

## **Bilag 2**

Hvidbog - Kommuneplan 2019

Indhold

<b>INTRODUKTION TIL HVIDBOG</b> .....	25
<b>LOKALUDVALG</b> .....	30
(134) Amager Vest Lokaludvalg .....	30
(158) Amager Øst Lokaludvalg .....	48
(162) Østerbro Lokaludvalg .....	72
(166) Christianshavn Lokaludvalg.....	92
(235) Kongens Enghave Lokaludvalg .....	98
(193) Valby Lokaludvalg.....	109
(291) Indre By Lokaludvalg .....	116
(345+419) Bispebjerg Lokaludvalg .....	127
(392) Vesterbro Lokaludvalg .....	139
(405) Vanløse Lokaludvalg .....	150
(420) Nørrebro Lokaludvalg.....	154
(456) Brønshøj-Husum Lokaludvalg .....	166
<b>OFFENTLIGE MYNDIGHEDER OG INSTITUTIONER</b> .....	181
(191) Energinet Eltransmission .....	181
(254) Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S .....	182
(255) HOFOR A/S .....	185
(283) Trafikselskabet Movia.....	192
(387) Tårnby Kommune.....	197
(398) Bygningsstyrelsen .....	199
(512) Region Skåne .....	201

(521) Gentofte Kommune.....	203
<b>FORBUND &amp; RÅD .....</b>	<b>205</b>
(137) NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik.....	205
(164) Rådet for Bæredygtig Trafik.....	206
(273) Dansk Fodgænger Forbund, Københavnsafdelingen.....	228
(390) Handicaprådet i Københavns Kommune .....	230
(391) DBU København.....	231
(413) København Kommunes Råd for Visuel Kunst.....	237
(433) Islands Brygge Lokalråd.....	239
(466) Akademiraadet .....	240
(541) Danske Studerendes Fællesråd.....	241
<b>FONDE &amp; FORENINGER.....</b>	<b>245</b>
(75) Grøn Agenda Sydhavn .....	245
(77) Samvirkende Boligselskaber.....	245
(80) Fiskerhavns Venner.....	246
(81) Fiskerhavns Venner .....	253
(125) Enhedslisten Amager Vest.....	254
(133) AAB, afdeling 34, Emdrup.....	263
(135+428) Rytmisk Center.....	270
(136) Boligforeningen AAB, København .....	273
(176) Socialdemokratiet, Indre By og Christianshavn, 3. kreds.....	274
(183) Boligforeningen AAB, afdeling 32 "Emdrup Vænge" .....	279
(184) Sdr. Frihavnsudvalg.....	280
(185) Sundbyernes Grundejerfællesskab .....	284

(207) Kommunistisk Parti Amager .....	290
(211) AAB, Afdeling 36, Emdrup Huse.....	293
(197) Københavns Amatørsejlkлуб.....	295
(212) Grundejerforeningen Valby Vænge.....	296
(219) Lundehus kulturforsyning .....	297
(223) Foreningen Hovedstadens Forskønnelse .....	301
(225) Grundejerforeningen Valby Vænge.....	303
(226) Københavns Petanque Klub .....	304
(236) Enhedslisten Indre By.....	305
(238) A/B Sønder Boulevard 37 .....	311
(242) Interesseorganisation for 273 lystbådehavne .....	312
(248) Kommunistisk Parti, Sydhavnen .....	313
(253) Dansk Sejlunion.....	315
(256+257+261+514) NOAH-TRAFIK .....	316
(258) Socialdemokratiet Vesterbro/Kgs. Enghave.....	324
(270) Øresunds Sejlkлуб Frem .....	329
(281) Kulbaneparkens venner .....	332
(286) SF - Vesterbro .....	333
(252+287) Amager Fælleds Venner .....	334
(315) Haveforening Birkevang .....	338
(329) BK87 .....	340
(351) Socialdemokratiet i Bispebjerg .....	341
(355) Trafikforeningen Webersgade .....	344
(357) Borgergruppen mod udvidelsen af Københavns Lufthavn.....	344

(358) Stands&Dans forening.....	345
(395) Selskabet for Rationel Almen Planlægning .....	346
(399) G/F Lundehussøens Haveby.....	354
(411) Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM) .....	354
(418) Grundejerforening i Valby.....	359
(422) Miljøpunkt Amager .....	360
(426) Fonden Peder Skram.....	371
(429) Enhedslisten Vanløse .....	372
(457) Sejlklubben Sundet.....	382
(460) fsb .....	383
(462) Idrætsforum København, del af Danmarks Idrætsforbund (DIF).....	385
(472) Det Grønne Knæ.....	391
(473) Grundejerforeningen Ankeret.....	395
(474) Stræderne og Strøggets Beboerforening (SSBF) .....	396
(475) Ejerforeningen Charlotte Amalies Bastion .....	400
(480) Miljøpunkt Nørrebro.....	400
(484) Partnerskabet.....	405
(486) Verdens Skove.....	412
(489) Østerbro Havnekomité.....	414
(492) Miljøpunkt Nørrebro.....	420
(493) Nordhavns Naturvenner .....	421
(500) Ellebjerg Skoles Skolebestyrelse .....	423
(502) Danske Landskabsarkitekter.....	423
(507) Danmarks Naturfredningsforening København .....	427

(522) 1. kreds Socialdemokratiet Østerbro .....	428
(527) Enhedslisten Amager Øst.....	432
(529) Haveforeningen Vennelyst.....	443
(540) DGI Storkøbenhavn.....	444
(544) Nørrebros Kvarters Beboerforening .....	451
(547) Forældreforeningen Brug Folkeskolen .....	451
(555) Trafikgruppen fra Øster Farimagsgade kvarteret .....	452
(556) BK Vestia.....	454
(564) Miljøbevægelsen NOAH.....	455
(567) Foreningen Københavnertunnelgruppen .....	460
(570) Flydende By .....	461
<b>FÆLLESSVAR</b> .....	462
(214) 431 borgere, Foreningen for Kollektivernes Fremme, Bofællesskab.dk, BoSammen, Landsforeningen for Økosamfund og Kollektivfonden .....	462
(424) Øresunds Sejlklub Frem, Københavns Amatør Sejlklub, Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen A/S .....	466
(442) Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkter: Nørrebro, Amager, Indre By og Christianshavn.....	468
(488) Raffinaderivej A/S og Kløvermarken A/S.....	475
(267) Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion .....	476
(488) Raffinaderivej A/S og Kløvermarken A/S.....	478
(551) Naja Andersen, Freja Friis, Mikkel Boe Følsgaard .....	478
<b>VIRKSOMHEDER</b> .....	482
(40) Danielsen Architecture A/S på vegne af Jyske Bank A/S .....	482
(42) DSB Ejendomsudvikling A/S.....	484
(62) REMA Butiksudvikling A/S.....	485

(63) REMA Butiksudvikling A/S .....	486
(64) Vigerslev Stationstorv A/S .....	488
(112) Københavns Museum .....	489
(132) Perspektiv Arkitekter.....	490
(138) Grundejeren.dk.....	492
(141) Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet.....	493
(142) Udviklingsselskabet By & Havn I/S .....	495
(459) Udviklingsselskabet By & Havn I/S, præcisering af tidligere høringssvar .....	495
(143) Svanemøllehavnen A/S.....	499
(244) Arkitema A/S afgivet på vegne af Bo-Vita, af Arkitema Architects .....	500
(148) Bayarch KBH afgivet på vegne af ejeren af Lindgreens Allé 12 .....	501
(161) Rendbæk Consulting ApS/ Copi Group .....	502
(163) Gefion Group A/S .....	503
(167) C.F. Møller Architects.....	504
(190) Refshaleøens Ejendomsselskab A/S .....	505
(231) Vibena Aps .....	506
(234) ØENS Advokatfirma afgivet på vegne af ejeren af ejendommen matr. nr. 16ae, Sundbyøster, København.....	508
(269) Over Byen Arkitekter ApS .....	509
(279) Coop Danmark.....	510
(295) Holger Petersen Holding AS.....	512
(296) Tivoli A/S .....	513
(305) Nordic Real Estate Partners (NREP) .....	514
(346) Ejendomsselskabet Project Nord P/S .....	517
(371) Scandinavian Property Development A/S .....	518

(394) Holscher Nordberg Architecture and Planning på vegne af Claus Tholstrup.....	519
(401) Byggesocietetet .....	520
(403) Metroselskabet .....	525
(409) Metroselskabet .....	526
(410+412) Københavns Delebiler/ Letsgo.....	527
(415) KBH - Commerce & Culture .....	527
(440) 2L Projektudvikling A/S .....	530
(445) Salling Group A/S .....	531
(446) Salling Group A/S .....	532
(447) Salling Group A/S .....	532
(449) Salling Group A/S .....	533
(450) Salling Group A/S .....	534
(451) Salling Group A/S .....	534
(452) Salling Group A/S .....	535
(453) Salling Group A/S .....	535
(461) Butchers Heat .....	536
(467) Holscher Nordberg Architecture and Planning .....	537
(476) HAL Consult A/S.....	538
(478) HAL Consult A/S.....	539
(479) HAL Consult A/S.....	540
(495) Obel-LFI Ejendomme A/S .....	541
(501) Dance Movement .....	541
(506) SLA .....	542
(510) Sund & Bælt A/S.....	545



(526) Skanska Danmark A/S .....	548
(528) Wonderful Copenhagen .....	549
(536) Skanska A/S.....	551
<b>BORGERE</b> .....	552
(2) Mads Kristoffersen, 2720 Vanløse.....	552
(3) Niels, 2200 København N.....	553
(4) Lawrence Barlow, 2700 Brønshøj .....	556
(5) Nils Andreas Anthon Persson, 1620 København V .....	556
(6) Kristian Toksvig, 1720 København V .....	557
(7) Martin, 1674 København V.....	558
(8) Grethe Jørgensen, 1707 København V .....	559
(9) Anders M. Sørensen, 2100 København Ø .....	560
(10) Andreas Herring, 2100 København Ø.....	561
(11) Mette M. Skovbo Silbiger, 1720 København V.....	562
(12) Steen Iversen, 2610 Rødovre.....	563
(13) Louise McHenry, 2450 København SV.....	564
(14) Sofie, 2450 København SV .....	565
(15) Mikkel Andersen, 2300 København S.....	566
(16) Bradley Axmith, 2200 København N.....	567
(17) Charlotte Winkler, 2400 Nordvest.....	568
(18) Jerome McHenry, 2450 København SV .....	569
(19) Anne Andersen, 2450 København SV.....	570
(20) Gregers Friisberg, 2300 København S.....	571
(21) Isabella, 2300 København S,.....	572

(22) Dianna Khalidan, 2770 Kastrup .....	573
(23) Caroline, 2700 Brønshøj, .....	573
(24) Jakob Zeh Vedel Poulsen, 2700 Brønshøj.....	574
(25) Danni Hansen, 2700 Brønshøj.....	575
(26) Pau Jensen, 2700 Brønshøj.....	576
(27) Jan Pedersen, Brønshøj .....	577
(28) Jette Ingerslev, 1556 København V .....	578
(29) Birgitte Sørensen, 2300 København S .....	579
(30) Klaus Damgaard, 2700 Brønshøj.....	580
(31) Berit Rasmussen, 2700 Brønshøj .....	581
(32) M Tom-Petersen, 2700 Brønshøj.....	584
(33) Connie Eirod, 2700 Brønshøj .....	584
(34) Ida, 2700 Brønshøj,.....	585
(35) Anna Nilsson, 2700 Brønshøj.....	585
(36) Ulrik, 2700 Brønshøj.....	586
(37) Lars Barrett Engdahl, 2700 Brønshøj .....	587
(38) Heidi, 2700 Brønshøj .....	588
(39) Lars Thoning Dybro, 2700 Brønshøj.....	589
(41) Frank Renleff, 2700 Brønshøj.....	590
(43) Rita Abildgaard, 2700 Brønshøj .....	591
(44) Steen Egeberg, 1700 København V .....	592
(45+47) Poul Rasmussen, 1705 København V .....	593
(46+48+49) Tom, 2700 Brønshøj .....	594
(50) Nicolai Boserup, 1264 København K .....	595

(51) Knud Hansen, 1364 København K.....	596
(52) Birgitte Uldall-Hansen, 1700 København V.....	598
(53) Kirsten Damgaard, 1657 København V.....	599
(54) Anne Löfstedt, 2100 København Ø.....	601
(55) Nicki Rasmussen, 2300 København S.....	604
(56) Martin, 2700 Brønshøj.....	605
(57) René Leuring, 2860 Søborg.....	607
(58) Ane Aaberg, 2700 Brønshøj.....	608
(59) Bolette, 1204 København K.....	609
(60) Sofie Pausbæk, 2700 Brønshøj.....	609
(61) Niels Madsen, 2000 Frederiksberg.....	610
(65) Isabel Brammer, 2700 Brønshøj.....	610
(66) Sidney laban, 2700 Brønshøj.....	611
(67) Alette Schack, 2700 Brønshøj.....	612
(68) Benedikte, 2700 Brønshøj,.....	613
(69) Niels Ros, 2700 Brønshøj.....	615
(70) Johnnie Rørvig, 3210 Vejby.....	616
(71) René Andersen, 2700 Brønshøj.....	616
(72) Mikael Bjerrum, 2700 Brønshøj.....	618
(73) Jonas M Cohen, 2700 Brønshøj.....	619
(74) Ouafae Maarouf, 2700 Brønshøj.....	620
(76) Frank Jørgensen, 2400 NV.....	620
(78) Mark Lajer, 2700 Brønshøj.....	621
(79) Maria Harretche, 2700 Brønshøj.....	623

(82) Jette Poulsen, 2450 SV .....	623
(83) Jette Gnudtzmann, 2450 SV .....	624
(84) Anne Sandberg Madsen, 2540 NV.....	624
(85) Maria Løvendahl Johansen, 2450 NV.....	624
(86) Arendse Skovmøller, 2540 NV .....	625
(87) Tim Nielsen, 2540 Nordvest.....	625
(88) Charlotte Laursen, 2450 Nordvest.....	625
(89) Helene Duprat, 2000 Frederiksberg .....	626
(90) Susanne, 2770 Kastrup .....	626
(91) Stephanie, 2700 Brønshøj.....	627
(92) Pia Spiess-Henriksen, 2700 Brønshøj.....	628
(93) Ingelise Egeberg, 2450 SV .....	630
(94) Johanne Mygind, 2450 SV .....	630
(95) Anne Mette Hansen, 2200 København N .....	632
(96) Lotte Bagger, 2700 Brønshøj.....	632
(97) Claus Bøye Petersen, 2700 Brønshøj .....	633
(98) Helle Madsen, 2450 SV .....	634
(99) Ulla Petersen, 2100 København Ø.....	635
(100) Chris Hansen, 2450 København SV .....	635
(101) Anitta Hammer, 2300 København S .....	635
(102) Charlotte Wilhelmsen, 2100 København Ø .....	636
(103) M. Schmidt, 2100 København Ø .....	637
(104) Henrik Winkler, 2100 København Ø .....	638
(105) Anne Ulstrup, 2100 København Ø.....	638

(106) Nanna Grindsted, 2100 København Ø .....	639
(107) Anna, 2100 København Ø.....	640
(109) Hanne Annette Petersen, 2450 København SV .....	640
(110) Linnea, 2100 København Ø.....	640
(111) Simone Hansen, 2100 København Ø.....	641
(113) Per Andersen, 2100 København Ø.....	643
(114) Susanne Heising, 2100 København Ø.....	644
(115+116) Kirsten Friis, 2200 København N .....	644
(117) Nina Caspersen, 2799 Brønshøj.....	645
(118) Ole Vilstrup, 2700 Brønshøj.....	646
(119) Jasper Holst Jørgensen, 2700 Brønshøj .....	647
(120) Emil Hjorth-Rohde, 2100 København Ø.....	648
(121) Liv, 2700 Brønshøj.....	648
(122) Liselotte Christensen, 2300 København S.....	649
(123) Esben Stinus Krogh Hall-Andersen, 2300 København S.....	650
(124) Thomas Pedersen, 2300 København S.....	650
(126) Jonas Bjørn-Andersen, 2100 København Ø.....	651
(127) Mie, 2100 København Ø.....	651
(128) Sofie Thørner, 2100 København Ø .....	651
(129) Niels Kylllesbech, 2100 København Ø.....	652
(130) Lars Dybvad, 2100 København Ø .....	653
(131) Claus Ringborg, 2700 Brønshøj.....	653
(139) John, 2100 København Ø.....	654
(140) Addi Bloch 1720 København V.....	655

(144) Dorit Korell, 2100 København Ø.....	655
(145) Maria Jensen, 1665 København V.....	656
(146) Frej S. Mortensen, 1432 København K.....	656
(147) Vibe Stenholt Andersson, 2450 København SV.....	657
(149) Thomas Kring Lauridsen, 2500 Valby.....	657
(150) Birgit G. Danielsen, 2300 København S.....	657
(151) Mille Dalsgaard, 2450 København SV.....	658
(152) Christian Ulrich, 2450 København SV.....	659
(153) Kaj Bruun Mortensen, 2450 København SV.....	663
(154+155) Ralf Andersson, 1655 København V.....	664
(156) Birte Norgreen, 2450 København SV.....	664
(157) Charlotte Torp Møller, 2450 København SV.....	665
(159) Alex Bernhard, 2100 København Ø.....	665
(160) Sofie Thybo, 1987 København Ø.....	666
(165) Hans-Henrik T. Ohlsen, 2100 København Ø.....	666
(168) Pia, 2100 København Ø.....	669
(169) Diego Børresen Llado, 2500 Valby.....	670
(170) Pihl, 2700 Brønshøj.....	671
(171) Martin Skov, 2700 Brønshøj.....	672
(172) Berit Haugshøj Pritzsch, 2700 Brønshøj.....	672
(173) Nina, 2730 Herlev.....	673
(174) Helle Mamsen, 2700 Brønshøj.....	674
(175) Mikael Kirkensgaard, 2300 København S.....	675
(177) Dorte Bertram, 2100 København Ø.....	676

