omfatter bl.a., at der i kommuneplanens politiske hovedstruktur tilføjes, at der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentlig tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 8-11 hektar. Samtidig holdes bebyggelsestætheden i området lavt til 100 i bebyggelsesprocent (inkl. bevaringsværdige ejendomme) i den nordlige del og 150-175 i bebyggelsesprocent i den sydlige del mod Vasbygade

I retningslinje for rækkefølge for byudvikling flyttes den nordlige del af området fra 2. til 1. halvdel af planperioden.

Nedenfor fremgår ændring i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>Nordlige del i 2. halvdel af planperioden, vist med orange.</p>	<p>Nordlige del flyttes til 1. halvdel af planperioden</p>

Følgende tekst om Godsbaneterrænet justeres/tilføjes i kommuneplannens politiske hovedstruktur:

- "Den nordlige del af Godsbaneterrænet er i dag karakteriseret ved jernbanedrift og kulturhistoriske fortællinger om jernbanen med gamle værkstedsbygninger, jernbanespor og jernbanetekniske anlæg nær rekreative muligheder. I udviklingen af området skal der ses på, hvordan der skal bygges videre på de eksisterende kvaliteter. En kommende helhedsplan skal fastsætte omfang og karakter af bebyggelse og grønne arealer, fordeling af bolig og erhverv, indpasning af kommunale funktioner, nye byrum og mødesteder, og hvordan der skabes sammenhæng med naboområderne via stiforbindelser og intern sammenhæng på tværs af klargøringscentret, herunder muligheden for et samarbejde mellem Metroselskabet, de øvrige grundejere og Københavns Kommune om en afklaring af, om klargøringscentret skal overdækkes. De kommunale funktioner på Godsbaneterrænet forventes at være daginstitutioner, plejecenter, botilbud til voksne, park, fodboldbane og en almen skole med specialklasserække, idrætshal, klub, bibliotek og madskole. De kommunale funktioner skal være med til at skabe rammerne om hverdagslivet og lokale fællesskaber. En ny bydel til glæde for kommende beboere og alle københavnere. I mellemtiden arbejdes der på muligheden for at indpasse midlertidige aktiviteter, herunder nye ungdomsboliger og en skole."
- "Hele Godsbaneterrænet udlægges til byudvikling fra 1. del af planperioden, og kommunen ønsker, at grundejerne udvikler én samlet helhedsplan for området, som kan danne grundlag for lokalplanlægningen. I det forestående arbejde med udviklingen af området bygges videre på de store kvaliteter, området i dag rummer. Kommunen ønsker at bevare de interessante gamle bygninger relateret til jernbanen og Den Gule By, og det er ønsket, at en del af den særlige ånd herfra kan leve videre i nye fællesskabsboliger til unge, børnefamilier, singler og ældre. De gamle træladet i projektet Banegaarden er et stort aktiv for den nye bydel, hvor bæredygtighed, sundhed og økologi er omdrejningspunktet. I området er der en særlig selvgroet stemning, som skal bevares. Kommunen ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentlig tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 8-11 hektar. Samtidig holdes bebyggelsestætheden i området lavt til 100 i bebyggelsesprocent (inkl. bevaringsværdige ejendomme) i den nordlige del og 150-175 i bebyggelsesprocent i den sydlige del mod Vasbygade. Den kommende helhedsplanlægning og lokalplanlægning vil tage endeligt stilling til omfanget af grønne arealer samt bebyggelsestæthed."
- "I udviklingen af Godsbaneterrænet [og Nordhavn] skal der være særligt fokus på fastlæggelse af mindre byggefelter med henblik på bl.a. byggefællesskaber af hensyn til ønsket om differentieret bebyggelse."

