

Bilag 14

Til BR

Høringsnotat - supplerende høring af Kommuneplan 2019

Den 3. december 2019 vedtog Økonomiudvalget en række ændringer til forslag til Københavns Kommuneplan 2019. På baggrund af udvalgets behandling har følgende væsentlige ændringer været i supplerende høring fra den 11. december 2019 til den 15. januar 2020:

- Godsbaneterrænet
- Nordhavn
- Siljengade
- Prøvestenen Syd
- Krimsvej
- Nuuks Plads
- Rovsingsgade 68
- B1 rammer
- Boligstørrelser
- Bilparkeringsnormer

I høringsperioden har det været muligt at komme med indsigelser og bemærkninger til de foreslåede væsentlige ændringer til Kommuneplan 2019, der er sendt i supplerende høring jf. ovenstående.

Forvaltningen har i høringsperioden modtaget 88 høringssvar (bilag 15). Forvaltningen har gennemgået høringssvarene og redegør i nærværende notat for det overordnede indhold af indsigelserne, og om disse giver anledning til ændringer af kommuneplanforslaget.

Det bemærkes, at det kun er ændringer, der indgår i den supplerende høring, der kan gøres indsigelse mod. Forvaltningen har modtaget 53 høringssvar, der helt eller delvist ligger uden for de emner, der indgår i den supplerende høring. Høringssvarene fremgår af bilag 15 og er kort beskrevet sidst i dette notat.

Godsbaneterrænet

Økonomiforvaltningen har modtaget 9 høringssvar, der omhandler ændringerne for Godsbaneterrænet.

16. januar 2020

Sagsnummer
2020-0013302

Dokumentnummer
2020-0013302-2

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

EAN-nummer
5798009800176

DSB høringssvar

1. DSB ønsker, at bebyggelsesprocenter fastlægges på baggrund af en helhedsplan i stedet for i kommuneplanens hovedstruktur. DSB bemærker, at fastlæggelse af bebyggelsesprocenter på nuværende stadie i processen ikke er i tråd med de forudsætninger, der har dannet rammen om samarbejdet med kommunen hidtil. DSB bemærker, at en bebyggelsesprocent på 100 i den nordlige del af Godsbaneterrænet er et brud på de økonomiske forudsætninger, som DSB har lagt til grund ifm. bl.a. udflytning af værksteder. DSB bemærker, at kommunens ønsker udfordrer muligheden for at realisere bebyggelsesprocenter og fremhæver særlige krav om kommunale funktioner, bevaring af bebyggelse og grønne arealer samt krav om rekreative arealer. DSB ønsker, at Godsbaneterrænet tildes en samlet bebyggelsesprocent på min. 150, som kan fordeles fleksibelt mellem den nordlige og den sydlige del af området i henhold til DSB's hidtidige forudsætninger. DSB ønsker, at bebyggelsesprocenten for den nordlige del holdes åben, indtil der foreligger en helhedsplan, og at bebyggelsesprocenten for den sydlige del foreløbigt indikeres til 150-175. DSB bemærker, at den hidtidige dialog med forvaltningerne har givet DSB indtryk af, at det ville være muligt at opnå en bebyggelsesprocent svarende til, hvad der er tillagt andre byudviklingsområder i København, hvis dette underbygges af en helhedsplan. Dette er fortsat DSB's forventning.

2. DSB ønsker, at områdets samlede grønne struktur beskrives som "i betydeligt omfang" i stedet for med konkret omfang. DSB gør opmærksom på, at DSB og Freja Ejendomme til sammen kun ejer 36 ha ud af byudviklingsområdets 55 ha, og at de foreslåede 8-11 ha til en samlet grøn struktur udgør op til ca. 30 % af DSB og Freja Ejendommers samlede areal, hvis den grønne struktur skal realiseres på DSB og Freja Ejendommers arealer alene.

3. DSB ønsker, at arealbehov til kommunale funktioner først fastlægges ifm. en helhedsplan. DSB vurderer, at de ikke på det foreliggende grundlag kan imødekomme kommunens ønske om, at der reserveres 36.000 m² etageareal til kommunale funktioner med tilhørende friarealer.

4. DSB ønsker en præcisering af, at parkeringsareal i p-huse ikke skal indgå i opgørelsen af bebyggelsesprocent.

5. DSB ønsker, at der ikke på forhånd er fastlagt en maksimal bygningshøjde i området, da DSB vurderer, at en optimal helhedsplan vil indeholde en varieret højdeprofil.

6. DSB ønsker en præcisering af, at det forhold, at den nordlige del af området fremrykkes til 1. halvdel af planperioden, ikke er til hinder for, at dette område fortsat kan anvendes til værkstedsaktiviteter. DSB ønsker at udvikle den sydlige del af området tidligt i planperioden.

7. DSB bemærker, at en udflytning af nogle af Banedanmarks aktiviteter på naboarealerne vil være til gavn for udviklingen af Godsbaneterrænet samt øvrige bykvarterer i nærheden.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

1. En bebyggelsestæthed på 150-175 % for den sydlige del af Godsbaneterrænet vil understøtte brugen af kollektiv transport i form af nærheden til hhv. Sydhavn Station og de kommende metrostationer Havneholmen og Enghave Brygge. En bebyggelsestæthed på 100 % (inkl. bevaringsværdige ejendomme) for den nordlige del af Godsbaneterrænet vil understøtte bevaring af det særlige jernbanehistoriske kulturmiljø med mange bevaringsværdige bygninger og flere områder med værdifulde træer og beplantning. Den kommende helhedsplanlægning og lokalplanlægning vil tage endeligt stilling til omfanget af bebyggelsestæthed.

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har deltaget i en løbende dialog med grundejerne på Godsbaneterrænet om bl.a. områdets miljømæssige aspekter (trafik, støj og bevaringsværdi), kommuneplanlægningen og den kommende proces for en helhedsplan. Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har i den forbindelse ikke stillet nogen konkrete bebyggelsesprocenter i udsigt, men har konstateret, at DSB og Freja har valgt at arbejde med nogle scenarier, som er sammenlignelige med andre byudviklingsområder i kommunen. Dette anses for at være en sædvanlig fremgangsmåde, da scenarier for antal boliger og erhvervskvadratmetre muliggør at beregne eksempelvis trafikale konsekvenser af projektet. Forvaltningerne har i dialogen fastholdt, at bebyggelsesprocenterne for området lægges endeligt fast med lokalplanlægningen ud fra en helhedsplan, hvilket fortsat er tilfældet

2. Der er ændringsforslag om en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne private friarealer i størrelsesordenen 8-11 hektar. Den kommende helhedsplanlægning og lokalplanlægning vil tage endeligt stilling til omfanget af grønne arealer ud fra en faglig vurdering af områdets muligheder.