(178) Sigurd Eidsmo, 2450 København SV.....	677
(179) Merete Pedersen, 2100 København Ø .....	677
(180) Kirsten Damgaard, 1658 København V .....	678
(181) Gitte Pedersen, 2100 København Ø.....	678
(182) Vibeke Holse, 1761 København V.....	679
(186) Jannie Rasmussen, 2700 Brønshøj.....	681
(187) Jan Koed, 2500 Valby .....	682
(188) Julie Forup, 2450 København SV .....	682
(189) Jesper Holm Pedersen, 2450 København SV .....	682
(192) B. Førster, 1720 København V.....	683
(195) Line Boel Bjelbæk, 250 København SV .....	685
(196) Morten Boel Bjelbæk, 2450 Købehavn SV .....	685
(198) Mia Knokgaard, 2100 København Ø.....	686
(200+201) Anders Rieper, 2100 København Ø .....	686
(202) Victor Vidal, 2100 København Ø .....	687
(203) Andrea Aagaard, 2450 København SV.....	688
(204) Nanna Mallan, 2450 København SV .....	689
(205) Salomon Segers, 2450 København SV.....	689
(206) Nikolaj Theill Frandsen, 2450 København SV.....	689
(208) Jens Lauridsen, 2450 København SV .....	690
(209) Heidi Kristiansen, 2450 København SV .....	690
(210) Susse Stuhr, 2300 København S .....	691
(213) Marianne Gitte Gregersen, 2100 København Ø.....	691
(215) Søren Krogh, 2300 København S.....	692

(216) Camilla Bisp Christensen, 2300 København S .....	692
(217) Nis Falck Christensen, 3450 Allerød .....	693
(218) Boaz Barkan, 1720 København V .....	693
(220) Øivind Holtermann, 1650 København V.....	694
(221) Lene Hansen, 2450 København SV.....	695
(222) Jesper Andersen, 2300 København S .....	695
(224) Jacob Kusk, 2450 København SV.....	696
(227) Mikkel Krogh, 2500 Valby .....	697
(228) Anders Brøndberg, 2500 Valby.....	697
(229) Grethe Mørk, 2500 Valby .....	698
(230) Jimmy Therkelsen, 2500 Valby.....	699
(232) Thomas Christensen, 2450 København SV .....	700
(233) Ulla Larsen, 2500 Valby .....	700
(237) Nathalie Ostrynski, 2500 Valby .....	700
(239) Tine Stausholm, 2100 København Ø.....	701
(240) Dorte Bloch Olsen, 2500 Valby .....	702
(241) Merete Ganshorn Nielsen, 2450 København SV .....	702
(243) Sarah Brandt Talreja, 2500 Valby .....	702
(245) Helle Boe Larsen, 2500 Valby .....	703
(246) Esben Fisker, 2500 Valby .....	704
(247) Henrik Nielsen, 2720 Vanløse .....	705
(249) Margit Groth, 2720 Vanløse.....	707
(250) Troels Bertel, 2700 Brønshøj.....	713
(251) Agnete Glendrup, 2500 Valby .....	714



(259) Dea Milo, 1432 København K.....	715
(260) Anja Nielsen, 2100 København Ø .....	716
(262) Birgitte Wiberg, 2500 Valby .....	717
(263) Poul Olsen, 2100 København Ø.....	718
(264) Grete Hansen, 1432 København K.....	718
(265) Lukasz Klar, 2100 København Ø .....	719
(266) Pernille Aven Lupai, 1432 København K.....	720
(268) Morten Andersen, 1432 København K .....	721
(271) Lars Blomholt, 1432 København K.....	722
(272) Hans Kurt Pedersen, 2300 København S .....	724
(274) Ulla Gade Bisgaard, 1432 København K.....	724
(275) Mette Fisker, 2100 København Ø .....	725
(276) Francois Duchene, 2500 Valby .....	726
(277) Niels Frederik Bach, 2000 Frederiksberg.....	727
(278) Anna, 1432 København K .....	728
(280) Henrik Damm-Møller, 2500 Valby .....	728
(282) Margit Mørck, 2450 København SV.....	729
(284) Hanne Kelter Rasmussen, 2500 Valby .....	729
(285) Benny Jørgensen, 2100 København Ø.....	729
(288) Anna Larsen, 1432 København K.....	730
(289) Philip Elberling, 2450 København SV.....	730
(290) Carl Jensen, 2100 København Ø.....	731
(292) Laura Rosenvinge, 2400 København NV: Opsummering af et borgermøde i Brønshøj-Husum .....	732
(293) Frank Martin Hansen, 2300 København S .....	733

(294) André Gustafson, 1070 København K.....	734
(297) Kirsten Grønlund, 4060 Kr. Såby .....	735
(298) Line Østergaard, 2500 Valby .....	736
(299) Mogens Petersen, 8541 Skødstrup .....	737
(300) Henrik Affe, 1432 København K.....	737
(301) Anne Kirstine Svanholt, 1432 København K.....	738
(302) Eva Nielsen, 2450 København SV .....	740
(303) Bitten Døjholt, 1432 København K.....	740
(304) Michael Hansen, 2450 København SV.....	741
(306) Jytte Grethe Trap, 2100 København Ø.....	744
(307) Mikkel Eggers, 1432 København K.....	744
(308) Janne van Acker, 2500 Valby .....	745
(309) Andreas Emil Knudsen, 2400 København NV.....	745
(310) Mette Schwarz Soerensen, 2100 København Ø.....	746
(311) Allan Norr Johansson, 2300 København S .....	747
(312) Stine Behrendtzen, 2500 Valby.....	747
(313) Sanne Waldorff, 1432 København K.....	748
(314) Mads Jungersted, 1432 København K.....	748
(316) Jonas Bladt Hansen, 2500 Valby .....	749
(317) Camilla Damm-Møller, 2500 Valby .....	749
(318) Erik Døssing, 2500 Valby.....	750
(319) Morten Roe Andersen, 1432 København K.....	751
(320) Maria, 2100 København Ø .....	752
(321) Kristina, 2500 Valby.....	752

(322) Anders Bruun, 1432 København K .....	753
(323) Trine Brox, 2500 Valby .....	754
(324) Rasmus Jeppesen, 2100 København Ø .....	754
(325) Martin Mouritsen, 1432 København K.....	755
(326) Lasse Toft Christensen, 1432 København K.....	755
(327) Nicole van der Doe, 1432 København K.....	756
(328) Klaus S, 1432 København K.....	756
(330) Mikkel Joachimsen, 1432 København K .....	757
(331) Albert McHenry, 2450 København SV .....	757
(332) Morten Ranck, 1432 København K.....	758
(333) Ulrik Schmidt, 1432 København K.....	758
(334) Benjamin Koppel, 2500 Valby .....	759
(335) Asger Ammonsens, 1432 København K.....	759
(336) Jonas Petersen, 1432 København K.....	760
(337) Mikkel Rasmussen, 1432 København K.....	760
(338) Javier Verduch, 2100 København Ø .....	762
(339) Stine Jørgensen, 2450 København SV.....	762
(340+342) Ann Vangsgaard Koppel, 2500 Valby .....	763
(341) Sara Byrgesen, 1432 København K.....	763
(343) Signe Severinsen, 1432 København K.....	764
(344) Astrid Vangsgaard Koppel, 2500 Valby .....	764
(347) Mette Bundvad, 2450 København SV.....	765
(348) Karin Gerdorf, 1432 København K.....	765
(349) Christian, 1432 København K .....	766

(350) Hanna, 1432 København K.....	766
(352) Lars Kjøller, 1432 København K .....	767
(353) Johan Rønby Pedersen, 1432 København K .....	767
(354) Viola Koppel, 2500 Valby.....	768
(356) Annette Holck, 1432 København K.....	768
(359) Rasmus Lohals, 1432 København K.....	770
(360) Sabina Leopold, 2500 Valby .....	771
(361) Camilla Wium Bjerrum, 1432 København K.....	771
(362) Eva Nordberg, 1765 København V .....	772
(363) Betina, 2100 København Ø.....	772
(364) Søren Bjerring, 1432 København K .....	773
(365) A. Olsen, 2300 København S .....	773
(366) Anders, 2100 København Ø.....	774
(367) Helle Knudsen, 2450 København SV .....	774
(368) Thomas Madsen, 1671 København V .....	775
(369) DN, 1432 København K.....	775
(370) Annette Thielke, 2700 Brønshøj.....	776
(372) Sander Nielsen, 1432 København K.....	777
(373) Ursula Møller, 1432 København K.....	777
(374) Lisbeth Rossen, 1432 København K .....	778
(375) Merete Pryds Helle, 1432 København K.....	778
(376) Lykke Fehmerling, 1432 København K .....	779
(377) Mie Guldbæk Brøns, 1758 København V.....	779
(378) Rasmus Christensen, 2300 København S.....	781

(379) Gertrud Eggers, 2300 København S .....	783
(380+381) Lisette Olsgaard, 2100 København .....	784
(382) A. Bo Andersen, 2300 København S .....	785
(383) Rebecca Harboe, 1433 København K.....	786
(384) Line Friberg Nielsen, 1432 København K .....	786
(385) Nimue Marianne Demant, 2300 København S.....	787
(386) Sanne Bjerg, 1670 København K.....	787
(388) Airo Bjarking, 2920 Skodsborg .....	789
(389) Bjarne Larsen, 2100 København Ø.....	789
(393) Heidi Hansen, 2700 Brønshøj.....	792
(396) Karin Andersen, 1432 København K .....	793
(397) Asger Munk Nielsen, 2700 Brønshøj.....	794
(400) Malene Schrøder, 1432 København K .....	795
(402) Pia Roe, 1432 København K .....	796
(404) Anders K. Hvelplund, 1432 København K .....	797
(406) Sara, 2700 Brønshøj,.....	798
(407) Jette Ravn, 2700 Brønshøj.....	799
(408) Peter Heiberg, 1432 København K .....	800
(414) Johan Bergström, 1432 København K .....	801
(416) John Steen Johansen, 2700 Brønshøj .....	802
(417) Henrik Thygesen, 2700 Brønshøj .....	804
(421) Alex Bernhard, 2100 København Ø.....	805
(423) Anette Arnoldi, 2100 København Ø.....	807
(425) Ann-Charlotte Wessel, 2700 Brønshøj.....	807

(427) Martin, 2700 Brønshøj .....	809
(430) Liv Rabjerg, 1614 København V .....	810
(431) Solvej Petersen, 2100 København Ø .....	812
(432+434) Christian Liljedahl, 2000 Frederiksberg .....	813
(435) Lotte Juhl, 1208 København K .....	814
(436) Katrin Hjorth, 2700 Brønshøj .....	814
(437) Stig Poulsen, 2700 Brønshøj .....	815
(438) Jørgen Valdsgaard, 1661 København V .....	816
(439) Jørgen Green, 2450 København SV .....	817
(441) Søren Østergaard, 2100 København Ø .....	818
(443 + 444) Jesper Hjuler-Pedersen, 2500 Valby .....	819
(448) Dorte Eiler, 2700 Brønshøj .....	820
(454) Jakob Mallan, 2450 København SV .....	822
(455) Mirjam Bastian, 2450 København SV .....	822
(458) Birgitte Kehler, 1705 København V .....	823
(463) Gorm Valentin, 2100 København Ø .....	824
(464) Peter Mortensen, 1432 København K .....	824
(465) Anette Antonsen, 2100 København Ø .....	825
(468) Nina Andersen, 2700 Brønshøj .....	825
(469) Birgitte Lunhart, 2200 København N .....	826
(470) Lisbeth Garly Andersen, 1432 København K .....	828
(471) Esben Guld Fuglsang, 2700 Brønshøj .....	828
(477) Kai Oster, 2300 København S .....	829
(481) Kristina Kühl, 2300 København S .....	830

(482) Michael Morgenstjerne, 2300 København S .....	830
(483) Thomas Hansen, 2700 Brønshøj.....	831
(485) Gurli Mousten og Jan Kyrsting, 2300 København S .....	832
(487) Henrik Pedersen, 2700 Brønshøj.....	833
(490) Claus Bendixen, 1432 København K.....	833
(491) Emilie Aagaard Andreassen, 2100 København Ø.....	835
(494) Signe Voigt Vadskær, 2450 København SV .....	835
(496) Steen Dalin, 2450 København SV.....	836
(497) Jesper Jørgensen, 2100 København Ø.....	837
(498) Rikke B. Mikkelsen, 2700 Brønshøj .....	837
(499) Lotte Harreskov, 2860 Søborg.....	838
(503) Karen Andersen, 2450 København SV .....	839
(504) Hanne Boe Frederiksen, 2100 København Ø.....	839
(505) Helge Mortensen, 2200 København N .....	840
(508) Stephanie Mesker, 2720 Vanløse .....	840
(509) Kate Kamil, 1432 København K .....	841
(511) Andreas Mortensen, 2450 København SV .....	841
(513) Ebbe Nielsen, 1432 København K.....	842
(515) Susanne Boudigaard Nielsen, 2500 Valby .....	843
(516) Lilian Sølbeck, 1200 København K.....	843
(517) Kaj Thelander Jessen, 2450 København SV.....	847
(518) Marianne Schjeldrup Andersen 2700 Brønshøj.....	849
(519) Merve, 2100 København Ø,.....	850
(520) Flemming Holberg Fenger, 2720 Valby .....	850

(523) Peter Majumdar Løgstrup, 2450 København SV.....	851
(524) Lis Remvold, 1200 København.....	851
(525) Bo Jørgensen, 2700 Brønshøj.....	852
(530) Vibeke Steen, 2700 Brønshøj.....	853
(531) Nina Nielsen, 2100 København Ø.....	855
(532) Svend-Erik Jørgensen, 2700 Brønshøj.....	855
(533) IM Kromann Hansen, 1070 København K.....	856
(534) Nicolaj, 2100 København Ø,.....	858
(535) Marianne Balsløw, 2100 København Ø.....	858
(537) Helene Røssel, 2500 Valby.....	859
(538+539) Catharine Hansen-Pahlk, 2500 Valby.....	860
(542) Eva Ullersted, 2500 Valby.....	860
(543) John Kay Jensen, 2200 København N.....	861
(545) Rasmus Rise, 1432 København K.....	863
(546) Supawadee Kraisorn, 2100 København Ø.....	864
(548) Marit Dalsgaard, 2450 København SV.....	864
(549) Søren Rud, 1453 København K.....	869
(550) Jeanne, 1432 København K, <a href="mailto:Peberfrugt@hotmail.com">mailto:Peberfrugt@hotmail.com</a> .....	869
(552) John Kay Jensen, 2200 København N.....	869
(553) Simone Aaberg Kærn, 2200 København N.....	870
(554) Torben Lyngge Andersen, 1432 København K.....	871
(557) Anette Kjeldsen Hansen, 2100 København Ø.....	871
(558) Stephan Evon, 2100 København Ø.....	875
(559) Marlene Balkan-Petersen, 2700 Brønshøj.....	875



(560+563) Nina Svane-Mikkelsen, 2450 København SV.....	876
(561) Birgit Schultz, 2100 København Ø .....	879
(562) Dorte Skovgård Petersen, 1662 København V.....	880
(565) Katrine Balkan, 2700 Brønshøj.....	882
(566) Morten Vesely, 1454 København K.....	883
(268) Gry Høirup, 1761 København V .....	885
(269) Marie Louise Stochholm, 1432 København K .....	886
(571) A. Bo Andersen, 2300 København S .....	887
Jacob Nielsen, 1732 København V (frem går ikke af Bliv Hørt) .....	887
Lone Munkgaard, (fremgår ikke af Bliv Hørt) .....	892
Peter Hess-Nielsen (fremgår ikke af Bliv Hørt) .....	892
Nina Højsteen (fremgår ikke af Bliv Hørt).....	894
Samvirkende Boligselskaber (fremgår ikke af Bliv Hørt) .....	894
Mette (fremgår ikke af Bliv Hørt).....	896
1138 enslydende høringssvar vedr. Bispeengbuen (fremgår ikke af Bliv Hørt) .....	897
Erhvervsstyrelsen (fremgår ikke af Bliv Hørt).....	899

## INTRODUKTION TIL HVIDBOG

Hvidbogen indeholder en opsummering af høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2019 samt Økonomiforvaltningens besvarelser hertil.

Økonomiforvaltningen har i perioden den 27. august til den 22. oktober 2019 modtaget i alt 1.693 høringssvar fra borgere, Københavns Kommunes 12 lokaludvalg, virksomheder, fonde, foreninger, forbund, råd og offentlige myndigheder. Heraf er 1.138 høringssvar enslydende og vedrørende Bispeengbuen. Overvægten af høringssvar er indsendt af borgere, mens en stor andel høringssvar er indsendt af fonde og foreninger samt virksomheder.

Økonomiforvaltningen har gengivet høringssvarene med et kort resume samt Økonomiforvaltningens bemærkninger til, om høringssvaret har givet anledning til ændring af Forslag til Kommuneplan 2019, markeret med gul. Økonomiforvaltningen har desuden inddelt høringssvarene i ca. 1.343 bemærkninger, da høringssvar kan indeholde bemærkninger til flere forhold. 264 bemærkninger giver anledning til ændring i Forslag til Kommuneplan 2019. Høringssvarene kan ses i deres helhed i bilag 3 samt på Københavns Kommunes digitale høringsportal [www.Blivhoert.kk.dk](http://www.Blivhoert.kk.dk).

Der er en overvægt af bemærkninger, som relaterer sig til enkeltsager eller konkrete projekter, hvor der i Forslag til Kommuneplan 2019 er foreslået rammeændringer, som muliggør nybyggeri. Høringssvarene indikerer, at der har samlet sig borgergrupper om disse enkeltsager eller konkrete projekter, hvorfor mange af høringssvarene er enslydende.

### Temaer

Økonomiforvaltningen har inddelt samtlige bemærkninger i en række temaer;

- *Boliger* omfatter bl.a. boligudbud, boligpriser og boligstørrelsesbestemmelser.
- *Boformer* omfatter bl.a. bofællesskaber, fællesskabsorienterede boliger, eksperimenterende boligbyggeri og plejeboliger. Mange bemærkninger markeret med dette tema omhandler en efterspørgsel på fællesskabsorienterede boliger.
- *Almene boliger* omfatter bl.a. administrationsgrundlaget for krav om almene boliger, udsatte boligområder, anvisnings- og udlejningsaftaler og Forslag til Kommuneplan 2019s målsætninger om almene boliger.
- *Rækkefølgeplan* omfatter forslag til ændringer i rækkefølgeplanen.