Nordhavn

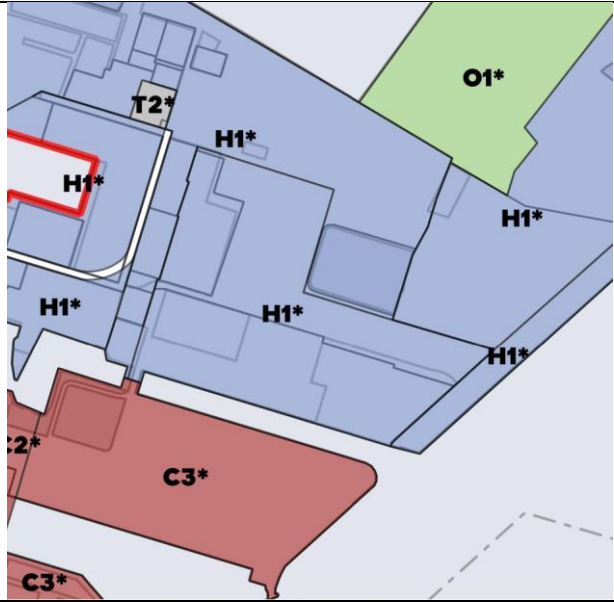
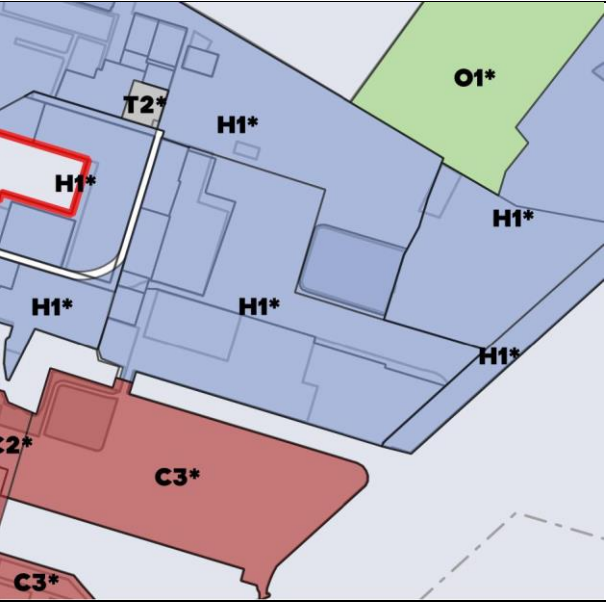
På baggrund af den offentlige høring og vedtagne ændringsforslag af Økonomiudvalgets møde den 3. december, er der ændringer til udviklingen af Nordhavn i kommuneplanens rammer og retningslinjer.

H1* ramme R19.H.2.6 ændres på følgende vis:



- Der muliggøres 5.600 m² til boliger og serviceerhverv samt kulturfaciliteter af høj kvalitet i anden eksisterende bebyggelse ved ØTC-hallen. Den samlede rummelighed i eksisterende bebyggelse ændres således fra 70.000 til 75.600 m² i og ved ØTC-hallen.
- Der muliggøres derudover 4.500 m² ny boligbebyggelse i forbindelse med ØTC-hallen.
- Den vestlige afgrænsning for rammeområdet flyttes mod vest for at muliggøre anvendelse af eksisterende bebyggelse i forbindelse med ØTC-hallen.
- Byggemulighed for serviceerhverv ved UNICEF ændres fra 4.000 til 13.000 m².

Som konsekvens heraf justeres rækkefølgeområdernes afgrænsning i kommuneplanens retningslinjer, så de er i overensstemmelse med rammeafgrænsningerne.

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>H1* R19.H.2.6 med særlig bemærkning:</p>	<p>H1*'s vestlige grænse flyttet mod vest og den særlig bemærkning revideres, idet byggemulighed ved ØTC-hal og ved UNICEF øges, og der tages særligt hensyn til virksomheder af national</p>

<p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med en station med dertilhørende funktioner. Der kan i 1. halvdel af planperioden indrettes 70.000 m² til boliger og serviceerhverv i ØTC-hallen og der kan lokalplanlægges 4.000 m² serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinjerne.”</p>	<p>interesse samt anlæggelse af station på højbane for metro:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan inden for området anlægges en station på højbane for metro til Nordhavn med dertilhørende funktioner. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 75.600 m² til boliger og serviceerhverv samt kulturfaciliteter af høj kvalitet i ØTC-hallen og anden eksisterende bebyggelse ved hallen samt 4.500 m² til boliger på arealer i tilknytning til ØTC-hallen. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 13.000 m² serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager. Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær virksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden på matr.nr. 5967 og 5983 Udenbys Klædebo Kvarter.”</p>
--	--

Før	Efter
	
	Afgrensning mellem område i 2. halvdel af planperioden (orange) og perspektivområde (lyserødt) korrigeret ift. rammeændring beskrevet nedenfor.