I forslag til Kommuneplan 2019 står der i afsnittet om Godsbaneterrænet, at byudviklingsområdet har en størrelse på 55 hektar. Det samlede byudviklingsområde rummer både kommuneplanrammer tiltænkt blandet bolig og erhverv (fylder ca. 38 hektar) og kommuneplanrammer for tekniske anlæg (fylder ca. 17 hektar). Rammerne for tekniske anlæg er medtaget i byudviklingsområdet for at understøtte, at byområdet tænkes sammen på tværs af Metroselskabets klargøringscenter med fx forbindelser/overdækninger og for at indikere, at arealerne umiddelbart

nord for, som BaneDanmark ejer og anvender pt., eventuelt også vil kunne indtænkes som del af et blandet byområde.

3. Økonomiforvaltningen har vurderet behovet for kommunale funktioner i området på baggrund af kommunens befolkningsprognose, og er kommet frem til behov for daginstitutioner, plejecenter, botilbud til voksne, park, fodboldbane og en almen skole med specialklasserække, idrætshal, klub, bibliotek og madskole. Behovet for kommunale funktioner kan blive justeret i den fremtidige proces, bl.a. på baggrund af omfanget af bebyggelse i området og fremtidige befolkningsprognoser. Det bemærkes, at denne fremgangsmåde er i tråd med kommunens planlægning for øvrige byudviklingsområder.

4. Ifølge kommuneplanen kan den del af bebyggelsen, som anvendes til tekniske anlæg, bl.a. anlæg til energiproduktion og -forsyning, samt bil- og cykelparkeringsanlæg, etableres ud over den maksimale bebyggelsesprocent. Der beregnes ikke friareal af ovenstående anlæg med mindre bygningsreglementet forudsætter dette.

5. Der er ikke med kommuneplanen taget stilling til, hvor højt der må bygges på Godsbaneterrænet. Økonomiforvaltningen anbefaler, at de maksimale bygningshøjder undersøges i helhedsplanlægningen og fastlægges med den kommende kommuneplanlægning og lokalplanlægning for området. Teknik- og Miljøforvaltningens "Arkitekturpolitik København 2017-2015" er i den forbindelse væsentlig for grundejer at orientere sig i.

6. Muligheden for byudvikling af den nordlige del af Godsbaneterrænet fremrykkes til 1. halvdel af planperioden. Kommuneplanrammen sikrer, at området fortsat vil kunne anvendes til tekniske anlæg så som togværksted, jernbanedrift mv. Eksisterende anvendelse kan fortsætte som hidtil, uanset hvilke planændringer der sker.

7. Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.

Øvrige høringssvar til Godsbaneterrænet

Vesterbro Lokaludvalg ønsker mere grønt i form af en større park end det foreslåede, og at fastlæggelse af bebyggelsesprocenter afventer yderligere undersøgelser.

Danmarks Naturfredningsforening, København ønsker også mere grønt i området.

Foreningenkbh og en borger er af modsatte opfattelse og mener, at nye boliger skal prioriteres fremfor nye parker.

Indre By Lokaludvalg fremhæver behovet for at indtænke forskellige målgrupper i de rekreative funktioner, der ønskes placeret i området.

Byens Steinerskole har indsendt høringssvar omkring vigtigheden af, at Kommuneplan 2019 giver mulighed for, at andre skoler end en almen folkeskole også kan blive en del af den nye bydel.

Et høringssvar fra en borger indeholder desuden et forslag om, at S-togslinjen mellem Dybbølsbro og Sydhavns Station graves ned under Godsbaneterrænet, og at det tiloversblevne baneareal byudvikles.

Metroselskabet har gensendt høringssvaret fra den oprindelige høring af kommuneplanen.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Økonomiforvaltningen har noteret sig, at der er forskellige opfattelser af hvorvidt der ønskes mere eller mindre grønt areal på Godsbaneterrænet. Den kommende helhedsplanlægning og lokalplanlægning vil tage endeligt stilling til omfanget af bebyggelsestæthed. Her vil der også blive taget stilling til omfanget og fordelingen af grønne arealer, ud fra en faglig vurdering af områdets muligheder.

I kommuneplanens politiske hovedstruktur, bydelsafsnit om Vesterbro, er det foreslået at indskrive behovet for kommunale funktioner blandt andet en almen skole. Bemærkningen om behovet for den almene skole på Godsbaneterrænet er ikke til hinder for, at der derudover vil kunne planlægges for at placere en eller flere andre skoler i områder, som fx privatskoler som Byens Steinerskole.

Økonomiforvaltningen noterer sig forslag om nedgravning af S-togslinjen og byudvikling på banearealet og bemærker, at det vil være et betydeligt anlægsprojekt, som skal løftes af staten, og at kommunen ikke er bekendt med planer herom.

Økonomiforvaltningen har ingen nye bemærkninger til Metroselskabets gensendte høringssvar.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer af de forhold, der er sendt i høring om Godsbaneterrænet.

Nordhavn

Økonomiforvaltningen har modtaget fire hørings svar, som vedrører Nordhavn.

Østerbro Lokaludvalg ser gerne, at der afsættes (mindre) byggefelter i Nordhavn til nye byggemuligheder, og at der planlægges for en 100 ha naturpark. De ønsker desuden, at der fastholdes en promenade på mindst 25 m til kajkanten i C3*-området ved Kalkbrænderi-løbet, og at erhvervsbyggeri i samme ramme lægges på østsiden mod Sundkrogsgade og boligbyggeri på vestsiden. De ønsker, at der ikke bygges højere end 24 m. Roklubberne påpeger risiko for kastevinde i Kalkbrænderihavnsløber, hvis der bygges højt helt ud til kajkanten på Svanemølleholm.

Sdr. Frihavn mener, at de 24 m skal fastholdes i C3-rammen, og at der skal udarbejdes retningslinjer for dispensationer.

Nordhavns Naturvenner og DN ønsker, at der planlægges for en naturpark på 100 ha i Nordhavn, og at byggemulighederne ved Tunnelfabrikken og UNICEF ikke står i vejen for en naturpark af den størrelse. DN præciserer desuden, at de 4.500 m² ved Tunnelfabrikken heller ikke skal etableres en midlertidig bebyggelse. DN ønsker desuden, at de ubebyggede arealer inden for den foreslåede 100 ha naturpark allerede nu åbnes, så området kan bruges af borgerne.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Ønske om mindre byggefelter og boligstørrelser

Forslag til kommuneplan 2019 understøtter nye typer af byggeri og planløsninger. Endvidere blev det ved politisk behandling af forslag til Kommuneplan 2019 på Økonomiudvalgets møde den 3. december 2019 besluttet at anbefale over for Borgerrepræsentationen, at der ved udvikling af Nordhavn skal være et særligt fokus på at fastlægge 'mindre byggefelter med henblik på bl.a. byggefællesskaber af hensyn til ønsket om differentieret bebyggelse' (ændringsforslag nr. 154).

Ønske om 100 ha naturpark

Økonomiforvaltningen har noteret sig ønskerne. Der planlægges i Ydre Nordhavn for et større grønt område på 28 ha samt en bypark jf Budget 2018. Dertil er det besluttet på ØU møde 3. december, at Nordhavstippen ikke skal bebygges. Herudover vil der i forbindelse med de kommende lokalplaner blive sikret flere lokale grønne byrum. Kommuneplanen kan ikke tidsmæssigt fastlægge, hvornår de grønne områder i Nordhavn skal være offentligt tilgængelige.