- *Parkering* omfatter parkeringsnormer for bil- og cykelparkering og det omfatter overdækningskrav, bilfrie bydele, regulering af trafik gennem parkering, parkeringsafgifter, parkeringsnormer- og forhold for dele- og elbiler. Derudover er der positive tilkendegivelser for forslaget til nedjustering af cykelparkeringsnormen for bolig og erhverv.
- *Det grønne* omfatter bl.a. natur, grønne områder, træer, begrønning, rekreative områder og grønne potentialeområder. Særligt er der et gennemgående ønske om bevaring og/eller etablering af grønne områder i byen samt et ønske om at sikre den grønne balance i udviklingen af byen. Temaet omfatter desuden bemærkninger, ønsker eller forslag vedrørende friareal.
- *Klima* omfatter bl.a. CO<sub>2</sub>-målsætninger- og udledning, regnvandshåndtering, luftforurening, vedvarende energi, bæredygtighed, klimaplaner, bæredygtigt byggeri- og byggematerialer samt sammenhængen mellem målsætningen om CO<sub>2</sub>-neutralitet og målsætningen om mere byggeri.
- *Trafikmål* omfatter bemærkninger til de konkrete trafikmål, der fremgår i Forslag til Kommuneplan 2019 eller bemærkninger, der vedrører trafikmål.
- *Infrastruktur* omfatter bl.a. trafikale forhold, trængsel, den kollektive trafik, biltrafik, cyklisme, begrænsning af biltrafikken i Indre By. Mange bemærkninger markeret med dette tema omhandler borgeres utilfredshed med en evt. etablering af letbaneforbindelse til Tingbjerg, Husum, Brønshøj, og der efterspørges i stedet en metroforbindelse til bydelene.
- *Kreative zoner* omfatter bl.a. bemærkninger til Forslag til Kommuneplan 2019s kreative zoner og potentialeområder samt bemærkninger om vigtigheden af disse kreative zoner for byens kant og for erhvervslivet.
- *Arkitektur, kulturarv og højhuse* omfatter bl.a. bemærkninger til konkrete byggerier, udpegning af kulturhistoriske værdier, bevaring, arkitektur, højhuse- og politik herfor.
- *Skæve boliger* omhandler specifikt muliggørelsen af boliger til udsatte borgere og sindslidende ved hhv. Emdrupvej, Ryparken 75-81 og Strødamvej. Hos borgere er der en gennemgående utilfredshed med muliggørelsen af skæve boliger på de tre lokationer.

- *Kommunale funktioner* omfatter bl.a. bemærkninger og ønsker til skoler, daginstitutioner og øvrige kommunale funktioner samt inddeling af skoledistrikter. Beslutningen fra Budget20 om etableringen af en daginstitution på Saxtorphsvej 11 har givet anledning til indsigelser mod denne beslutning fra særligt borgere.
- *Kultur- og fritid* omfatter bl.a. bemærkninger til udbuddet af faciliteter og tilbud indenfor kunst, kultur og fritidsaktiviteter.
- *Rammer* omfatter bl.a. forslag og bemærkninger til konkrete rammeændringer samt bemærkninger til områdetyper.
- *Stejlepladsen* omfatter bemærkninger og utilfredshed med beslutningen om at udlægge Stejlepladsen til primært boligbyggeri, herunder tilslutter mange borgere sig Fiskerhavnens Venners to høringssvar om samme.
- *Lynetteholmen* omfatter bemærkninger til Lynetteholmsprojektet. Mange borgere udtrykker utilfredshed med evt. jorddeponikørslen til Lynetteholmen og etablering af Østlig Ringvej. Særligt borgere fra Margretheholmen har indsendt indsigelser herom, hvilket har sammenfald med, at Miljøstyrelsen udsendte en forudgående offentlig høring om miljøkonsekvensundersøgelsen for Lynetteholmen i samme tidsperiode. Endelig er der bekymringer for fremtiden for Margretheholmens Havn som følge af projektet.
- *Jernbanebyen* omfatter bemærkninger til udviklingen af Jernbanebyen, herunder konkrete forslag til indhold i planlægningen med en særlig opmærksomhed mod etablering af nye grønne områder.
- *Øvrige byudviklingsområder* omfatter bemærkninger til byens øvrige byudviklingsområder- og projekter, herunder De Gamles By, Svanemøllehavnen, Bystævneparken, Amager Fælled, Tingbjerg, Bådehavnsvej, Vejlandskvarteret, Ørestad Fælled Kvarter, Prøvestenen, Kløverparken, Nordhavn, Sydhavn, Carlsberg og Slagtergårdene.
- *Turisme* omfatter forhold, der relaterer sig til turisme, herunder bæredygtighed, spredning, bemærkninger om turisme i konkrete bydele samt bekymring om overturisme.
- *Befolkningstal* omfatter bemærkninger til Københavns Kommunes prognoser og forventninger til byens befolkningstilvækst. Derudover omfatter temaet bemærkninger til Københavns demografi.

- *Bispeengbuen* omfatter bemærkninger til projektet med ønske om nedrivning af Bispeengbuen, etablering af buen som et grønt område med skybrudssikring samt en åbning af Ladegårdsåen. Økonomiforvaltningen bemærker, at der er indkommet 1.155 enslydende høringssvar om Bispeengbuen fra borgere.
- *Generelt* omfatter bemærkninger til Forslag til Kommuneplan 2019, herunder påpegning af redaktionelle fejl, ros samt bemærkninger til Forslag til Kommuneplan 2019 som helhed.
- *Andet* omfatter bemærkninger, som falder udenfor ovenstående kategorier, som eksempelvis bemærkninger til inddragelsesprocessen omkring Forslag til Kommuneplan 2019 samt konkrete forslag og ønsker.

### **Gennemgående temaer i hvidbogen**

På tværs af høringssvarene er der udvalgte temaer, der er gennemgående og fylder mest. Det bemærkes, at nogle temaer er sammenlagt herunder:

- *Infrastruktur og trafikmål*  
Infrastruktur og trafikmål er det mest gennemgående tema i bemærkningerne, og det er særligt borgere, der har bemærkninger til dette tema.  
Der er generelt bred opbakning til, at infrastrukturen i København styrkes. Mange bemærkninger og i overvejende grad, borgere er utilfredse med en evt. etablering af letbaneforbindelse til Tingbjerg, Husum, Brønshøj, og der efterspørges i stedet en metroforbindelse til bydelene.
- *Det grønne og klima*  
Der er et gennemgående ønske om bevaring og/eller etablering af grønne områder i byen samt et ønske om at sikre den grønne balance i udviklingen af byen. Der er også en generel opbakning og et ønske om, at København skal være CO<sub>2</sub>-neutral samt, at der arbejdes med løsninger på klimaets udfordringer. Det er særligt borgere, fonde, foreninger og lokaludvalg, der har bemærkninger til dette tema.
- *Boliger, boformer, almene boliger og befolkningstal*  
Mange høringssvar under disse temaer omhandler bekymringer relateret til byens befolkningstilvækst og det pres det medfører på boligmarkedet. Det er en bekymring, at København udvikler sig til en by, hvor der kun er plads til de

velhavende, og et fokus på at sikre boliger til alle indkomstgrupper. Der efterspørges desuden flere fællesskabsorienterede boliger og flere almene boliger.

Nogle bemærkninger stiller spørgsmålstejn ved Københavns Kommunes prognoser og forventninger til byens befolkningstilvækst. Derudover er der for nogle modstand mod byens stigende indbyggertal

Derudover er der positive tilkendegivelser for forslaget til nye boligstørrelsesbestemmelser, der skaber rammerne for byggeri af flere mindre boliger.

## LOKALUDVALG

### (134) Amager Vest Lokaludvalg

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>Amager Vest Lokaludvalg har gennem de seneste mange år behandlet og givet høringsvar til mange lokalplaner i lokaludvalgsområdet. Mange lokalplanforslag er ledsaget af tillæg til gældende kommuneplan med det formål at forøge tætheden i forhold til gældende rammer. Næsten hver gang har vi peget på manglende friarealer og dermed grønne frirum i forbindelse med nye, særdeles fortættede byggerier, hvilket ikke mindst gælder i de nye bydelsområder i Amager Vest. Med voldsomt bolig- og dermed befolkningsvækst har vi set mærkbare, uheldige konsekvenser. Det gælder i forhold til trafikken, parkeringen samt manglende offentlige funktioner og faciliteter på institutionsområder og manglende frirum i form af nære grønne fællesarealer for folk at opholde og bevæge sig på.</p>	<p>Forvaltningen vurderer ved det enkelte projekt, hvilken bebyggelsesgrad og højder, der kan være, idet dette vurderes ift. stationsnærhed, kommuneplanens mål samt de omkringliggende byområder mv. Konkret i Amager Vest bydel er der med metroen en højklasset trafikløsning, hvilket har givet anledning til at der er blevet etableret mange nye boliger og erhvervsbyggerier i området.</p> <p>I forbindelse med kommuneplantillæg og lokalplan sikrer kommunen friarealer og parkeringspladser svarende til den ramme, der gives. Forvaltningen har desuden fokus på placering af offentlige funktioner som f.eks. daginstitutioner.</p> <p>I lokalplanlægningen søger kommunen også at sikre byrum og deres kvaliteter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1
Boliger	<p>Efter vores opfattelse er boligbyggeriet gået alt for stærkt i området med de nye bydele i Ørestad og Islands Brygge Syd. Der melder sig alt for mange afledte udfordringer/problemer. Hvilket ikke mindst</p>	<p>Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at der i forbindelse med udbygning af nye boligområder sikres den fornødne kommunale kapacitet i form af bl.a. daginstitutioner, skoler og plejecentre.</p>		2

	<p>gælder på det trafikale område, det parkeringsmæssige område og på området med skoler, friarealer, kultur- og børneinstitutioner. Desuden giver de nye bydelsområder også store udfordringer i forhold til bæredygtig affaldshåndtering, hvor kommunens målsætning om separat håndtering af bioaffaldet ikke er prioriteret.</p> <p>Med udviklingen, som i nævnte områder er gået meget stærkt, er det helt afgørende, at kommunen sætter prioriteret ind med foranstaltninger til at imødegå, at man med bydelene ikke ender med, at ingen vil bo, arbejde og leve i de pågældende områder af København.</p> <p>Samtidig er der en voksende risiko for, at Københavns Kommunes ambitiøse målsætninger for klima og miljø sættes over styr. Desværre indeholder dette udkast til kommuneplan primært byggeri på grønne arealer.</p>	<p>Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Kommuneplan 2019 indeholder stort fokus på miljø, luftkvalitet, natur og klima, og de ambitiøse målsætninger sættes ikke over styr. Det er også et område, der er sat øget fokus på med budget 2020, som indeholder midler til en analyse af mulighederne for at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra biltrafikken med 50.000-100.000 ton.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne KK-funktioner	<p>Vi håber, at Københavns Kommune vil tage bestik af de erfaringer, der er indhøstet ved alt for tæt bebyggelse i Ørestad og Islands Brygge Syd, når man skal udvikle Jernbaneområdet på Vesterbro og Nyholm på Christianshavn. Her bør man planlægge, så der er god plads til det grønne, til friluft- og idrætsaktiviteter til skoler og institutioner,</p>	<p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges med en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>En vision for en grøn struktur for Jernbanebyen vil være en central del af det kommende helhedsplansarbejde for</p>	Den politiske hovedstruktur.	3



	<p>til områdets egne beboere og til københavnere.</p>	<p>Jernbanebyen, som også skal rumme anvendelse af de grønne arealer til fx rekreation, leg og sport.</p> <p>På baggrund af ønsket om at kommunen stiller krav om de kommunale anlæg for Jernbanebyen, vil Økonomiforvaltningen indskrive behovet for de kommunale funktioner, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
<p>Boliger Almene boliger</p>	<p>Vi er for så vidt enig i, at der skal være plads til alle og boliger, der er til at betale, men vi tror ikke på, at man blot ved at udvide udbuddet af boliger i høj grad kan dæmpe priserne. Nybyggeriet i København er i dag påvirket af mere end "udbud/efterspørgsel". Boligbyggeriet drives i dag af kapitalkræfter og en byggesektor, der er mere interesseret i, hvad boligmarkedet kan kaste af sig i gevinst og forrentning end noget andet og hvor disse mål kun opfyldes ved at opføre og sælge dyrest mulige boliger, hvilket kommunen i øvrigt selv er med til gennem selskabet "By &amp; Havn". En opfyldelse af mål om billige boliger i et sådant marked kan kun ske ved støttet boligbyggeri og en bedre</p>	<p>Analyserne udarbejdet forud for Kommuneplan 2019 peger på, at ved at imødekomme befolkningstilvæksten i København med flere boliger, kan man forhindre at boligpriserne stiger markant. Kommuneplanen sikrer desuden mulighed for, at 25 % af de tilførte boliger bliver almene boliger – den højeste mulige andel som kommunerne jf. planloven kan kræve i nye lokalplaner. For at understøtte en variation på boligmarkedet, er Københavns Kommune positivt indstillet overfor forskellige ejerformer, fx andelsboliger.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p>	<p>Den politiske hovedstruktur</p>	<p>4</p>

	regulering af huslejeniveauet i de almene boliger.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	<p>Opfyldning af boligbehovet, set i lyset af fremskrivningen af befolkningstilvæksten, skal løses via et regionalt perspektiv og ikke ved at stuve flere og flere mennesker sammen på mindre og mindre plads.</p> <p>Igen vil vi fremføre, at vi savner en helhedsvurdering af København (Københavns Kommune) som hovedstad i en regional sammenhæng og en samlet regional fordeling af byggeriets omfang og fordeling og placering under hensyntagen til muligheden for at benytte højklasset kollektiv transport som konkurrencedygtigt alternativ til privat bilkørsel - specielt med mulighederne ved åbning af Cityringen. Et tilsvarende perspektiv, som anlagdes i 1970'erne og årene derefter, hvor man så på hovedstaden i et storkøbenhavnsk perspektiv sammen med omegnskommunerne, hvor der er jord nok at bygge på, bør nyde fremme i en ny Kommuneplan.</p>	<p>Københavns Kommune indgår i et samlet boligmarked i Hovedstadsregionen. Der har længe været stor efterspørgsel efter centralt beliggende boliger, hvilket har været medvirkende årsag til betydelige prisstigninger. Forslag til Kommuneplan 2019 peger på, at der skal skabes plads til nye boliger i Københavns Kommune for at imødekomme denne efterspørgsel efter boliger fra forskellige familietyper og indkomstgrupper. Prisudviklingen i København betyder også, at efterspørgslen efter boliger i den øvrige region stiger og har skabt grundlag for nye boligprojekter og byområder. Der foregår således en betydelig udvikling i andre dele af regionen. Den statslige planlægning for hovedstadsområdet varetager også disse hensyn.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		5
Andet	Det virker påfaldende, at der i kommuneplanen tages udgangspunkt i, at København som landets hovedstad nærmest anskues isoleret fra den omkringliggende region.	Forslag til Kommuneplan 2019 behandler den samlede hovedstadsregion og det endnu større samarbejde Greater Copenhagen, og kommunen betragtes således ikke isoleret fra sine omgivelser. Den egentlige regulering kan dog kun forholde sig til kommunens egen udstrækning og ikke betinges af forhold,		6

		<p>der ligger udenfor kommunens kompetence.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>Desværre er Økonomiforvaltningens udkast til Kommuneplan 2019 et udtryk for endnu mere vækst, fortætning og flere boliger. Visionen indeholder mange fine intentioner om grønne områder, men læser vi i de konkrete ændringer for rammeområderne er ambitionerne om et mere grønt København totalt fraværende og væksten altdominerende.</p> <p>Det voldsomme pres på byen kræver, at vi må give plads til mere bynatur, hvis vi skal kunne holde ud som mennesker at bo i byen. Ud over at det grønne kan bruges rekreativt og forskønnelse af byen, så kan det grønne også anvendes strategisk til at tilpasse byen til fremtidens vejr, til at styrke biodiversiteten, til at forbedre mikroklimaet, mindske luftforureningen og til at skabe de bedste rammer for et sundt og aktivt byliv.</p>	<p>I forslaget til Kommuneplan 2019 indgår som mål, at nye og eksisterende grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima. Opfyldelsen af målet sker såvel gennem byomdannelsen af industri- og havnearealer mv., hvor krav om friarealer sikrer grønnere bykvarterer med nye opholdskvaliteter, som gennem nye anlæg og forbedret kvalitet af eksisterende områder. Med forslaget til Kommuneplan 2019 er der udpeget to større nye områder og anvist potentiale for flere. Ændret kvalitet, f.eks. mere beplantning, reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		7
Amager Fælled	<p>Amager Vest er begunstiget af beliggenheden af Amager Fælled og Vestamager. Disse grønne områder udgør som Kalvebodkilen en vigtig del af Hovedstadsregionens grønne struktur med</p>	<p>Naturområderne på det vestlige Amager er sikret og reguleret i både planlægning og lovgivning. Der arbejdes både på grundlag af pleje- og udviklingsplaner og i regi af Naturpark Amager på at sikre og styrke de</p>		8

	grønne kiler og ringe. Derfor påhviler der kommunen et særligt ansvar for at vedligeholde forbedre områdets natur og rekreative værdier.	naturmæssige og rekreative kvaliteter, herunder at tiltrække flere brugere.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Da krav om bynatur er næsten fraværende forslaget til kommuneplan har lokaludvalget tilladt sig at lade sig inspirere af bl.a. Århus og Odense Kommuner kommuneplan, som er langt mere ambitiøse på det grønne område, og på den baggrund komme med en række konkrete forslag til ændrede rammer og retningslinjer i kommuneplanen.  Vi har i forbindelse med høring af kommuneplanen gennemført en borgerinddragende proces, der har givet input til lokaludvalgets bud på en definition af et godt grønt område, er bl.a.: Et område der bliver brugt, der har flere funktioner, der skaber den bedste grobund for bredere biodiversitet mm.	Forslaget til Kommuneplan 2019 indeholder en lang række mål og retningslinjer vedr. natur og rekreative områder, herunder også samspillet med klimatilpasning.  Kommuneplanen omfatter mange forskellige rekreative og grønne områder, hvorfor der ikke i kommuneplanen er en bestemt definition af, hvad der kendetegner et godt område, men det er naturligvis altid en målsætning, at et område bliver brugt og således imødekommer et behov hos borgerne.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		9
Det grønne	Vi savner generelt en klar definition af et rekreativt, grønt område, som er målbart for borgerne, og vi opfordrer til, at forvaltningen gør et forsøg. Desuden savner vi tydeligere krav til kvaliteten af grønne områder, da vi alt for ofte ser, at bygherrer efterlader en grøn	Forud for forslag til Kommuneplan 2019 har Teknik- og Miljøforvaltningen, under inddragelse af Økonomiforvaltningen, udarbejdet en analyse af behov for mellemstore og store grønne områder i København ( <a href="#">link</a> ). I analysen indgår der		10

	græsplæne som svar på friarealer for borgerne.	<p>definitioner af små, mellemstore og store områder.</p> <p>Kommunen udnytter den lovhjemmel, som planloven giver til at stille indholdsmæssige krav til friarealer, fuldt ud. Disse krav skal baseres på en konkret vurdering og fastsættes derfor i lokalplaner og ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Erhverv	Til støtte for erhvervslivet så vi gerne, at Københavns Kommune planlagde for grønne, attraktive byrum uden biler, hvor de handlende kan opholde sig. Samme effekt vil mere kultur og kunst i gademiljøet have, så der er noget bevæge sig efter samtidig med, at man handler.	<p>Kommuneplanen stiller også krav om friarealer til erhvervsbyggeri. Ved etablering af nyt erhvervsbyggeri vil der derfor blive tilvejebragt nye opholdsmuligheder.</p> <p>Kommuneplanen har som mål, at byens gaderum og vejarealer udnyttes i et samspil mellem mobilitet og ophold, men den detaljerede udformning af gademiljøer, herunder opstilling af kunstværker, reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 41.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	11

