

			Høringssvaret giver anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.
--	--	--	---

Indre By Lokaludvalg

GENERELLE BEMÆRKNINGER			
Kapitel	Afsnit og sidetal	Resume af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen
Generelle bemærkninger	Andet	Lokaludvalget har vedlagt et uddrag af Indre By Bydelsplan 2017-2020, hvor Indre Bys egenart samt potentialer og udfordringer er omtalt.	Økonomiforvaltningen kvitterer for uddraget og har orienteret sig i dette.
Generelle bemærkninger	Andet	Der kunne godt have været et afsnit, som tematiserede, hvad man mener med begreberne, som Københavns udvikling skal hænges op på: <ul style="list-style-type: none"> - Hvad betyder 'verdensby'? - Hvad er det for et 'ansvar' København skal løfte? - Hvad ligger der i at være en by med 'kant'? - Hvad vil det sige, at København er 'unik'? 	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Økonomiforvaltningen anser visionsbeskrivelserne i dels Kommuneplansstrategi 2018 (s. 28-29) og forslag til Kommuneplan 2019 (s. 11) som tilstrækkelig uddybning af hvad der menes med "Verdensby" (med ansvar). Der henvises til besvarelse af høringssvar nr. 194 hvad angår begrebet kant. At København er unik betyder, at der ikke findes andre byer i verden som København.
Generelle bemærkninger	En grøn, sund og bæredygtig by	Indre By Lokaludvalg har med Indre By Bydelsplan 2017-20 vedtaget en prioriteringsliste for bilparkering i Indre By. Overordnet ønsker lokaludvalget, at beboerne i Indre By har adgang til en parkeringsplads inden for rimelig afstand af deres bopæl. Hvis man skal gå mellem bopæl og	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets tilkendegivelser. De nye bilparkeringsnormer i kommuneplanen skal bl.a. bidrage til sikre parkering til beboere i

		<p>parkeringsplads, bør afstanden være max. 500 m, men hvis man etablerer cykelparkering ved parkeringspladserne, så beboerne kan cykle til deres parkerede bil, kan afstanden mellem bopæl og parkering godt være op til 7-800 m.</p> <p>Men ellers skal parkeringsarealerne prioriteres til:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. af- og pålæsning 2. parkering for håndværkere mv., der skal udføre opgaver i ejendomme i Indre By 3. handicapparkering og parkering for handicappkørselsordninger 4. beboerparkering 5. parkering af el-drevne delebiler 6. elbilkparkering 7. pendlerparkering og privat kundekørsel 8. reduktion af den gennemkørende trafik, så der er plads til andre aktiviteter, herunder cykelparkering <p>Nu arbejder vi tillige på en tilsvarende prioriteringsliste for ønsket biltransport i bydelen.</p> <p>Gennem en kategorisering af hovedtyper af trafik kan der opstilles en prioritering, opstilles målsætninger for de enkelte kategorier og hvilke reguleringsmuligheder, der kan iværksættes.</p> <p>Hovedkategorierne kan stilles op i 12 trafiktyper, nemlig</p> <ul style="list-style-type: none"> - beboertrafik - cykeltrafik - gennemkørende trafik - gående - handicappkørsel 	<p>forbindelse med nye boliger og sikre gode rammebetingelser for byens virksomheder.</p> <p>Det bemærkes, at parkering på de offentlige veje, roadpricing og beboerlicens mv. ikke reguleres med kommuneplanens parkeringsnormer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	
--	--	---	--	--

<p>Politisk hovedstruktur</p>	<p>En kulturel storby med kant (s.28-31)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - håndværksmæssig trafik - kollektiv trafik inkl. taxakørsel og delebiler - kommunale opgaver, fx affaldsafhentning - løbehjul - pendlertrafik - trafik til bygge- og anlægsarbejder - udrykningskøretøjer - vareleveringstrafik <p>Listen er ikke prioriteret.</p> <p>Reguleringsmåder kan være miljømæssig graduering af beboerlicens, roadpricing, miljøzoner, besværliggøre pendler- og gennemkørende trafik, bedre kollektiv trafik, park & ride og meget mere.</p> <p>Der mangler en beskrivelse af begrebet ”kant”. Hvis ikke man kan beskrive begrebet nærmere, skal man lade være med at bruge det.</p>		<p>194</p>
			<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at begrebet ’kant’ er åben for fortolkning, men anvendes i forslag til Kommuneplan 2019 til at beskrive en udvikling af København, som giver plads til byens kontraster og variation i byen. Københavns Kommune har særligt fokus på, at byen ikke bliver ensformig og forudsigelig – eksempelvis ved at give plads til midlertidig og kreativ brug af byen, samt bevaring af de historiske spor, i byggeri og byrum, ved siden af eksperimenterende arkitektur.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at ændringsforslaget indarbejdes i afsnit ’Variation i bybilledet, der skaber oplevelser og kant’ på s. 31:</p> <p>”København er en interessant by at gå på opdagelse i. En by med kant opstår i byens kontraster, hvor der er plads til at overraske og skabe nyt, og samtidig sikre sammenhængen mellem byens områder. En</p>	

Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant (s. 28)	Byggeriet 'Østerport II' er et godt eksempel på, hvorfor man med kommuneplan og lokalplaner skal passe godt på byen. Det skal beskrives, hvordan man vil bevarende det eksisterende.	<p>velbevaret storby med forskellige bydele, kvarterer og steder med hver deres liv og identitet (...)"</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig lokaludvalgets synspunkt. Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder retningslinjer for kulturarv og bebyggelsesbevaring. En mere detaljeret redegørelse for bl.a. samspillet mellem eksisterende og nyt byggeri findes også i kommunens Arkitekturpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	195
Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant	Hvad betyder det, at hele havnefronten og alle andre blå områder udnævnes til at være et aktiv for København, når det også er dette blå der hele tiden inddrages, reduceres og omdannes for at skabe areal for diverse signaturprojekter der alene tilgodeser en meget smal målgruppe?	<p>Havnen og vandet er et overordnet træk ved byen, der er væsentlig for dens karakter og som rummer muligheder for mangeartede aktiviteter. Havnens udformning har udgangspunkt i anvendelser til transport, industri, militære formål mv., der i dag i vid udstrækning er flyttet til nye lokaliteter i de ydre dele eller helt ud af byen. Derfor omdannes den til at tjene nye formål, fx med promenader, store kulturinstitutioner mv., men også med boliger og arbejdspladser, der bringer flere daglige brugere til områderne ved vandet. Der er inddraget arealer ved opfyldning, men samtidig skabt nye kanaler og vandområder ved udgravning, bl.a. for at få vandet og byen bundet tættere sammen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	196

Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant (s. 5)	Lokaludvalget bemærker, at København er ikke unik.	Økonomiforvaltningen noterer sig lokaludvalgets synspunkt og bemærker, at lokaludvalget flere steder omtaler Indre By som unik i bydelsplanen, hvorfor København i et vist omfang også må opfattes unik, idet Indre By er en del heraf. Forvaltningen anerkender, at der er behov for sikre Københavns identitet og kvalitet i den fremtidige byudvikling, hvilket kommuneplanen lægger op til. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	197
Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant (s. 5)	Lokaludvalget foreslår, at i stedet for at tage stilling fra sag til sag kan en plan indeholde principper for hvordan der kan bygges i historiske bydele, i bydele der går tilbage til perioden i forlængelse af voldenes nedrivning fx brokvartererne og i det hele taget hver gang et nyt byggeri skal indpasses i noget eksisterende. Det behøver ikke at være ren pastiche, blot fordi man vedtager principper for fx: <ul style="list-style-type: none"> • Byggelinjer • Byggehøjder • Facadebeklædning • Vandrette facadebånd • Friarealforhold i gårdrum 	Forslag til Kommuneplan indeholder rammer for bebyggelse, der er styrende for lokalplanlægningen og skal indgå ved vurderingen af byggesager uden lokalplan. Det er imidlertid vurderet, at en standardisering ikke er velegnet til at regulere de ældste og mest historisk værdifulde bydele, hvorfor store dele af Indre By og nogle områder på Christianshavn er friholdt for standardiserede bestemmelser. Der kan derved bedre tages udgangspunkt i den konkrete kontekst. En fastlæggelse af principper for afgrænsede områder på et så detaljeret niveau som foreslået (herunder materialevalg, facadeudformning) hører ikke til i kommuneplanen, men i lokalplaner, hvor der jf. Planloven skal foretages en konkret vurdering.	198
Politisk hovedstruk tur	Andet (s. 11)	Lokaludvalget ser frem til en snarlig operationalisering for beboerne i Indre Bys nattelivsområder af visionen om "høj livskvalitet og rum for alle". Lokaludvalget efterspørger	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Økonomiforvaltningen henviser til kommunens støjpolitik, forskrift for indretning og drift af restaurationer samt vilkår for udeservering, da	199

		konkrete initiativer for hvad man vil gøre for beboere, der påvirkes af nattelevet.	forhold omkring nattelevet ikke reguleres i kommuneplanen.	
Politisk hovedstruk tur	En social og mangfoldig by (s. 11)	Lokaluvalget efterspørger mere udførligt omtalt, hvad man i kommuneplanen vil gøre for hjemløse.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. På baggrund af denne og flere andre bemærkninger foreslås der tilføjet et afsnit i kapitel 1 med overskriften "En tilgængelig by for alle". Afsnittet sætter fokus på, at byplanlægningen skal tage højde alle københavnerne uanset social baggrund, etnicitet, handicap eller alder. Indretning af byrum mv. reguleres dog i lokalplaner. Høringssvaret giver anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	200
Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant (s. 11)	Det nævnes at de historiske bydele skal bevare deres særpræg og at der skal være muligheder for små alternative værksteder m.m. Det står i grell modsætning til hvad der faktisk sker med nedrivning af slagterboderne, kunstnerværkstederne m.m. Det nytter jo ikke noget at man skriver hvad man gerne vil i en plan, når det overhovedet ikke omsættes til virkelighed. kommuneplanen bør derfor beskrive, hvordan kommunen vil arbejde systematisk med begrebet 'bevarende lokalplan' og udpege områder, som man i de kommende fire år vil udarbejde bevarende lokalplaner for. Det bør undersøges.	Bestlutninger om, hvilke lokalplaner der skal udarbejdes i en given periode, fastlægges ikke med kommuneplanen. Kommunen har pligt til at iværksætte lokalplaner for byggerier, der er i overensstemmelse med kommuneplanen og skønnes at kræve lokalplan. Bestlutninger om lokalplanlægning herudover træffes af Teknik- og Miljøudvalget. Det skal endvidere bemærkes, at lokalplaner ikke kan regulere anvendelsen af bygninger på et detaljeringsniveau som fx de nævnte kunstnerværksteder. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	201
Politisk hovedstruk tur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 23-25)	Der mangler en overordnet trafikstrategi med absolutte mål for trafikken fordelt på trafikarter, ligesom virkemidler i forhold til trafik mangler at blive beskrevet.	Forslag til Kommuneplan 2019 har et mål fordelt på trafikarter. Målet lyder således:	202

			<p>- At antallet af korte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>Der nævnes en række virkemidler i den politiske hovedstruktur, herunder bilfrie områder, mere metro, partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet og miljøzone.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	
Politisk hovedstruktur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 23)	Lokaludvalget foreslår, at man ved fremtidig planlægning af trafik foretager beregning af, hvor mange timer de kollektive trafikanter, cyklister og gående spilder i trafikken, fordi disse trafikantformer hindres i at komme frem som resultat af den omfattende biltrafik. Beregning af tidsspilde er normalt en privilegeret øvelse, som alene foretages for trafikanter i bil.	<p>Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder med servicemål og måling af gennemsnitlig rejsetid på udvalgte strækninger for biler, busser, cykler og fodgængere.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	203
Politisk hovedstruktur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 27)	Parkeringsanlæg skal placeres under jorden. Parkeringshuset i Nordhavn med udsigt til vandet er et eksempel på, hvad man fremover skal lade være med.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i en lokalplan kan stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne skal etableres i konstruktion og at det derfor er en konkret vurdering i den enkelte sag.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	204
Politisk hovedstruktur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 27)	Der er behov for trafikpolitiske initiativer, som reducerer mængden af pendlertrafik til og gennem Indre By væsentligt. Parkeringsnormer kan således tillige fastsættes ud fra byggeriets nærhed til en station.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at formålet med de nye parkeringsbestemmelser bl.a. har været at opfylde målsætningen om en bæredygtig mobilitet og at sikre gode rammer for byens virksomheder og sikre parkering til byens beboere i forbindelse med</p>	205

			<p>nye boliger. Normen er fordelt efter funktion og efter ejendommens geografiske beliggenhed, herunder kollektiv trafikbetjening, idet normerne varierer alt efter om ejendommen er beliggende i Centrum, Tætbyen og Byudviklingsområderne eller i Øvrig By.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	
Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant (s. 28)	Højhuse i København bør placeres efter en plan. Af planen skal det fremgå, at der ikke må opføres højhuse i eller omkring Indre By.	<p>Forslag til Kommuneplan 2019 udpeger et område, som skal friholdes for højhuse. Området omfatter store dele af bydelen Indre By.</p> <p>Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder ingen plan for, hvor der kan placeres højhuse, men peger på hvilke hensyn der skal inddrages i forbindelse med en konkret planlægning for højhuse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	206
Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant (s. 31)	Lokaludvalget ønsker ikke, at der etableres boliger på vand i Indre By Lokaludvalgs område. Det vil indskrænke vandarealerne og dermed oplevelsen af Indre By som en bydel omgivet af vand.	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Der er muliggjort et begrænset antal husbåde i bydelen Indre By. Dette vurderes ikke at indskrænke vandarealerne. Husbåde man anvendes til flere formål, og der findes således også teatre og kulturformål samt publikumsrettede erhverv. Samlet set vurderes dette at bidrage til et levende havnemiljø især i områder, hvor sejlsende fartøjer allerede for mange år siden er så godt som forsvundet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	207