Promenade på mindst 25 m

Med den kommende lokalplan forventes en promenade sikret langs kajkanten med en bredde på 18 til 28 m, hvor fodgængere og cyklister uhindret kan færdes og komme videre til de øvrige fremtidige grønne områder i Nordhavn. Herunder til det kommende store grønne område yderst i Nordhavn (mod nordøst).

Ønske om en maksimal bygningshøjde på 24 m for byggeri på Svanemølleholm

Der er i forbindelse med høringen af Forslag til Kommuneplan 2019 modtaget et ønske fra grundejer om, at bygningshøjderne på Svanemølleholm (Holm 8) mod Svanemøllehavn skal kunne blive op til 38 m, mod den (for rammetyperen) generelle bygningshøjde på 24 m og punktvis mulige bygningshøjde op til 30 m. Da skyggerne fra byggeriet i eftermiddag og aften timerne primært vil falde på Sundkrogsgade og andet erhvervsbyggeri, har forvaltningen indstillet, at bygherres ønske imødekommes.

Der vil i kommende lokalplan for Svanemølleholm blive sikret et acceptabelt vindmiljø ved regulering af byggeriets udformning og placering.

Økonomiudvalget tiltrådte den 12. november 2019 indstillingen om startredegerørelsen for Svanemølleholm, hvori det forudsættes, at den maksimale bygningshøjde mod Svanemøllehavn i Kommuneplan 2019 fastsættes til 38 m. Denne justering vedtog Økonomiudvalget den 3. december i forbindelse med behandlingen af forslag til Kommuneplan 2019 (bilag 8, s.7). Borgerrepræsentationen skal tage endelig stilling til forslaget d. 30. januar 2020.

Der bliver dermed ikke behov for en dispensation i denne konkrete sag.

Ønske om en omvendt disponering af boliger og erhverv på Svanemølleholm

Ved en disponering, hvor boligerne ligger mod den rekreative promenade mod Svanemøllehavnen, vil der være risiko for gener mellem brugere af promenaden og de kommende beboere. Samtidigt vil skygger fra erhvervsbyggeri med en vestlig placering primært falde over Sundkrogsgade og andet erhvervsbyggeri og ikke på de kommende boliger. Boligerne kan med den valgte østlige placering drage nytte af kvalitetene ved Skudehavnen.

Tunnelfabrikken og UNICEF

Der vil i den kommende lokalplanlægning for hhv. Tunnelfabrikken og UNICEF være fokus på, at der planlægges for et byggeri som tager højde for bl.a. den kommende lokale bypark på Ydre Nordhavn. Den konkrete udformning heraf vil ske i lokalplanlægningen, og der vil i den

forbindelse være lejlighed til at indgive høringssvar i den offentlige høring herom.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer af de forhold, der er sendt i høring om Nordhavn.

Siljengade

Økonomiforvaltningen har modtaget fire høringssvar om Siljengade.

Amager Øst Lokaludvalg er tilfredse med, at rammen ændres tilbage til EO*og ønsker igangsætte og deltage i en proces for vitalisering af den kreative zone omkring Siljengade. De ønsker at bevare de gamle industribygninger, nuværende håndværksaktiviteter, skabe mere tryghed, mere liv på Prags Boulevard og flere smutveje gennem området.

Holscher Nordberg har på vegne af grundejerne i området gjort gældende, at Erhvervsministeriets indsigelse ikke er i grundejernes interesse og ønsker at deltage i en proces for omdannelse og vitalisering af området "Siljengade" sammen med kommune, lokaludvalg og offentligheden. Holscher Nordberg ser ikke nogen modsætning mellem lokaludvalgets ønsker og udvikling af et område til blandet bolig og serviceerhverv.

Holscher Nordberg ønsker at indarbejde en rammeændring i Kommuneplan 2019, så området kan udvikles og vitaliseres.

HOFOR mener, at det er nødvendigt, at området ikke udlægges til byudvikling før, at HOFOR og Metroselskabet i fællesskab har fastlagt den mest optimale løsning for den kommende metrostation ved Prags Boulevard. HOFOR ønsker derfor, at der reserveres et areal til den kommende metrostation ved Prags Boulevard.

Enhedslisten Amager Øst noterer med tilfredshed, at kommunen vil bevare området som kreativ erhvervszone.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Økonomiforvaltningen udlagde Siljengadeområdet til blandet bolig og serviceerhverv (C2*). Erhvervsministeriet kom med en indsigelse hertil for at beskytte AGA A/S, der er en risikovirksomhed af national interesse. Hvis kommunen ikke følger denne indsigelse, vil Erhvervsstyrelsen komme med et veto mod Kommuneplan 2019, hvorfor kommuneplanen ikke kan bringes til vedtagelse.

Når AGA A/S er afviklet, hvilket forventes at ske inden for de næste år, vil kommunen kunne ændre rammen ved et kommuneplantillæg i tilknytning til en lokalplan for området i overensstemmelse med kommunens rækkefølgeplan. Lokaludvalg og offentlighed er inddraget i disse processer.

I forbindelse med lokalplanlægningen kan evt. bevaringsværdig bebyggelse og andre forhold indarbejdes i overensstemmelse med kommunens politikker. Således har Økonomiudvalget foreslået følgende tilføjet til Kommuneplan 2019's hovedstruktur:

”Der kan i den videre planlægning for området ved Siljanganede i et kommuneplantillæg med lokalplan ses på, hvordan man kan fastholde områdets karakter og kreative erhverv og samtidig tilføre nyt liv med nye boliger og erhverv under hensyntagen til håndtering af risikozone fra nærtliggende produktionserhverv.”

HOFOR's svar er en genfremsætning af indsigelse af svar 246 i den offentlige høring af Kommuneplan 2019. Da der ikke forligger beslutning om den nævnte metro, og da den ikke indgår i overordnet planlægning, f.eks. i Fingerplan 2019, reserveres der ikke arealer hertil.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer af de forhold, der er sendt i høring om Siljanganede.

Prøvestenen Syd

Der er modtaget tre høringssvar om Prøvestenen Syd.

Amager Øst Lokaludvalg tilkendegiver opbakning til en kreativ udvikling for Prøvestenen Syd. Lokaludvalget ønsker, at der ikke kan etableres erhverv over miljøklasse 2.

Danmarks Naturfredningsforening, København, finder det positivt, at E1-området ændres til et O2-område og ser gerne, at det kommer til at indgå i en samlet planlægning af Kløvermarken, Kløverparken og Prøvestenen.

Enhedslisten Amager Øst er som udgangspunkt tilfreds med, at området ændres til O2*, men mener dette vil give mulighed for stærkt forurenende erhverv op til miljøklasse 7 og ønsker, at området bevares som i dag. Hvis der ønskes ”erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål”, som ikke kan rummes inden for den tidligere gældende O1*, ønsker man, at det skal muliggøres i et kommuneplantillæg.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Økonomiforvaltningen noterer sig de positive tilkendegivelser. Området kan på længere sigt indgå i en samlet planlægning, men dette fastlægges ikke med Kommuneplan 2019.