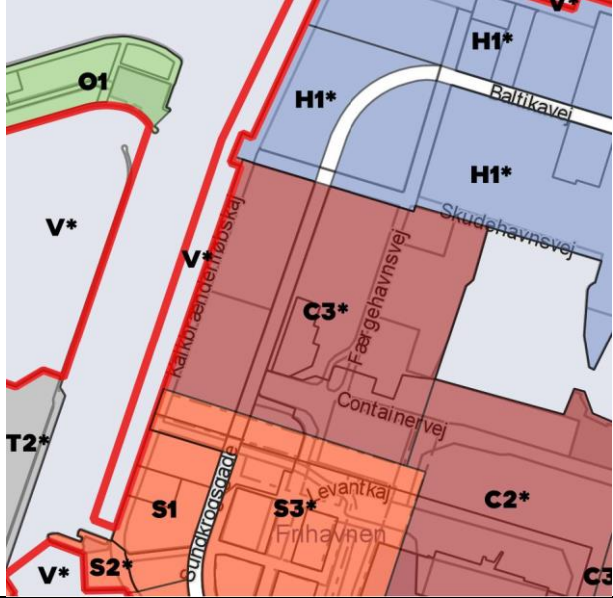

C3* ramme R19.C.2.9 ændres på følgende vis:

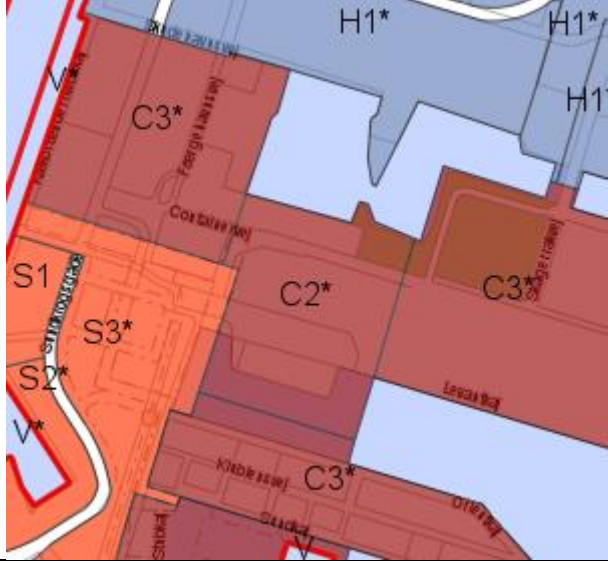
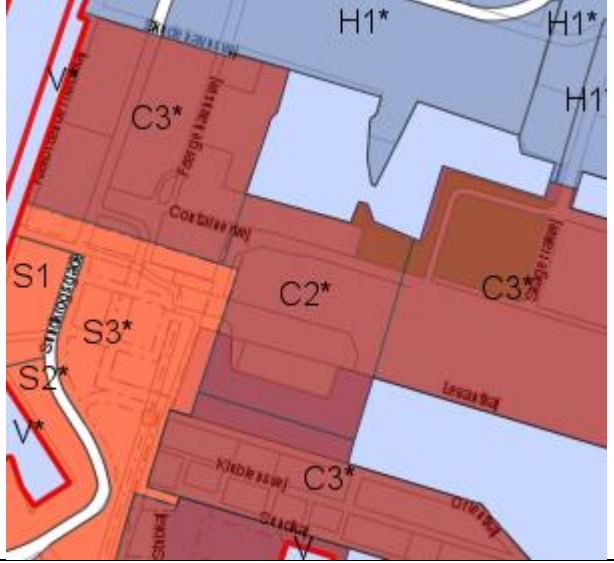
- Byggemulighed ændres fra 86.000 til 150.000 m².
- Kranparken sikres som rekreativt område
- Virksomheder af national interesse sikres

C2* ramme R19.C.2.7 ændres på følgende vis:

- Byggemulighed ændres fra 85.000 til 30.000 m².

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>C3* R19.C.2.9 med særlig bemærkning:</p> <p>"Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 86.000 etagemeter byggeri. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertilhørende funktioner."</p>	<p>Ny særlig bemærkning:</p> <p>"Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 150.000 etagemeter byggeri. Der kan i lokalplan placeres byggeri ud mod Svanemøllehavnen i en højde på op til 38 m. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertilhørende funktioner. Kranparken sikres som rekreativt område. Endvidere skal der anlægges en promenade hele vejen langs, men også videre forbi Svanemølleholmen til resten af Nordhavn, så man som fodgænger og cyklist uhindret kan komme til O1 områderne i den Nordøstlige del af Nordhavn. Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær produktionsvirksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre en</p>

	skærpelse af miljøkravene ved kommende miljøgodkendelse af produktionsvirksomheden på matr.nr. 5855, 5967 og 5983 Udenbys Klædebo Kvarter."
Før	Efter
	