Erhverv	Desuden ønsker vi, at der i byplanlægningen var mere vægt på plads til mindre detailhandlende og færre dispensationer for sammenlægning af detailbutikker.	<p>Der er i kommuneplanens detailhandelscentre ingen grænse for hvor små butikker kan være, hvorfor der ikke er hindringer for at placere små butikker. Desuden er det muligt at placere små enkeltstående butikker til lokalområderne forsyning uden for centrene.</p> <p>Samtidig skal der være mulighed i centrene for butikker, der har en størrelse, så de kan klare sig i konkurrencen med bl.a. e-handel. Derfor kan butikker sammenlægges, idet de dog skal have en størrelse, der højst har den størrelse, som kommuneplanen tilsiger på stedet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		12
Erhverv	Endelige så vi gerne en større inddragelse af erhvervslivet i udformningen af kommuneplanen, så der var givet mere plads til, at bydelen kunne byde ind med deres egne ideer for at udvikle de forskellige kvarterer. Da disse har meget forskelligt at byde på.	<p>Økonomiforvaltningen vil gerne kvittere for et godt arrangement om erhverv på Amager den 25. september. Som nævnt i den sammenhæng foregår planlægningen for erhverv i kommuneplanen på et overordnet niveau, hvor særligt udbygningsmuligheder reguleres.</p> <p>I 2020 skal der udarbejdes en ny erhvervspolitik, hvor lokaludvalgene vil blive inddraget. Økonomiforvaltningen opfordrer til, at Amager Vest Lokaludvalg deltager i dette arbejde.</p>		13

		Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Væksten i byggeriet i byudviklingsområderne på Amager ændrer grundlæggende på trafikken og mobiliteten og kalder derfor på langt bedre trafikplanlægning. Vi efterspørger derfor en samlet trafikplan for Amager.	Økonomiforvaltningen bemærker, at en samlet trafikplan for Amager ikke kan reguleres gennem kommuneplanen. Den foreslåede trafikplan bør håndteres i en sektorpolitik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		14
Rammer	Vedr. Amager Vest ønsker vi at gøre politikerne i Københavns Kommune opmærksomme på, at forslaget til ændret ramme for Kigkurren O1-1186, C1-3040, C1-1955, der sletter kravet om en grøn forbindelse, ikke imødekommer borgerne og lokaludvalgets ønske om en forgrønning af Kigkurren og sikring af grøn forbindelse fra havneparken til fælleden ad Sturlasgade og Snorresgade og videre over Artillerivej forbi Ballonhangaren.  Vi har i forbindelse høringen af KP19 gennemført en grundig borgerinddragelses proces, hvor borgerne er kommet med input til udvikling af netop dette område - materialet vedlægges. Lokaludvalget efterspørger, bakket af lokale kræfter på Bryggen, at der udarbejdes en grøn helhedsplan for kigkurren, som en central	Økonomiforvaltningen noterer sig dette, og bemærker, at Kigkurren er udlagt som en O1-ramme i Kommuneplan 2015. Med forslag til Kommuneplan 2019 har Økonomiforvaltningen foreslået at ændre rammen til en C1*. Den foreslåede rammeændring skal skabe mulighed for at udvide eksisterende daginstitution i området, hvilket der er begrænset mulighed for med den nuværende ramme. Derudover foreslår forvaltningen, at Artillerivej 69H lægges sammen med tilstødende område i en O2-ramme for at muliggøre opførelse af et plejecenter.  Økonomiforvaltningen bemærker, at foreslåede rammeændringer i Kommuneplan 2019 ikke er til hinder for fremtidige grønne byrumsprojekter i		15

	<p>plads for Islands Brygge, der forener det nye og gamle Islands Brygge og giver mulighed for adgang til havne-parken og Amager Fælled.</p> <p>Desuden vil lokaludvalget ikke bakke op om kommunens forslag om at ændre områdestatus på Englandsvej 51 - fra B3 til B4-, af hensyn til skyggevirksomheden og lysindfald for de omkringliggende boliger.</p>	<p>området omkring Kigkurren og Artillerivej 69H.</p> <p>Projektforslaget udarbejdet af Amager Vest Lokaludvalg og Islands Brygge Lokalråd er lokalplanforhold. Det bemærkes, at lokalplan 205, tillæg 1. og 2., fortsat er gældende for Kigkurren, Sturlasgade og Snorresgade og bl.a. muliggør begrønning af plads og veje. En etablering vil dog kræve finansiering, som skal løftes politisk ved budgetforhandlingerne. Ligeledes vil en fremtidig udvikling af Kigkurren og de to veje kræve koordinering med plan om skybrudsikring i området jf. beslutning i BR den 13. december 2018.</p> <p>Forslag om stiforbindelse til Amager Fælled er omfattet af ny lokalplan for Artillerivej 69. Teknik- og Miljøforvaltningen er ved at udarbejde en startredegerelse, der forventes politisk behandlet i Teknik- og Miljøudvalget januar 2020. Det bemærkes, at der er fundet finansiering til ny sti, der skal give adgang til nye plejeboliger og skolehaver. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder på en mulig forlængelse af stien, der kan kobles på stisystemet til Amager Fælled. Det bemærkes, at der endnu ikke fundet finansiering til mulig forlængelse og det vil samtidig kræve, at der optages dialog bl.a. med Børne- og Ungdomsforvaltningen.</p>		
--	--	--	--	--



		<p>Økonomiforvaltningen henviser vedr. Englandsvej 51 til besvarelse af bemærkning nr. 1018 og 1083.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Vedr. ændringer for konkrete rammeområder Ørestad City S2*-4026 og Ørestad Syd C2*-4005 ønsker lokaludvalget at gøre politikerne i Københavns Kommune opmærksom på, at borgerne i Ørestad udtrykker et meget stort ønske om mere byliv og bedre friarealer. Således tror vi ikke på, at de foreslåede ændringer i rammerne for Ørestad Syd og Ørestad City herunder opførelsen af et regionalt butikscenter, vil imødekomme dette.</p> <p>Desuden oplever borgerne i Ørestad, at manglen på friarealer, skole og børneinstitutionspladser i bydelen øges, når man som planmyndighed vælger at konvertere fra erhverv til bolig uden at ændre på kravene til friarealer, skole- og børneinstitutionskapaciteten.</p> <p>Det samme gør sig gældende vedr. støjgener, som en ændret arealanvendelse fra erhverv til bolig kan give, hvis man placerer boliger i et område, der før var tiltænkt erhverv. Derfor er ændret arealanvendelse ikke altid hensigtsmæssig.</p>	<p>Kommuneplanen udlægger rammer og detailhandelscentre, bl.a. Ørestad City, der i kommende byudvikling ved lokalplaner vurderes at vil kunne danne grundlag for mere byliv med friarealer.</p> <p>Kommunen udøver en særlig indsats for at planlægge og sørge for offentlige institutioner i forbindelse med kommende planlægningen.</p> <p>Støjgener forebygges ved at der stilles krav i forbindelse med den konkret lokalplanlægning og byggesagsbehandlingen, hvor områdets støjforhold analyseres og der findes løsninger på konkrete udfordringer.</p> <p>I en kommende lokalplanproces for metroklargøringsanlægget vil der blandt andet blive arbejdet med at skabe en bymæssig sammenhæng i området. Lokaludvalget vil i den proces som vanligt indgå som høringspart og forvaltningen modtager gerne forslag til, hvordan sammenhængen kan styrkes.</p>		16

	<p>Vi er desuden bekymret for, hvordan man forestiller sig at byudvikle metroklargøringsarealet. Hvordan vil man få det til at hænge sammen med resten af arealerne, når området er så isoleret?</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Nyt emne: bynatur og byens grønne træk (bilag 2):</p> <p>I forbindelse med byudvikling og byomdannelse skal alle eksisterende byrum, parker og grønne områder bevares.</p> <p>Ved omdannelse af tætte byområder, hvor det på baggrund af en konkret vurdering skønnes umuligt at etablere grønne områder, skal der stilles krav om, at der etableres grønne stiforbindelser til nærmeste grønne område, samt at der etableres opholdsarealer, altaner, taghaver, bytræer og andre grønne elementer.</p> <p>Anlæg og forbedring af byrum, parker og grønne områder skal ske med udgangspunkt i brugernes rekreative behov. De skal være grønne og multifunktionelle og give mulighed for naturoplevelser, leg, læring og fællesskab.</p> <p>I nye boligområder i byvækstområder skal der udlægges nye grønne områder svarende til 110m<sup>2</sup> pr. boligenhed.</p>	<p>Byens parker og øvrige udpegede grønne områder er udlagt som områder til offentlige formål (O1-områder) i kommuneplanens rammer for lokalplanlægning. Det er dermed ikke muligt at anvende dem til byudvikling. En stor del af områderne er også fredet efter naturbeskyttelsesloven.</p> <p>Kommuneplanen kan ikke stille krav om, at der ved udvikling/omdannelse af private byggerier skal etableres stiforbindelser udenfor bebyggelsen, men der stilles i kommuneplanens rammer krav om friarealer, og her indgår muligheden for grønne opholdsarealer på dæk og tagflader. Kommuneplanen stiller ikke krav om altaner, men der kan i byggesager indarbejdes opholdsarealer på altaner ved manglende mulighed for arealer på terræn.</p> <p>Kommuneplanens rammer regulerer friarealer til boliger i relation til boligarealet.</p> <p>Det er et mål i kommuneplanen, at borgernes livskvalitet vægtes højt ved såvel anlæg af nye som forbedring af eksisterende byrum og grønne områder.</p>		17

	<p>At alle borgere i København skal have adgang til et grønt offentligt byrum indenfor 300 meter</p>	<p>Dette indbefatter også borgernes rekreative behov.</p> <p>Det konkrete forhold er forskelligt i forskellige rammeområder alt efter boligtype, beliggenheden i byen, og den karakter, der tilstræbes for området (fx stationsnær etagebebyggelse eller rækkehuse). Der anvendes derfor ikke et fast målforhold pr. bolig.</p> <p>Kommuneplanen rummer som målsætning, at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med byens befolkningsudvikling og -sammensætning. Der ses ikke at være et fagligt grundlag for at ændre denne målsætning til en standardiseret afstand.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Vedr. bilag 3: Lokaludvalget foreslår, at friarealkravet på 100 fastholdes</p>	<p>Som det er beskrevet i bilaget, er der for B2 indført et friareal på 80, idet Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med samarbejdet med Økonomiforvaltningen om rammebestemmelserne har fremført, at friarealkravet for boliger bør ændres for B2-områder, så omfanget af friareal afspejler at rammen er placeret mellem B1 og B3 rammer for boligbebyggelser.</p>		18

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Friarealer skal placeres på terræn.	<p>Friarealer kan i både Kommuneplan 2015 og 2019 placeres som hævede opholdsarealer. Dette sikrer bl.a. friarealer i tæt bebyggede områder.</p> <p>I lokalplaner kan der således optages bestemmelser om, at andre arealer såsom hævede dæk, tagterrasser og taghaver kan indgå i friarealberegningen, dersom de indrettes til ophold for beboere og brugere.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		19
Det grønne	Friareal, der indgår i anden bebyggelse, kan ikke indgå i nyt byggeri.	<p>Ved opførelse af ny bebyggelse eller udvidelse af eksisterende skal der sikres friarealer til beboere og brugere. Også ændret anvendelse af bebyggelse kan udløse krav om friareal, der dog må tage udgangspunkt i de konkrete muligheder på ejendommen. Ved opførelse af ny bebyggelse eller udvidelse af eksisterende skal der sikres friarealer til beboere og brugere.</p> <p>Inden for hver ramme skal der således sikres det krævede friareal.</p> <p>Det kan i lokalplaner bestemmes, at friarealerne beregnes for flere ejendomme under et samt om deres udformning,</p>		20

		<p>herunder bl.a. fordelingen mellem befæstede og ubefæstede arealer, materialevalg, placering, type og størrelse af beplantning.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Parkering	Cykelparkering skal ikke indgå i beregning af friarealet for boliger.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at overdækningskravet for cykelparkering ved boliger genindføres og overdækningskravet for erhverv hæves til 50 %. Den del af cykelparkeringen, der skal overdækkes, kan ikke medregnes i friarealet.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		21
Det grønne	<p>I alle lokalplaner skal der indarbejdes bestemmelser om beplantning, der sikrer grønne kvaliteter ved:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forbedre eksisterende og nye grønne områder, som levesteder for dyr og planter.</li> <li>- Bevare og beskytte de store gamle træer og værdifulde beplantninger</li> <li>- Alle træer der forventes at blive fældet skal erstattes indenfor lokalplan området.</li> <li>- Krav om artsvariation på friarealet</li> </ul>	<p>Kommuneplanen regulerer ikke den detaljerede udformning af friarealer. Lokalplaner kan til en vis grad stille krav til friarealernes udformning, men de vil i deres detaljeringsgrad være begrænset af planlovens bestemmelser om lokalplaners indhold. Der udpeges allerede bevaringsværdige træer i lokalplaner, ligesom der, hvor det skønnes relevant, stilles krav til plantevalget indenfor rammerne af planloven.</p> <p>Partnerskabstræer og lign. reguleres ikke af kommuneplanen. Det påhviler de private</p>		22

	<p>Desuden foreslår vi, at Københavns Kommune revitaliserer partnerskabs-træordningen, fordi mange nye byområder overleveres til den lokale grundejerforening i form af kedelige græsplæner, som så for egen regning må udvikle og bekoste indretningen.</p>	<p>grundejere at indrette og beplante friarealer i overensstemmelse med den gældende lokalplan.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>I alle lokalplaner skal det vurderes, hvorvidt vejareal kan konverteres til gågader, legegader, gader med nedsat hastighed med bedre plads til grønt og ophold. Der bør formuleres en konkret målsætning for hvor meget vejareal, der skal inddrages til gågader, legegader og gader med nedsat hastighed.</p>	<p>En af kommuneplanens målsætninger er, at byens gaderum og vejarealer udnyttes i et samspil mellem mobilitet og ophold. En konkret målsætning kan være vanskelig at fastsætte, da det kræver konkret vurdering af hver enkel lokalplan.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		23
Andet	<p>Vedr. "Huldudfyldning mv. i karreer og gadeforløb" ændres til "Randbebyggelse" (bilag 3):</p> <p>Lokaludvalget efterspørger nærmere forklaring (evt. en tegning) på hvordan, ændringen kan sikre tilfredsstillende opholdsarealer.</p>	<p>Med bestemmelsen tilstræbes det, at der i karreer præget af randbebyggelse og langs gader med overvejende randbebyggelse, kan opføres yderligere randbebyggelse, hvis bebyggelsens opholdsarealer vurderes at blive tilfredsstillende. Det skal skabe grundlag for en udvikling af byen, der bygger videre på det enkelte kvarters egenart. Det vil bero på en konkret vurdering i forbindelse med lokalplanlægningen hvornår forhold vedr. opholdsarealer opfyldt og dette kan således ikke illustreres generelt.</p>		24

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Parkering	<p>Vedr. bilag 3:</p> <p>Lokaludvalget efterspørger, at kommuneplanen tilføjes et afsnit om krav om plads til delebiler i fremtidige lokalplaner.</p> <p>P-normeringen for biler i lokalplaner skal ændres således at en del af normeringen prioriteres til delebiler.</p> <p>Normeringen for cykelparkering på skoler bør øges.</p>	<p>Der er ikke hjemmel til at regulere brugen af parkeringspladser i en lokalplan, hvorfor det heller ikke er muligt i lokalplanen, at stille krav om at et vist antal parkeringspladser skal reserveres til delebiler.</p> <p>Delebiler adresseres i stedet i kommuneplanens hovedstruktur i sammenhæng med mulighederne for en forsøgsordning om delvis bilfrie bydele.</p> <p>Normen for cykelparkering til skoler er fastlagt til 5 pr. 100 m<sup>2</sup>. Forvaltningen foreslår, at normen justeres til 1 plads pr. 2 elev og ansatte, hvilket var normen i Kommuneplan 2015.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig, at lokaludvalget ønsker endnu flere parkeringspladser end forslag til kommuneplan 2019 lægger op til.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Rammer	25
Andet	Som led i lokaludvalgets ønske om at bevare værdien af villa-, haveforenings- og parcelhusområderne, som en del af byens mangfoldige struktur, anbefaler lokaludvalget, at der er den nødvendige plads på parcellerne. I tilknytning til	Ifølge byggeretten i bygningsreglementet kan kommunen ikke afslå at godkende ejendomme med en grundstørrelse på mindst 700 m <sup>2</sup> for fritliggende enfamiliehuse.		26

	<p>kommuneplanen bør der derfor fastsættes krav til grundstørrelse, bygningsudformning, bebyggelsesgrad, afstand til skel for indretninger mv. på parcellen. Kravene bør præcisere, at der ikke udstykses grunde, som er mindre end 600 m<sup>2</sup> for opførelse af enfamiliehuse, 900 m<sup>2</sup> for opførelse af tofamiliehuse (med vandret lejlighedsskel) i eksisterende villa- og parcelhusbebyggelse, og at opførelse af dobbelthuse (med lodret lejlighedsskel) kræver mindste grundstørrelse på 1.200 m<sup>2</sup>. Derudover skal villaservitutter forsat respekteres.</p>	<p>Når der søges om mindre grundstørrelser for fritliggende enfamiliehuse, foretages der en helhedsvurdering efter bygningsreglementet. Ifølge praksis skal grundstørrelsen for fritliggende enfamiliehuse være mindst 450 m<sup>2</sup>, men der vil som nævnt altid blive foretaget en konkret vurdering.</p> <p>Forslaget om at anføre i Kommuneplan 2019, at grundstørrelsen for fritliggende enfamiliehuse skal være mindst 600 m<sup>2</sup> og 900 m<sup>2</sup> for tofamiliehuse, ville altså kræve en praksisændring i forhold til en langvarig praksis for godkendelse af grundstørrelser.</p> <p>Forvaltningen ser ikke grund til at hindre mindre grunde, såfremt det giver tilfredsstillende forhold for beboeren og kommende naboejendomme.</p> <p>I det meste af byen, er der tale om eksisterende bebyggede områder, hvor bygninger, grundstørrelser, adgangsveje etc. allerede er givet, er der begrænsede muligheder for at regulere deres karakter.</p> <p>I de tilfælde, hvor der er tale om områder med særlige historiske værdier kan der udarbejdes bevarende lokalplaner, der kan sikre områdets egenart.</p>		
--	--	--	--	--