<p>Politisk hovedstruk tur</p>	<p>En kulturel storby med kant (s. 30)</p>	<p>Lokaludvalget er skeptiske over for indsatsen for at tiltrække flere store internationale events. Sådanne events kan påvirke hverdagslivet i indre By, mens de pågår. Før man godkender, at København skal være vært for en event, skal det undersøges, hvad København får ud af eventen, og man skal have et overblik over økonomien for kommunen ved eventen. Lokaludvalget forslår, at borgerne tilbydes en app, som i "real time" viser, hvor i byen der foregår events, demonstrationer mv., så de kan tage højde herfor, når de færdes i byen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig lokaludvalgets synspunkt, og bemærker, at Københavns Kommune har fokus på at tiltrække og skabe store internationale events, der engagerer københavnernes og skaber størst muligt afkast til byens erhvervsliv, men at det skal være i balance med regler om støj bl.a. af hensyn til københavnernes hverdagsliv.</p> <p>Det blev besluttet i ØU den 12/6-2018 at etablere et Eventråd som en del af Københavns strategiske arbejde med at tiltrække og udvikle megaevents. Derudover skal Eventrådet fremover vurdere megaevents ift. Københavns Kommunes Kultur- og Fritidspolitik og erhvervs- og vækstpolitik.</p> <p>Københavns Kommunes støjpolitik adresserer støj mht. koncerter, arrangementer og brugen af byen. Heri gives et overblik over regulering på området.</p> <p>For overblik over kommende events i byen har Kultur- og Fritidsforvaltningen udviklet en hjemmeside, der samler Københavns Kommunes forskellige aktiviteter og begivenheder ét sted, se mere på www.brugbyen.nu</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>208</p>
<p>Politisk hovedstruk tur</p>	<p>En kulturel storby med kant (s. 32)</p>	<p>Udmøntningen af kommunens arkitekturpolitik skal i højere grad afpasses efter den enkelte bydel. Nybyggeri skal tage afsæt i bydelens egenart. For Middelalderbyen betyder dette, at nybyggeri ikke primært skal fremstå som moderne, men derimod holde sig i den (tidløse) klassicistiske stil, som er bydelens egenart og "fortælling".</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der ved nybyggeri, i eksisterende og nye bydele, tages hensyn til stedets egenart, bl.a. for at sikre, at byggeriet integreres i området. Denne vurdering er ikke ensbetydende med, at der ikke kan bygges i andre arkitektoniske stilarter.</p>	<p>209</p>

			Nybyggeri i Indre By bør bygges med bæredygtigt materiale og respektere bydelens skala, ved, at større huse udadtil skal fremstå, som om de var opdelt i overensstemmelse med de oprindelige små matrikler.		Teknik- og Miljøforvaltningens arkitekturpolitik har fastlagt en række principper, der har til formål at sikre kvaliteten i de fysiske rammer. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	
Politisk hovedstruk tur	En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 37)	Lokaludvalget mener, at erhvervslivet skal behandles fair. Men kommunen skal ikke desto mindre huske på, at den er myndighed.		210	Økonomiforvaltningen noterer sig lokaludvalgets synspunkt. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	
Politisk hovedstruk tur	En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 31)	Man kan med kommuneplanen og lokalplaner sikre, at sidegade i Indre by med tiden udvikles til gader med små butikker, hvor turister kan møde københavnerne.		211	Kommunen kan i kommuneplanen og lokalplaner skabe muligheder for, men ikke sikre, at der kommer butikker. Butikshandel sker som regel ved privat initiativ. Men fx i Jægersborggade på Nørrebro har gadens andelsboligforening stået for styring af udviklingen. En stor del af Indre By er omfattet af City Bymidte, hvor der er udlagt plads til megen detailhandel og således givet muligheder for at udvikle bl.a. gader med butikker.	
Politiks hovedstruk tur	En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 37)	Kommuneplanforslaget bør forholde sig til Wonderful Copenhagen turismeanalyse 10xCopenhagen. Analysen viser, at turisterne ønsker at møde københavnerne i hverdagslivet. Det taler for flere boliger i Indre By. I øjeblikket møder turisterne stort set ingen beboere fra Indre By, når de bevæger sig rundt i bydelen.		212	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder gode muligheder for at etablere boliger i Indre By, bl.a. gælder der en særlig bestemmelse for områder til serviceerhverv, hvor der kan placeres op til 50 % boliger mod 25 % i den øvrige by.	

<p>Politisk hovedstruktur</p>	<p>En international byregion (s. 41)</p>	<p>I visionsafsnittet "En international byregion" omtales en række infrastrukturprojekter til at binde Københavns Kommune sammen med andre kommuner inden for Region H, Region Sjælland og Skåne i et Greater Copenhagen tillige med internationale forbindelser til udlandet, herunder en Øresundsmetro, den kommende Femern-Bælt forbindelse, internationale højhastighedstog og udvidelse af Københavns lufthavn.</p> <p>Denne ønskede udvidelse af transporten er et godt eksempel på en manglende prioritering, hvor klimapolitikken ikke indtænkes. Internationalt foregår i dag en diskussion om at arbejde hen mod et skift af både personer og fragt fra vej til skinner og inden for EU – fra fly til skinner; en udvidelse og opgradering af de europæiske togforbindelser, herunder med nattog. Et sådan skift bør Københavns kommune arbejde for både lokalt, nationalt og internationalt.</p>	<p>Der har gennem flere år været stor interesse for at etablere nye boliger i Indre By. Det sker især ved omdannelse af kontor til bolig, idet der er få muligheder for nybyggeri. Fra 2015 til og med 2018 er der således etableret godt 1.700 nye boliger i Indre By, der ved indgangen til 2019 havde ca. 30.000 boliger. Udviklingen forventes at fortsætte de kommende år, både ved konverteringer og ved nybyggeri, fx på Papirøen og ved den tidligere postterminal.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>213</p>
			<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune, sammen med Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden og Region Sjælland og 84 danske og svenske kommuner, er en del af Greater Copenhagen samarbejdet. Med Greater Copenhagen fælles trafikcharter ønsker parterne bl.a. at fremme højhastighedstog fra Stockholm via Øresundsbroen og Femernforbindelsen til Hamborg. Hertil støtter parterne, at gods flyttes fra vej til bane for dermed at skabe en mere grøn godstransport.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	

		<p>Højhastighedstog er en del af visionen mod mere bæredygtigt transport, men næppe igennem DK. Det er alt for let at opretholde fiktionen om CO2-neutralitet i 2025, når alene de aktiviteter, som foregår på kommunens areal medregnes i klimaregnskabet, men ikke alle de øvrige aktiviteter uden for arealet, som er forårsaget af kommunens og dens indbyggers handlinger.</p>	
<p>Politisk hovedstruk tur</p>	<p>En grøn, sund og bæredygtig by (s. 41)</p>	<p>Kommuneplanforslaget skal knytte an til klimaplanen ved at beskrive de midler, man vil tage i bruge for at opfylde målene i klimaplanen.</p>	<p>214</p> <p>Kommuneplanen er den overordnede plan for byens udvikling de næste 12 år, hvoraf kommunens mål om at blive CO2-neutral i 2025 indgår som et overordnet mål. Klimaplanen er en sektorpolitik beskriver hvilke konkrete initiativer der skal til, for at indfri målet om CO2-neutralitet i 2025.</p> <p>I tilknytning til Kommuneplan 2019 udarbejdes en miljøvurdering. Miljøvurderingen vurderer kommuneplanens initiativer med udgangspunkt i relevante miljømål fra en række kommunale planer, der har betydning for kommuneplanlægningen. Det drejer sig om: <i>Kommuneplan 2015, Kommuneplanstrategi 2018: Verdensby med ansvar, Fællesskab København, KBH 2025 Klimaplanen, Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan, Handlingsplan for Grøn mobilitet, Spildevandsplan 2018</i> m.fl.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019</p>
<p>Politisk hovedstruk tur</p>	<p>En grøn, sund og bæredygtig by (s. 41)</p>	<p>Lokaluvalget foreslår, at kommunen systematisk arbejder for at få mere facadebeplantning. Dels skal de administrative hindringer ryddes af vejen, dels skal der rådgives om mulighederne for facadebeplantning og dels</p>	<p>215</p> <p>Hverken forslag til Kommuneplan 2019 eller tidligere kommuneplaner har været til hinder for etablering af facadebeplantning. Der vurderes ikke med kommuneplanen at kunne skabes incitamenter for facadebeplantning. Rådgivning og økonomisk støtte</p>