Det bemærkes, at rammeændringen der har været i supplerende høring, ikke muliggør erhverv mv. op til miljøklasse 7 på Prøvestenen Syd. Mulighed for miljøklasse 6 og 7 er konkret fastlagt, dels i områder forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav (udpeget af staten og optaget i kommuneplanen), dels ved konkrete udpegninger af enkeltanlæg.

Økonomiforvaltningen bemærker, at det kan virke uklart, hvad der konkret kan tillades ud over miljøklasse 2, når O2*-rammens særlige bemærkning ikke indeholder en forudsætning vedr. miljømæssig forenelighed. Økonomiforvaltningen anbefaler derfor, at det i rammebestemmelsen præciseres, at der fortsat skal gælde et krav om forenelighed ved en konkret vurdering. Dette betyder, at erhverv skal være foreneligt med de tilstødende områder, herunder kolonihaver. Formålet er, at det tydeliggøres for offentligheden, at hensigten er at skabe gode muligheder for at etablere en rekreativ lystbådehavn og rekreativt område, hvori der udover klubhuse og funktioner tilknyttet rekreative formål mv. kan foregå erhvervsaktiviteter i tilknytning til havnen som fx vedligehold og reparation af både.

Denne præcisering kan ske ved at indsætte den tidligere formulering fra forslaget til Kommuneplan 2019, så rammebestemmelsen i sin helhed vil lyde:

"Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Der kan også placeres erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2, herunder erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål, hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Der skal i lokalplan stilles krav til offentlig adgang langs vandet."

Det anbefales ikke at reducere den maksimalt tilladte miljøklasse til 2 med et vejledende afstandskrav til boliger og lign. støjfølsom anvendelse på 20 meter. Dette vil ikke kunne overholdes af typiske erhverv tilknyttet en fritidshavn (f.eks. vedligeholdelse og reparation af

både) og det kan også være til hinder for en række fritidsaktiviteter, der jf. miljølovgivningen normalt skal behandles som erhverv, og som derfor kan være svære at finde plads til i byen. Da der samtidig er vindmøller i området, vil det faktiske støjniveau under alle omstændigheder være væsentligt over miljøklasse 2.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at det i rammebestemmelserne til rammeområdet Prøvestenen Syd præciseres, at etablering af erhverv og fritidsaktiviteter over miljøklasse 2 er betinget af, at det konkret findes foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Det foreslås, at den særlige bemærkning får følgende samlede indhold:

“Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Der kan også placeres erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2, herunder erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål, hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Der skal i lokalplan stilles krav om offentlig adgang langs vandet.”

Krimsvej

Der er modtaget 1 hørings svar om Krimsvej.

Enhedslisten Amager Øst noterer med tilfredshed, at kommunen ikke vil reducere kravet om erhvervsarealer. Partiafdelingen mener, at en varieret og rummelig bydel forudsætter en større andel lokale arbejdspladser, end vi har nu i Amager Øst.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Økonomiforvaltningen har ingen bemærkninger.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer af de forhold, der er sendt i høring om Krimsvej.

Nuuks Plads

Der er modtaget tre hørings svar om Nuuks Plads.

Nørrebro Lokaludvalg er tilfreds med de ændrede planforhold for Nuuks Plads, så bebyggelsen begrænses til 10.000 m² og højden reduceres fra 75 til 24 m.

ForeningenKbh mener, at der bør bygges højere på Nuuk Plads.

Søren Lam mener, at Nyrops gamle landsarkiv skal bevares og indgå på en respektfuld, smuk og hensigtsmæssig måde i et evt. byggeri på pladsen, og at dette skal opføres i harmoni, herunder højdemæssigt, med de omliggende ejendomme.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Økonomiforvaltningen noterer sig tilkendegivelserne.

Den ældre landsarkivbygning er udpeget som bevaringsværdig og vil indgå i en ny anvendelse af området. Med den reducerede højde og de tekniske begrænsninger, der følger af nærheden til metroen mv., reduceres rummeligheden for boliger.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at høringsvarene ikke giver anledning til ændringer.

Rovsinggade 68

Der er modtaget to høringsvar om Rovsinggade 68.

Rendbæk Consulting ApS/ Copi Group har gjort indsigelse på vegne af grundejere, om at ændre rammen ved Rovsinggade til en C3.

Rendbæk fremhæver et ønske om, at området syd for Vermundsgade, omkring Rovsinggade og Banevingen op imod Tagensvej skal udlægges til byudvikling,

Nørrebro Lokaludvalg har i den offentlige høring i efteråret 2019 ønsket, at Rovsinggade blev udnævnt til byudviklingsområde, evt. ved at området udpeges som C3-område. Indtil det sker, er lokaludvalget dog tilfredse med, at Rovsinggade 68 tilbageføres fra et E2 til et E1-område.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Rendbæk Consulting ApS/ Copi Group har i forbindelse med høringen til Kommuneplan 2019 indgivet høringsvar nr. 161, hvori de ønsker rammeændring til C3.

Økonomiforvaltningen bemærker, at forbindelse med Økonomiforvaltningens erhvervsanalyse er området ved Rovsinggade

opretholdt som erhvervsområde. Økonomiforvaltningen er dog opmærksom på, at brancher som bilhandel og autoværksteder i kraft af udviklingen i branchen vil undergå forandringer i fremtiden. Derfor vil Økonomiforvaltningen efter vedtagelsen af Kommuneplan 2019 udføre en analyse af fremtidens behov for lokalisering af håndværksvirksomheder mv. og med baggrund i den vurdere grundejers ønske om byudvikling. Økonomiudvalget har den 3. december 2019 anbefalet, at rammen for Rovsingsgade bevares som E1* med den tilføjelse, at området indgår i et samlet udviklingsområde for et større areal syd for Vermundsgade, da nabogrundene også står overfor snarlig byudvikling.

Det foreslås derfor, at ønsket om, at der sker en samlet byudvikling af området, indskrives i hovedstrukturen, og at den konkrete udvikling af området fastlægges ved en fremtidig kommuneplanlægning.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer af de forhold, der er sendt i høring om Rovsingsgade 68.

B1 rammer

Der er modtaget syv høringssvar om B1-rammer.

Amager Vest Lokaludvalg, Valby Lokaludvalg og Sundbyernes Grundejerfællesskab tilslutter sig ændringen, men ønsker, at der også stilles krav om, at en grund skal være på mindst 900 m² for et hus med to boliger med vandret skel, og 1.200 m² for et hus med lodret skel.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg tilslutter sig ændringen, men ønsker, at der også stilles krav om, at en grund skal være på mindst 1.000 m² for et hus med to boliger med vandret skel, og 1.200 m² for et hus med lodret skel. Lokaludvalget ønsker endvidere, at der udarbejdes en generel lokalplan for villakvarterer.

