



## Bilag 7

### Oversigt over alle ændringer i politisk hovedstruktur

I dette notat fremgår alle forslag til ændringer i politisk hovedstruktur som følge af den offentlige høring af Kommuneplan 2019. Ændringer og rettelser på baggrund af bilag 5 med væsentlige rammeændringer er medtaget i denne liste, såfremt det vedrører den politiske hovedstruktur. For væsentlige ændringer til politisk hovedstruktur se bilag 4.

De foreslåede ændringer er oplistet ved siden af den eksisterende tekst og markeres med understregning. Økonomiforvaltningen bemærker, at redaktionelle ændringer, korrektur og almindelig ajourføring af data ikke er medtaget i nedenstående liste.

12. november 2019

Sagsnummer  
2019-0287562

Dokumentnummer  
2019-0287562-4

Overskrift i den politiske hovedstruktur:	Eksisterende tekst:	Økonomiforvaltningens forslag til ændringer:
En introduktion til Københavns udvikling s. 8-9		<b>Forslag til nyt afsnit s. 8-9:</b>  For ændring i nyt afsnit om befolkningsudvikling se bilag 4, med væsentlige ændringer til politisk hovedstruktur.
En social og mangfoldig by s. 12  Boliger og byliv s. 43	<b>Eksisterende målsætning på s. 12 og s. 43:</b>  "At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne, og at nye byområder får den rette serviceudbygning i rette tid."	<b>Forslag til ændringer:</b>  "At institutioner og faciliteter placeres i <u>og ved</u> boligområderne, og at nye byområder får den

		rette serviceudbygning i takt med den demografiske udvikling.”
En social og mangfoldig by s. 14  Bydelsafsnit om Bispebjerg s. 54	<p><b>Afsnit 'Varierede byområder' s. 14:</b></p> <p>”Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer og boligstørrelser. Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og skal forholde sig til den københavnske egenart.”</p> <p><b>Afsnit 'En sammensat bydel' s. 54:</b></p> <p>”Boligmassen i Bispebjerg er karakteriseret ved mange almene og andelsboliger og relativt få ejerboliger. Gennemsnitsstørrelsen på boliger er ca. 65 m<sup>2</sup>. Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse.”</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>”Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer boligstørrelser. <u>Det samme gælder byudvikling i de eksisterende byområder, hvor det eksempelvis er vigtigt, at der i områder med mange små boliger lægges vægt på, at nybyggeri bidrager til at sikre en variation i boligernes størrelse i de enkelte bykvarterer.</u> Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og skal forholde sig til den københavnske egenart.”</p> <p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>”Boligmassen i Bispebjerg er karakteriseret ved mange almene og andelsboliger og relativt få ejerboliger. Gennemsnitsstørrelsen på boliger er ca. 65 m<sup>2</sup>. Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse. <u>På den baggrund bør der arbejdes for at skabe flere familieboliger i bydelen.</u>”</p>
En social og mangfoldig by s. 12, 14 og 18  Boliger og byliv s. 43  Bydelsafsnit om Bispebjerg s. 54	<p><b>Eksisterende målsætning på s. 12 og s. 43:</b></p> <p>”At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og ældre, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.”</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>”At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige, ældre <u>og socialt udsatte borgere</u>, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.”</p>

	<p><b>Eksisterende afsnit 'Varierede byområder' s. 14:</b></p> <p>"Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer og boligstørrelser. Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og skal forholde sig til den københavnske egenart."</p> <p><b>Afsnit 'Plads til nye boligformer og boligeksperimenter' s. 18</b></p> <p>"Udviklingen af nye boligformer og eksperimenterende boligbyggeri i København forudsætter, at der kan skabes byggemuligheder, eksempelvis gennem udstykning af mindre parceller eller særlige områder til eksperimenterende boligbyggeri udvalgte steder i byen i samarbejde med grundejerne. Lokalplanlægningen skal derfor understøtte, at bebyggelser skal kunne etableres i forskellig volumen – fra større sammenhængende bebyggelser til mindre bebyggelser for at understøtte nye borgerdrevne initiativer. Der skal også gives mulighed for midlertidige studieboliger, som kan bidrage til at afprøve muligheder og potentialer på steder i byen, der afventer en mere permanent udvikling."</p> <p><b>Afsnit 'En sammensat bydel' s. 54:</b></p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer, <u>boligstørrelser og -typer</u>. Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og skal forholde sig til den københavnske egenart."</p> <p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Udviklingen af nye boligformer og eksperimenterende boligbyggeri i København forudsætter, at der kan skabes byggemuligheder, eksempelvis gennem udstykning af mindre parceller eller særlige områder til eksperimenterende boligbyggeri udvalgte steder i byen i samarbejde med grundejerne. Lokalplanlægningen skal derfor understøtte, at bebyggelser skal kunne etableres i forskellig volumen – fra større sammenhængende bebyggelser til mindre bebyggelser for at understøtte nye borgerdrevne initiativer. Der skal også gives mulighed for midlertidige studieboliger, som kan bidrage til at afprøve muligheder og potentialer på steder i byen, der afventer en mere permanent udvikling. <u>Der arbejdes desuden på at afprøve mulighed for etablering af midlertidige boligløsninger for socialt udsatte borgere på kommunes egne arealer, for at sikre en rummelig og blandet by med plads til alle.</u>"</p>
--	--	--

	<p>“Boligmassen i Bispebjerg er karakteriseret ved mange almene og andelsboliger og relativt få ejerboliger. Gennemsnitsstørrelsen på boliger er ca. 65 m<sup>2</sup>. Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse.”</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>“Boligmassen i Bispebjerg er karakteriseret ved mange almene og andelsboliger og relativt få ejerboliger. Gennemsnitsstørrelsen på boliger er ca. 65 m<sup>2</sup>. Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse. [...]. <u>Der planlægges dog etableret botilbud og boligløsninger for socialt udsatte borgere på kommunalt ejede grunde. Her får de nye beboere glæde af de eksisterende fællesskaber og netværk, som er til stede i områderne. En lokalplan vil blive udarbejdet på baggrund af konkrete projektforslag for kommunens grunde, med henblik på at sikre et samspil med områdets eksisterende kvaliteter.</u>”</p>
<p>En social og mangfoldig by s. 14-15</p>		<p><b>Forslag til ny tekstboks s. 14-15:</b></p> <p><u>“Københavns Kommune ønsker at være i løbende dialog om, hvordan der tilvejebringes tidssvarende kollegie- og ungdomsboliger, der imødekommer efterspørgslen hos unge og studerende. Derfor har Københavns Kommune lempet kravene til antallet af p-pladser og omfang af friareal ved ungdomsboligbyggeri i kommuneplanen. Det har medvirket til, at der siden 2015 er bygget 1.000 ungdomsboliger om året.</u></p> <p><u>Ungdomsboliger skal være mellem 25-50 m<sup>2</sup> brutto. Deraf er det muligt at opføre boliger, hvor nettoarealet er ned til 13 m<sup>2</sup> i den enkelte</u></p>