			bør man støtte etablering af facadebeplantning økonomisk.		hører ikke under planloven og kan som sådan ikke reguleres med kommuneplanen. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	
Politisk hovedstruk tur	En social og mangfoldig by (s. 43)	Prognosen for boligbehovet tager ikke højde for, at indbyggertallet vokser pga. fødselsoverskuddet. Småbørn har ikke behov for egen bolig.		Prognosen for boligbehovet er baseret på den forventede befolkningsvækst i alle aldersgrupper. Prognosen tager således både hensyn til forventningen til udviklingen i fødsler, dødsfald og flyttemønstre. Prognosen tager endvidere hensyn til befolkningens aldring, hvilket bl.a. betyder, at selvom der eksempelvis blev født næsten 40.000 børn i årene 2015-2018, så steg antallet af 0-årige kun med godt 700 personer, da de eksisterende 0-årige samtidig blev ældre og der er sket en nettofrflytning i aldersgruppen. Befolkningsvæksten i København sker således i alle aldersgrupper, hvilket skaber behov for flere boliger.	216	
Politisk hovedstruk tur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 43)	Kommunen bør være opmærksom på, at en fortætning af byen betyder, at man mister grønne "skæve" områder, som ellers er med til at give byens kvarterer og bydele deres egenart og kant.		Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen har et stort fokus på at sikre Københavns egenart og kant samtidigt med at byen udvikler sig. Det vil i lokalplanlægningen altid være et spørgsmål om at balancere byudviklingen mellem en række hensyn, herunder gennem fortætning at sikre boliger, skoler mv til de mange nye københavnere. I visse tilfælde kan fortætning endvidere centrere byudviklingen og dermed bevarelse af byens "skæve" områder.	217	

Politisk hovedstruktur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 43)	En videreudvikling af det kollektive trafiksystem i Region Hovedstaden bør ske via et radiale letbanesystem med start i den kommende letbane i Ring3. I København udelukker den meget dyre satsning på metro, at andre kollektive transportsystemer indskrænkes, først og fremmest buslinjer, mens kun én letbanelinje er på tegnebrættet	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	218
Politisk hovedstruktur	En social og mangfoldig by (s. 43)	Indbyggertallet stiger, fordi antallet af udenlandske studerende og antallet af udlændinge med gode jobs i Københavnsområdet stiger. Det er udlændinge, som slår sig ned i København for en periode. De kender ikke lejeloven og betaler for meget i husleje, hvorfor huslejen på det private lejeboligmarked stiger generelt. Dermed er der ikke plads til alle i København. Det er et strukturelt problem.	<p>”Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2” (KIK2) samt projektet ”Letbane på Frederikssundsvej” undersøgt udbygning af den kollektive infrastruktur i København med metro, letbane og BRT. De to analyser blev behandlet af Borgerrepræsentationen den 22. november 2018, hvor Borgerrepræsentationen besluttede, at Københavns Kommune skal arbejde for en ny metrostrækning over havnesnittet, kombineret med en letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads, med implementering frem mod 2035. Frem mod 2050 bør metron udbygges til en Metro Havnering. Når første metrotape over havnesnittet er etableret, vil letbanen kunne forlænges mellem Nørrebro St. og Nørreport St. Det blev samtidig besluttet, at metrostrækningen over havnen skal indgå i forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen, der i dag er under udarbejdelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets tilkendegivelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	219

Politisk hovedstruk tur	En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 43)	Der mangler en beskrivelse af problemet med hotellignende virksomhed i boliger, herunder Airbnb-udlejning og mulige løsninger og der mangler en stillingtagen til administrationen af bopælspligten. Sandsynligheden for, at nye boliger, hvor der jo ikke er bopælspligt, vil blive udlejet via Airbnb eller blive benyttet som feriebolig, er stor.	Økonomiforvaltningen bemærker, at bopælspligt ikke reguleres i kommuneplanen, men i den statslige regulering på området, særligt boligreguleringsloven. I 2019 er der ændret på reguleringen på området, således at udlejning af boliger – fx i regi af AirBnB maksimalt kan foretages 70 dage om året. Evt. skærpselser af omfanget af bopælspligten, eller kommunernes muligheder for at håndhæve reglerne herom, reguleres i boligreguleringsloven. I forbindelse med lokalplanlægning til nye boliger i København stilles altid krav om helårsbeboelse. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	220
Politisk hovedstruk tur	En social og mangfoldig by (s. 43)	I kommuneplanforslaget mangler omtale af den alvorlige mangel på daginstitutioner, der har udløst regler og distributionsprincipper. Derudover mangler omtale af byskolernes forringelse af udendørsfaciliteter grundet udbygninger.	Det fremgår af s. 18 i forslag til Kommuneplan 2019, at der udarbejdes arealplaner for at sikre, at kommunen rettidigt planlægger placeringen af nye daginstitutioner, der dækker behovet, og opfylder kommunens gængse krav til daginstitutionerbyggeri. Kravet til skolernes friareal er fastlagt i kommuneplanen til 40%. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	221
Politisk hovedstruk tur	En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 44)	Kommuneplanforslaget bør forholde sig til den stigende nethandel. Således tilhører strøggadelokalplaner en anden tid, bl.a. pga. den stigende nethandel.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Kommuneplan 2015's fordeling af muligheder for butikker er foretaget på baggrund af, at Institut for Center Planlægning (ICP) har i 2014 udarbejdet analyser af detailhandelen i Københavns Kommune. Analyserne omfatter en registrering af butiksbestanden samt beregninger af detailhandelsforbruget og	222

		<p>detailhandelsomsætningen. I rapporten "Analyse af detailhandlen i København 2014" belyses udviklingen fra 2008 til 2014 og forbrug og handelsbalancer fremskrives, således at rummelighederne i Kommuneplan 2015 kan fastsættes for planperioden på 12 år.</p> <p>Nethandlen indgår i analysen. E-handel inden for dagligvarer vurderes generelt endnu ikke et omfang, så det for alvor har betydning for omsætningen i den fysiske detailhandel. På landsplan vurderes det, at 1-2 % af den samlede dagligvareomsætning foregik via virtuelle kanaler. Det vurderes, at salg af dagligvarer på nettet først for alvor vil stige, når store operatører for alvor investerer i området.</p> <p>I Københavns Kommune vurderes det, at det stigende befolkningstal og et stigende antal besøgende betyder, at der også fremover er grundlag for et velfungerende butiksliv i kommunen, især bymidterne herunder strøggaderne.</p> <p>Detailhandelsanalysen ligger således til grund for kommuneplanens rammer og retningslinjer. Denne analyse er stadig baggrund for kommunens arbejde og den vurderes at stadig være gældende, da forvaltningen ikke har kunnet konstatere væsentlige udviklinger, der ligger udover analysens præmis.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>
--	--	--