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Amager Fælled	Lokaludvalget er imod byggeri på Amager Fælled og anbefaler derfor, at arealet udgår som byudviklingsområde.	I forbindelse med Budget 2019 blev det besluttet at reducere de resterende byggemuligheder planlagt i den nordlige del af Ørestad og at flytte byggeplanerne fra arealet ved Sundby St. til arealet ved det nuværende vandrehjem ved Vejlands Allé (Vejlandskvarteret). Her er der til dels allerede bebyggelse, og det er vurderet, at naturen har lavere kvalitet sammenlignet med det oprindelige byggefelt.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		27

(158) Amager Øst Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Befolkning s-tal	En gennemgang af den samlede hvidbog fra den interne høring viser, at næsten alle lokaludvalg udtrykker skepsis over for den løbende fortætning og manglende udbygning af institutioner – samt et ønske om at bevare lokale bygningers særpræg. Dette har dog ikke medført nogen ændringer i Kommuneplan 2019.  Lokaludvalget opfordrer til, at der i højere grad tages højde for fællesmængden af bydelens	Økonomiforvaltningen bemærker, at Kommuneplanen allerede adresserer de påpegede forhold om bl.a. udbygning af kommunale institutioner mv. Udenfor kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune løbende arealplaner, der skal sikre, at kommunen kan planlægge for kommunale behov som fx skoler, plejecentre mv. i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra	Den politiske hovedstruktur	28

	<p>kritik, således at man opnår en byudvikling i harmoni med byens nuværende beboere.</p>	<p>2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Desuden udpeges med kommuneplanen en række bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer.</p> <p>I forbindelse med den offentlige debat om Kommunalplanstrategien 2018, udpegede de borgere, der indgik i debatten, netop manglen på boliger som en af de største udfordringer i København. På baggrund af analyserne bag Kommuneplan 2019 anses en målsætning om 60.000 nye boliger som en væsentlig løsning herpå.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Arkitektur, kulturarv og højhuse</p>	<p>Lokaludvalget ønsker, at Nordøstamager skal fastholde spor af gammelt industriområde. Bygninger i Nordøstamager skal bevares i størst mulig udstrækning pga. områdets samlede kulturhistoriske værdi, og for at fastholde lav husleje for mindre erhverv og iværksættere. Ved udlægning af areal til boliger skal bygninger og bygningsmaterialer i størst mulig udstrækning genbruges.</p> <p>Lokaludvalget foreslår som led heri, at udpegningen af bygninger som har</p>	<p>Store dele af Nordøstamager er omfattet af rækkefølgebestemmelser og vil således ikke kunne omdannes. Her vil den funktionelle karakter således være opretholdt. Kommuneplanen indeholder retningslinjer for, at planlægningen af byudvikling og -omdannelse skal inddrage de konkrete områders indhold af kulturhistoriske spor og foretage en vurdering af, om der er kulturhistoriske elementer, der skal indgå i den nye anvendelse af områderne. Dette vil også være gældende for Nordøstamager.</p>		29

	kulturhistorisk værdi, foregår i et samarbejde mellem lokaludvalgene og forvaltningen, når der skal udarbejdes lokalplaner. Samt at dispensationer vedr. bevaringsværdige bygninger fremover kræver lokaludvalgets godkendelse.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Lokaludvalget ønsker, at der på oversigtskortet (side 2) udpeges potentialeområder for nye store eller mellemstore grønne områder på Nordøstamager. Lokaludvalget foreslår Prøvestenen syd som et stort grønt område, samt en del af Kløverparken til et mindre grønt område.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette og henviser til analysen af behovet for store og mellemstore grønne arealer i København, hvor der ikke er vurderet behov for nye grønne områder på de pågældende arealer grundet nærhed til nuværende grønne arealer.  Prøvestenen Syd er ikke et nyt potentialeområde, da det allerede gennem mange år har været udpeget som et område for fritidsformål. Det har vist sig ikke at være bæredygtigt med de begrænsninger og anvendelser, der hidtil har været gældende. Med Kommuneplan 2019 søges anvendelserne udvidet, så der kan skabes et grundlag for at tage området i brug, herunder med fritidsanvendelser, adgang langs vandet mv.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		30
KK-funktioner	Tilføjelse af ny tekst: "At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne, og at nye byområder får den	Ændringsforslaget foreslås indarbejdet på s. 12, som følger:  "At institutioner og faciliteter placeres <u>i og ved</u> boligområderne, og at nye byområder får	Politisk hovedstruktur	31

	rette serviceudbygning <u>i takt med tilflytningen og den demografiske udvikling.</u>	den rette serviceudbygning <u>i takt med den demografiske udvikling.</u>  Høringssvaret giver anledning til ændring i <u>Kommuneplan 2019.</u>	Retningslinjer	
Boliger	Tilføjelse af ny målsætning:  Der foreslås at tilføje en målsætning på side 12 om <u>"At opføre boliger, der skaber integration mellem forskellige grupper, som normalt ikke omgås hinanden"</u> .  Fx handicappede og ikke handicappede, indvandrere og gammel-danskere, unge og gamle, hjemløse og ikke-hjemløse.	Almene boliger anvendes bl.a. af den boligsociale anvisning til at tilbyde en bolig til personer med behov herfor, samt til at opføre botilbud til personer med psykiske eller fysiske funktionsnedsættelser.  Kommuneplan 2019 indeholder en målsætning om, at 15.000 af de nye boliger skal være almene boliger. Disse boliger vil blive spredt i byen, og dermed bidrage til en øget variation i bolig- og beboersammensætningen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		32
Almene boliger	Tilføjelse af ny tekst (side 14):  "Derfor er almene boliger en vigtig del af den sammenhængende by, og vi stiller krav om 25 % almene boliger i de lokalplaner, hvor der understøtter en blandet by. <u>Herunder også i mindre lokalplaner såfremt et alment boligselskab er konkret interesseret.</u>  I dag er praksis i kommunen, at der ikke stilles krav om almene boliger når lokalplanen	Størrelseskravet til, hvornår krav om almene boliger stilles i lokalplaner reguleres ikke i kommuneplanen, men i administrationsgrundlaget for anvendelse af krav om almene boliger, der er vedtaget af Borgerrepræsentationen d. 9. maj 2019. Heri fremgår det, at kravet kan stilles, hvis en lokalplan rummer mindst 3.200 kvm ny boligbyggeret. Det svarer til indarbejdelse af en almen afdeling på 800 kvm. Størrelsen er		33

	omfatter mindre end 3.000 etagemeter. Dette bør ændres, så det altid undersøges, om et boligselskab er interesseret - og i givet fald skal 25 % kravet da indarbejdes.	fastlagt i samarbejde med de almene boligorganisationer, og afspejler den mindste størrelse som de almene bygherrer mener er realistisk at opføre.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	Tilføjelse af tekst (side 17): "Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger (...). <u>Der er dog her nødvendigt at sikre, at der fortsat er ejendomme med billig husleje til rådighed i kommunen.</u> "	Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen ikke regulerer fastsættelse af boligpriser/huslejeniveauer eller rammerne for reovering af udlejningsejendomme.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		34
Klima	Lokaludvalget efterlyser, at der i planen redegøres uddybende for status og handleplan for det ambitiøse mål om at København skal være CO <sub>2</sub> neutral i 2025.	Dette ligger udenfor kommuneplanens område. Der henvises til midtvejsevalueringen af KBH 2025 klimaplanen samt Roadmap for klimaplanen, som beskriver status og handleplan for KBH 2025 Klimaplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		35
Det grønne	Tilføjelse af nyt punkt (side 45 under 'Recreation og Natur'):	Urban farming forstået som fødevarerproduktion til mere end eget forbrug vurderes generelt at være forenelig med arealanvendelsen i mange områder,		36

	<p><u>"At adgangen til at udbytte byens tage og andre arealer til urban farming fremmes"</u></p> <p>Lokaludvalget ser gerne i kommuneplanen, hvordan kommunen kan arbejde strategisk med urban farming og give mulighed for etablering af flere dyrkningsmuligheder i byen, fx på byens tage mv.</p>	<p>hvor der må udøves erhverv. Kommuneplanen indeholder dog bestemmelser om, at der som hovedregel ikke må placeres erhverv, institutioner og lignende over etager med beboelse. Men det vurderes, at denne hovedregel kan fraviges for en aktivitet på tagfladen. Urban farming kan ligeledes etableres efter bestemmelserne om midlertidig anvendelse af arealer i perspektivområder og områder udlagt i 2. del af planperioden.</p> <p>Urban farming vurderes derfor samlet set at være muliggjort bredt i kommuneplanen. Men der kan være andre forhindringer af teknisk og miljømæssig art, som kommuneplanen dog ikke kan løse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Lokaludvalget foreslår, at der tilføjes en række punkter, som fremlægger de politiske målsætninger for bl.a. bæredygtige byggematerialer og genanvendelse af materialer.</p> <p>Det kan tilføjes på side 45 under 'Energi og Miljø' eller alternativt i teksten på side 22.</p> <p>Forvaltningen afviser at materialevalg kan reguleres i kommuneplanen. Imidlertid indeholder planlovens §33a om Lokal Agenda 21 et krav til kommuner om politiske</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at bæredygtig byudvikling er beskrevet i den politiske hovedstruktur på s. 22. Der foreslås, følgende tilføjelse til teksten:</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</p>	Den politiske hovedstruktur	37

	<p>målsætningen for bl.a. bæredygtig byudvikling og byomdannelse. Det er således oplagt, at kommuneplanen bør indeholde disse målsætninger.</p>	<p>klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnerne 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 projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud.</u></p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 22):</p> <p>“I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion (...). <u>Der er stigende trængsel i København. Derfor er der behov for en samlet plan for, hvorledes man fremmer alternativerne til bilkørsel.</u>”</p> <p>I takt med at byen fortættes bliver det vigtigere at se på alternativerne til privatbilisme.</p>	<p>Borgerrepræsentationen behandlede i efteråret 2018 de to infrastrukturanalyser Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2) og Udvidet screening af letbane på Frederikssundsvej. Analyserne peger på et fremtidigt infrastrukturbillede for Københavns Kommune i 2050, der består af en Metro Havnering suppleret af en letbane fra Nørreport St. til Gladsaxe Trafikplads med kortere etaper i 2035. Derudover arbejder Københavns Kommune på en udredning vedr. metrobetjening af Lynetteholmen.</p> <p>Metro- og letbaneanalyser koordineres med tilpasning af busnettet. Der vurderes på</p>		38

		<p>baggrund af det samlede analysegrundlag ikke at være behov for en samlet plan.</p> <p>I budget 2020 er der afsat midler til en analyse af mulighederne for at reducere CO2-udledningen fra biltrafikken med 50.000-100.000 ton.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 26):</p> <p>"I de kommende år åbner Cityringens afgrening til Nordhavn og Sydhavn, <del>og et helt nyt busnet øger sammenhængen i den kollektive trafik samt styrker det markante løft, Cityringen har givet den kollektive trafik i København.</del> <u>og der er behov for et udbygget busnet som kan øge sammenhængskraften og styrke det markante løft som Cityringen har givet til den kollektive trafik i København.</u>"</p> <p>Lokaludvalget finder ikke beskrivelsen af det nye busnet på side 26 som bidrag til skabe en øget sammenhæng i den kollektive transport retvisende. I Amager Øst indebærer omlægningen af busserne imidlertid en klar forringelse af den kollektive transport. Det hænger ikke sammen med den befolkningstilvækst vi oplever i bydelen. Lokaludvalget efterlyser en bedre tværgående busforbindelse, herunder tværgående</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og foreslår, at tekst om busnettet præciseres i den politiske hovedstruktur på s. 26:</p> <p><u>"Den kollektive trafik udvikler sig meget i disse år. 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. Hermed får endnu flere 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></p> <p>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> <p><b>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	Den politiske hovedstruktur	39



	forbindelser mellem Amager og Hvidovre Hospital			
Infrastruktur	<p>Tilføjelse af ny målsætning (side 44 under 'Trafik'):</p> <p><u>"At sikre god kollektiv transport for borgere med lav mobilitet, såvel ældre som borgere med handicap."</u></p>	<p>Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder et mål for at benyttelsen af den kollektive trafik fremmes (til mindst 1/3 af de kørte ture). Desuden indgår "korte gangafstande, god overskuelighed, information og tilgængelighed" for den kollektive trafik allerede i Kommuneplanens retningslinjer. Således understøtter retningslinjerne i forslag til Kommuneplan 2019 allerede, at borgere med nedsat mobilitet betjenes hensigtsmæssigt af byens kollektive trafik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		40
Kultur- og fritid	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 31, sidste afsnit):</p> <p><u>"Ved udbygning af nye byrum og byområder skal vi indtænke muligheder for kunst samt kultur- og idrætsfaciliteter, idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens facadedetaljer, inventar og belægnings. Samtidig skal det uudnyttede potentiale i at bruge byens tagflader til nye former for kunst, aktiviteter og ophold udnyttes."</u></p> <p>Lokaludvalget mener, at København har mange flader og pladser, som kan udsmykkes med kunst og detaljer, så byens bliver spændende at færdes i.</p>	<p>Økonomiforvaltningen foreslår, at kunst tilføjes som et muligt element i udbygning af nye byrum og byområder.</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 og belægnings. Samtidig skal det uudnyttede potentiale i at bruge byens tagflader til nye former for aktiviteter, <u>ophold og kunst</u> udnyttes."</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	Den politiske hovedstruktur	41

Befolkning stal	I kapitel 1 foreslår vi, at kommuneplanen udvides med et kapitel/afsnit, der nærmere beskriver den faktiske befolkningsudvikling i København. Hvor mange flytter ud og ind i København og hvad er forklaringen på befolkningsvæksten? Hvad kan vi sige om de kommende 12 års forventede udvikling, og hvad giver det anledning til af overvejelser om, hvilken byudvikling vi skal have?	Økonomiforvaltningen noterer sig dette og foreslår, at der tilføjes et nyt afsnit til 'En introduktion til Københavns udvikling' s. 8-9 i den politiske hovedstruktur, med tilhørende figurer, der forklarer den historiske og forventede befolkningsudvikling, nettotilflytning efter alder samt antal fødsler og dødsfald, fordelt på alder.  For ændringsforslag se bilag 4 med væsentlige ændringer til politisk hovedstruktur.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	42
Erhverv	Tilføjelse af ny målsætning (side 34):  <u>"At sikre et blandet erhvervsudbud, så flest mulige unge kan få praktikpladser indenfor deres fag."</u>  Lokaludvalget mener, at målsætningen om en blandet by i social balance således også understøttes.	Forholdet kan ikke reguleres gennem kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		43
Infrastruktur	Tilføjelse af ny tekst (side 52):  "Med etablering af metro til lufthavnen har byudviklingen på Amager Øst det seneste årti koncentreret sig omkring områderne ved Krimsvvej, Strandlosvej og Ved Amagerbanen. <u>Udbygningen kalder på behovet for en sammenhængende plan for infrastruktur</u>	Økonomiforvaltningen bemærker, at en sammenhængende plan for infrastrukturen og for trafikafviklingen på det nordøstlige Amager ikke kan reguleres gennem kommuneplanen. Den foreslåede trafikplan bør håndteres i en sektorpolitik.		44

	<p><u>(cykel, kollektiv transport og biler) i Nordøstamager."</u></p> <p>Forvaltningen henviser til, at der i arbejdet med Lynetteholmen vil blive arbejdet med infrastruktur til og fra de nye byområder. Lokaludvalget opfatter det som to vidt forskellige opgaver, i det der ikke nødvendigvis vil komme nogen sammenhængende planer for trafikafviklingen på Nordøstamager ud af arbejdet med Lynetteholmen. Der sker allerede i dag en kraftig udbygning af Nordøstamager og behovet for en sammenhængende trafikplan er akut.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 52):</p> <p>"Kløvermarken og Amager Strandpark er i dag ofte benyttede udflugtsmål, når københavnernes skal (...). Amager Øst adskiller sig fra Københavns øvrige bydele."</p> <p>Ændres til:</p> <p><u>"Bydelen har mange fritidstilbud langs hele kysten, som københavnernes gør flittigt brug af. Særligt Amager Strandpark gør, at bydelen adskiller sig fra Københavns øvrige bydele. De mange aktiviteter kan styrkes ved øget samarbejde mellem aktørerne og fremkommelighed langs kysten til lands og til vands."</u></p>	<p>Økonomiforvaltningen kan forstå synspunktet bag ændringsforslaget. Da kommuneplanen hverken kan regulere graden af samarbejde mellem aktører eller fremkommeligheden til vands, og da den nærmere planlægning for udvikling af de relevante områder ikke er nært forestående, vurderes det ikke på nuværende tidspunkt at være hensigtsmæssigt at ændre teksten som forslået.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		45

Kreative zoner	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 52):</p> <p><u>"Nye udviklingsområder ved Prags Boulevard</u></p> <p><u>Med Kommuneplan 2019 udlægges en del af de nuværende industriområder nord for Prags Boulevard til byudvikling (...)"</u></p> <p>Ændres til:</p> <p><u>"Dynamiske kreative zoner fastholdes</u></p> <p><u>Med Kommuneplan 2019 fastholdes og udvikles de nuværende industriområder nord for Prags Boulevard til kreative zoner og industriformål. Området består i dag af en blanding af traditionelle og kreative erhverv i en delvist nedslidt bygningsmasse med lav husleje til iværksættere og tydelige spor af områdets historiske anvendelse til industri. Området kan bære en begrænset boligudvikling i form af eksperimenter med boligfællesskaber eller blandet erhverv/boligfællesskab."</u></p> <p>Lokaludvalget ønsker at holde fast i de kulturhistoriske værdier.</p>	<p>Områderne er medtaget i rækkefølgeplanlægningen for at muliggøre en byudvikling, der sikrer, at der er plads til de nye indbyggere, der forventes ifølge befolkningsprognosen. I forhold til den konkrete ramme er det forvaltningens anbefaling, at der i lokalplanlægningen fastholdes en række af de karaktergivende erhvervsejendomme med henblik på at fastholde områdets kant.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		46
Kreative zoner	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 53, punkt 2):</p> <p><u>"Sigtet er at udvikle området som ren kreativ zone i kombination med bofællesskaber."</u></p> <p>Lokaludvalget deltager gerne i en dialog, som også inkluderer virksomheder, borgere, grundejere og forvaltningen.</p>	<p>Områderne er medtaget i rækkefølgeplanlægningen for at muliggøre en byudvikling, der sikrer, at der er plads til de nye indbyggere, der forventes ifølge befolkningsprognosen.</p>		47