		<p><u>bolig, mens det resterende areal placeres i attraktive fællesarealer."</u></p>
<p>En social og mangfoldig by s. 15 og 22</p> <p>En international byregion s. 41</p>	<p><b>Afsnit 'En tilgængelig by for alle' s. 15:</b></p> <p>"Det er vigtigt, at København er en by for alle, uanset alder, social baggrund, køn, fysik eller etnicitet. Det gælder både for boligpolitikken, men også i et bredere perspektiv."</p> <p><b>Afsnit 'Bæredygtig byudvikling' s. 22:</b></p> <p>"I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnernes og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling."</p> <p><b>Afsnit 'Københavns som grøn foregangsby' s. 41:</b></p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Det er vigtigt, at København er en by for alle, uanset alder, social baggrund, køn, fysik eller etnicitet. Det gælder både for boligpolitikken, men også i et bredere perspektiv. <u>I forlængelse af FN's Verdensmål er der fokus på at gøre København og dens lokalsamfund inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. <u>Dette går i forlængelse af vores ambition om at se tværgående på FN's Verdensmål, hvor vi fokuserer på bæredygtige indsatser, der kan medvirke til at realisere flere mål samtidigt.</u> København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnernes og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling."</p> <p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"København er <u>nationalt såvel som internationalt kendt for grønne løsninger og en</u></p>

	<p>"København er internationalt kendt for grønne løsninger og en byudvikling, hvor grønne løsninger går hånd i hånd med økonomisk vækst, jobskabelse og øget livskvalitet. De bæredygtige byløsninger skal ikke alene bidrage til en fortsat positiv udvikling i København – de skal også bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer. For at løse klimaudfordringerne er det essentielt, at verdens byer lærer af hinanden, så alle ikke skal opfinde den dybe tallerken. København deler sine løsninger og erfaringer i internationale samarbejder og netværk som fx C40, Eurocities og bysamarbejdet med Beijing. Det betyder, at København også lærer af andre byer, der står over for samme udfordringer med klima og bæredygtighed som København."</p>	<p>byudvikling, hvor grønne løsninger går hånd i hånd med økonomisk vækst, jobskabelse og øget livskvalitet. De bæredygtige byløsninger skal ikke alene bidrage til en fortsat positiv udvikling i København – de skal også bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer <u>og fremme realiseringen af FN's Verdensmål</u>. For at løse klimaudfordringerne er det essentielt, at verdens byer lærer af hinanden, så alle ikke skal opfinde den dybe tallerken. København deler sine løsninger og erfaringer i internationale samarbejder og netværk som fx C40, Eurocities og bysamarbejdet med Beijing. Det betyder, at København også lærer af andre byer, der står over for samme udfordringer med klima og bæredygtighed som København."</p>
<p>En grøn, sund og bæredygtig by s. 22</p>	<p><b>Afsnit 'Bæredygtig byudvikling' s. 22:</b></p> <p>"I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnere og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. Vi vil arbejde for at genanvende byens byggematerialer i størst muligt omfang, så de kan erstatte nye byggematerialer. Det gør vi bl.a. ved at stille krav til genanvendte materialer ved udvalgte projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnere og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. <u>Vi vil arbejde for, at alle kommunale byggepladser skal være CO<sub>2</sub> neutrale byggepladser, at der anvendes bæredygtige byggematerialer samt at byens byggematerialer genanvendes i størst muligt omfang, så de kan erstatte nye byggematerialer. Det gør vi bl.a. ved at stille krav til genanvendte materialer ved udvalgte</u></p>

		projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud.”
En grøn, sund og bæredygtig by s. 23	<p><b>Afsnit 'Mindre trængsel' s. 23:</b></p> <p>“(…) Vi ønsker, at anvendelsen af førerløse køretøjer, som forventes introduceret i den kommende planperiode, implementeres med henblik på at medvirke til mindre forurening, mindre trafik og mindre behov for parkering i byen. Vi vil desuden gå i dialog med relevante aktører om øget anvendelse af især elbilbaserede delebiler med henblik på at mindske udbredelsen af fossile privatbiler i byudviklingsområder.”</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>“(…) Vi ønsker, at anvendelsen af førerløse køretøjer, som forventes introduceret i den kommende planperiode, implementeres med henblik på at medvirke til mindre forurening, mindre trafik og mindre behov for parkering i byen. <u>Med Kommuneplan 2019 indfører vi desuden funktionsopdelte parkeringsnormer ved nybyggeri. Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfrie byområder i byudviklingsområderne. Det kan være områder med meget få parkeringspladser eller hvor parkeringen er samlet i et p-anlæg.</u> Vi vil desuden gå i dialog med relevante aktører om øget anvendelse af især elbilbaserede delebiler med henblik på at mindske udbredelsen af fossile privatbiler i byudviklingsområder.”</p>
En grøn, sund og bæredygtig by s. 23	<p><b>Afsnit 'bæredygtig byudvikling' s. 23:</b></p> <p>“Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring trafikale knudepunkter, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme, miljørigtig energiforsyning, fællesløsninger for affaldshåndtering og modvirker byspredning i de grønne kiler. Stationsnær lokalisering af erhverv og boliger er gennemgående vigtigt for at sikre en god og sund by, hvor det er muligt at leve uden at bruge bil til hverdag. I</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>“Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring trafikale knudepunkter, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme, miljørigtig energiforsyning, fællesløsninger for affaldshåndtering og modvirker byspredning i de grønne kiler. Stationsnær lokalisering af erhverv og boliger er gennemgående vigtigt for at sikre en god og sund by, hvor det er muligt at leve uden at bruge bil til hverdag. I områder tæt på stationer</p>

	områder tæt på stationer prioriteres derfor en udvikling med en højere bebyggelsestæthed end ved nybyggeri i den øvrige by."	prioriteres derfor en udvikling med en højere bebyggelsestæthed end ved nybyggeri i den øvrige by. <u>Når vi udlægger nye områder til byudvikling, har vi fokus på tilgængelighed, betjening kollektiv trafik, cykelstier, stiforbindelser mv., der skal sikre en sammenhængende og bæredygtig udvikling af København."</u>
En grøn, sund og bæredygtig by s. 20 og 23  Energi og Miljø s. 45	<p><b>Eksisterende målsætning på s. 44:</b></p> <p>"At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes."</p> <p><b>Afsnit 'Et sundt København' s. 26:</b></p> <p>"Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Særligt dieselbiler og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer."</p>	<p><b>Forslag til ændringer s. 20 og 44:</b></p> <p><u>"At luftkvaliteten i København forbedres, så den som lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. <u>Vi arbejder derfor for, at luftkvaliteten både overholder verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer og EU's grænseværdier for god luftkvalitet.</u> Særligt dieselbiler og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer."</p>
En grøn, sund og bæredygtig by s. 26	<b>Afsnit 'Mindre trængsel i København' s. 26:</b>	<b>Forslag til ændringer:</b>