Politisk hovedstruk tur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 44)	<p>Trafikpolitik og omfanget af ikke-bæredygtige transportmidler gennem kommunen kunne tage udgangspunkt i en prioritetsliste, som fx bystyret i Nottingham har vedtaget. Listen ser sådan ud, idet rækkefølgen angiver vigtigheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimum af trafikulykker • Bedst muligt miljø • Fodgængere og cyklister • Passagerer i den kollektive trafik • Handicappede bilister • Nødvendig varedistribution • Brug af personbiler i erhvervsammenhæng • Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden • Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed. <p>Ved alle trafikale tiltag kunne politikere og forvaltninger gøre brug af en sådan liste som en "lakmusprøve".</p>	<p>Forslaget indeholder et ønske om, at Københavns Kommunes politiske indstillinger vedr. trafik ændres opbygning, så de fremover vurderer i hvilket omfang indstillingen hjælper til at løse en række prioriterede punkter om miljø og trafikikkerhed, som det fx gør sig gældende i Nottingham.</p> <p>Opbygning af politiske indstillinger reguleres ikke i kommuneplanen, men i de politiske udvalgs forretningsordener.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	223
Politisk hovedstruk tur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 44)	<p>Målene for trafikken bør beskrives med absolutte tal, ikke relative tal.</p>	<p>Frem mod Kommuneplan 2023 vil Københavns Kommune undersøge, i hvilket omfang der er behov for at Københavns trafikmål for den kørende trafik revideres. Lokaludvalgets forslag vil indgå i dette arbejde sammen med andre mulige modeller.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	224
Politisk hovedstruk tur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 44)	<p>Alle tiltag der kan opmuntre folk til at anvende kollektiv trafik må tages i anvendelse. Lige nu stirrer man sig blind på metroen og navnlig på den nye Cityring, men man glemmer at man samtidig nedlægger buslinjer, der bevirker at der nogle steder er meget langt at gå fra bopæl til nærmeste station.</p>	<p>Når Cityringen åbner, vil 95 % af borgerne i København have under 400 meter til et stoppested eller under 600 meter til en station. Det giver et stort løft til den samlede kollektive trafik i København. Samtidig vil det trafikale rejsemønster ændre sig med åbningen af Cityringen. På baggrund af de forventede nye rejsemønstre er der foretaget</p>	225

<p>Politisk hovedstrukturtur</p>	<p>En grøn, sund og bæredygtig by</p>	<p>Der mangler målsætning for støj fra trafikken. Støj fra trafikken er mange steder langt over trafikstyrelsens anbefalede værdier.</p>	<p>en tilpasning af busnettet, som træder i kraft når Cityringen åbner. Det gælder både det strategiske busnet bestående af A- og S-busser samt det lokale busnet. Det giver et stort løft til den samlede kollektive trafik i København. Samtidig vil det trafikale rejsemønster ændre sig med åbningen af Cityringen. På baggrund af de forventede nye rejsemønstre er der foretaget en tilpasning af busnettet, som træder i kraft når Cityringen åbner. Det gælder både det strategiske busnet bestående af A- og S-busser samt det lokale busnet. Herved sikres den bedst mulige sammenhæng i den kollektive trafik og store ekstraudgifter for Københavns Kommune ved dobbeltdrift af bus og metro på de samme strækninger undgås.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>226</p> <p>I forslag til Kommuneplan 2019 er der et mål om, at støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres. Herudover er der generelle bestemmelser i kommuneplanen for forebyggelse af støjgener.</p> <p>For at bidrage til at reducere støj fra trafikken, har Borgerrepræsentationen besluttet at alle dieselbusser, som Københavns Kommune finansierer, så vidt muligt skal omstilles til støjsvage nulemissionsbusser frem mod 2025.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Teknik- og Miljøudvalget godkendte en ny støjpolitik den 17.</p>
----------------------------------	---------------------------------------	--	--	--

				<p>december 2018, med overblik over regulering for Københavns Kommune, som også forholder sig til vejstøj.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Med kommuneplanens udlæg af nye byudviklingsområder udvides rammerne for byens udvikling og det er Økonomiforvaltningens vurdering at det på tværs af byen er muligt at sikre rammerne for nye boliger, arbejdspladser og grønne områder.</p> <p>Økonomiforvaltningen anerkender dog, at byudvikling, særligt i de konkrete tilfælde, er et spørgsmål om at balancere og prioritere mellem en række hensyn.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	227
Politisk hovedstruk tur	Andet	Man vil både have flere boliger, flere virksomheder og flere grønne områder. Det hænger ikke sammen. Man må prioritere.		<p>Lokaludvalget foreslår, at der iværksættes en forbrugsbaseret udregningsmetode af kommunens CO₂-belastning som alternativ til det territorielt beregnede CO₂-udslip, hvor også den internationale transport med fly og skib inkluderes, tillige med skift i metode for udregning af reduktionsmål.</p> <p>Samtidig bør kommunen, som det fx gøres i Oslo, formulere sin CO₂-reduktionsmålsætning ud fra et basisår (eksempelvis 1990) frem for den anvendte praksis i form af reduktion ud fra en uigennemskuelig basisfremskrivning af sit CO₂-udslip i 2025.</p>	228

<p>Politisk hovedstruk tur</p>	<p>En grøn, sund og bæredygtig by (s. 45)</p>	<p>København skal være CO2-neutral i 2025. At nedlægge taghaver er det stik modsatte end at arbejde for dette mål, at nedlægge / reducere natur trækker også i den forkerte retning (eksempler: Bellahøj-marken, Amager Fælled og opfyldning af sø og havn). Og så ovenikøbet til fordel for endnu mere armering, asfaltering, byggeri og anlæg af parkeringspladser – det er lidt for modsætningsfyldt at have et mål om at København skal være CO2-neutral om 6 år, når mange konkrete tiltag gør det stik modsatte for byen!</p> <p>Hvis målet om CO2-neutralitet, mere grønt, mere blåt og mere sundhed, overhovedet skal lykkedes, så må man rette blikket stift mod privatbilisme. Trafikken os er og larmer hvilket reducerer sundhed og trivsel for alt for mange københavnere. Og bilerne fylder i gaderne både når de kører, holder i kø eller når de skal parkeres uanset om de kører på benzin, diesel eller elektricitet og uanset om de er førerløse eller ikke.</p> <p>Alle tiltag der kan opmuntre folk til at anvende kollektiv trafik må tages i anvendelse. Lige nu stirrer man sig blind på metroen og navnlig på den nye Cityring, men man glemmer, at man samtidig nedlægger buslinjer, der bevirker, at der nogle steder er meget langt at gå fra bopæl til nærmeste station.</p>	<p>Med Forslag til Kommuneplan 2019 udpeges konkrete potentialerområder for nye store og mellemstore grønne områder. Der fokuseres på gode stiftforbindelser for at reducere biltrafikken og øge gang- og cykeltrafikken. Med åbningen af metroen opnås ligeledes bedre kollektiv trafik, der alt andet lige vil løfte den kollektive trafik i forhold til biltrafikken. Og så indgår klimaplanens målsætning om CO2-neutralitet direkte i kommuneplanen, men den konkrete udmøntning er ikke lige inden for Kommuneplan 2019sressortområde og ligger derfor fortsat i Klimaplanen, der håndteres af Teknik- og Miljøforvaltningen.</p> <p>Forslag til Kommuneplan 2019 forholder sig således til kommunens ambitioner i forhold til bl.a. CO2-neutralitet, kollektiv trafik og grønne områder i byen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>229</p>
<p>Politisk hovedstruk tur</p>	<p>En grøn, sund og bæredygtig by (s. 45)</p>	<p>Planerne om at klimatilpasning kan have uønskede konsekvenser for rekreative områder og natur i den eksisterende by. Lokaludvalget henviser til skybrudsprojektet for Sankt Jørgens Sø.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig lokaludvalget synspunkt. Der vil i en række tilfælde være behov for afvejninger af forskellige hensyn, der kan betyde ændrede forhold i rekreative områder. Det er væsentligt, at den rekreative og naturmæssige værdi ikke forringes væsentligt. Samtidig vurderes der at være en række klimatilpasningsprojekter, der vil</p>	<p>230</p>