Grundejeren.dk ved Jacob Larsen ønsker, at der også stilles krav om, at en grund skal være på mindst 1.000 m² for et hus med to boliger med vandret skel og efterspørger en samlet plan for B1-områder.

Morten Rudebeck mener ikke, at kommunen kan vedtage så signifikant en ændring uden en indfasningsperiode på minimum 2-3 år, hvor grundejere har mulighed for at udstykke i henhold til nuværende kommuneplan. Behovet for en indfasningsperiode begrundes med følgende:

- Grundejere, der har modtaget en "planmæssig vurdering/principiel tilladelse til udstykning", kan pludselig ikke gennemføre udstykningen, hvis deres grund er under 600 m².

- Grundejere, der har ansøgt om en "planmæssig vurdering/principiel tilladelse til udstykning", men endnu ikke modtaget denne (måske pga. lang sagsbehandlingstid), kan pludselig ikke gennemføre udstykningen, hvis deres grund er under 600 m².
- Grundejere, der har overvejet, men endnu ikke ansøgt om at udstykke, kan ikke gennemføre udstykning, hvis deres grund er under 600 m². Det kan f.eks. være borgere, som netop har købt en dyr ejendom med henblik på at nedbringe anskaffelsessummen via udstykning.

Morten Rudebeck anmoder om, at følgende sætning i stedet tilføjes i rammebestemmelserne: "I B1-områder kan der ikke udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m², hvis ejendommen er erhvervet efter godkendelsen af Kommuneplan 2019. For ejendomme erhvervet før godkendelsen af Kommuneplan 2019, kan der udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m² frem til udgangen af 2022". Morten Rudebeck mener også, at mange unge familier i København ville være lykkelige for et enfamiliehus (opført med en byggeprocent på 30% jf. BR18, kap. 8, §170) på en grund under 600 m², da ikke alle har behov for en stor grund og et hus på 180 m² eller derover.

Laila E. skriver, at krav til en grundstørrelse på minimum 600 m² kan medføre, at byggeønsker/ønsker til udstykning, der umiddelbart er i overensstemmelse med det for mange områder karakteristiske byggeri (B1 er typisk havehuse i max. 2 etager især i Vanløse, Brønshøj-Husum og på Amager), vil være i strid med kommuneplanen. Fastholde af villakarakteren i kommunens B1-områder sikres ikke ved et krav om, at der ikke må udstykkes grunde til enfamiliehuse på mindre end 600 m². Langt vigtigere er det at fastholde forhavekarakteren mod villavejene, at have retningslinjer for omfang og placering af carporte/garager mod/langs vej og for hegning med hæk i stedet for høje lukkede plankeværk m.m. Med hensyn til eventuelle krav til mindstegrundstørrelser bør der i stedet foretages en helhedsvurdering ud fra bl.a. konteksten i de enkelte sager. Laila E. efterlyser en planmæssige begrundelse for et krav om grundstørrelser på minimum 600 m² og peger på uoverensstemmelser med gældende deklamationer mv.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Økonomiforvaltningen noterer sig tilslutningen til ændringen. Der har i Økonomiudvalget ikke været tilslutning til forslag om mere vidtgående/detaljerede bestemmelser for forskellige hustyper, hvorfor disse ikke indgår i den supplerende høring.

Evt. udarbejdelse af lokalplaner for B1-områder reguleres ikke i kommuneplanen. Planlægning for indretning af områderne med

hegn/hække, sekundær bebyggelse etc. hører til i lokalplanlægning. Mange områder er dog allerede reguleret af deklarerationer og lignende, der regulerer nogle bebyggelsesmæssige forhold mere detaljeret end kommuneplanen.

Det bemærkes, at udstykningsager, der er afgjort af kommunen, ikke påvirkes af en ændring af kommuneplanen. Verserende sager kan blive påvirket, men der vil kunne foretages en konkret vurdering ud fra bl.a. de tilkendegivelser, som kommunen allerede har givet borgerne. Fastsættelse af bestemmelser i kommuneplanen er som udgangspunkt erstatningsfri regulering, hvor kommunen ikke ifalder erstatning til borgere, der har handlet i tillid til de hidtil gældende bestemmelser, men nu afskæres fra at gennemføre deres projekt.

Det er korrekt, at en meget stor del af B1-områderne i København siden deres udstykning har været karakteriseret ved villagrunde under 600 m². Det bemærkes, at der i tillæg til kommuneplanens bestemmelser, vil indgå en vurdering af områdets kontekst og sædvanlig bedømmelse af hvilke grundstørrelser, der kan tillades i behandlingen af konkrete nye udstyknings- og byggesager. Administrationen af den nye bestemmelse vil derfor henhøre under Teknik- og miljøforvaltningen.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at høringsvarene ikke giver anledning til ændringer.

Boligstørrelser

Økonomiforvaltningen har modtaget syv høringsvar om boligstørrelser.

Østerbro Lokaludvalg, Indre By Lokaludvalg og Brønshøj-Husum Lokaludvalg mener, at en mindstestørrelse på 40 m² til boliger er for småt. Denne holdning deles af en bøger, der mener, at der skal fastholdes en mindstestørrelse på 50 m² i hele byen.

Enhedslisten Amager Øst støtter de foreslåede ændringer, som øger udbygning med små og mellemstore boliger. En borger er positiv overfor små boliger, og mener ikke, at bestemmelsen om boliger på mindst 40 m² etageareal kun skal gælde byudviklingsområder. Der bør gælde de samme regler for byudviklingsområder som i eksisterende by med boliger på mindst 40 m².

Indre By Lokaludvalg mener, at kommuneplanens løsning med hensyn til boliger til enlige og børnefamilier bør fokuseres på bedre kapacitetsudnyttelse af den eksisterende boligmasse frem for dyrt nybyggeri.

Bispebjerg bydel har i forvejen mange små boliger, og lokudvalget er derfor positive overfor ændringsforslaget i den politiske hovedstruktur om, at der i byområder med mange små boliger skal sikres variation i boligstørrelser, og at der bør arbejdes for at skabe flere familieboliger i bydelen.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Økonomiforvaltningen har udarbejdet en analyse af boligstørrelser inklusiv en vurdering af boligkvalitet, hvis minimumsstørrelsen for familieboliger nedbringes. Analyserne har indgået som baggrundsmateriale ved politiske behandlinger af forslag til Kommuneplan 2019. Økonomiudvalget har på mødet den 3. december 2019 politisk besluttet at justere forvaltningens fremlagte forslag, så der i byudviklingsområder kan bygges ned til 40 m². I arbejdet med at fremme flere små boliger vil der i dialog med grundejer blive lagt vægt på, at boligerne har en kvalitet, hvor bebyggelsesplan, lysindfald mv. bidrager til at udvikle denne nye boligtype. Det bemærkes, at der ligeledes er besluttet, at denne nye mulighed skal evalueres frem mod Kommuneplan 2023.

Forvaltningen vurderer ikke, at de indsendte høringssvar belyser nye faglige problemstillinger, som ikke allerede er blevet belyst i det tidligere fremlagte materiale for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer af de forhold, der er sendt i høring om boligstørrelser.