	<p>"Den kollektive trafik udvikler sig meget i disse år. I de kommende år åbner Cityringens afgreninger til Nordhavn og Sydhavn, og et helt nyt busnet øger sammenhængen i den kollektive trafik samt styrker det markante løft, Cityringen har givet til den kollektive trafik i København. Busserne begrænses mere og mere af den øvrige trafik, og for at sikre at bussen kan komme hurtigere frem, etablerer vi busbaner og anden busprioritering."</p>	<p>"Den kollektive trafik udvikler sig meget i disse år. <u>Åbningen af Cityringen har givet et markant løft til den kollektive trafik i København, og i de kommende år åbner Cityringens afgrening til Nordhavn og Sydhavn.</u> Hermed får endnu flere <u>bydele adgang til højklasset kollektiv transport. Et nyt busnet skal sikre den lokale betjening og skabe sammenhæng i den kollektive transport mellem tog og metrostationer.</u> Busserne begrænses dog mere og mere af den øvrige trafik, og for at sikre at bussen kan komme hurtigere frem, etablerer vi busbaner og anden busprioritering."</p>
En grøn, sund og bæredygtig by s. 27		<p><b>Forslag til ny indsats s. 27:</b></p> <p><u>"Vi projekterer et landstrømanlæg til krydstogtskibe i Nordhavn i samarbejde med By &amp; Havn og Copenhagen Malmø Port."</u></p>
En kulturel storby med kant s. 29	<p><b>Afsnit 'Kultur- og fritidsliv til en by i udvikling' s. 29:</b></p> <p>"Samtidig skal København tilbyde kulturoplevelser, der spænder vidt med mulighed for at dyrke finkulturen i teateret, høre musik på en af Københavns mange festivaler, overvære store sportsbegivenheder og internationale koncerter eller opleve skiftende kunstprojekter i det offentlige rum."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Samtidig skal København tilbyde kulturoplevelser, der spænder vidt med mulighed for at dyrke <u>kultur fx</u> i teateret, i <u>koncertsalen, i udstillingslokalet</u>, høre musik på en af Københavns mange festivaler, overvære store <u>sportsbegivenheder eller</u> opleve skiftende kunstprojekter i det offentlige rum."</p>
En kulturel storby med kant s. 31	<p><b>Afsnit 'Kultur- og fritidsliv til en by i udvikling' s. 31:</b></p> <p>"Ved udbygning af nye byrum og byområder skal vi indtænke muligheder for kultur- og idrætsfaciliteter, samt idrætsliv og bevægelse</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Ved udbygning af nye byrum og byområder skal vi indtænke muligheder for kultur- og idrætsfaciliteter, <u>kunst</u>, samt idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens inventar</p>

	i udformningen af byens inventar og belægninger. Samtidig skal det uudnyttede potentiale i at bruge byens tagflader til nye former for aktiviteter og ophold udnyttes."	og belægninger. Samtidig skal det uudnyttede potentiale i at bruge byens tagflader til nye former for aktiviteter, <u>ophold og kunst</u> udnyttes."
En kulturel storby med kant s. 33		<b>Forslag til ny indsats s. 33:</b>  "Vi samarbejder med borgere, kulturaktører, foreningsliv og erhvervsliv om at skabe byens kultur- og fritidsliv."
En by i vækst med talenter og arbejdspladser s. 37	<b>Afsnit 'Styrk turismen i hele byen' s. 37:</b>  "Stadigt flere europæiske storbyer oplever udfordringer som følge af overturisme – en udvikling som vi i København skal undgå. Vi ønsker – i overensstemmelse med FN's verdensmål – at fremme en bæredygtig turisme, som skaber arbejdspladser og fremmer lokale kulturer og produkter. I takt med en stadigt stigende turisme er det derfor vigtigt, at vi skaber rammerne for en udvikling, der tager hensyn til byens overordnede mål om en blandet og bæredygtig by. Det skal synliggøres, at Københavns forskellige kvarterer og bymiljøer rummer forskellige oplevelser året rundt, ikke kun for københavnere, men også for byens gæster."	<b>Forslag til ændringer:</b>  "Stadigt flere europæiske storbyer oplever udfordringer som følge af overturisme – en udvikling som vi i København skal undgå. Vi ønsker – i overensstemmelse med FN's verdensmål – at fremme en bæredygtig turisme, som skaber arbejdspladser og fremmer lokale kulturer og produkter, <u>samt en adfærd der harmonerer med københavnernes hverdagsliv</u> . I takt med en stadigt stigende turisme er det derfor vigtigt, at vi skaber rammerne for en udvikling, der tager hensyn til byens overordnede mål om en blandet og bæredygtig by. <u>Derudover viser nye analyser, at jo flere bydele turisterne besøger jo større tilfredshed er der med København som destination</u> . Det skal synliggøres, at Københavns forskellige kvarterer og bymiljøer rummer forskellige oplevelser året rundt, ikke kun for københavnere, men også for byens gæster. <u>Dette skal være med til at sikre en mere balanceret turisme så der kommer mindre pres</u>

		<p>i bymidten og så andre bydele og flere <u>københavnere får gavn af turismens positive bidrag til byen.</u></p> <p><b>Forslag til ny indsats s. 37:</b></p> <p><u>"Vi arbejder med at fremme en bæredygtig adfærd blandt byens gæster og sikre nem adgang til at opleve de forskellige bydeles attraktioner."</u></p>
<p>En by i vækst med talenter og arbejdspladser s. 35</p>	<p><b>Afsnit 'Et varieret udbud af arbejdspladser' s. 35:</b></p> <p>"Københavns mangfoldighed skal afspejles i byens virksomheder og arbejdspladser. Det er vigtigt at fastholde et varieret udbud af jobmuligheder, ikke bare til københavnere, men til folk bosat i hele Greater Copenhagen. Det kan kun lade sig gøre, hvis København er en attraktiv by at lokalisere sig i for alle typer af virksomheder. København skal appellere til både internationale virksomheder, mindre produktionsvirksomheder, kreative virksomheder, håndværksvirksomheder, socioøkonomiske virksomheder, iværksættere m.m. Det er derfor nødvendigt at fastholde et varieret og tilstrækkeligt udbud af lokaliseringmuligheder for byens virksomheder samt sikre en god fremkommelighed i trafikken, så eksempelvis håndværkere kan komme rundt i byen. I rækkefølgeplanen udlægger vi en række nye områder til byudvikling, så rummeligheden for erhvervsbyggeri, frem mod 2031, er på</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Københavns mangfoldighed skal afspejles i byens virksomheder og arbejdspladser. Det er vigtigt at fastholde et varieret udbud af jobmuligheder, ikke bare til københavnere, men til folk bosat i hele Greater Copenhagen. Det kan kun lade sig gøre, hvis <u>det forsat er attraktivt at lokalisere sig og drive forskellige typer virksomheder i København.</u> København skal appellere til både internationale virksomheder, mindre produktionsvirksomheder, kreative virksomheder, håndværksvirksomheder, socioøkonomiske virksomheder, iværksættere m.m. Det er derfor nødvendigt at fastholde et varieret og tilstrækkeligt udbud af lokaliseringmuligheder for byens virksomheder. <u>Dette sikrer, at der forsat kan etableres arbejdspladser til københavnere, såvel til faglærte som ufaglærte og til dem med videregående uddannelser mv. Samtidig kan tilstedeværelsen af en bred vifte af virksomheder medvirke til at</u></p>