<p>C2* R19.C.2.7 med særlig bemærkning:</p> <p>Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 85.000 etagemeter byggeri. Der kan opføres en enkelt bygning i den sydlige del på op til 34 meter. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertil hørende funktioner. Byudviklingen skal ske efter en samlet planlægning, der sikrer, at miljøfølsom anvendelse ikke bliver belastet af virksomheder eller havneaktiviteter i eller uden for området.</p>	<p>Ny særlig bemærkning:</p> <p>Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan opføres op til 30.000 etagemeter byggeri. Der kan opføres en enkelt bygning i den sydlige del på op til 34 meter. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertil hørende funktioner. Byudviklingen skal ske efter en samlet planlægning, der sikrer, at miljøfølsom anvendelse ikke bliver belastet af virksomheder eller havneaktiviteter i eller uden for området.</p>

Siljængade

Grundet Erhvervsministeriets indsigelse til forslag til Kommuneplan 2019 om nærliggende risikovirkomhed af national interesse (AGA), tilbageføres rammen til Kommuneplan 2015's oprindelige E0*-ramme (kreativ zone).

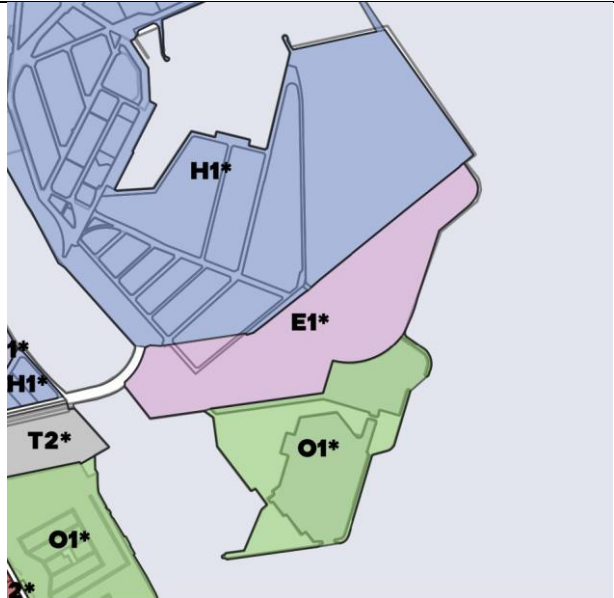
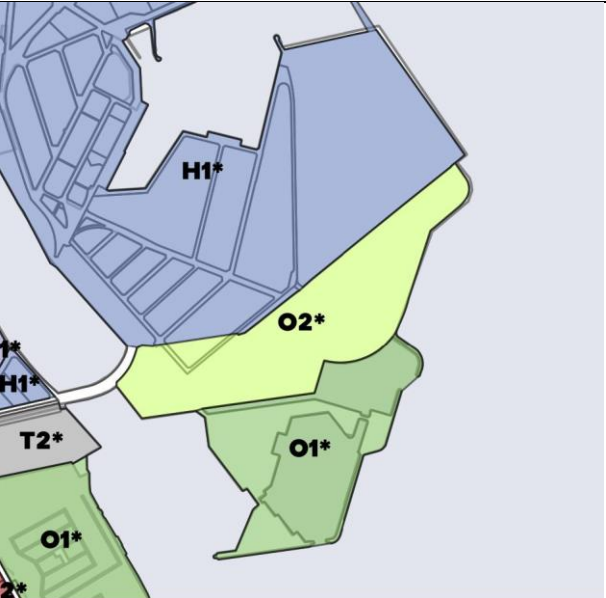
Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
<p>C2* R19.C.9.2 med særlig bemærkning:</p> <p>"Området indgår i byomdannelsesområdet Siljængade."</p>	<p>Området føres tilbage til E0*-ramme med uændret særlige bemærkning:</p> <p>"Området indgår i byomdannelsesområdet Siljængade."</p>

Prøvestenen Syd

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at områdetypen ændres fra blandet erhverv til offentlige formål, idet der dog kan placeres visse erhverv i området. Den maksimale bebyggelsesprocent er uændret.

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>E1* R19.E.9.1 med særlige bemærkning:</p> <p>“Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Området kan endvidere anvendes til virksomheder og rekreative aktiviteter, der ligger over miljøklasse 3, hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Der skal i lokalplan stilles krav til offentlig adgang langs vandet.”</p>	<p>O2* med særlige bemærkning:</p> <p>“Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Der kan også placeres erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2, herunder erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål. Der skal i lokalplan stilles krav til offentlig adgang langs vandet.”</p>

Krimsvej

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at rammen ændres, så boligandelen, der i forslag til Kommuneplan 2019 var ændret til 80 %, tilbageføres til 75 %, som den var i Kommuneplan 2015.