		<p>Forvaltningen kvitterer for lokaludvalgets ønske om dialog hvilket kan tages op i en lokalplanproces.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Øvrige byudviklings-områder</p> <p>Kløverparken</p>	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 52):</p> <p><del>"Kløverparken er fortsat perspektivområde Nordøst for Kløvermarken ligger industriområdet Kløverparken (...) Hele området fastholdes med Kommuneplan 2019 som perspektivområde (...)</del></p> <p>Ændres til:</p> <p><u>"Kløverparken udvikles gradvist til blandet bolig- og erhvervsområde</u></p> <p><u>I nærværende kommuneplan udlægges et mindre areal langs Raffinaderivej til ungdomsboliger og seniorboliger. Området huser i dag en række forskellige virksomheder samt kultur- og fritidsaktiviteter, som er vigtige af holde fast i. Det er således den ubebyggede del som udvikles til boliger. Det meste af Kløverparken vil på sigt kunne udgøre et nyt centralt byområde i København. Størstedelen af arealet afventer dog håndtering af infrastruktur, men området tættest på Raffinaderivej kan planlægges allerede nu. Der skal udarbejdes en plan for</u></p>	<p>Kløverparken er medtaget i rækkefølgeplanlægningen som perspektivområder, der ikke kan udvikles i planperioden, idet det en udvikling forudsætter trafikbetjening i form af trafikveje f.eks. i form af en Østlig Ringvej samt kollektiv trafikbetjening, f.eks. i form af metro.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		48

	<p><u>forlængelse af Amager Strandvej op til Kløvermarksvej for at aflaste Raffinaderivej. En mere omfattende byudvikling skal afvente en zoneringsplan af Prøvestenen – en plan, der sikrer at virksomheder med den største forureningsbelastning og/eller risiko fremadrettet placeres i størst mulig afstand fra Kløverparken.</u></p> <p>Lokaludvalget ser gerne, at der påbegyndes boligudvikling på de dele af Kløverparken som ligger længst væk fra vandet. Dette skal ses som erstatning for den foreslåede boligudvikling på Siljangade.</p> <p>Alternativt forslag:</p> <p>Såfremt forslaget ikke imødekommes, foreslås det, at der på side 52 til sidst i afsnittet 'Kløverparken er fortsat perspektivområde' tilføjes:</p> <p><u>"Kommunen er dog villig til at arbejde med en helhedsplan for Kløverparken og de nærtliggende områder såfremt grundejerne er interesseret heri."</u></p>			
Andet	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 52, afsnittet om Kløverparken, Prøvestenen mv.):</p> <p><u>"Der kan dog allerede nu arbejdes med øget offentlig adgang langs vandet med sti- og cykelforbindelser."</u></p> <p>Det vil sætte en nødvendig retning overfor områdets grundejere, bl.a. By &amp; Havn, således</p>	<p>Adgangen til kysten på Nordøstamager er i høj grad knyttet til de anvendelser, området har. Nogle af disse (havnevirksomhed, risikovirksomheder m.v.) er ikke umiddelbart forenelige med offentlig adgang, men kommuneplanen indeholder retningslinjer om, at der så vidt muligt skal åbnes for fritidsanvendelse og udfoldelsesmuligheder,</p>		49

	<p>at vi lokalt kan fortsætte arbejdet med at åbne kysten op til gavn for byens borgere.</p>	<p>også i områder til andre formål som erhverv, tekniske anlæg, havneformål mv. i det omfang, det er miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt. En egentlig samlet adgang til kystrækningen på Nordøstamager vurderes dog først at kunne realiseres som led i en eventuel fremtidig omdannelse, der ikke reguleres med forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 53, punkt 3):</p> <p>"3. Nordøstamager - ved Amagerbanen Nord</p> <p>Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra industri til blandet boliger og serviceerhverv. <u>En udbygning kræver dog en forbedring af den kollektive trafikbetjening af området.</u>"</p> <p>Lokaludvalget bemærker, at forbedring af den kollektive trafikbetjening bør være en forudsætning for udviklingen af Amagerbanen Nord, idet gåafstanden er over 1 km.</p>	<p>Områderne er medtaget i rækkefølgeplanlægningen for at muliggøre en byudvikling, der sikrer, at der er plads til de nye indbyggere, der forventes ifølge befolkningsprognosen.</p> <p>Der vurderes ikke at være behov for højklasset kollektiv trafik for at udvikle Ved Amagerbanen Nord. Behovet for busbetjening vurderes i takt med områdets udvikling.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		50
Andet	<p>Tilføjelse af nyt punkt (side 81):</p> <p>"<u>6 Dialog med resultater</u></p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at de fem principper, der fremgår af kapitel 5., er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 28. januar</p>		51

	<p><u>Vi skaber mulighed for at københavnernes er med til at skabe byens rum."</u></p>	<p>2016. Københavns Kommune har siden 2014 arbejdet for en styrkelse af hele kommunens arbejde med københavnerrinddragelse, som bl.a. har resulteret i de fem principper for øget københavnerrdialog, én indgang for københavnernes til dialog og inddragelse samt et tværgående samarbejde for videndeling, netværk og kompetenceudvikling på tværs af forvaltningerne.</p> <p>Senest har Gruppeformandskredsen besluttet at anbefale overfor ØU og BR, at godkende det overordnede formål med kommunens københavnerrinddragelse, samt at styrke samarbejdet og videndelingen internt mellem forvaltningerne, for at målrette og kvalificere kommunens københavnerrinddragelse yderligere. Forslaget forventes behandlet i ØU og BR, efteråret 2019.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Nordøstamager - Vermlandsgade</p> <p>Kommuneplanen foreslår en ny særlig bemærkning, som på sit vil muliggøre lokalplanlægning og omdannelse til fx C3. Lokaludvalget ønsker derimod området bevaret som J2 i uændret form, for at sikre fortsat plads til især mindre værksteds- og</p>	<p>Området er medtaget i rækkefølgeplanlægningen for at muliggøre en byudvikling, der sikrer, at der er plads til de nye indbyggere, der forventes ifølge befolkningsprognosen. Placering af erhverv vil dog fortsat være muligt at håndtere i en lokalplanproces.</p>		52



	håndværksaktiviteter samt kreative erhverv i lokalområdet.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Rammer	<p>Nordøstamager – Siljengade</p> <p>Området ønskes bevaret som kreativ zone.</p> <p>De små værksteder, håndværkere og kreative iværksættere har svært ved at flytte til andre steder i kommunen, hvor huslejen er til at betale. Det skyldes, at erhvervsområderne i hele kommunen i disse år omdannes til boligområder.</p> <p>Lokaludvalget ønsker hele området øremærket til mindre erhverv og kreative erhverv – kombineret med bofællesskaber. Derfor bør der heller ikke åbnes op for mere end C1 (byggeprocent på 110). Det vil derfor være nærliggende at omlægge området til ny type kreativ zone (C1*) med en særlig bemærkning om,</p> <p>”at omlægningen har til sigte at omdanne området til en ny type af kreativ zone, hvor byudviklingen værner om mindre erhverv, samtidig med at der gives mulighed for en begrænset boligudvikling i form af fx boligfællesskaber eller blandet erhverv/boligfællesskab. Området udvikles i et samarbejde mellem grundejere, kommunen og lokaludvalget.</p>	<p>Området er udpeget i rækkefølgeplanen til udbygning i 1. halvdel af planperioden. Rækkefølgeplanen skal sikre, at det er muligt opfylde kommuneplanens mål om boliger til nye borgere og areal til nyt erhverv. Der er i forbindelse med Kommuneplanstrategi 2018 indkommet et visionsudkast fra ejerne, der vil muliggøre netop den blanding af erhverv, bolig samt de faciliteter der understøtter et godt by- og boligliv. Økonomiforvaltningen har foreslået en rammeændring, så det er tilpasset de omkringliggende byområder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		53

	<p>Alternativt:</p> <p>Hvis dette ikke kan lade sig gøre, vil Lokaludvalget foreslå, at der alternativt fastlægges klare bestemmelser i rammen, som beskytter de små håndværk og kreative erhverv i området.</p>			
Rammer	<p>Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord</p> <p>Der henvises til lokaludvalgets tidligere høringssvar for igangværende lokalplanproces.</p> <p>Lokaludvalget fremhæver, at en forbedring af den kollektive trafikbetjening må være en forudsætning for udviklingen af Amagerbanen Nord.</p>	<p>Området er medtaget i rækkefølgeplanlægningen for at muliggøre en byudvikling, der sikrer, at der er plads til de nye indbyggere, der forventes ifølge befolkningsprognosen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		54
Rammer	<p>Nordøstamager - Amager Strandvej 3</p> <p>På kortet side 53 er der også markeret rødt på arealet Amager Strandvej 3. Det går lokaludvalget ud fra er en fejl, idet Amager Strandvej 3 ikke omtales noget sted i kommuneplanen.</p> <p>Lokaludvalget ønsker, at området ved Amager Strandvej 3 udvikles sammen med Amagerbanen Nord, så flest mulige kommunale behov kan opfyldes ved en sådan udvikling. Der kan være tale om nye daginstitutioner, kulturhuse, samlingssteder for vandsportsaktiviteter og andre kultur- og fritidsfaciliteter.</p>	<p>Området er medtaget i rækkefølgeplanlægningen for at muliggøre en byudvikling.</p> <p>Der er imidlertid ikke sket en ændring af rammen, hvorfor den ikke er beskrevet herunder. Der er pt ikke konkrete planer for arealets fremtidige anvendelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		55

Rammer	<p>Strandlodsvej 48</p> <p>Kommuneplanen lægger op til, at der laves lokalplaner for små områder ad gangen uden overordnet sammenhæng. Lokaludvalget mener, at der bør laves en samlet plan for fremtiden.</p> <p>Overordnet ønsker lokaludvalget at bevare lokale arbejdspladser, bevaringsværdige bygninger og at sikre en blandet by.</p>	<p>Hvor store områder en lokalplan skal indeholde afgøres i forbindelse med lokalplanlægningen.</p> <p>En bevaring af bygningen kan fastsættes i en lokalplan.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		56
Rammer	<p>Krimsvej</p> <p>Lokaludvalget støtter en fastholdelse på 130 i bebyggelsesprocent og er imod at der lempes i erhvervskravet.</p> <p>Lokaludvalget ønsker derfor den oprindelige formulering fastholdes: "Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og erhvervsandelen mindst 25 % af etagearealet:"</p>	<p>Kravet til den minimale boligandel er ændret til 20% mulighed med andre områder på Nordøstamager. Dette er sket på baggrund af, at det er svært at etablere nybyggeri til erhverv grundet begrænset efterspørgsel i forhold til at lokalisere sig på Nordøstamager.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		57
Rammer	<p>Kastrupvej, Amsterdamvej, Marathonvej, Grækenlandsvej m.fl.</p> <p>Kommuneplanen foreslår en forøgelse fra B1 til B2. Lokaludvalget støtter ikke denne ændring.</p> <p>Lokaludvalget ønsker ikke ændringen i villakvarterne af hensyn til områdets særlige funktion som "Københavns grønne lunge" der</p>	<p>Rammeændringerne i området er foretaget på baggrund af en vurdering af de eksisterende tætheder i området. Det er sket bl.a. for at lette muligheden i byggesagsbehandlingen for mindre bygningsændringer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		58

	<p>opsamler CO<sub>2</sub> og forsinker regnvand til de overbelastede kloaker.</p> <p>Eksisterende overskridelser bør kunne håndteres som dispensationssager.</p> <p>Lokaludvalget undrer sig over, at man ønsker at fortætte de områder yderligere, som i dag ligger længst fra metroen.</p>			
Rammer	<p>Sundparken</p> <p>Lokaludvalget hilser planerne om et plejecenter i Sundparken velkommen.</p> <p>Lokaludvalget kan derfor acceptere O1 området ændres til B3. Det er dog vigtigt, at der er krav til adgangsveje og trafikal infrastruktur, da området er belastet trafikalt. Lokaludvalget ønsker også, at der etableres et andet grønt område som erstatning i området.</p>	<p>De beskrevne forhold håndteres i lokalplanlægningen.</p> <p>Der er ikke planer om at etablere et nyt grønt område til erstatning for det nedlagte, og dette vil kræve budgetmidler.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		59
Rammer	<p>Middelgrundsvej</p> <p>Lokaludvalget er positiv indstillet overfor omdannelse af dagligvarebutikker til daginstitutioner mv.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		60
Rammer	<p>Kløverparken</p> <p>Der lægges op til at fastholde Kløverparken som perspektivområde. Lokaludvalget støtter tilføjes af særlig bemærkning under forudsætningen af, at det ikke er til hindring for at bruge området Kløverparken til</p>	<p>Kløverparken er medtaget i rækkefølgeplanlægningen som perspektivområder, der ikke kan udvikles i planperioden, idet det en udvikling forudsætter trafikbetjening i form af</p>		61

	<p>boligformål, samt en forlængelse af Amager Strandvej op til Kløvermarksvej.</p> <p>Derudover læges der op til at fastholde Kløverparken som perspektivområde. Lokaludvalget foreslår imidlertid nu at er igangsættes boligudvikling på en mindre del af arealet Kløverparken, som erstatning for boligudvikling på Siljengade. Der kan startes en fase-inddelt Helhedsplan for området, som kan tage udgangspunkt i Lokaludvalget Visionspapir for Nordøstamager. I forbindelse med en helhedsplan skal der udlægges tilstrækkelige arealer til daginstitutioner, skoler, idrætsfaciliter og kulturelle formål.</p> <p>Lokaludvalget har skabt dialog mellem private grundejere og almene boligselskaber om opførelsen af almene ungdoms- eller seniorboliger. Denne type boliger vil ikke kræve væsentlig udbygning af infrastrukturen i området.</p>	<p>trafikveje f.eks. i form af en østlig ringvej samt kollektiv trafikbetjening, f.eks. i form af metro.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Prøvestenen</p> <p>Som følge af miljøvurderingen af Prøvestenen ændres den særlige bemærkning for at sikre en samlet hensigtsmæssig virksomhedslokalisering og arealudnyttelse.</p> <p>Lokaludvalget støtter ændringen som giver mulighed for at zonere området og dermed flytte de mest problematiske virksomheder længst muligt væk fra de nye byudviklingsarealer langs kysten.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen. Det bemærkes, at en evt. zoner i lokalplan alene vil omfatte nye virksomheder og derfor ikke betyde en flytning af eksisterende virksomheder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		62

<p>Rammer</p>	<p>Prøvestenen</p> <p>Lokaludvalget ønsker at bevare hele Prøvestenen Syd som rekreativt område.</p> <p>Hele området rummer et stort potentiale som naturområde for københavnernes.</p> <p>Lokaludvalget har i snart et år haft dialog med By &amp; Havn om at få åbnet hele arealet for offentligheden.</p> <p>I forslaget til kommuneplanen argumenteres følgende: "For at åbne for en anvendelse af området af området foreslås en del af området ændret fra offentligt formål til blandet erhverv". Lokaludvalget mener ikke, at argumentationen hænger sammen. By &amp; Havn kunne åbne arealet allerede i dag. Forslaget er kommet meget sent i processen.</p> <p>Etablering af et nyt erhvervsområde over miljøklasse 3 går imod de politiske tilkendegivelser i teknik- og Miljøudvalget, som peget på en zonerings af Prøvestenen, hvor de tungeste funktioner lægges på den nordøstlige del, mens funktioner i den sydvestlige del af Prøvestenen afvikles - af hensyn til muligheden for fremtidig byudvikling af Kløverparken.</p>	<p>Prøvestenen Syd kan fortsat rumme rekreative anvendelser, herunder også fritidsfaciliteter, der vanskeligt kan indpasses andre steder. En bredere anvendelse vurderes at kunne give et mere bæredygtigt grundlag for den infrastruktur og drift, der er nødvendig for at åbne og ibrugtage området.</p> <p>Prøvestenen Syd indgår ikke i overvejelserne om en zonerings af de miljøbelastende 'virksomheder, herunder risikovirksomheder, idet disse ikke kan lokaliseres i dette område.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>63</p>
<p>Parkering</p>	<p>I det tidligere udkast til kommuneplan, som var i intern høring, fremgik på side 20 en formulering om, at man ville se på muligheden for delvis bilfrie byområder i</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at dette er en redaktionel fejl og vil derfor indgå i den endelige version af Kommuneplan 2019.</p>	<p>Den politiske hovedstruktur</p>	<p>64</p>

	<p>byudviklingsområderne. Den sætning er nu væk.</p> <p>Lokaludvalget ønsker formuleringen tilbage.</p>	<p>Følgende tekst om bilfri bydele indsættes på s. 23 i afsnit om mindre trængsel i København i den politiske hovedstruktur:</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> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Kommuneplanen forventer en udvikling af Københavns Lufthavn. Lokaludvalget mener ikke, at tiden er til at øge CO<sub>2</sub> udledningerne markant, og foreslå derfor, at sætningerne om fly udgår til fordel for at udbygge det efterfølgende afsnit om hurtige togforbindelser med en satsning på nattog.</p>	<p>Kommuneplanen regulerer ikke udviklingen af Københavns Lufthavn, der er beliggende udenfor kommunen og reguleret ved statslig planlægning. Kommuneplanen tager udgangspunkt i den forventede udvikling i planperioden.</p>		65

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Klima	Tilføjelse af ny tekst (side 22, 2. spalte): <p>“Vi vil arbejde for, <u>at alle offentlige byggepladser skal være CO<sub>2</sub> neutrale byggepladser, samt at genanvende byens byggematerialer i størst muligt omfang (...)</u>”</p>	Økonomiforvaltningen kan anbefale, at også brug af materiel, der kan drives af CO <sub>2</sub> -neutral energi, omtales. Dette gælder dog kun kommunale byggepladser, der kommunen ikke kan regulere andre offentlige aktører, og det vil først blive muligt på sigt, i takt med at dette materiale udvikles og vinder udbredelse.  Økonomiforvaltningen foreslår at følgende tekst tilføjes til den politiske hovedstruktur s. 22:  “Vi vil arbejde for, <u>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 (...)</u> ”  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	66
Klima	Tilføjelse af ny tekst (side 22, 2. spalte nederst): <p>“<u>Udgangspunktet for en CO<sub>2</sub> neutral byudvikling bør være at bygge så lidt og så let som muligt, herunder særligt at undgå nedrivning af bygninger, og i stedet</u></p>	Økonomiforvaltningen vurderer, at kommuneplanen allerede rummer bestemmelser mv., der lægger op til at anvende bestående bygninger, hvor dette er muligt, men at den foreslåede formulering går ud over, hvad kommuneplanen kan		67