	2,8 mio. etagemeter. Det skaber mulighed for, at nye virksomheder kan placere sig i København, og eksisterende virksomheder kan udvide."	inspirere københavnernerne, når de vælger <u>uddannelser og karrierer</u> . Vi har samtidig fokus på at sikre en god fremkommelighed i trafikken, så eksempelvis håndværkere kan komme rundt i byen. I rækkefølgeplanen udlægger vi en række nye områder til byudvikling, så rummeligheden for erhvervsbyggeri, frem mod 2031, er på 2,8 mio. etagemeter. Det skaber mulighed for, at nye virksomheder kan placere sig i København, og eksisterende virksomheder kan udvide."
En by i vækst med talenter og arbejdspladser s. 37	<b>Afsnit 'København som studie- og vidensby' s. 37:</b> "For at styrke virksomhedernes betingelser for innovation vil vi i forlængelse af Task Forcens anbefalinger igangsætte et fokuseret samarbejde med universiteterne for at tiltrække endnu flere ledende udenlandske forskere og forskningsgrupper inden for regionens styrkepositioner."	<b>Forslag til ændringer:</b> "For at styrke virksomhedernes betingelser for innovation vil vi i forlængelse af Task Forcens anbefalinger igangsætte et fokuseret samarbejde med universiteterne for at tiltrække endnu flere ledende udenlandske forskere og forskningsgrupper inden for regionens styrkepositioner. <u>Ligeledes er det vigtigt, at udenlandske talenter - ikke mindst inden for de fag, hvor byen mangler arbejdskraft - oplever København som en by, der er åben overfor og tager godt imod internationale studerende."</u>
Rekreation og natur s. 45:	<b>Eksisterende målsætning på s. 45:</b> "At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder."	<b>Forslag til ændringer:</b> "At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til <u>kultur- og fritidsaktiviteter</u> i både nye og eksisterende byområder."

<p>Bydelsafsnit om Brønshøj-Husum s. 56</p>	<p><b>Afsnit 'En sammensat bydel med behov for bedre kollektiv trafik' og 'En samlet plan skal løfte Tingbjerg' s. 56:</b></p> <p>"Borgerrepræsentationens beslutning om at undersøge mulighederne for etablering af en letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe er samtidigt en undersøgelse af muligheden for at løfte Brønshøj-Husum og understøtte udviklingen af Tingbjerg og Bystævneparken. Der skal i den fremtidige planlægning tages hensyn til den foreslåede linjeføring for letbanen, der fremgår af kortet bagerst i kommuneplanen.</p> <p>(...) Tingbjerg er et udsat byområde beliggende ved Utterslev Mose. Med Kommuneplan 2019 bliver Tingbjerg udpeget som et byudviklingsområde. Københavns Kommune og de to almene boligorganisationer SAB og fsb samarbejder om at realisere den ambitiøse byudviklingsstrategi for Tingbjerg-Husum, som blev vedtaget i 2015. Visionen er en gennemgribende omdannelse af området, med udgangspunkt i Københavnermodellen, hvor det primære greb er fortætning med private boliger samt forbedret trafik infrastruktur. De private boliger skal medvirke til at skabe et varieret og attraktivt boligudbud, så beboersammensætningen i højere grad kommer til at afspejle resten af København."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Borgerrepræsentationens beslutning om at undersøge mulighederne for etablering af en letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe er samtidigt en undersøgelse af muligheden for at løfte Brønshøj-Husum og understøtte udviklingen af Tingbjerg og Bystævneparken, <u>der samtidig åbnes mere op og kobles bedre til resten af København.</u> Der skal i den fremtidige planlægning tages hensyn til den foreslåede linjeføring for letbanen, der fremgår af kortet bagerst i kommuneplanen.</p> <p><b>En samlet plan skal løfte Tingbjerg</b>  <u>Omgivet af grønne områder ligger boligområdet Tingbjerg, nær Vestvolden, Gyngemosen og Utterslev Mose. Tingbjerg er i dag karakteriseret ved dens landskabelige beliggenhed med lav bebyggelse og luft mellem husene. Tingbjerg er i dag udpeget som hård ghetto af staten og det er lovbestemt, at boligområdet skal undergå store fysiske forandringer frem mod 2030. Med Kommuneplan 2019 bliver Tingbjerg udpeget som et byudviklingsområde. Københavns Kommune og de to almene boligorganisationer SAB og fsb samarbejder om at realisere den <u>ambitiøse og lovpligtige udviklingsplan</u> for Tingbjerg-Husum, som blev vedtaget af boligorganisationerne og Borgerrepræsentationen samt godkendt af Boligministeriet i 2019. Udviklingsplanen bygger videre på Byudviklingsplanen fra 2018 og tager udgangspunkt i Tingbjergs</u></p>
---	--	--

		<p>eksisterende kvaliteter med ønsket om at skabe en grøn, aktiv og åben boligby med blandede ejerformer og en bæredygtig beboersammensætning. Visionen er en gennemgribende omdannelse af området, med udgangspunkt i Københavnermodellen. Det primære greb er fortætning med private boliger samt forbedret trafikal infrastruktur. De private boliger skal medvirke til at skabe et varieret og attraktivt boligudbud, så beboersammensætningen i højere grad kommer til at afspejle resten af København. Derudover er der fokus på, at der skabes nye mødesteder og forbindelser på tværs, der skal koble ny bebyggelse sammen med den eksisterende og det omgivende landskab. Det skal samtidig skabe grobund for nye fællesskaber på tværs og styrke den sociale sammenhængskraft."</p>
Bydelsafsnit om Brønshøj-Husum s. 56	<p><b>Afsnit 'En sammensat bydel med behov for bedre kollektiv trafik' s. 56:</b></p> <p>"Andelen af stationsnære områder er væsentlig lavere i Brønshøj-Husum end andre bydele i København, og de centrale dele af Brønshøj-Husum er i dag udelukkende busbetjent. (...)"</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Brønshøj-Husum er en grøn bydel med områder af høj rekreativ værdi som Utterslev Mose og fæstningskanalen. Det er en bydel med en række nye kultur- og fritidsinitiativer, hvor gamle bygninger får nyt liv, som med spejldernes aktiviteter i det gamle Brønshøj Vandtårn. Andelen af stationsnære områder er dog væsentlig lavere i Brønshøj-Husum end andre bydele i København og de centrale dele af Brønshøj-Husum er i dag udelukkende busbetjent. (...)"</p>