				forøge den rekreative og naturmæssige værdi i byrum. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	
Politisk hovedstruk tur	En kulturel storby med kant (s. 45)	Hvis man ønsker, at havneløbet skal anvendes til rekreative aktiviteter, skal der ikke tillades byggeprojekter, som indsnævrer havneløbet.		Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder ikke ændringer, der i nævneværdig grad vil påvirke havneløbets bredde eller egnethed til rekreative aktiviteter. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	231
Politisk hovedstruk tur	Andet (s. 60)	Forslag til Kommuneplan 2019 og herunder udviklingen af de enkelte bydele bør være baseret på en inkluderende borgerdialog, hvor rammerne for Københavns udvikling er til diskussion. Indre Bys beboere kan således ikke se sig selv i opslaget om Indre By. Indholdet i opslaget bør tage udgangspunkt i afsnittene i Indre By Bydelsplan 2017-20 "Potentialer og udfordringer i Indre By" og "Indre Bys egenart" - vedlagt. Lokaludvalget foreslår dialog herom mellem lokaludvalget og forvaltningen.		Kommuneplanen skal i offentlig høring til efteråret, hvor der er fokus på inddragelse af københavnerne med udgangspunkt i de fem principper for øget dialog med københavnerne. Økonomiforvaltningen bemærker, at flere af de potentialer og udfordringer som fremhæves i Indre Bys bydelsplan ikke kan reguleres i kommuneplanen (ex. nattelevsproblemer og manglende cykeldisiplin). Målet med opslaget for bydelen i kommuneplanen har været at sætte fokus på aktuelle og fremtidige byudviklingsmuligheder i alle Københavns bydele, og skal således ikke ses som en kopiering af bydelsplanerne, som i altovervejende grad har et bredere fokus. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	232
Politisk hovedstruk tur	Andet (s. 60)	Indre By og Christianshavn bør adskilles i kommunens statistikker. De to bydele er meget forskellige.		Økonomiforvaltningen foreslår på baggrund af lokaludvalgets høringssvar, at tabellerne over boligfordelingen i bydelsafsnittene opgøres efter	233

			<p>lokaludvalgsområderne, men bemærker i øvrigt at Økonomiudvalget den 29. november 2005 har vedtaget, at Indre By/Christianshavn er én bydel. Statistik bliver udført på bydelsniveau eller i visse tilfælde på rodeniveau, som er en den mindste administrative opdeling i Københavns Kommune.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>		
Politisk hovedstruk tur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 60)	<p>Barcelona og andre storbyer satser på introduktion af superbloks princippet, hvor hele boligområder lukkes af for gennemhørende privatbiler og tung trafik, og bilerne fjernes fra gadearealet. Mindre trafik i Middellalderbyen er et projekt, der får karakter af superbloks princippet. Andre områder i København og Indre By kan gøres til genstand for samme principper.</p>	<p>Superbloks som i fx Barcelona og Gent reducerer trafikken i disse områder, men kan også øge trafikken på de øvrige veje og da der skabes omvejskørsel, kan CO2-udledningen tillige øges selvom færre anvender bil. Indførelse af superbloks i København vil kræve yderligere analyser.</p> <p>Borgerrepræsentationen vil i 2019 og 2020 behandle flere sager om dette emne samt eventuelt igangsætte analyser herom. Da det ikke er muligt at foregribe resultaterne af dette arbejde, vurderes det ikke relevant at behandle superbloks i Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	234	
Politisk hovedstruk tur	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 74)	<p>Lynetteholmen kunne planlægges som det første og største bilfri område i København, med alene biladgang for handicapkørsel, nødvendig varetransport og udrykningskøretøjer. Det kræver, at der sættes på god kollektiv trafikdækning, som allerbedst og billigst kan opfyldes i gadeplan i form af et letbanesystem.</p>	<p>Forslag til Kommuneplan 2019 tager ikke stilling til den konkrete planlægning for Lynetteholmen. Kommuneplanforslaget indeholder dog allerede bestræbelser på at afprøve mulighederne for at etablere bilfrie byområder. Der kan således i byudviklingsområder etableres en forsøgsordning med delvis bilfrie byområder efter udarbejdelse af et kommuneplantillæg. Ved et delvist bilfrit byområde</p>	235	

			<p>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 forsæt 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.</p> <p>Det bemærkes endvidere, at Borgerrepræsentationen i marts 2019 har igangsat et analysearbejde omkring mulighederne for at etablere Lynetteholmen som et helt eller delvist bilfrit område.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	
<p>Politisk hovedstruk tur</p>	<p>Andet (s. 74)</p>	<p>Lokaludvalget foreslår, at der foretages en klimaeffektvurdering af det planlagte Lynetteholm byudviklingsområde sammenlignet med alternative lokaliseringsmuligheder i Region Hovedstaden og Region Sjælland.</p> <p>Statsmagten og Københavns Kommunes overborgmester har i fællesskab lanceret projektet Lynetteholmen kombineret med en Havnetunnel og metroudbygning. Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområdet vil sandsynligvis medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafik. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring. Hvor skal byggematerialerne</p>	<p>Københavns Kommune indgår i et integreret bolig- og arbejdsmarked i Hovedstadsregionen. Forslag til Kommuneplan 2019 peger på, at der skal skabes plads til nye boliger i Københavns Kommune for at imødekomme den store efterspørgsel efter boliger fra forskellige familietyper og indkomstgrupper. Lynetteholmen skal bidrage til at imødekomme efterspørgslen efter centralt beliggende boliger på lang sigt og hermed bidrage til at modvirke boligprisstigninger som følge af et utilstrækkeligt udbud. Lynetteholmen vil bidrage til at skabe et grundlag for en metrobetjening af de østlige havneområder og hermed understøtte en</p>	<p>236</p>

		<p>komme fra? Alene fra en fortsat dyr metroudbygning, som betyder så høje grund- og boligpriser, at København bliver en endnu mere gentrificeret by, alene for formuende og privilegerede indbyggere?</p> <p>En anderledes fordeling af byudvikling på Sjælland ville skabe en mere balanceret og mindre klimabelastende udvikling, men det kræver en overordnet planmyndighed, som kun staten i samarbejde med regionerne og Københavns kommune kan udfylde. Borgerne i Region Sjælland har de største pendlerafstande i hele landet, og regionen er kendetegnet af afvandring.</p> <p>Forstadskommunerne langs den kommende letbane i Ring 3 har planlagt byudvikling ved de kommende letbanestationer. Lokaludvalget foreslår et radialt letbanesystem, som forbinder forstadskommuner og centralkommuner, og således tilbyder et alternativt kollektivt transportsystem på jordoverfladen, som kan tæmme den voksende biltrafik, i stedet for fortsat at satse på den meget dyre og gældstunge underjordiske metroudbygning. Det betyder selvfølgelig, at Københavns Kommune må forholde sig til en overordnet planlægning af byudviklingens lokalisering og den generelle klimapåvirkning, hvor ikke kun kommunens snævre økonomiske interesser varetages. Hvilken lokalisering af befolkning og erhverv, og hvilke forskellige transportsystemløsninger er mest fordelagtigt set ud fra et samlet sjællandsk perspektiv?</p>	<p>bæredygtig transportinfrastruktur. Lynetteholmen vil samtidig indgå i den overordnede planlægning for stormflodssikring af København.</p> <p>Forslag til Kommuneplan 2019 tager ikke stilling til den konkrete planlægning for Lynetteholmen. Der vil blive udarbejdet miljøredegørelse i forbindelse med både anlæg af Lynetteholmen (VVM) og planlægning for bebyggelse på Lynetteholmen (miljøvurdering).</p> <p>Københavns Kommune har med analysen "Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2" (KIK2) samt projektet "Letbane på Frederikssundsvej" undersøgt udbygning af den kollektive infrastruktur i København med metro, letbane og BRT (Bus Rapid Transit). De to analyser blev behandlet af Borgerrepræsentationen den 22. november 2018, hvor Borgerrepræsentationen besluttede, at Københavns Kommune skal arbejde for en ny metrostrækning over havnesnittet, kombineret med en letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads, med implementering frem mod 2035, og videre frem mod en Metro Havnering med implementering omkring 2050. Det blev samtidig besluttet, at metrostrækningen over havnen skal indgå i forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen, der i dag er under udarbejdelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>
--	--	---	---