	<u>genindrette eller ombygge eksisterende strukturer til nye formål."</u>	regulere og således ikke kan følges op i planen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Klima	Tilføjelse af ny tekst (side 22, linje 15): "CO <sub>2</sub> neutral, og på sigt askefri, fjernvarme."	Forekomsten af aske vurderes ikke at være af tilsvarende betydning som de øvrige forhold i sammenhængen, hvorfor det ikke anbefales at ændre teksten.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		68

(162) Østerbro Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Befolkningstallet	Lokaludvalget stiller spørgsmålstegn ved befolkningsfremskrivningerne, som er et væsentligt grundlag for planforslaget. Set ift. den forventede befolkningstilvækst i Danmark, synes tallene ambitiøse.  I lokaludvalget stiller vi os tvivlende overfor hvorvidt København vil fastholde sin status som attraktiv by, når byen fortættes og grønne områder fjernes og boligpriserne i nybyggeriet bliver så høje, at den almindelige københavnere ikke har råd til at bo der.	København er som hovedstad og studieby attraktiv for mange tilflyttere, hvilket medfører en betydelig befolkningstilvækst i de kommende år. Kommuneplan 2019 skaber mulighed for op imod 60.000 nye boliger i den kommende planperiode. Tilførslen af nye boliger skal dæmpe prisstigningerne på boliger i byen.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.	Den politiske hovedstruktur	69

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	<p>Lokaludvalget ønsker, på borgernes vegne, længere høringsfrister i plansager, så der er bedre mulighed for reel borgerinddragelse.</p> <p>Som borger i København kan det meget ofte føles som om væsentlige beslutninger om konkrete byggerier bliver truffet hen over hovedet på almindelige borgere.</p> <p>Lokaludvalget vil gerne indgå i dialog omkring en decentralisering af opgaver, bl.a. lokalplansager.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at Planlovens bestemmelser om høringsfrister, og kommunens anvendelse heraf, ikke reguleres i kommuneplanen. Dette gælder ligeledes fordelingen af kommunale opgaver, i henhold til styrelsesvedtægten. Det bemærkes, at Lokaludvalgene har adgang til at rejse de nævnte spørgsmål gennem den løbende dialog med kommunens forvaltninger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		70
Befolkningstal Infrastruktur	<p>Lokaludvalget stiller spørgsmål til præmissen om at København skal vokse.</p> <p>Allerede i dag er der for eksempel mange biler på Østerbro. En udbygning med flere boliger vil føre store trafikale problemer med sig.</p> <p>Lokaludvalget ønsker langt mindre trængsel i København.</p>	<p>København vokser, bl.a. som følge af fødselsoverskuddet hos eksisterende og nye københavnske familier. Med Kommuneplan 2019 imødekommes bl.a. den kommende befolkningstilvækst med nye boliger og de fornødne kommunale faciliteter.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder</p>		71

		<p>Østerbro, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Begge dele kan have reducerende effekt på trafikken på Østerbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker derudover, at der i budget 2020 er afsat midler til en analyse af mulighederne for at reducere CO2-udledningen fra biltrafikken med 50.000-100.000 ton.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>En udbygning med flere boliger kan også føre til social uro, hvis der bliver for mange mennesker på for tæt et område. Det gælder særligt, hvis man opfører 'boligørkener', uden reel adgang til omfattende rekreative områder og gode, tidssvarende fritidsfaciliteter. I Østerbro Lokaludvalg ønsker vi, at man undlader at bygge flere boliger i postnummer 2100.</p> <p>I det omfang der bygges nye boliger, skal størrelsen reduceres, så der er plads til flere borgere. I den sammenhæng, kan Nordhavn være en del af løsningen. Der er dog store og alvorlige udfordringer med de</p>	<p>Kommuneplanens rammer sikrer, at nye boliger opføres med det fornødne friarealer og kommunens arealplaner muliggør, at man i rette tid kan planlægge for den fornødne kommunale kapacitet, fx fritidsinstitutioner.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p>		72

	<p>trafikale forhold og til- og frakørselsmulighederne til Nordhavn.</p>	<p>Hovedparten af de nye boliger, der muliggøres med kommuneplanen forventes at blive etableret i byudviklingsområderne, herunder Nordhavn.</p> <p>De ændrede boligstørrelsesbestemmelser i Forslag til Kommuneplan 2019 forventes at komme til at betyde, at der i de kommende år vil blive opført relativt flere små boliger.</p> <p>Ved udbygning af Nordhavn vil der blive taget hensyn til trafikafviklingen i Vordingborggade. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at kunne forelægge Teknik- og Miljøudvalget en evaluering af trafikforsøget med forbud mod venstresving ved Vordingborggade i december 2019. Det blev i forbindelse med Budget20 besluttet, at der frem mod Budget21 skal udarbejdes budgetnotat om forbedring af trafiksikkerheden i krydset, såfremt der stadig er et behov for at forbedre trafiksikkerheden i krydset.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boformer	<p>Vi ønsker, at man sikrer en boligudvikling med den almene bolig i centrum, og at der sættes fokus på nye bolig- og boformer, så</p>	<p>Kommuneplanen sikrer mulighed for, at 25 % af de tilførte boliger bliver almene boliger - den højeste mulige andel som</p>		73

Almene boliger	man får blandede bydele og kvarterer. Der skal bygges, 'fællesskabsboliger' så ældre og unge bor sammen, familiekollektiver, andre typer bofællesskaber mv. Konkret anbefaler lokaludvalget, at der indtænkes varianter af almene boliger, fx Almen Bolig+.	kommunerne jf. planloven kan kræve i nye lokalplaner. For at understøtte en variation på boligmarkedet, er Københavns Kommune positiv indstillet overfor forskellige ejerformer, fx andelsboliger, men dette kan ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Lokaludvalget anbefaler, at den maksimale tilladte bygningshøjde bevares og håndhæves. Højhuse bør være en undtagelse, og da kun hvis de får "tårnkarakter".	Reguleringen af bygningshøjder er ikke ændret med Kommuneplan 2019.  Udviklingen af nye bykvarter og enkeltejendomme sker på baggrund af en arkitektonisk belysning af bebyggelsens omfang, herunder sammenhængen med den omkringliggende bystruktur. København udvikles overvejende i en københavnsk skala, der i nogle områder suppleres af højere bebyggelse, fx højhuse. Højhuse kan være med til at udvikle attraktive og tætte byområder, der understøtter brugen af kollektiv trafik. De skal placeres med blik for byens og stedets kvaliteter og understøtte bylivet og det nære miljø. De kan som vartegn for byen og kvartererne være med til at synliggøre byens særlige træk og kvaliteter.		74

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Lokaludvalget mener, at det grønne, naturen og miljøet skal prioriteres højest i kommuneplanen. Konkret ønsker lokaludvalget, at der udlægges store arealer i Nordhavn til en naturpark med vægt på vild natur - også på bekostning af nyt byggeri.	<p>I forslag til Kommuneplan 2019 fremgår det, at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudviklingen og - sammensætningen.</p> <p>I Nordhavn planlægges der to nye større grønne områder, hvoraf det største er ca. 28 ha. Der er endnu ikke taget stilling til de to grønne områders udformning. Endelig bemærkes det, at By &amp; Havn via lovgivning om metroen har mulighed for min. 2,87 mio. etagemetre i Nordhavn.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		75
Det grønne	Østerbro Lokaludvalg ønsker langt mere begrønning - herunder for eksempel lommeparker - især på den indre del af Østerbro. Begrønningen skal udformes, så den styrker biodiversiteten.	Den detaljerede udformning af byrum, herunder fordelingen mellem belægning og beplantning, reguleres ikke i Kommuneplanen, men en ændret udformning med mere grønt vil være i fuld overensstemmelse med kommuneplanens målsætninger og regulering.		76

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Generelt mener lokaludvalget, at 'grønne områder' bør defineres nærmere ved at gøre klart hvilke hovedfunktionerne de grønne områder har, fx "aktivitetsområde", område med natur og biodiversitet" eller "sport og fritid".	<p>Det er generelt ikke hensigten med kommuneplanen at foretage en funktionsopdeling af de grønne områder. Hovedparten af kommunens grønne områder rummer flere funktioner, enten i forskellige underområder eller som overlappende anvendelser. Denne flerfunktionelle anvendelse er også væsentlig for, at områderne kan fungere som mødesteder for befolkningen på tværs af interesser, aldersgrupper mv. Hvor der er behov for en opdeling af anvendelsen sker denne i udviklingsplaner, driftsplaner for kirkegårde, lokalplaner mv.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		77
Det grønne	Lokaludvalget er glade for målene om nye potentialeområder for nye grønne områder og mener, at store dele af Nordhavn bør udlægges netop til rekreativt område (O1).	Med forslag til Kommuneplan 2019 udlægges et større område i ydre Nordhavn til offentlige formål (O-ramme) med henblik på at etablere et grønt område. Herudover vil der også komme andre grønne områder i Nordhavn, der fastlægges med de kommende lokalplaner.		78

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Lokaludvalget er også glade for kravet om friarealer og promenader langs havnen ved nyt byggeri. Konkret bør det afspejles i alt kommende byggeri i Nordhavn – ikke mindst ved Holm 8 og videre mod den nordøstlige del af Nordhavn.	Der vil i forbindelse med den kommende planlægning for Nordhavn blive stillet krav om friarealer. Det er hensigten, at vandet i Nordhavn gøres tilgængeligt med trapper og promenader. Det gælder også ved Svanemølleholm (Holm 8) og videre mod den nordøstlige del af Nordhavn.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		79
Infrastruktur	Uanset et stigende befolkningstal må gaderne nødvendigvis tilføjes en rekreativ rolle. Det må derfor vurderes om nogle gadestrøg med asfalt-arealer kunne overgå til rekreative formål med et mindre omfang af bilkørsel. På Østerbro gælder det fx på hele den ene side af Strandboule-varden og store strækninger af Østerbrogade. Lokaludvalgets projekter viser hvordan.	Økonomiforvaltningen bemærker, at sådanne konkrete projekter vil kræve en selvstændig analyse.  Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at der i budget 2020 er afsat midler til en analyse af mulighederne for at reducere CO <sub>2</sub> -udledningen fra biltrafikken med 50.000-100.000 ton.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		80
Infrastruktur	I Østerbro Lokaludvalg ønsker vi, at der, ved forbedring af de trafikale forhold, særligt	Københavns Kommune arbejder løbende på at udvikle cykelinfrastrukturen, så tilgængelighed		81



	<p>gøres mere plads til cyklister og gående trafikanter.</p> <p>Blandt andet bør kommunen gennemføre evalueringer af cykelforhold omkring alle metro og S-tog stationer på løbende basis for at sikre fremkommeligheden.</p>	<p>i, til og fra byen kan ske med klimavenlig transport. Igennem de seneste 10 år er der investeret mere end 1 mia. kr. i cykelinfrastruktur. Eksempler herpå er bl.a. bredere cykelstier, broforbindelser som Cykelslangen samt arbejdet med supercykelstier, der forbinder København og omegnskommunerne med cykelstier af høj kvalitet.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en beslutning om igangsættelse af en evaluering af cykelforholdene ikke kan reguleres gennem kommuneplanen. Den foreslåede evaluering bør håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>København skal fortsætte udrulning af sikre skoleveje for alle skoler i byen. Der er fortsat brug for tilpasning/regulering og informationskampagner.</p>	<p>Københavns Kommune arbejder løbende for at sikre, at skolevejene er sikre. I Københavns Kommunes budget for 2020 er der afsat midler til en række projekter, som skal gøre skolevejene mere sikre bl.a. på Strandboulevarden, Valby Langgade og Backersvej. Derudover er der afsat midler til at forsætte Sikker Cykelby kampagnen.</p>		82

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Vi ønsker også, at der udpeges flere områder for ladestationer til elbiler.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der ikke vurderes at være hjemmel til at regulere etablering af ladeinfrastruktur i videre omfang, end det allerede er sket. Der er optaget bestemmelser i de generelle rammer om, at opladere til alle former for køretøjer kan indpasses i alle områdetyper og dermed indgå i byen som helhed. Kommuneplanen kan ikke regulere den nærmere placering eller stille krav om denne infrastruktur. Det fremgår endvidere af bestemmelserne om parkering, at der i lokalplaner kan stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker endvidere, at der er en ændring af byggeloven i høring om bemyndigelse til ministeren til fastlæggelse af regler om ladestander samt bygningsautomatisering- og kontrolsystemer. Det bemærkes, at lovforslaget alene består af en indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til ministeren. Den reelle implementering vil foregå efter lovforslagets vedtagelse i bekendtgørelsesform.</p>		83

		<p>Elladestandere på de offentlige veje reguleres ikke i kommuneplanen. Etablering af ladestandere på offentlige veje sker på baggrund af forespørgsel fra private operatører af ladestandere. Der er i dag en ramme på 1.000 elbilspladser i byen, hvoraf godt 500 p-pladser med dertilhørende ca. 250 ladestandere er udnyttet i dag.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Lokaludvalget finder det positivt, at der etableres 2 nye stoppesteder til havnebusserne i det nordlige havneområde. Også at disse modsat en del af det øvrige net får nærhed til anden kollektiv trafik. Da afstandene mellem bydelene i det nordlige havneområde er for store til gang- og cykelbroer, anbefaler vi, at der sigtes mod flere afgange i timen end de planlagte 2, ligesom der i takt med udbygning af Nordhavn, Refshaleøen og Lynetteholmen bør etableres flere stoppesteder til havnebusserne.</p> <p>Lokaludvalget henviser desuden til Sdr. Frihavnsudvalgets høringssvar.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, men frekvensen af den kollektiv trafik og de faktiske stoppesteder reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		84
Kultur- og fritid	<p>Østerbro Lokaludvalg ønsker overordnet, at man i Kommuneplan 2019 styrker de offentlige byrum, f.eks. parker, pladser og rekreative gader som mødesteder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig af lokaludvalgets synspunkt, som også er afspejlet i Kommuneplan 2019 på s. 14,26 og 31.</p>		85

	Derfor ser lokaludvalget også positivt på, det fokus der er på at afsætte midler til rettidigt indkøb af grunde til kultur- og fritidsfaciliteter. Det er også positivt med fokus på midlertidighed – bl.a. i Nordhavn	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	På Østerbro bor vi i en trængt bydel. Der skal i kommuneplanen stille krav til, at der følger faciliteter med til alle de nye beboere der tænkes at komme. Vi kan ikke klare os med de allerede eksisterende faciliteter. Der skal sikres en langt højere norm for kultur, fritids- og idrætsfaciliteter pr. borger. Det gælder både organiserede – herunder offentligt drevne kultur og fritidsfaciliteter, såvel som frie anlæg i byrummet.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 i kapitlet "En kulturel storby med kant", herunder i beskrivelsen af kommunens indsatser på s. 33. Ligeledes indgår det som ét af Kommuneplan 2019s mål at skabe rammer for at indpasse faciliteter til fritidsaktiviteter i både eksisterende og nye byområder.  Forvaltningen noterer dertil, at kommunen udenfor rammerne af kommuneplanen afsætter midler af til indkøb af grunde til kultur- og fritidsfaciliteter.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		86
Kultur- og fritid	En måde hvorpå man kan mindske det store træk på parker, anlæg og øvrige kultur- og fritidsfaciliteter på Østerbro er ved i langt højere grad end i dag at tænke de ydre bydele (Vanløse, Valby og Brønshøj-Husum) ind i forbindelse med mega-	Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets tilkendegivelse og bemærker, at Københavns Kommune har vedtaget en forskrift for udendørs arrangementer med max antal dage for koncerter og udendørs arrangementer, samt		87

	events, så Indre By og Østerbro ikke i samme grad skal holde for.	kortlægning af mulige udendørs arrangementspladser i hele København.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Et fokusområde for lokaludvalget er bydelens børn og unge. Østerbro Lokaludvalg ønsker flere mødesteder og væresteder til børn og unge på Østerbro.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 i kapitlet "En kulturel storby med kant".  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		88
Kultur- og fritid	Der mangler plads til, at de unge i bydelen kan mødes, når de bliver for gamle til klubberne. Det kunne sagtens være flere mindre steder.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette, og bemærker, at ønsket ligger i tråd med Kommuneplan 2019s målsætninger om byrum og kultur- og fritidsfaciliteter på s. 43-45.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		89
Kultur- og fritid	Der mangler tilbud om musikundervisning/musikskole som det var tidligere i forbindelse med skolerne. Der burde skabes nogle økonomisk attraktive tilbud, som ville være mulige at betale for alle.	Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at der i planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for kultur- og fritidsliv.  Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale		90

		<p>behov i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Forvaltningen bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kultur- og fritid	<p>Konkret har Østerbro Lokaludvalg følgende ønsker til kultur og fritidsfaciliteter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum 2 kulturhuse</li> <li>• Sikring af svømmehal på Beauvaisgrunden</li> <li>• Bibliotek ved Kulturcenter Kildevæld</li> <li>• Sikre sejlernes landplads ved Svanemølleværket - O1 - 1350</li> </ul> <p>Når det gælder kultur- og fritidsfaciliteter, er det lokaludvalgets opfattelse at der er blevet mindre indflydelse på muligheden for at påvirke fritidstilbud, bl.a. efter at</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 143 Svanemøllehavnen A/S.</p> <p>Kulturhuset "Krudttønden" og kulturcenter Kildevæld er begge beliggende på Østerbro, og jf. helhedsplan for Levantkaj, gøres der plads til endnu et nyt kulturhus, nemlig 'havkulturhuset'.</p> <p>I budget 2019 er det besluttet at planlægge en svømmehal på Beauvaisgrunden</p>		91

	brugerbestyrelser i idrætshusene er lukket ned, så der er blevet endnu mindre demokrati. Brugerbestyrelser og lignende skal styrkes – om end måske i en anden form.	Planrammen for Kulturcenter Kildevæld muliggør bibliotek  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		
Erhverv	Lokaludvalget mener det er vigtigt også at indtænke plads til mindre erhvervsdrivende i nyt byggeri for at skabe en balance mellem boliger og arbejdspladser. København skal være en by, hvor det er økonomisk muligt med kontor og værkstedsfællesskaber for håndværk, design og iværksætter.  Vi mener også, at man bør lave en tilføjelse omkring at fremme attraktive forsknings- og studiemiljøer. Studiemiljø, forskning og erhverv hænger nøje sammen.	I kommuneplanens rammer, selv boliggrammerne, tillader serviceerhverv såsom butikker, restauranter, liberale erhverv, kollektive anlæg, institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger.  Således vurderes det beskrevne som muligt at realisere, såfremt det indarbejdes i lokalplanlægningen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		92
Andet	Greater Copenhagen må i højere grad også kunne bruges til at fordele tilflytningen og fremme bykvaliteter, også i en større del af Hovedstadsområdet.  Der bør desuden arbejdes for et stærkere fælles engagement i indsatsen frem mod mere samlende trafikstruktur for pendlercyklning og kollektiv transport.	Greater Copenhagen er et politisk vækstsamarbejde og det ligger ikke inden for deres mandat ikke spille en rolle fsva. fordeling af tilflyttere.  Københavns Kommune har deltaget i flere regionale cykelprojekter, her i blandt Supercykelstierne. Ved udbygning af letbane åbnes der op for		93