Bydelsafsnit om Kgs. Enghave s. 62-63	<p><b>Afsnit 'Udviklingen af Bådehavnsgade skal ske med respekt for det nuværende miljø' s. 62:</b></p> <p>"I udviklingen af Bådehavnsgade er det væsentligt at bevare det havneliv, der i dag udspiller sig, så Fiskerhavns og bådeklub-miljøets unikke stemning og karakter også fremadrettet vil være med til give stedet dets identitet. Kulturmiljøet skal sammen med naturområdet på Sydhavnstippen ses som en ressource, der kan skabe sammenhæng i områdets udvikling."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"I udviklingen af Bådehavnsgade er det væsentligt at bevare det havneliv, der i dag udspiller sig, så Fiskerhavns og bådeklub-miljøets unikke stemning og karakter også fremadrettet vil være med til give stedet dets identitet.</p> <p><u>Langs Bådehavnsgade Vest ligger Tippen, som er et grønt område, der er fredet i den sydlige ende. Ud for Stejlepladsen ligger Kalvebodløbet, der i sin helhed er udpeget til Natura 2000-område. De miljømæssige forhold omkring Bådehavnsgade vil således blive undersøgt parallelt med planprocessen for byudviklingsområdet.</u></p> <p>Kulturmiljøet skal <u>sammen med både det grønne og blå naturområde</u> rundt om Bådehavnsgade ses som en ressource, der kan skabe sammenhæng i områdets udvikling."</p>
Bydelsafsnit om Kgs. Enghave s. 62-63		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>For ændring i nyt afsnit om kommunale behov i Bådehavnsgade se bilag 4, med væsentlige ændringer til politisk hovedstruktur.</p>
Bydelsafsnit om Nørrebro s. 64-65	<p><b>Afsnit 'Bispeengbuens fremtid' s. 64:</b></p> <p>"Bispeengbuen er en 6-sporet motortrafikvej, der deler Nørrebro og Frederiksberg. Borgerrepræsentationen har besluttet, at</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>"Bispeengbuen er en 6-sporet motortrafikvej <u>ejet af staten, der ligger i kommunegrænsen mellem København og Frederiksberg</u></p>

	<p>Københavns Kommune i fællesskab med Frederiksberg Kommune går i dialog med staten med henblik på at afklare proces for en mulig nedrivning og tunnellægning af Bispeengbuen. Dertil skal Københavns Kommune sammen med Frederiksberg Kommune udarbejde et idéoplæg med scenarier for omdannelse af området omkring Bispeengbuen. Ideoplæg for området forventes forelagt Borgerrepræsentationen medio 2020."</p>	<p><u>kommune. Borgerrepræsentationen ser gerne, at Bispeengbuen nedlægges og erstattes af en tunnel, der kan skabe mulighed for nyt liv og fællesskaber i bydelen og på den måde bidrage til at løfte området til glæde for alle københavnere og erhvervslivet i området. Kapaciteten i tunnelen bør fortsat opretholdes, så der ikke overflyttes trafik til vejene i bydelen. Dertil bør ejerskabet fortsat være hos staten. Københavns Kommune er dog åben overfor at bidrage til finansiering af projektet. Vejdirektoratet har besluttet at udskyde levetidsforlængelsen af Bispeengbuen til 2031, hvilket skaber mere tid til at undersøge scenarier for omdannelsen af Bispeengbuen og have dialog med staten og Frederiksberg Kommune."</u></p>
<p>Bydelsafsnit Nørrebro s. 65</p> <p>Kort foran og bagerst i KP19</p>		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>Forslag til at ændre kort, så det afspejler De Gamles By som grønt område.</p>
<p>Bydelsafsnit Valby kort s. 67</p> <p>Kort foran og bagerst i KP19</p>		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>Forslag til at ændre kort, så det afspejler Kulbanekvarteret som grønt område.</p>
<p>Bydelsafsnit Valby kort s. 67</p>		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>'2. Kulbanekvarteret - jernbanen' er placeret forkert på kortet s. 67 og ændres i den endelige version af Kommuneplan 2019.</p>
<p>Bydelsafsnit om Vesterbro s. 70</p>	<p><b>Afsnit 'Jernbanebyen som nyt byudviklingsområde' s. 70:</b></p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p>



	<p>”Det tidligere godsbanearreal, Jernbanebyen, er et ca. 55 ha stort område beliggende i den sydlige del af Vesterbro, tæt på Kongens Enghave. Området afgrænses af jernbanearrealer mod nord og vest samt Vasbygade mod syd. Metroselskabets klargøringscenter deler området i to dele. Områdets grundejere har et ønske om at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde.</p> <p>Med Kommuneplan 2019 foreslås det, at Jernbanebyen udlægges til byudviklingsområde. Den nordvestlige del udlægges til byudvikling i 2. del af planperioden, dvs. fra 2025. Den sydøstlige del udlægges til byudvikling for blandet bolig og serviceerhverv fra 1. del af planperioden, dvs. fra 2019. Kommende helhedsplanlægning skal fastsætte omfang og karakter af bebyggelse og grønne arealer, fordeling af bolig og erhverv, indpasning af kommunale funktioner, og hvordan der skabes sammenhæng med naboområderne via stiforbindelser og intern sammenhæng på tværs af klargøringscentret. I mellemtiden arbejdes der på muligheden for at indpasse midlertidige aktiviteter, herunder nye ungdomsboliger og en skole.”</p>	<p>”Det tidligere godsbanearreal, Jernbanebyen, er et ca. 55 ha stort område i den sydlige del af Vesterbro, tæt på Kongens Enghave. Området afgrænses af jernbanearrealer mod nord og vest samt Vasbygade mod syd. Metroselskabets klargøringscenter deler området i to dele. Områdets grundejere har et ønske om at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde.</p> <p>Med Kommuneplan 2019 foreslås det, at Jernbanebyen udlægges til byudviklingsområde. Den nordvestlige del udlægges til byudvikling i 2. del af planperioden, dvs. fra 2025. Den sydøstlige del udlægges til byudvikling for blandet bolig og serviceerhverv fra 1. del af planperioden, dvs. fra 2019.</p> <p><u>Den nordlige del af Jernbanebyen 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,</u></p>
--	---	---