Bilparkering

Der er modtaget 18 høringssvar til bilparkeringsnormerne.

Høringssvarene går overordnet på følgende elementer:

- Den generelle nedjustering af bilparkeringsnormerne med 30 %
- Helt og delvis bilfrie byområder
- Dele- og elbiler.
- Konkrete udfordringer med de nye bilparkeringsnormer i Tingbjerg, der er udlagt til et byudviklingsområde.

Økonomiforvaltningen bemærker indledningsvist, at bilparkeringsnormerne i kommuneplanen udstikker rammerne for lokalplanlægningen, som skal være i overensstemmelse med kommuneplanen. Parkeringsnormerne anvendes ligeledes i byggesager i ikke lokalplanlagte områder.

Parkeringsnormerne finder kun anvendelse i forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse, og regulerer ikke parkering på de offentlige veje, beboerlicenser, parkeringszoner eller parkering ved eksisterende bebyggelser. I resumeet fremgår derfor i udgangspunktet ikke høringssvar om nedlæggelse af parkering, hastighedsbegrænsning og/eller skiltning på de offentlige veje, roadpricing mv.

1) Reduktion af bilparkeringsnormerne med 30 %

Høringssvarene har indholdsmæssigt modsatrettede synspunkter for og imod tiltaget. Flere høringssvar giver udtryk for tilfredshed med en generel reduktion af bilparkeringsnormerne på 30 %. Fx støtter Enhedslisten Amager Øst op om den generelle reduktion af bilparkeringsnormerne med 30 %.

Borgergruppen Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter bakker op om, at et flertal af politikerne har ønsket en mere klimavenlig og grønnere by og for at nå dette mål, findes det som en vigtig del heraf at begrænse biltrafik og skabe grønnere bydele.

BL's 1. kreds tilslutter sig en reduktion på 30 % og opfordrer kommunen til at give vide rammer for at reducere antallet af parkeringspladser for almene boliger yderligere.

Rådet for bæredygtig trafik tilslutter sig også den generelle reduktion på 30 % og ønsker en analyse af, hvor stor en reduktion af biltrafikken og biltrafikkens ledsagefænomener i form af CO₂-udslip, støj og luftforurening forslaget vil få i forbindelse med udarbejdelse af Roadmap 2021-2025 hen imod Klimaplanens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025.

Amager Vest Lokaludvalg er positive over for bilparkeringsnormer fastsat efter lokale behov og mener, at der er flere eksempler på tomme parkeringshuse i Ørestad, som optager pladsen fra andre og vigtigere behov såsom skoler mv.

I Indre Bys Lokaludvalg mener nogle, men ikke alle, at der skal være en generel nedsættelse af parkeringsnormen på 30 % og giver udtryk for, at der på sigt vil være behov for løbende nedregulering af p-pladserne. Det bemærkes, at lokaludvalget ikke opnåede enighed herom og at dette fremgår af høringssvaret.

Omvendt er andre imod en reduktion på 30 %. FDM mener, at det er altafgørende, at borgere, der har et legitimt ærinde i bydelen, stadig har mulighed for at køre og parkere der. En forringelse af parkeringsnormerne og planerne om mere eller mindre bilfrie bydele

begrænser og besværliggør mobiliteten og er dermed ude af trit med den efterspørgsel, der er blandt byens borgere og besøgende. Allerede i dag er der for få parkeringspladser i store dele af kommunen, hvilket resulterer i, at borgere og andre har svært ved at få hverdagen til at hænge sammen og tvinges til at spilde tid, skabe trængsel og unødvendig øge miljøbelastningen ved at lede efter en parkeringsplads. Ønsket om begrænsning af parkeringsmulighederne for at fremme den grønne omstilling og forbedre luftkvaliteten forekommer at være en noget bagudskuende løsning, da der forventes at komme op mod én million, elektrificerede biler på vejene.

Foreningenkbh tilkendegiver, at skærpede parkeringsnormer vil gøre det vanskeligt for personer med behov for en bil at bosætte sig i København og generelt gøre byen mindre attraktiv for såvel beboerne som investorerne.

Hvidovre Kommune er ligeledes bekymret over det vedtaget forslag om at reducere bilparkeringsnormerne med 30%, og med mulighed for konkret vurdering i lokalplaner med en lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Hvidovre Kommune oplever et stigende behov for biler og dermed øget behov for p-pladser særligt tæt på stationerne. Når parkeringsnormerne reduceres i det omfang, er Hvidovre Kommune bekymret for, at det vil betyde, at beboere, ansatte og gæster tæt ved kommunegrænsen vil parkere i Hvidovre Kommune. Hvidovre Kommune ser derfor gerne et udbygget samarbejde om at sikre parkeringsmuligheder og effektiv mobilitet, som konkret kan handle om højklasede transportformer og parkeringsanlæg.

En borger mener, at livskvaliteten for københavnere bl.a. afhænger af at kunne parkere sin cykel, bil eller andet transportmiddel i nærheden af bopælen, og at der i dag er for få p-pladser i mange bydele. En generel nedsættelse af parkeringsnormen med 30 % er derfor den forkerte vej at gå, da det vil forringe københavnernes mobilitet, idet der ikke er lige gode offentlige transportmuligheder i alle områder af København, og det er ikke alle, der kan benytte sig af cykel. Bilparkering bør i højere grad skal ske under jorden.

I Indre Bys lokaludvalg mener nogle, men ikke alle, at der ikke bør nedlægges flere p-pladser i Indre By.

2) Helt eller delvist bilfrit byområde i byudviklingsområderne

Christianshavns Lokaludvalg er positive og foreslår, at teksten i kommuneplanen vedrørende bilfrie byområder omformuleres, så der kan etableres en forsøgsordning med mindre delvist bilfrie byområder i hele byen herunder eksisterende byområder.

Borgergruppen Trafiksikkert Skt. Kjelds Kvarter og en borger deler denne opfattelse. Københavns Delebiler er ligeledes positiv over for den nye formulering og ikke mindst delen om nem tilgængelig debilsparkepladser, men opfordrer kommunen til at udbrede det til hele byen.

Enhedslisten Amager Øst ser ligeledes store perspektiver i, at alle byudviklingsområder etableres som helt eller delvis bilfri og ønsker det indarbejdet i nye lokalplaner, så den kommende byudvikling helt generelt primært er målrettet husstande, som ikke ønsker egen bil.

Rådet for bæredygtig trafik er ligeledes positive overfor de nye bestemmelser.

Bispebjerg Lokaludvalg tilslutter sig, at kommunen forsøger at begrænse parkering på udvalgte steder, da parkerede biler tager meget plads, som kan anvendes bedre. Samtidig adresseres det, at spørgsmålet er komplekst, fordi parkeringsmuligheder er en nødvendighed både af hensyn til erhvervslivet, handicaptilgængelighed og arbejdsliv. Bispebjerg Lokaludvalg mener ikke, at der skal sættes på flere parkeringshuse, særligt ikke i ydre bydele, hvor der findes flere store parkeringshuse, der ikke bliver brugt.