Politisk hovedstruktur	Andet (s. 58)	Nyboder Skole bør ikke udbygges. Det bør i stedet for bygges en ny skole, eller alternativt undersøge muligheden for at genåbne Nørre Vold Skole. Enhver udbygning af eksisterende skoler bidrager til at forringe skolens udendørs rum samt skaber rum for fremmedgørelse og asocial adfærd.	Rammens bebyggelsesprocent er hævet fra 150 til 185 for at muliggøre udvidelse af Nyboder Skole. Selve beslutningen om at evt. udvide skolen eller fx genåbne Nørre Vold Skole er ikke et forhold, der behandles i kommuneplanen. Det forventes, at der ved en evt. udvidelse sikres gode udendørs rum til skolens brugere. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	237
Målsætning	En social og mangfoldig by (s. 43)	Der mangler målsætninger for ældreboliger, seniorboliger, plejeboliger og boliger for handicappede. Det skal være muligt at flytte i ældreboliger, plejeboliger, handicapboliger, seniorboliger eller seniorbofællesskaber i den bydel, man er vokset op i. Man skal tænke i helheder, så fx. ungeboliger kan omdannes til boliger for ældre og omvendt.	Målsætninger for det konkrete omfang af plejeboliger til ældre og andre målgrupper fastlægges i de relevante sektorpolitikker og arealplaner. De følger bl.a. den demografiske udvikling. I kommuneplanens boligpolitik (s. 14), er det bla. En målsætning, at nye boliger opføres "fleksible, så de kan imødekomme københavnernes behov på tværs af familietyper og livsfaser". Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	238
Målsætninger	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 44)	Der mangler måltal for, hvor langt ned luftforureningen skal.	Der fremgår af forslag til Kommuneplan 2019 en målsætning om at luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes. Målsætningen stammer fra Københavns Kommunes plan 'Ren Luft Til Københavnerne', som indeholder konkrete måltal for den enkelte sektorer. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	239

Målsætning	En grøn, sund og bæredygtig by (s. 44)	<p>Der er en målsætning om, at transport skal være fordelt med 1/3 i bil, 1/3 i offentlig transport og 1/3 på cykel. Den konstaterede udvikling er i modstrid med denne målsætning; bilandelen stiger fortsat på bekostning af den kollektive trafiks andel.</p> <p>Vi foreslår målsætningen fra Klimaplanen, som siger ¾ til gang, cyklisme og kollektiv trafik med 2025 som årstal for målsætningens realisering.</p> <p>Såfremt målsætningen om, at transport skal være fordelt med 1/3 i bil, 1/3 i offentlig transport og 1/3 på cykel bibeholdes, så bør den have et slutår. Samtidig bør der sættes et absolut tal for omfang af transport i bil.</p> <p>Målsætningen for transportmidlernes sammensætning burde i øvrigt skærpes ved alternativt at udskifte ture med kørte km. Det vil skabe et mere virkelighedsnært billede af, hvilke transportformer der reelt dominerer byens trafikale liv. Eksempelvis er ture i bil gennemsnitligt længere end gennemsnitlige cykelture.</p>	<p>Det anbefales, at kommuneplanens eksisterende målsætning om 3*1/3 fastholdes, da den indebærer en styrkelse af både kollektiv trafik og cykeltrafik og mindre biltrafik. At få biltrafikken ned fra dagens niveau til max 25% i 2025 vurderes at være urealistisk uden markante tiltag, der ikke kan indføres med kommuneplanen.</p> <p>Som besluttet i Kommuneplan 2015 har TMF og ØKF i samarbejde udarbejdet et forslag til supplerende trafikmål for 'gang', der indgår i forslag til Kommuneplan 2019. Hvis forslaget imødekommes, forkastes det foreslåede trafikmål for gang og dertil hørende elementer om sammenhæng mellem kollektiv trafik og gang, hvilket Økonomiforvaltningen vurderer som uhensigtsmæssigt.</p> <p>Frem mod Kommuneplan 2023 vil Københavns Kommune undersøge i hvilket omfang der er behov for at Københavns trafikmål for den kørende trafik revideres. Her vil forslagene om at indføre et slutår samt at udskifte antal ture med km indgå sammen med andre mulige modeller.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Kommuneplan 2019 indeholder gode muligheder for at etablere boliger i Indre By, bl.a. gælder der en særlig bestemmelse for områder til serviceerhverv, hvor der kan placeres op til 50 % boliger mod 25 % i den øvrige by.</p>	240
Rammer	En social og mangfoldig by (s. 43)	Erhvervslejemål i Indre By bør indrettes til boliger.		241

			<p>Der har gennem flere år været stor interesse for at etablere nye boliger i Indre By. Det sker især ved omdannelse af kontor til bolig, idet der er få muligheder for nybyggeri. Fra 2015 til og med 2018 er der således etableret godt 1.700 nye boliger i Indre By, der ved indgangen til 2019 havde ca. 30.000 boliger. Udviklingen forventes at fortsætte de kommende år. Samtidig er Indre By Københavns primære erhvervsområde. For ikke at presse en i forvejen høj pris på lejeboliger yderligere op, er det vigtigt også at fastholde erhvervslejemål i Indre By.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	
<p>Rammer</p>	<p>En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 35)</p>	<p>Detailhandlen indeholder forholdsvis mange arbejdspladser. Alene af den grund bør rammebetingelserne for detailhandlen forbedres.</p>	<p>Forslag til Kommuneplan 2019 vurderes at give gode rammebetingelser for detailhandlen. Se også svar nr. 222.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>242</p>
<p>Rammer</p>	<p>Kommuneplanramme (s. 61)</p>	<p>Hvad betyder det konkret, når man konverterer erhvervsjendomme til boligramme: ” (...) Ejendom lægges over i boligramme, idet bebyggelse konverteres til lejligheder. (...)” Lejligheder, der ikke tidligere har været beboet af personer, der tilmeldte sig Folkeregistret, er jo ikke omfattet af bopælsloven. Er dette et forhold som Borgerrepræsentationen har til hensigt at foretage politiske indgreb for at ændre? Eller er det blot et blålys, at der skal skabes boliger i eksisterende centralt beliggende ejendomme, mens vi alle ved at det blot er et påskud for mere udlejning af lejligheder på hotelbasis, sådan som vi</p>	<p>Amaliegade 23-25 ligger i dag i en ramme til offentlige formål (O), hvor der ikke er en lokalplan. Ifølge Planlovens §12 kan kommunen et sådant sted ikke modsætte sig, at ejendommen anvendes til andre formål ved en byggesag. Derfor er der nu en byggesag, hvor den tidligere erhvervsjendomme ændres til boligramme. Som en konsekvens heraf ændres kommuneplanens ramme for ejendommen.</p> <p>Bopælsloven reguleres ved Boligreguleringsloven, som Folketinget har fastsat.</p>	<p>243</p>