		<p>om klargøringscentret skal overdækkes. <u>De kommunale funktioner i Jernbanebyen 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.</u> I mellemtiden arbejdes der på muligheden for at indpasse midlertidige aktiviteter, herunder nye ungdomsboliger og en skole."</p>
Lynetteholmen s. 75-76	<p><b>Afsnit 'Lynetteholmen' s. 75-76:</b></p> <p>"Med Kommuneplan 2019 er planen lagt for Københavns udvikling frem mod 2031. Men Københavns udvikling skal række længere end de næste 12 år. Med principaftalen mellem staten og Københavns Kommune om Lynetteholmen er de første skridt taget mod en helhedsorienteret og langsigtet plan for Københavns udvikling. Lynetteholmen anlægges som en ny ø ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten.</p> <p>Lynetteholmen vil bidrage med at løse tre overordnede udfordringer for København. Med en forsat befolkningsvækst vil København på langt sigt mangle arealer til byudvikling. Lynetteholmens areal på ca. 2 mio. m<sup>2</sup> vil derfor indgå som et vigtigt bidrag til muligheden for forsat at bygge nye boliger til de mange nye københavnere og derved holde boligpriserne nede.</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p><b>"Lynetteholmen En ny holm til fremtidens byudvikling</b></p> <p>Et langsigtet bidrag til Københavns udvikling Kommuneplan 2019 <u>lægger</u> planen for Københavns udvikling frem mod 2031. Men Københavns udvikling skal række længere end de næste 12 år. Med principaftalen mellem staten og Københavns Kommune om Lynetteholmen er de første skridt taget mod en helhedsorienteret og langsigtet plan for Københavns udvikling. Lynetteholmen anlægges som en <u>ny holm</u> ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten.</p> <p>Lynetteholmen vil <u>bidrage til at løse</u> tre overordnede udfordringer for København. <u>Klimaforandringer er med til at udfordre Københavns kyststrækning. Varmere og generelt vådere vejr samt havvandstigninger</u></p>

	<p>Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at vi bliver flere og flere københavnere. Det er derfor nødvendigt med investeringer i ny infrastruktur. Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej, så den gennemkørende trafik kan ledes udenom de indre bydele.</p> <p>Derudover er klimaforandringer med til at udfordre Københavns kyststrækning. Varmere og generelt vådere vejr samt havvandstigninger betyder, at København i fremtiden vil være i højere risiko for at blive oversvømmet. Der er i den forbindelse behov for at klimasikre København, bl.a. mod stormflod fra nord, hvilket Lynetteholmen medvirker til.</p> <p><b>Visionen for Lynetteholmen</b> Lynetteholmen skal være en bæredygtig bydel med blandet bolig og erhverv baseret på høje standarder for bæredygtigt byggeri. Det er hensigten at skabe en bydel, der bygger videre på Københavns egenart med blandede funktioner, grønne parker og ikke mindst vandet på alle sider. Udviklingen af den nye bydel skal derfor også ske med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik, der baseres på metrobetjening til Københavns centrum. Alle beboere på Lynetteholmen vil have tæt adgang til kystlinjen, som skal etableres med kvaliteter, så beboerne og alle københavnere sikres adgang til nye, rekreative områder.</p>	<p><u>betyder, at København i fremtiden vil være i højere risiko for at blive oversvømmet. Der er i den forbindelse behov for at klimasikre København mod stormflod fra nord, hvilket Lynetteholmen medvirker til.</u></p> <p>Med en forsat befolkningsvækst vil København på langt sigt mangle arealer til byudvikling. Lynetteholmens areal på <u>over 2 mio.</u> m<sup>2</sup> vil derfor indgå som et vigtigt bidrag til muligheden for fortsat at bygge nye boliger til de nye københavnere, og derved holde boligpriserne nede.</p> <p>Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at vi bliver flere <u>i København og hovedstadsområdet.</u> Det er derfor nødvendigt med investeringer i ny infrastruktur. Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej, så den gennemkørende trafik kan ledes udenom de indre bydele <u>og i højere grad afvikles i tunnel i stedet for på gadeplan.</u></p> <p><b>Visionen for Lynetteholmen</b> Lynetteholmen skal være en bæredygtig bydel med blandet bolig og erhverv baseret på høje standarder for bæredygtigt byggeri. Det er hensigten at skabe en bydel, der bygger videre på Københavns egenart med blandede funktioner, grønne parker og ikke mindst <u>omgivet af vandet.</u> Udviklingen af den nye bydel skal derfor også ske med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik, der baseres på metrobetjening til Københavns centrum.</p>
--	---	--

	<p>Området vil på sigt kunne rumme ca. 2,5-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri. Det betyder, at Lynetteholmen vil kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. 25 % af de nye boligerne forventes at blive almene.</p> <p><b>Et grundigt forarbejde</b> Det kræver et grundigt forarbejde at etablere projekter i den størrelsesorden, som Lynetteholmen, mere metro og en Østlig Ringvej er. Derfor skal der de kommende år udarbejdes en række undersøgelser og analyser, der belyser projekternes økonomi og indvirkning på omgivelserne, inden der kan tages en endelig beslutning om projektets fremtid.</p> <p>Forundersøgelsen vedrørende metrobetjening samt finansielle analyser af etablering af Lynetteholmen, Østlig Ringvej og metro forventes afsluttet i begyndelsen af 2020. VVM-undersøgelsen vedrørende anlæg af Lynetteholmen forventes afsluttet medio 2020.</p> <p>Herefter vil der skulle vedtages anlægslov for Lynetteholmen samt lov om selskabsdannelse af Lynetteholmen I/S, hvorefter jordopfyldningen kan påbegyndes.</p> <p>Efterfølgende vil VVM-undersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening kunne påbegyndes. Disse vil efterfølgende skulle vedtages ved anlægslov. Samlet forventes dette at tage to-tre år at gennemføre. Den overordnede infrastruktur (Østlig Ringvej og</p>	<p>Alle beboere på Lynetteholmen vil have tæt adgang til kystlinjen, som skal etableres med <u>forskellige kvaliteter</u>, så beboerne og alle københavnere sikres adgang til nye, rekreative områder. Området vil på sigt kunne rumme ca. 2,5-3 mio. etagemeter bolig-og erhvervsbyggeri. Det betyder, at Lynetteholmen vil kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. 25 % af de nye boliger forventes at blive almene.</p> <p><b>Et grundigt forarbejde</b> Det kræver et grundigt forarbejde at etablere projekter i den størrelsesorden, som Lynetteholmen, mere metro og en Østlig Ringvej er. Derfor skal der de kommende år udarbejdes en række undersøgelser og analyser, der belyser projekternes økonomi og indvirkning på omgivelserne, inden der kan tages endelig beslutning om <u>projekternes fremtid</u>. Disse analyser og undersøgelser skal ikke mindst belyse påvirkningen af beboere og brugere i de områder, der berøres af de store projekter, og anvise langsigtede holdbare løsninger, så områdernes kvaliteter kan videreføres.</p> <p><u>Forundersøgelserne vedrørende Østlig Ringvej og metrobetjening samt finansielle analyser af etablering af Lynetteholmen, Østlig Ringvej og metro forventes afsluttet i første halvdel af 2020. VVM-undersøgelsen vedrørende anlæg af Lynetteholmen (opfyldning og drift af jordmodtagelse) forventes afsluttet i anden halvdel af 2020.</u></p>
--	--	---