Omvendt mener FDM, at en forringelse af parkeringsnormerne og planerne om mere eller mindre bilfrie bydele begrænser og besværliggør mobiliteten og er dermed ude af trit med den efterspørgsel, der er blandt byens borgere og besøgende. Derudover bemærkes det, at også elbiler og pluginhybrider kræver veje at køre på og pladser at parkere på.

Foreningenkbh mener, at fremtiden ikke er bilfri, men tilhører elbilen og planlægningen bør allerede i dag tage højde for folks behov.

3) Dele- og elbiler

Enhedslisten Amager Øst er positive over for det større fokus på debiler, da det kan være et godt alternativ for mange, som ikke bruger deres egen bil til hverdag, men ønsker det fremmet.

I Indre By lokaludvalg mener flere, at kommunen skal forholde sig til, at der findes debilsordninger og fx stille krav til bygherre om at etablere debilsparkepladser og opladere.

Københavns Delebiler ønsker præciseret, at bygherrerne er ansvarlige for at sikre, at der er en energikilde som en hurtiglader ved nye debilspladser, så man fremmer brugen af emissionsfri debiler.

Elbilforeningen FDEL ønsker, at der refereres til ladestanderbekendtgørelsen som gældende i Kommuneplanen, med mindre der eksplicit ønskes planlagt anderledes.

En borger er af den opfattelse, at det haster med at få biler, der kører i København over på el, og der skal ske en kraftig udbygning af el-opladningsmulighederne.

4) Tingbjerg

Boligorganisationerne fsb og SAB v. KAB tilslutter sig kommunens generelle bestræbelser på at skabe en CO₂-neutral og mindre bilafhængig by herunder delebilsparkering mv. I forhold til Tingbjerg stiller fsb og SAB sig kritiske over for en ændring af parkeringsnormen og vurderer, at en parkeringsnorm på 1:228 etagemeter ikke vil dække parkeringsbehovet i Tingbjerg, idet Tingbjerg ikke er udbygget med kollektiv trafik, hvilket medfører, at mange af beboerne, såvel nuværende og tilflyttere, vil have behov for bil i den daglige transport. Bolignormen ønskes derfor fastholdt til 1:175 m².

fsb og SAB finder det desuden uacceptabelt, at al bilparkering i forbindelse med byudviklingen af Tingbjerg skal ske i form af et samlet p-anlæg, da det er vanskeligt at indpasse i et allerede bebygget område. Fsb og SAB adresserer endvidere, at Tingbjerg er udpeget som "hård ghetto" af staten, og at andelen af almene familieboliger nedbringes til 40 % inden 2030. Dette søges opnået ved en fortætning med private boliger i området, og det er derfor centralt, at de frie arealer benyttes til boligbyggeri og ikke til parkering i konstruktion eller p-huse. Samlet set ønsker fsb og KAB således, at Tingbjerg fastholdes som et byudviklingsområde. Men i stedet for krav om, at Tingbjerg skal være helt eller delvis bilfri, hvor parkering samles i anlæg, bør der gives mulighed for konkret vurdering af parkeringsbehovet samt formen af parkering (konstruktion, terræn eller p-huse).

NREP er af samme opfattelse som fsb og KAB og adresserer, at det er vigtigt at bevare en høj grad af parkering i Tingbjerg. Det anses som essentielt, at Tingbjerg ikke anlægges uden parkering, da området er dårligt kollektiv trafikbetjent. Det er NREPs opfattelse, at det ikke er realistisk at tro på, at ressourcestærke familier med arbejde og fritidsinteresser vil kunne skabe en sammenhængende hverdag uden reel mulighed for bil, og det kan betyde vanskeligheder med at fastholde og tiltrække familier, der kan understøtte den igangværende positive udvikling i Tingbjerg. Dette giver en reel bekymring for om det er muligt at finde købere til det antal boliger, der er stillet i udsigt i udviklingsplanen aftalt mellem kommunen, ministeriet og boligorganisationen.

Afdelingsbestyrelsen fsb Tingbjerg mener, at når der kommer 1.500 flere boliger, kommer der også flere biler (ca. 1 pr. husstand). Da der allerede er mangel på p-pladser, foreslås det, at man kun må have 1 bil pr. husstand parkeret i Tingbjerg.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

1) Reduktion af bilparkeringsnormerne på 30 %

Økonomiforvaltningen noterer sig høringssvarene vedrørende den generelle reduktion af parkeringsnormerne med 30 %.

Økonomiforvaltningen har på baggrund af en analyse af bilparkeringsnormerne i København udarbejdet af Økonomiforvaltningen indstillet en række ændringer af bilparkeringsnormerne i forslag til Københavns Kommuneplan 2019. Analysen er blevet forelagt Økonomiudvalget den 13. august 2019 og Borgerrepræsentationen den 22. august 2019. Økonomiudvalget har på mødet den 3. december 2019 politisk besluttet at ændre forvaltningens fremlagte forslag, så bilparkeringsnormerne reduceres med 30 % med mulighed for konkret vurdering.

Økonomiforvaltningen indstiller, at høringssvarene ikke giver anledning til ændringer.

Det bemærkes, at Økonomiforvaltningen er blevet opmærksom på, at der er anvendt en forkert beregningsmetode og derfor har forvaltningen foretaget en korrektion af parkeringsnormerne, således at reduktionen svarer til den politiske beslutning om en reduktion på 30 %.

2) Helt eller delvist bilfrit byområde i byudviklingsområderne

Økonomiforvaltningen noterer sig de mange tilkendegivelser samt forslag om at udbrede forsøgsordninger med helt eller delvis bilfrie byområder til den eksisterende by.

Økonomiforvaltningen har på baggrund af en analyse af bilparkeringsnormerne i København indstillet, at der i bestræbelserne på at afdække mulighederne for at skabe et bilfrit byområde kunne etableres en forsøgsordning med mindre delvis bilfrie byområder i de udpegede byudviklingsområder efter udarbejdelse af et kommuneplantillæg.

Økonomiudvalget har på mødet den 3. december 2019 politisk besluttet at ændre forvaltningens fremlagte forslag, så helt eller delvist bilfrie byområder kan etableres uden forudgående udarbejdelse af et kommuneplantillæg i de udpegede byudviklingsområder. I forbindelse med lokalplanlægningen vil det således være muligt efter en konkret

vurdering at fastlægge en lavere parkeringsnorm i byudviklingsområderne.

Denne mulighed gælder ikke i den eksisterende by og Økonomiforvaltningen bemærker i den forbindelse, at kommunen ikke med hjemmel i planloven kan regulere om folk ejer en bil. Dette betyder også, at såfremt folk ejer en bil, kan den risikere at blive parkeret i nærområdet og belaste parkering på vejene. Derfor skal der i den konkrete planlægning udarbejdes en trafikanalyse, som redegør for den p-norm, der indarbejdes i planlægningen.

Økonomiforvaltningen indstiller, at høringssvarene ikke giver anledning til ændringer.