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>C1* R19.C.9.7 med særlig bemærkning:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Krimsvej. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes til 27 m, idet der endvidere kan fastlægges op til 9 punktvisse byggefeltter med mulighed for bebyggelse med en bygningshøjde på højst 64 m. Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og højst 80 % af etagearealet. Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening).”</p>	<p>Områdets føres tilbage til Kommuneplan 2015's maksimale boligandel på 75 %, således at den særlige bestemmelse bliver:</p> <p>“Området indgår i byomdannelsesområdet Krimsvej. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes til 27 m, idet der endvidere kan fastlægges op til 9 punktvisse byggefeltter med mulighed for bebyggelse med en bygningshøjde på højst 64 m. Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og højst 75 % af etagearealet. Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening).”</p>

Nuufs Plads

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at rammen C3* R19.C.3.6 ændres, så der maksimalt må bygges 10.000 m² og den maksimale højde er 24 m.

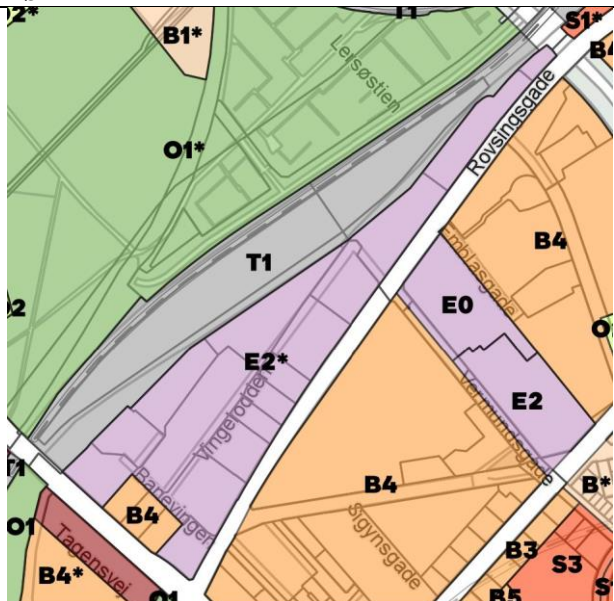
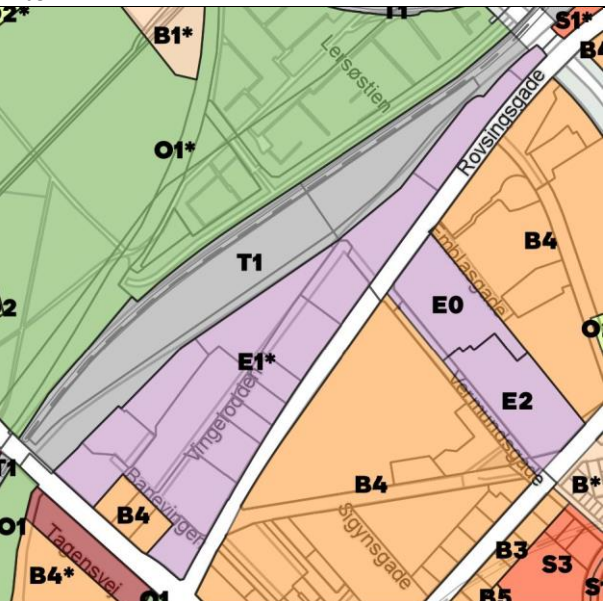
Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

<p>Før</p>	<p>Efter</p>
<p>C3* R19.C.3.6 med særlig bemærkning:</p> <p>”Der kan inden for området anlægges en station for Cityringen med dertilhørende funktioner. Der kan i lokalplan gives mulighed for byggeri med en højde på op til 75 m.”</p>	<p>C3* (maksimal bygningshøjde 24 meter) Den maksimal bebyggelsesprocent markeres med "-" og der indføres følgende særlige bemærkning:</p> <p>”Der kan inden for området anlægges en station for Cityringen med dertilhørende funktioner. Der kan etableres op til 10.000 m² inklusive udnyttelse/ombygning af bevaret bebyggelse på matr.nr. 2105, Udenbys Klædebo Kvarter, København.”</p>

Rovsingsgade

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at rammen E2* R19.E.3.3, der i Forslag til Kommuneplan 2019 var ændret til E2*, tilbageføres til E1*, som den var i Kommuneplan 2015.

Nedenfor fremgår ændringen i kommuneplanens rammer:

Før	Efter
	
<p>E2* R19.E.3.3 med særlig bemærkning:</p> <p>”Langs Rovsingsgade fastlægges et 10 m bredt beplantnings- og afskærmningsbælte, som senere skal kunne anvendes til en grøn stiforbindelse.”</p>	<p>Områdets føres tilbage til Kommuneplan 2015's E1*, med uændret særlig bestemmelse:</p> <p>”Langs Rovsingsgade fastlægges et 10 m bredt beplantnings- og afskærmningsbælte, som senere skal kunne anvendes til en grøn stiforbindelse.”</p>

B1 rammer

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget en ændring i rammebestemmelserne for Områdetyper, Boliger (B).