	<p>metroforbindelse) vurderes at kunne anlægges med åbning omkring 2035.”</p>	<p>Herefter vil der skulle vedtages anlægslov for Lynetteholmen samt lov om selskabsdannelse af Lynetteholmen I/S, hvorefter jordopfyldningen kan påbegyndes.</p> <p>Efterfølgende vil VVM-undersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening kunne påbegyndes. Disse vil efterfølgende skulle vedtages ved anlægslov. Samlet forventes dette at tage to-tre år at gennemføre. Den overordnede infrastruktur (Østlig Ringvej og metroforbindelse) vurderes at kunne anlægges med åbning omkring 2035.”</p> <p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>Forslag til at kort over Lynetteholmens afgrænsning opdateres i den endelige version af Kommuneplan 2019.</p>
<p>Fem principper for øget dialog med københavnere s. 80-81</p>	<p><b>Introttekst til kapitel 5 s. 80:</b></p> <p>”København er københavnernes by og københavnere er eksperter i det liv, der leves i byen. De fem principper betyder, at københavnere kan forvente, at Københavns Kommune altid bestræber sig på at skabe en tidlig, tydelig, engagerende og mangfoldig dialog sammen med københavnere om byens udvikling og i kommunale kerneopgaver.</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>”København er københavnernes by og københavnere er eksperter i det liv, der leves i byen. De fem principper betyder, at københavnere kan forvente, at Københavns Kommune altid bestræber sig på at skabe en tidlig, tydelig, engagerende og mangfoldig dialog sammen med københavnere om byens udvikling og i kommunale kerneopgaver. <u>København er inddragelse er således hele kommunens anliggende. Det sker på tværs af indsatser i centralforvaltningerne og decentrale enheder så som områdefornyelser, kulturinstitutioner og særligt kommunens 12 Lokaludvalg, der fremmer den lokale københavnere inddragelse.”</u></p>

Billedmaterialet		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>Forslag til, at billedmaterialet opdateres i den endelige version af Kommuneplan 2019, så det afspejler variation i byggeri og boligtyper.</p>
Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Indre By s. 61		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 61:</p> <p><b>"Holmen</b>  <u>Byggemuligheden for Kunstscolerne (Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering, Rytmask Musikkonservatorium, Den danske Filmskole og Den danske Scenekunstscole) øges i mindre grad for at muliggøre potentiel udvidelse, samtidig med at sammenhæng mellem de to nuværende rammer ophæves og således fremadrettet udgøres af to selvstændige rammer."</u></p>
Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Østerbro s. 73	<p><b>Eksisterende tekst på s. 73:</b></p> <p><b>"1. Nordhavn - Holm 9</b>  Byggemuligheden i området øges fra 60.000 m<sup>2</sup> til 85.000 m<sup>2</sup> som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 73:</p> <p><b>"Nordhavn - Holm 9</b>  Byggemuligheden justeres som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området. <u>Byggemulighed rejusteret, som følge</u></p>

	<p><b>"2. Nordhavn - Holm 8</b> Anvendelsen ændres fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 86.000 m2 byggeri i området."</p> <p><b>"3. Nordhavn - Holm 12 og Tunnelfabrikken</b> Der tillades mulighed for projekt i ØTC-hallen samt administration i tilknytning til UNICEF's højlager. Der muliggøres forlængelse af metro."</p> <p><b>"6. Strandboulevarden 120-130</b> Anvendelsen for en del af området ændres fra blandet erhverv til blandet boliger og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019."</p> <p><b>"8. Ved Svanemølleværket</b> Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder til tekniske anlæg for at sikre udviklingsmuligheder for varmeforsyningen."</p>	<p><u>af indsigelse. Nærliggende Produktionsvirksomhed af national interesse sikres."</u></p> <p><b>"Nordhavn - Holm 8</b> Området ændres fra havneformål til boliger og serviceerhverv som følge af, at området inddrages i første del af planperioden i rækkefølgeplanen. Der muliggøres forlængelse af metro. <u>Byggemulighed rejusteret, som følge af indsigelse. Nærliggende Produktionsvirksomhed af national interesse sikres."</u></p> <p><b>"Nordhavn - Holm 12 og Tunnelfabrikken</b> Der tillades mulighed for projekt i ØTC-hallen samt administration i tilknytning til UNICEF's højlager. Der muliggøres forlængelse af metro. <u>Byggemulighed rejusteret, som følge af indsigelse. Nærliggende Produktionsvirksomhed af national interesse sikres."</u></p> <p><b>"Strandboulevarden 120-130</b> Den vestlige del af erhvervsramme udlægges til blandet boliger og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019. <u>Nærliggende Produktionsvirksomhed af national interesse sikres."</u></p> <p><b>"Ved Svanemølleværket</b> Del af rammen mod Svanemølleværket ændres til T2 og lægges sammen med rammen 897 til brug for varmeproduktion. <u>Området er omdisponeret, så spidslastanlægget muliggøres på vejareal/grønt areal langs</u></p>
--	--	---

		<p><u>Strandvænget og forslag til teknisk ramme ved Sejlklubben Frem bådeoplæg ændres tilbage til offentlige formål."</u></p> <p><b>"Lyngbyvej</b>  <u>Rammen ved Østerbrocenteret ændres til blandet bolig og serviceerhverv C3 med en højere maksimal bebyggelsesprocent, for at muliggøre udvikling af det stationsnære område."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b>  Derudover foreslås følgende væsentlige rammeændringer for detailhandel tilføjet til bydelsafsnit:</p> <p><b>"Ryesgade Bydelscenter</b>  <u>Ryesgade Bydelscenter udvides til Østerbrogade Bymidte, og maksimalt butiksareal hæves med 2.000 m<sup>2</sup> til 6.000 m<sup>2</sup>."</u></p>
Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Nørrebro s. 65		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 65:</p> <p><b>"Nuks Plads</b>  <u>Byggemuligheder og maksimale højder mindskes for at muliggøre nyt projekt."</u></p>
Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Vesterbro s. 71	<b>Eksisterende tekst på s. 71:</b>	<b>Forslag til ændringer:</b>



	<p><b>"1. Jernbanebyen</b> Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen for en del af området fra teknisk anlæg til blandet boliger og serviceerhverv."</p> <p><b>"2. H.C. Ørstedværket</b> Anvendelsen ændres fra teknisk anlæg til institutioner og fritidsområder, dog med bemærkning om at dele af området forsat kan anvendes til tekniske anlæg."</p>	<p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 71:</p> <p><b>"Jernbanebyen</b> Som del af rækkefølgeplanen udlægges del af området til 3 rammer til boliger og serviceerhverv og 3 til tekniske anlæg. <u>Nærliggende Produktionsvirksomhed af national interesse sikres."</u></p> <p><b>"H.C. Ørstedværket</b> Det udlægges område til offentlige formål, dog med bemærkning om at dele af området forsat kan anvendes til tekniske anlæg. <u>Nærliggende Produktionsvirksomhed af national interesse sikres."</u></p>
<p>Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Kgs. Enghave s. 63</p>	<p><b>Eksisterende tekst på s. 63:</b></p> <p><b>"2. Bådehavns-gade Syd - Stejlepladsen</b> Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder og industri til bolig som følge af aftalen om Ørestad Fælled Kvarter."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>Som redaktionel ændring inddeles rammeændringen i to, da det er en fejl, at det kun fremgår som 'Bådehavns-gade Syd - Stejlepladsen' i den politiske hovedstruktur.</p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 63.</p> <p><b>"Bådehavns-gade Syd - Stejlepladsen</b> <u>Ifølge Budget 2019 aftale om Ørestad Fælled Kvarter udlægges dette areal til byudvikling. Det udlægges til boliger. Nærliggende</u></p>