3) Dele- og elbiler

Økonomiforvaltningen noterer sig tilkendegivelserne.

Økonomiforvaltningen bemærker, at planloven ikke giver mulighed for i kommune- og lokalplanlægningen at regulere brugen af parkeringspladser, herunder hvilken type af bil, der skal benyttes eller at kræve, at parkeringspladserne reelt er til rådighed for beboerne i det konkrete byggeri, parkeringspladserne er knyttet til.

I forhold til ladestanderbekendtgørelsen bemærkes det, at forslag til lov om ændring af byggeloven, hvor der gives bemyndigelse til at fastsætte regler om ladestandere, blev vedtaget den 19. december 2019.

Bekendtgørelsen, der har hjemmel i byggeloven og ikke planloven, er i høring til den 20. januar 2020 og forventes at træde i kraft den 10. marts 2020. Det vil herefter være muligt for kommunen ved fx nybyggeri med mere end 10 parkeringspladser at stille krav om at *forberede* til etablering af ladestandere og hvis erhverv ligeledes krav om *etablering* af ladestandere.

Økonomiforvaltningen indstiller, at høringssvarene ikke giver anledning til ændringer.

4) Tingbjerg

Økonomiforvaltningen bemærker, at en reduktion af parkeringsnormerne med 30 % vil medføre, at parkeringsnormen for *boliger* i byudviklingsområderne er 1:250 m².

I byudviklingsområderne er det qua det vedtagne ændringsforslag på ØU 3. december 2019 ambitionen at skabe mindre bilafhængige by, muligt i forbindelse med lokalplanlægningen at fastlægge en lavere parkeringsnorm efter en konkret vurdering med henblik på at sikre et minimum af kørende adgang til området.

Hensigten med helt eller delvis bilfrie byområder er, at antallet af p-pladser nedsættes. Det fremgår af redegørelsen, der har været sendt i supplerende høring at:

"Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nem tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm."

Da Tingbjerg er beliggende med dårlig adgang til kollektiv trafik, er det forvaltningens opfattelse, at Tingbjerg for nuværende ikke er et hensigtsmæssigt område at arbejde med hel eller delvis bilfrit byområde. Økonomiforvaltningen er således enig i, at området ikke har en god kollektiv trafikbetjening, da området ikke er stationsnært. På den baggrund indstiller Økonomiforvaltningen, at der i de konkrete rammer (Plan nr. R19.B.7.17-21) for Tingbjerg indsættes en stjernebemærkning med følgende ordlyd: "Bilparkeringsnormen for boliger fastsættes til 1 plads pr. 175 m² med mulighed for konkret vurdering."

I forhold til parkering i et anlæg, bemærker Økonomiforvaltningen, at såfremt der ikke foretages konkret vurdering efter den særlige bemærkning nr. 0 vil der ikke være tale om et delvist bilfrit område.

Formuleringen: *"Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering"* synes at være upræcis, idet det efter forvaltningens opfattelse ikke har været intentionen, at parkering altid skal samles i et anlæg, men at det ofte vil gøre sig gældende. Økonomiforvaltningen indstiller derfor, at formuleringen justeres til følgende:

"Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen eller færre parkeringspladser. Parkering kan samles i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering på terræn."

Herefter vil det være muligt at etablere et helt eller delvist bilfrit byområde med færre p-pladser uden, at det er et krav, at ingen eller

færre parkeringspladser samles i et anlæg. Den konkrete udmøntning vil ske i lokalplanlægningen, herunder om parkering kan etableres på terræn eller i konstruktion mv.

Endelig bemærker Økonomiforvaltningen, at det ikke er muligt i kommune- og lokalplanlægningen at regulere om folk ejer en bil eller brugen af parkeringspladserne. Kommuneplanen regulerer heller ikke parkering på de offentlige veje herunder p-zoner og licenser.

Konklusion

Økonomiforvaltningen indstiller på baggrund af ovenstående bemærkninger, at der i de konkrete rammer (Plan nr. R19.B.7.17-21) for Tingbjerg indsættes en stjernebemærkning med følgende ordlyd: "Bilparkeringsnormen for boliger fastsættes til 1 plads pr. 175 m² med mulighed for konkret vurdering."

Derudover indstiller Økonomiforvaltningen følgende justeringer til de generelle bilparkeringsnormerne, der har været sendt i supplerende høring.

Justeringerne er markeret med rødt:

I Kommuneplanens redegørelsestekst til retningslinjer for parkering justeres følgende afsnit:

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

I Kommuneplanens rammer for bilparkering justeres følgende:

Bilparkering			
EFTER			
Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)			
Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder⁰	Øvrig by
Bolig ^{1, 6}	1:357 m ²	1:250 m ²	1:214 m ²
Erhverv ^{2, 6}	1:214 m ²	³ 1:214 m ²	1:143 m ²
Grundskoler ^{4- 5 - 6}	1:714 m ²	1:607 m ²	1:464 m ²
Daginstitutioner ^{4 - 6}	1:286 m ²	1:286 m ²	1:179 m ²
Kollegie- og ungdomsboliger ⁶	1:857 m ²	1:857 m ²	1:857 m ²
Plejecentre/plejeboliger ⁶	1:714 m ²	1:714 m ²	1:714 m ²
Butiksformål ^{6,7}	1:143 m ²	1:143 m ²	1:143 m ²
Offentlige og almene formål:			
Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
Husbåde:			
Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.			
Funktioner af ekstensiv karakter:			
Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering. Anvendelsen, stationsnærhed og begrænsede friarealer er elementer, der blandt andet kan indgå i den konkrete vurdering. Det kan konkret vurderes, at der ikke stilles krav om yderligere parkeringspladser til bebyggelsen.			

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

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

Generelle krav:

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

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

Særlige bemærkninger:

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

¹ Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

² Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

³ Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 143 m² eller minimeres til 1 plads pr. 286 m², såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

⁴ Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

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

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

⁷ Butikker med pladskrævende varer 1:71 m²

Øvrige høringssvar

Forvaltningen har modtaget 53 høringssvar, der helt eller delvist ligger uden for de ændringer, der indgår i den supplerende høring.

Af disse vedrører 22 høringssvar en mindre ændring af detailhandelsrammen ved Kastrupvej 135. Ændringen muliggør en udvidelse på ca. 200 m² af en eksisterende detailhandelsbutik - fra ca. 1.000 til 1.200 m².

10 høringssvar omhandler Bispengbuen, hvor en overvejende del indeholder ros til Økonomiudvalgets beslutning om, at Københavns Kommune skal arbejde på at undersøge muligheden for at realisere en å-park, hvor Bispengbuen og Åboulevarden løber nu.

Forvaltningen har desuden modtaget et høringssvar fra Kultur- og Fritidsudvalget vedr. indretning af kulturhus i Brønshøj Gamle Skole, hvilket ikke indgår som en del af den supplerende høring. Det bemærkes, at det er Økonomiforvaltningens vurdering, at indretningen af kulturhuset, kan ske inden for de gældende kommuneplanrammer.