		<p>har set det i en betydelig række af ejendomme i Indre By, hvori der faktisk er bopælspligt, som Borgerrepræsentationen blot ikke håndhæver?</p>	<p>Borgerrepræsentationen skal holde sig inden for denne lov og har derfor besluttet, at der skal føres kontrol med boligerne i kommunen, så de benyttes effektivt og ikke står tomme eller kun udnyttes delvist.</p> <p>I den forbindelse gælder følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en bolig må ikke stå tom i over 6 uger ad gangen • en bolig må ikke anvendes til lejlighedsvis beboelse • en bolig må ikke anvendes til erhvervsformål • en husstand må ikke anvende mere end én bolig i Hovedstadsområdet og tilstødende kommuner. <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>244</p>
Rammer	<p>En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 76-77)</p>	<p>Rammerne tager ikke højde for den stigende nethandel.</p>	<p>For bemærkninger se forvaltningens svar 222.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>245</p>
Rammer	<p>Andet (s. 77)</p>	<p>De generelle bestemmelser i deres helhed bør med som bilag til forslag til Kommuneplan 2019, når det sendes i offentlig høring. Det er ikke nok at henvise til en hjemmeside.</p>	<p>Hjemmesiden kp19.kk.dk er sammen med den trykte hovedstruktur del kommunens forslag til Kommuneplan 2019 iht. Planloven §54 og Vejledning om kommuneplanlægning.</p> <p>De fleste kommuner i Danmark har således i dag deres kommuneplan som en hjemmeside.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>245</p>

<p>Rammer</p>	<p>Kommuneplanramme (s. 78)</p>	<p>Serviceerhverv-begrebet bør opdeles, så man i kommuneplanen og lokalplaner kan se, om en ejendom må anvendes til fx udskækningsvirksomhed med natteladelse, hotel, detailhandel osv.</p>	<p>Økonomiforvaltningen finder ikke en opdeling af kommuneplanens serviceerhvervsbegreb hensigtsmæssig, da det vil betyde en detaljeregulering, som finder sted i lokalplanlægningen.</p> <p>Desuden reguleres detailhandel ved særlige retningslinier og rammer og kan sammen med publikumsorienterede serviceerhverv placeres i en stor del af kommunen, men fx hoteller kan placeres i rammer til serviceerhverv (S) og blandet boliger og serviceerhverv (C).</p> <p>I lokalplaner kan der indskrænkes i anvendelse, hvis der er planmæssige argumenter herfor.</p> <p>Udskækningsvirksomhed med natteladelse kan ikke reguleres gennem kommuneplanen, men bliver det gennem kommunens bevilling hertil.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>	<p>246</p>
<p>Rammer</p>	<p>Andet (s. 78)</p>	<p>Lokalvalget har erfaring med, at der udarbejdes tillæg til kommuneplanen stort set samtidig med, at den vedtages. Borgerrepræsentationens beslutning om kommuneplanen bør indeholde bemærkninger om, at der ikke vil blive besluttet tillæg til kommuneplanen i fx 2 år efter dens vedtagelse.</p>	<p>Økonomiudvalget kan vedtage en sådan praksis, men det vurderes, at det ikke kan indskrives i kommuneplanen.</p> <p>Økonomiforvaltningen kan ikke anbefale en sådan praksis, idet det vurderes at ville forringe muligheden at opfylde kommuneplanens mål om boliger til byens befolkning.</p> <p>Flere af rammerne i byudviklingsråderne er udformet til en supplerende kommuneplanlægning.</p>	<p>247</p>

			<p>Her vil det virke forsinkende på arbejdet med områderne.</p> <p>Kommunen skal ifølge Planloven udarbejde en kommuneplan i hver valgperiode, dvs. ca. hvert fjerde år. En sådan praksis vil betyde, at man ikke kan rette på kommuneplanen i halvdelen af perioden. En lokalplan derimod er gældende fra den er vedtaget i Borgerrepræsentationen og indtil man beslutter at vedtage en ny – og derfor kan en lokalplan gælde i mange år.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.</p>
--	--	--	---

TEKSTNÆRE BEMÆRKNINGER			
Kapitel	Side	Forslag til ændret tekst	Kommentar fra Økonomiforvaltningen
Politisk hovedstruktur	En kulturel storby med kant (s. 28)	Tilføjelse af tekst: "At kvaliteten af byens bevaringsværdige <u>bymiljøer</u> , bebyggelser og bygninger fastholdes."	Varetagelsen af kulturarven er opdelt i samlede miljøer (værdifulde kulturmiljøer) og i egentlig bebyggelsesbevaring (med særlige procedurer i sagsbehandlingen mv.). Både den lovgivningsmæssige baggrund for og kommuneplanens retningslinjer for de to typer af kulturarvsaretagelse er forskellig. Derfor vurderes det ikke hensigtsmæssigt at undlade at skelne i målsætningerne i forslag til Kommuneplan 2019.
Politisk hovedstruktur	En kulturel storby med kant (s. 60)	Tilføjelse af tekst: "Med Kommuneplan 2019 ønsker vi at skabe rammerne for en turisme, der fordeler sig i hele byen. I <u>Indre By</u> skal	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Det bemærkes, at kommuneplanforslaget har et generelt fokus på at byens fysiske udvikling bl.a.
			RP 248
			249

		<u>fortolkningen af kommunens arkitekturpolitik tage særligt hensyn til stedets ånd. Samtidig" (...)</u>	skal tage udgangspunkt i byens egenart, identitet og historiske spor, herunder også i Indre By. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	
--	--	--	---	--

Kongens Enghave Lokaludvalg

GENERELLE BEMÆRKNINGER				
Kapitel	Afsnit og sidetal	Resume af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Nr.
Generelt	En grøn, sund og bæredygtig by	Lokaludvalg efterspørger visioner for bevaring af de nuværende grønne områder, både i Kgs. Enghave og i resten af kommunen.	Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder retningslinjer og rammeudpegninger, der fastholder de udpegede grønne områder i kommunen. Langt hovedparten af disse områder er således fastlagt til offentlige og almene formål (O1-områder). Der er ikke tale om en vision, men om bindende regulering af arealanvendelsen.	250
Generelle bemærkninger	En kulturel storby med kant	I Sydhavnen har vi enkelte bevaringsværdige gamle bygninger og nye bygninger fx på Sluseholmen, som med deres varierede facader er et kvalitativt træk.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019. Kommuneplanen udpeger ændret bygninger registreret med SAVE-værdier fra 1 til 3 (defineret som høj bevaringsværdi) som bevaringsværdige. Hertil kommer bebyggelser med et særligt helhedspræg, der også er udpeget i Kgs. Enghave. Nye bygninger er opført i overensstemmelse med lokalplan, og deres bevarelse reguleres derfor ikke af kommuneplanens retningslinjer om bygningsbevaring, men af den gældende lokalplan. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019.	251