Følgende sætning tilføjes i rammebestemmelserne:

- "I B1-områder kan der ikke udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m²."

Boligstørrelser

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget en ændring for kommuneplanens regulering af boligstørrelser.

Følgende understreget sætning tilføjes i kommuneplanens generelle bestemmelser for Boliger, Boligstørrelser:

- "For nye boliger skal 50 % af etagearealet være mindst 95 m² etageareal i gennemsnit. De øvrige 50 % af etagearealet kan disponeres frit. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 50 m² etageareal, dog i byudviklingsområderne ikke mindre end 40 m² etageareal."

Følgende tekst tilføjes i kommuneplanens politiske hovedstruktur:

- "Minimumstørrelsen på familieboliger i byudviklingsområderne ændres fra 50 m² til 40 m² (brutto), så der kan skabes plads til de mange singler i byen. Minimumstørrelsen fastholdes, så det kan sikres, at der i boligprojekterne kan tilvejebringes et attraktivt fællesareal i byggeriet. I arbejdet med at fremme flere små boliger, vil der i dialog med grundejer blive lagt vægt på, at boligerne har en kvalitet, hvor bebyggelsesplan, lysindfald mv. bidrager til at udvikle denne nye boligtype. Resultaterne af muligheden for byggeri af boliger ned til 40 m² skal endvidere evalueres frem mod Kommuneplan 2023."

Bilparkeringsnormer

Økonomiudvalget har den 3. december 2019 vedtaget, at bilparkeringsnormerne reduceres med 30 %, med mulighed for konkret vurdering. Samtidig blev det besluttet at indsætte en særlig bemærkning i byudviklingsområderne, hvorefter der i alle byudviklingsområder, der er udpegede i retningslinjer for byudvikling, kan fastlægges parkeringsdækning efter en konkret vurdering i lokalplan med lavere parkeringsnorm for alle funktioner.

Derudover blev der vedtaget en ændret redegørelsestekst til retningslinjen om parkering for så vidt angår delvis bilfrie byområder. Parkeringsnormen kan herefter fastsættes efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.

Oprindelig tekst i kommuneplanens redegørelsestekst til retningslinjer for parkering:

- "I bestræbelserne på at afprøve mulighederne for at skabe et bilfrit byområde, kan der etableres en forsøgsordning med mindre delvis bilfrie byområder i de udpegede byudviklingsområder efter udarbejdelse af et kommuneplantillæg. Ved et delvist bilfrit byområde forstås et område med færre parkeringspladser og/eller parkering samlet i et anlæg. Det kan understøttes af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og eventuel lavere parkeringsnorm."

Erstattes med følgende tekst:

- "I bestræbelserne på at skabe en CO2-neutral og mindre bilafhængig by skal alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfrie. Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et

fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.”

Oprindelig tekst i kommuneplanens generelle rammer, Parkering, Bilparkering:

Bilparkering		FØR	
Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)			
Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig ¹	1:250 m ²	1:175 m ²	1:150 m ²
Erhverv ²	1:150 m ²	³ 1:150 m ²	1:100 m ²
Grundskoler ^{4- 5 - 6}	1:500 m ²	1:425 m ²	1:325 m ²
Daginstitutioner ^{4 - 6}	1:200 m ²	1:200 m ²	1:125 m ²
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m ²	1:600 m ²	1:600 m ²
Plejecentre/plejeboliger ⁶	1:500 m ²	1:500 m ²	1:500 m ²
Butiksformål ⁷	1:100 m ²	1:100 m ²	1:100 m ²
Offentlige og almene formål:			
Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncert-huse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
Husbåde:			
Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.			
Funktioner af ekstensiv karakter:			
Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering. Anvendelsen, stationsnærhed og			

begrænsede friarealer er elementer, der blandt andet kan indgå i den konkrete vurdering. Det kan konkret vurderes, at der ikke stilles krav om yderligere parkeringspladser til bebyggelsen.

Etablering af boliger eller erhverv i tagetager og etablering af mindre tilbygninger

Ved etablering af boliger eller erhverv i tagetager i eksisterende bebyggelse eller oven på eksisterende bebyggelse og ved opførelse af mindre tilbygninger kan parkeringsbehovet til de nye boliger/erhvervsenheder og til de mindre tilbygninger fastsættes efter en konkret vurdering med mulighed for at reducere til 0. Stationsnærhed, begrænsede friarealer og byggeprojektets mindre omfang i forhold til den eksisterende bebyggelse kan blandt andet indgå i vurderingen.