		<p><u>Produktionsvirksomhed af national interesse samt Forsvarets skydebane på Amager sikres."</u></p> <p><b><u>"Bådehavngade Syd</u></b>  <u>Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv. Nærliggende Produktionsvirksomhed af national interesse samt Forsvarets skydebane på Amager sikres."</u></p>
Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Valby s. 67	<p><b>Eksisterende tekst på s. 67:</b></p> <p><b>"8. Grønttorvet</b>  Der muliggøres yderligere bebyggelse til boliger, idet den maksimale boligandel i området øges fra 90 til 95 %."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 67:</p> <p><b>"Grønttorvet</b>  Den maksimale boligandel hæves fra 90 % til 95 %. <u>Afgrænsningen mod jernbanen justeres."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b>  Derudover foreslås følgende væsentlige rammeændringer for detailhandel tilføjet til bydelsafsnit:</p> <p><b><u>"Vinhaven Lokalcenter</u></b>  <u>Vinhaven Lokalcenter udvides, så butiksansamling ved Bækkegårds Alle/Folehaven indgår."</u></p>
Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Vanløse		<p><b>Forslag til ændringer:</b>  Derudover foreslås følgende væsentlige rammeændringer for detailhandel tilføjet til bydelsafsnit:</p>

		<p><b>"Vanløse Bymidte</b>  <u>Maksimalt butiksareal hæves med 2.000 m<sup>2</sup> til 44.000 m<sup>2</sup> og Vanløse Alle 73-81 udtages af centret, idet den nyligt vedtagne lokalplan for Hjørnestenen II for ejendommen ikke indeholder detailhandel."</u></p>
<p>Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Brønshøj-Husum s. 57</p>	<p><b>Eksisterende tekst på s. 57:</b></p> <p><b>"1. Tingbjerg</b>  Byggemulighederne for Tingbjerg øges for at muliggøre Tingbjerg/Husum Byudviklingsstrategi med efterfølgende planer og programmer, idet området er på regeringens ghettoliste."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 57:</p> <p><b>"Tingbjerg</b>  Byggemulighederne for Tingbjerg øges for at muliggøre Tingbjerg/Husum Byudviklingsstrategi med efterfølgende planer og programmer, idet området er på regeringens ghettoliste.  <u>Der skabes mulighed ved lokalplan for at bygge i op til 30 m i den ydre ramme og op til 24 m i de sydøstlige rammer. Dette er i overensstemmelse med helhedsplanen for Tingbjerg."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b>  Derudover foreslås følgende væsentlige rammeændringer for detailhandel tilføjet til bydelsafsnit:</p> <p><b>"Ruten Bydelscenter</b>  <u>Centrets afgrænsning justeres og maksimalt butiksareal hæves med 2.000 m<sup>2</sup> til 7.600 m<sup>2</sup> for at understøtte indsatsen i Tingbjerg."</u></p>

<p>Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Bispebjerg s. 55</p>	<p><b>Eksisterende tekst på s. 55:</b></p> <p><b>"7. Lygten Nord</b> Parkeringsnormen ændres for at muliggøre stationsnært bebyggelse, som godkendt i startreddegørelse af Økonomiudvalget 30. marts 2018. Området fastsættes til byomdannelsesområde med henblik på gradvis omdannelse til nye byformål."</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>Som redaktionel ændring inddeles rammeændringen i to, da det er en fejl, at det kun fremgår som 'Lygten Nord' i den politiske hovedstruktur:</p> <p><b>"Lygten Nord</b> Parkeringsnormen ændres for at muliggøre stationsnært bebyggelse, som godkendt i startreddegørelse af Økonomiudvalget 30. marts 2018. <u>Området fastsættes til byomdannelsesområde grundet Varmecentralen næste miljøgodkendelse for virksomhedsstøj."</u></p> <p><b>"Lygten - Varmecentralen</b> <u>Området fastsættes til byomdannelsesområde grundet Varmecentralens næste miljøgodkendelse for virksomhedsstøj."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b> Derudover foreslås følgende væsentlige rammeændringer for detailhandel tilføjet til bydelsafsnit:</p> <p><b>"Emdrupvej 107</b> <u>Ny enkeltstående butik på op til 1.000 m<sup>2</sup> på Emdrupvej 107."</u></p>
<p>Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Amager Øst s. 53</p>		<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes</p>

		<p>følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 53:</p> <p><b><u>"Holmbladsgade</u></b>  <u>Byggemulighed øges for at muliggøre ny skole på Nordøstamager."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b>  Derudover foreslås følgende væsentlige rammeændringer for detailhandel tilføjet til bydelsafsnit:</p> <p><b><u>"Kastrupvej Lokalcenter</u></b>  <u>Kastrupvej Lokalcenter udvides mod syd med Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1."</u></p>
<p>Væsentlige rammeændringer under bydelsafsnit om Amager Vest s. 51</p>	<p><b>Eksisterende tekst s. 51:</b></p> <p><b>1. Ørestad City og Syd</b>  Der muliggøres yderligere bebyggelse på i alt 20.000 m<sup>2</sup> som følge af aftale om Ørestad Fælled Kvarter.</p>	<p><b>Forslag til ændringer:</b></p> <p>Som redaktionel ændring indeles rammeændringen i to, da det er en fejl, at det kun fremgår som 'Ørestad City og Syd' i den politiske hovedstruktur:</p> <p>På baggrund af bilag 6 om væsentlige ændringer i rammer, ajourføres eller tilføjes følgende tekst i den politiske hovedstruktur s. 51:</p> <p><b><u>"Ørestad City</u></b>  <u>Der muliggøres yderligere bebyggelse som følge af Budget 2019 aftale om Ørestad Fælled Kvarter."</u></p> <p><b><u>"Ørestad Syd</u></b>  <u>Der muliggøres yderligere bebyggelse som følge af aftale om Ørestad Fælled Kvarter.</u></p>

	<p><b>"8. Oliefabriksvej 100</b> Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder til bolig med henblik på at muliggøre villabebyggelse."</p>	<p><u>Desuden udgår bestemmelse om erhverv i randområde."</u></p> <p><b>"Oliefabriksvej 100</b> Ny ramme med boliger som villabebyggelse. Nærliggende. <u>Produktionsvirksomhed af national interesse sikres."</u></p> <p><b>Forslag til ændringer:</b> Derudover foreslås følgende væsentlige rammeændringer for detailhandel tilføjet til bydelsafsnit:</p> <p><b>"Brydes Alle 34</b> <u>Der udlægges enkeltstående butik på 1.200 m<sup>2</sup>. idet 3B ønsker at fastholde og udvikle det lokale supermarked som en del af strategi for den almene boligbebyggelse Hørgården, der er på regeringens liste for udsatte boligområder."</u></p>
--	---	---