Generelle krav:

Parkeringspladser skal tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret, f.eks. på private fællesveje eller i parkeringsanlæg.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

Særlige bemærkninger:

¹ Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

² Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

³ Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m² eller minimeres til 1 plads pr. 200 m², såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

⁴ Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

⁵ Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

⁶ Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser kan indgå ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, stationsnærhed, antal ansatte og besøgende m.v.

⁷ Butikker med pladskrævende varer 1:50 m²

Erstattes med følgende tekst:

Bilparkering		EFTER	
Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)			
Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklings- områder⁰	Øvrig by
Bolig ^{1,6}	1:325 m ²	1:228 m ²	1:195 m ²
Erhverv ^{2,6}	1:195 m ²	³ 1:195 m ²	1:130 m ²
Grundskoler ^{4- 5 - 6}	1:650 m ²	1:553 m ²	1:423 m ²
Daginstitutioner ^{4 - 6}	1:260 m ²	1:260 m ²	1:163 m ²
Kollegie- og ungdoms- boliger ⁶	1:780 m ²	1:780 m ²	1:780 m ²
Plejecentre/plejeboliger ⁶	1:650 m ²	1:650 m ²	1:650 m ²
Butiksformål ⁶⁻⁷	1:130 m ²	1:130 m ²	1:130 m ²
Offentlige og almene formål:			
Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncert-huse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
Husbåde:			
Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.			
Funktioner af ekstensiv karakter:			
Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering. Anvendelsen, stationsnærhed og begrænsede friarealer er elementer, der blandt andet kan indgå i den konkrete vurdering. Det kan konkret vurderes, at der ikke stilles krav om yderligere parkeringspladser til bebyggelsen.			
Etablering af boliger eller erhverv i tagetager og etablering af mindre tilbygninger			

Ved etablering af boliger eller erhverv i tagetager i eksisterende bebyggelse eller oven på eksisterende bebyggelse og ved opførelse af mindre tilbygninger kan parkeringsbehovet til de nye boliger/erhvervsenheder og til de mindre tilbygninger fastsættes efter en konkret vurdering med mulighed for at reducere til 0. Stationsnærhed, begrænsede friarealer og byggeprojektets mindre omfang i forhold til den eksisterende bebyggelse kan blandt andet indgå i vurderingen.

Generelle krav:

Parkeringspladser skal tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret, f.eks. på private fællesveje eller i parkeringsanlæg.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

Særlige bemærkninger:

⁰ I alle byudviklingsområder, der er udpegede i retningslinjer for byudvikling, kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering i lokalplan fastsættes med lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Parkeringsdækningen fastsættes efter en konkret vurdering som sikrer et minimum af kørende adgang til området. Parkeringsnormen fastsættes på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.

¹ Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

² Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

³ Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 130 m² eller minimeres til 1 plads pr. 260 m², såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

⁴ Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

⁵ Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

⁶ Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, således, at der kan fritages for at bygge parkeringspladser i konstruktion, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen. Samtidig kan der være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering, hvor der tilvejebringes tilstrækkeligt med p-pladser alt efter hvilken funktion der planlægges for.

⁷ Butikker med pladskrævende varer 1:65 m²

Protokolbemærkninger fra Økonomiudvalgets behandling den 3. december 2019

Et samlet Økonomiudvalg afgav følgende protokolbemærkning:

”På baggrund af de mange ændringer til Kommuneplan 2019 ønsker udvalget, at de mest markante ændringer skal i supplerende høring i 4 uger”.

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkninger:

”På baggrund af de mange høringssvar, der er kommet til Kommuneplan 2019, er det lykket at få flertal for en lang række ændringer, som sikrer at København udvikler sig i en mere grøn og bæredygtig retning med færre biler og parkeringspladser, bevarelse af grønne arealer og bevarelse af områder til kreative erhverv.

Men udover de ændringsforslag vi har fået flertal for, så har Enhedslisten også stillet en række ændringsforslag som er mere ambitiøse på den grønne dagsorden. Vi opfordrer lokaludvalg, foreninger og enkeltpersoner som støtter disse ændringsforslag, til at tilkendegive det med høringssvar.

Samtidig forbeholder vi os ret til at komme med yderligere ændringsforslag på baggrund af de høringssvar, der kommer i den supplerende høring.”

”Enhedslisten vil i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplanen stille forslag om at ændringer af specifikke rammeområder vedrørende enkeltejendomme tages ud af Kommuneplan 2019 og ændres til mere overordnede rammebestemmelser for de enkelte områder, så de ikke længere indeholder en detailregulering af forholdene omkring de enkelte ejendomme, da dette bør overlades til lokalplanlægningen”.

”Enhedslisten stemte imod Socialdemokratiets forslag til parkeringsnormer - også dem hvor normerne var lavere end i Enhedslistens forslag om parkeringsnormen. Det gjorde vi for at få en generel nedsættelse af normerne på 30% og en mulighed for en yderligere nedsættelse, der hvor det er muligt i forhold til behov.”

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

” Venstre vil gerne kvittere for forvaltningens grundige arbejde med udarbejdelse af Københavns Kommuneplan for 2019.

Der har været forelagt fornuftige udkast til kommuneplanen med mange gode ambitioner, blandt andet i forhold til fornyelse af Valby Idrætspark, opførelse af fodboldbaner på Godsbaneterrænet, udvidelse af togstationen i Kastrup Lufthavn, annullering af planen om at bygge en letbane til Brønshøj for i stedet se på mulighederne for at få en

metroforbindelse, samt ønsket om at fremme byens håndværksmiljøer og kreative erhverv.

Dog vil Venstre ikke kunne stemme for planen i sin helhed. Det skyldes primært, at planen bærer præg af forhastede løsninger på det grønne område, hvor der er opstået en kappestrid blandt mange partier om at stille det ene hurtige miljøforslag efter det andet uden at have et overordnet blik for omkostningseffektiviteten.

Venstre mener, at vi i stedet bør gå struktureret til værks og se på hvilke løsninger, kommunen har mulighed for at sætte i gang, hvad effekten er af indsatserne, og hvad de koster. Så det er for Venstres vedkommende ikke en afvisning af, at den grønne dagsorden er vigtig. Det er den. Vi skal blot sikre os, at vi gør det, der er mest omkostningseffektivt. I den sammenhæng skal vi også tage højde for, at København går en fremtid i møde, hvor privatbilismen er baseret på elbiler. Derfor skal københavnere fortsat have mulighed for at kunne leve i byen, og komme rundt i bil. Derfor skal vi ikke indføre bilfri bydele, og det bør også afspejle sig i parkeringsnormerne, som Venstre ikke ønsker forringet til det foreslåede niveau i kommuneplanen.

Vi skal have en by i vækst, med gode forhold for vores virksomheder og vi skal skabe en velfungerende og veldrevet ramme for københavnernes hverdag."

Socialdemokratiet, Enhedslisten, Radikale Venstre og SF afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne ønsker, at der arbejdes på at flytte Center for Specialundervisning for Voksne i stedet for at flytte botilbuddet Rønnebo til Ryparken 81. Ændringen forudsætter, at der afsættes midler til renovering af Rønnebo. Renovering samt genhusning af borgerne skal afklares frem mod overførselssagen."

Enhedslisten, Radikale Venstre og SF afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne gør opmærksom på, at processen vedr. flytningen af botilbuddet Rønnebo til Ryparken og ændringen af denne beslutning har været uhensigtsmæssigt. Det har i flere måneder berørt beboerne, medarbejderne og naboerne til Rønnebo samt Ryparken unødigt."

Det Konservative Folkeparti videreførte deres protokolbemærkning fra Økonomiudvalgets møde den 13. august 2019:

"Vi kan støtte store dele af forslaget til kommuneplan. Vi ser frem til forhandlingerne om kommuneplanen, hvor vi dog vil fremsætte nogle forbedringsforslag.

Vi ønsker at tillade boliger i flere nye områder i kommuneplanen, så vi kan opfylde ønsket om flere boliger. Vi ser gerne, at Refshaleøen og Kløverparken samt hele godsbaneterrænet indgår i kommuneplanen. Vi er ikke indstillet på at nedsætte parkeringsnormen for hverken cykler eller biler, idet vi mener, at det er vigtigt, at københavnere kan parkere i nærheden af deres bolig.

Vi ønsker at gøre plads til at øge andelen af privatejede boliger. Vi er ikke enige i kravet om, at 25 procent af alle nye boliger skal være almene. Vi ønsker, at der som udgangspunkt ikke opføres boliger på så støjplagede arealer, så støjniveauet ikke kan overholde den vejledende grænse for sundhedsskadelig støj.

Vi savner omtale af de nødvendige infrastrukturanlæg i kommuneplanen, bl.a. den kommende havnetunnel og udvidelse af metronettet.

Vi finder, at der bør anlægges en Metrolinje til Brønshøj, så bydelen ikke skal nøjes med en letbane, der kommer til at skille bydelen ad langs Frederikssundsvej."