	<p>Letbaner og fortætning omkring sådanne linjer bør åbne de gængse parcelhusområder og bidrage til bedre trafikforbindelser for spredt bebyggede områder.</p>	<p>planlovens muligheder vedr. Stationsnærhed.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 45, under 'Energi og Miljø' punkt 7):</p> <p><del>"At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til regnvandshåndtering, der aflaster kloakken og i et samlet system bortleder vandet fra skybrud og voldsomt regn til havet."</del></p> <p>Ændres til:</p> <p><u>"At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til håndtering af regnvand, højtstående grundvand og stormflod, der aflaster kloakken og i et samlet system beskytter byen mod stigende vandmængder"</u>.</p> <p>Fremtidens klima forventes 30 procents mere nedbør og deraf stigende grundvand. Flere steder i byen giver det stigende terrænnære grundvand allerede anledning til problemer for dyb infrastruktur og for bygningsmassen.</p> <p>Der kan forventes udgifter for samfundet til omfangsdræn og sikring af dyb infrastruktur for milliarder af kroner.</p>	<p>Det er helt korrekt, at der også forventes udfordringer med grundvandsstanden i dele af byen i takt med, at de forventede klimaforandringer indtræder.</p> <p>Håndtering af grundvandsstand indgår dog kun indirekte i de planer og dertil hørende retningslinjer, der gælder for håndteringen af ekstrem regn (er bl.a. medbestemmende for muligheder for lokal nedsivning). Hvorvidt der vil blive tale om et samlet system også vedr. løsning af udfordringer med grundvandsstand, som her beskrevet, er det derfor for tidligt at fastlægge med Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		94



	Østerbro Lokaludvalg ønsker, at der i kommuneplanen åbnes op for strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau, inkl. terrænnært grundvand.			
Rammer	<p>Nordhavn - Holm 8 H1* - 3514:</p> <p>Området bør delvist ommærkes til C3 men også delvist til O1, så Kranparken sikres som rekreativt område. I overensstemmelse med udkastet til kommuneplan 2019 bør det sikres, at der kommer promenade hele vejen langs, men også videre forbi Svanemølleholmen til resten af Nordhavn, så man som fodgænger og cyklist uhindret kan komme til O1 områderne i den Nordøstlige del af Nordhavn. Specifikt bør byggeriet ved Holm 8 trækkes 25 meter tilbage fra kajkanten. Se lokaludvalgets høringssvar til TMF om Holm 8 - Kalkbrænderiløbskaj/Svanemølleholm.</p>	<p>Hele Svanemølleholm (Holm 8) er udlagt til C3*. Forvaltningen vurderer, at det er for detaljeret at udpege Kranparken som rekreativt område i kommuneplanen, hvorfor den i stedet anbefales udpeget som rekreativt område med kommende lokalplan. Med den kommende lokalplan forventes også sikret en promenade 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).</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		95
Rammer	<p>Nordhavn - Holm 9 C2* - 4035</p> <p>Som tidligere nævnt anbefaler vi, at den maksimale tilladte bygningshøjde bevares og håndhæves.</p>	<p>Maksimale bygningshøjder er bibeholdt fra Kommuneplan 2015.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		96

Rammer	<p>Nordhavn – Holm 12 og Tunnelfabrikken H1* - 868</p> <p>Det er helt afgørende for lokaludvalget, at de 70.000 m<sup>2</sup> i Tunnelfabrikken/ØTC-hallen ikke kun bliver omdannet til boliger og serviceerhverv, men at der også kommer omfattende kulturfaciliteter af høj kvalitet.</p>	<p>Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har modtaget en anmodning om plangrundlag for Tunnelfabrikken, hvori der indgår et ønske om mulighed for et omfattende kulturelt funktionsprogram af høj kvalitet.</p> <p>Anmodningen vil danne baggrund for en startredegyørelse til politisk behandling, som afspejler den reviderede strukturplan for Nordhavn og de konkrete ønsker for Tunnelfabrikken.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		97
Rammer	<p>Ved Svanemølleværket O1 – 1350</p> <p>Lokaludvalget ønsker ikke 1350 ommærket fra O1 til T2. Lokaludvalget anerkender behovet for et spidsbelastningsvarmeanlæg, men ønsker også en bæredygtig løsning for sejlerne og andre brugere af havnen. Der skal findes en anden løsning på varmforsyning end FREM's land-plads, hvilket må være muligt, uden at inddrage områder udlagt til fritid – O1.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	<p>Den politiske hovedstruktur</p> <p>Rammer</p>	98
Rammer	<p>Nordhavn H1*</p>	<p>Strukturplanen for Nordhavn fastlægger de overordnede rammer for byudviklingsprojektet i Nordhavn,</p>		99

	Lokaludvalget ønsker en større del af Nordhavn H1* - 1888 end det lovbestemte område omlagt til O1. Det samme gælder dele af Nordhavn - Holm 12 og Tunnelfabrikken H1* - 868	herunder den grønne struktur i området.  Det er en målsætning i forslag til Kommuneplan 2019, at udviklingen af de rekreative faciliteter ses i sammenhæng med befolkningsudviklingen og - sammensætningen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boformer	Lokaludvalget ser meget positivt på ændringen i de generelle bestemmelser om boliger der gør, at op til 50 % af bruttoetagearealet kan fritages fra beregningen af gennemsnittet på 95 m2 for nye boliger. Det gør det muligt at bygge flere mindre boliger på den samme plads. Lokaludvalget ønsker, at kommunen stiller krav til bygherrer om at bygge til forskellige boformer - herunder bofællesskaber. Det giver mulighed for flere beboere på mindre plads og en mere blandet by.	Kommuneplanens boligstørrelsesbestemmelser fastlægger, at 50 % af etagearealet skal udgøres af boliger på <i>mindst</i> 95 kvm i gennemsnit.  Kommuneplanen indeholder desuden særlige boligstørrelsesbestemmelser for bofællesskaber. Krav til bygherrer om at opføre bestemte boformer, herunder fx bofællesskaber, kan ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		100
Det grønne	Ændringen af rækkefølgeplanen betyder, at byudviklingen af Holm 8 fremskyndes. Grundet placeringen af strækningen mod	Kranparken forventes fastlagt som grønt rekreativt byrum med kommende lokalplan. Nord for kranparken forventes		101

	<p>sydvest, har lokaludvalget anbefalet at udlægge området til rekreativ havnepark, beskrevet i bydelsplan fra 2013.</p>	<p>lokalplanlagt for kontor- og serviceerhverv.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Lokaludvalget savner et afsnit omkring sammenhæng og forbindelser i bydelen. Dette punkt er særligt relevant på Østerbro som en kobling mellem den nye bydel i Nordhavn og det etablerede Østerbro, men også mellem Ryparken/Rymarksvænge og det nordlige Skt. Kjelds Kvarter gennem en forbindelse over Svanemøllen Kaserne og S-banen.</p>	<p>Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget. På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. Derfor har den daværende regering og Københavns Kommune i 2014 aftalt, at der skal anlægges en Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten. Nordhavnstunnelen vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik fra containerhavnen og krydstogtterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej. Tunnelen forventes færdig i 2027.</p> <p>I kommuneplanen er der planlagt en mulig cykelforbindelse gennem Svanemøllens Kaserne, som kommunen har ønsket at få indarbejdet i den</p>	<p>Den planlagte strækning af det grønne cykelrutenet over Svanemøllens Kaserne udtages desuden fra retningslinjekortet for retningslinje 'Cyklernes By'.</p>	102

		<p>kommende udvikling af området. <u>Den planlagte grønne cykelrute over kaserneområdet udtages af Kommuneplan 2019, idet planlægning og etablering af stien vil stride mod Erhvervsministeriets varetagelse af nationale interesser.</u></p> <p>Høringssvar giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Øvrig byudviklingsområde</p> <p>Svane-møllehavnen</p>	<p>I øvrigt tilslutter Østerbro Lokaludvalg sig høringssvar indsendt af Sejlklubben Frem.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Den politiske hovedstruktur</p> <p>Rammer</p>	103

(166) Christianshavn Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
<p>Arkitektur, kulturarv og højhuse</p>	<p>Lokaludvalget støtter følgende bemærkning på side 33 i forslaget til kommuneplan: "Vi friholder en stor del af Indre By og Christianshavn for opførelse af nye højhuse med henblik på at bevare den karakteristiske profil med tårne, spir og kupler i de historiske bydele".</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		104
<p>Infrastruktur</p>	<p>Udviklingen af boligområder skal ske i sammenhæng med udviklingen af infrastruktur, så især trafikforholdene er løst, når boligerne bygges.</p>	<p>Københavns Kommune arbejder løbende på at udvikle mobiliteten i, til og fra København. Med Cityringens åbning har 95 % af borgerne i København under 400</p>		105

	<p>Trafikforholdene skal løses med offentlig transport, fx i form af små busser, gerne vinkebusser, hvilket især er brugbart i mindre tilgængelige områder på Christianshavn, bl.a. på Refshalevej.</p>	<p>meter til et stoppested eller under 600 meter til en station.</p> <p>Københavns Kommune har tidligere haft både servicebusser og mindre busser i Indre By, men de havde meget få passagerer og er politisk blevet besluttet nedlagt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>Kommuneplanforslaget fokuserer meget på at bygge nyt – men hvad med det eksisterende? Det bør undersøges, om der er mulighed for at omdanne tomme erhvervsbygninger til boliger.</p>	<p>Kommuneplanen indeholder en række konkrete rammeændringer, hvori eksisterende anvendelser ændres for fx at muliggøre boligbyggeri.</p> <p>Kommuneplan 2019 er ikke til hinder for, at tomme erhvervsbygninger indrettes til boliger så længe, at bygningerne er beliggende i rammeområder som muliggør boliganvendelse.</p> <p>I områder til blandet erhverv og industri vil der som udgangspunkt ikke gives mulighed for at omdanne til boliger. Dette skyldes, at der er særligt fokus på at fastholde erhvervslokaliseringsmuligheder for mange forskellige erhverv i København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		106

Boliger	Det bør undersøges hvor meget ekstra boligkapacitet, der er i en ændret huslejeregulering.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen ikke regulere huslejefastsættelse. Reglerne herfor indgår i boligreguleringsloven. Ændringer i huslejereguleringen forventes som udgangspunkt ikke at ændre boligkapaciteten af boliger, da ændringer vil vedrøre den eksisterende boligmasse. Afhængigt af udformningen af evt. ændringer, kan disse påvirke huslejedannelsen i de allerede eksisterende boliger. Transport-Bygnings, - og Boligministeriet er ved at undersøge anvendelse af boligreguleringsloven § 5, stk.2, der giver mulighed for at ændre huslejefastsættelsen i forbindelse med renoveringer af ældre udlejningsejendomme. Denne undersøgelse forventes afsluttet i efteråret 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		107
Boliger	Der bygges for få ældreboliger i København, til trods for, at der i Københavns kommune bliver flere og flere ældre. Der bør derfor være en målsætning for ældreboliger. Bl.a. til denne gruppe kunne man også påtænke at bygge Sundhedshuse i alle bydele tillige med at der mangler plejecentre i visse bydele.	Behovet for ældreboliger i Københavns Kommune fastlægges med udgangspunkt i den demografiske udvikling.		108

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	Der skal være mulighed for, at især enlige ældre ikke skal stige i husleje, hvis de flytter til en mindre bolig, tværtimod.	Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen ikke regulerer huslejefastsættelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		109
Boforner	Der mangler i høj grad eksperimentelle boligformer, f.eks. "olle-kolle", opgangsfællesskaber og boliger, hvor flere familier kan have bofællesskaber.	Økonomiforvaltningen bemærker, at boligstørrelsesbestemmelserne giver mulighed for at etablere bofællesskaber som bl.a. kan målrettes familier eller seniorer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		110
Boliger	Københavns Kommune skal sikres at kunne påbyde bopælspligt i alt nybyggeri. Der burde være en skarpere bopælspligt, da der er mange "ferie"-lejligheder. Det presser boligpriserne i vejret.	Økonomiforvaltningen bemærker at der i dag stilles krav om helårsbeboelse i alle nye lokalplaner, der indeholder boligbyggeri. Selve bopælspligten håndhæves jf. boligreguleringsloven og omfatter kun boliger, hvor der har tidligere været registeret en folkeregisteradresse. Københavns Kommune har i 2018 afgivet høringssvar til staten vedr. lovændringer i boligreguleringsloven. Kommunen ønskede loven ændret, således at bopælspligten udstraktes til også at		111



		<p>omfatte nyopførte boliger. Dette ville give kommunerne mulighed for at håndhæve bopælspligten også i nyopførte lejligheder, hvortil der ikke er registret en folkeregisteradresse. Staten valgte på daværende tidspunkt ikke at imødekomme København kommunes ønsker på området.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns overborgmester ligeledes har henvendt sig til den nuværende siddende Boligminister med henblik på at ændre lovgivningen for bopælspligt, og dermed gøre det muligt at stille krav til bopælspligt i alle nyopførte og nyrenoverede boliger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>Der bør ikke bygges højt. Højhuse i København er et kulturproblem. Byen bør se ud som nu</p> <p>Vi foreslår derfor, at Københavns Kommune udvikler, i en konkurrence, en bygningsstruktur der kan erstatte højhuse, så vi kan bevare byens kendetegn i videst muligt omfang.</p>	<p>Reguleringen af bygningshøjder er ikke ændret med Kommuneplan 2019.</p> <p>Udviklingen af nye bykvarter og enkeltejendomme sker på baggrund af en arkitektonisk belysning af bebyggelsens omfang, herunder sammenhængen med den omkringliggende bystruktur. København udvikles overvejende i en københavnsk skala, der i nogle områder suppleres af højere bebyggelse, fx højhuse. Højhuse kan være med til at udvikle attraktive og</p>		112

		<p>tætte byområder, der understøtter brugen af kollektiv trafik, men de er blot en blandt mange mulige bygningsstrukturer. Udviklingen af nye bygningstyper sker løbende, men kan ikke betragtes som en kommunal opgave.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	Vi foreslår, at Københavns Kommune udskriver en konkurrence om udvikling af fleksible boliger, der kan tilpasses det behov, man har gennem livet, herunder ældreboliger osv.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets tilkendegivelse, men bemærker at kommuneplanen sætter de overordnede rammer for byggeriet, og at bygge- og ejendomsbranchen herunder den almene sektor løbende har fokus på at udvikle nye boligkoncepter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		113
Erhverv	Nye bydele og boligområder skyder op, og for at skabe en voksende og inkluderende hovedstad, er det nu, vi skal tænke mindre specialforretninger og håndværkervirksomheder ind i udbygningen	<p>Kommuneplanens rammer muliggør i stor udstrækning mindre specialforretninger og håndværkervirksomheder.</p> <p>Butikker kan placeres i kommuneplanens detailhandelscentre. Og desuden kan små butikker til lokalområdernes forsyning placeres uden for centrene.</p>		114

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Parkering	Reduktionen af antallet af P-pladser ved både nybyggeri og eksisterende bebyggelser er en rigtig vej at gå for at øge antallet af personture med cykel og kollektiv trafik.	Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets tilkendegivelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		115
Klima	Tilføjelse af ny målsætning (side 45, under 'Energi & Miljø'):  <u>"At fjerne udledning af forurenende stoffer fra krydstogtskibe ved at etablere landstrømsanlæg"</u> .	Emissioner fra krydstogtskibe indgår allerede i forslag til Kommuneplan 2019, men på baggrund af det pågående arbejde med at etablere landstrøm til krydstogtskibe, foreslår Økonomiforvaltningen, at der under 'Det gør Københavns Kommune også' på s. 27 tilføjes følgende tekst:  <u>"Vi projekterer et landstrømanlæg til krydstogtskibe i Nordhavn i samarbejde med By &amp; Havn og Copenhagen Malmö Port."</u>  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	116

(235) Kongens Enghave Lokaludvalg

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Boliger Almene boliger	Kongens Enghave Lokaludvalg er positiv overfor en kommuneplan, som prioriterer en større andel af mindre boliger samt mulighed for flere almene boliger. Dette støttes af borgerpanelet, som støtter en blandet by med mulighed for mindre boliger og almene boliger.	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		117
Det grønne	Kongens Enghave Lokaludvalg savner visioner for bevaring af de nuværende grønne områder, både i Kgs. Enghave og i resten af kommunen. Borgerpanelet peger særligt på Tippen som selvgroet grønt område - men også på Valbyparken.	Kommuneplan 2019 indeholder retningslinjer og rammeudpegninger, der fastholder de udpegede grønne områder i kommunen. Langt hovedparten af disse områder er således fastlagt til offentlige og almene formål (O1-områder). Der er ikke tale om en vision, men om bindende regulering af arealanvendelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		118
Klima	Kongens Enghave Lokaludvalg er meget glade for målsætningen om at København skal være CO2neutral i 2025.  I en bydel som vores med stor belastning fra trafikarer som Sydhavnsgade og P. Knudsens Gade er en forbedring af luftkvaliteten vigtig, og vi tilslutter os derfor også målsætningen om at styrke cykel-, gang, og kollektiv trafik og at begrænse trafik med benzin og diesel-drift.  Vi mener at man også skal fremme disse mål gennem en trængselsafgift (Forslag til KP19 at	Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen tidligere overfor staten har udtrykt ønske om roadpricing, men da der pt ikke er lovhjemmel hertil, indgår det ikke i forslag til Kommuneplan 2019.  Kommuneplanen indeholder ikke omkostningsgenererende forslag med mindre de er besluttet at Borgerrepræsentationen, herunder en		119

	<p>afprøve mulighed for f). Cykel- og gangtrafikken kan fremmes ved at blive bedre til at lave sammenhængende lokale stisystemer, i nye og eksisterende boligområder. I Sydhavnen oplever vi særligt problemer med at krydse de store veje – og ønsker derfor fortsat en stibro over Sydhavnsgade, som kan forbinde det gamle og nye Sydhavnen.</p>	<p>eventuel stiforbindelse over Sydhavnsgade.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Lokaludvalget efterlyser, at Københavns Kommune i forbindelse med Kommuneplanen for 2019 forholder sig mere konkret til en bevarelse af de tilbageværende grønne områder i byen og udarbejder en strategi for områdernes bevarelse. Det er af meget stor vigtighed, at Sydhavnstippen fortsat kan fungere som grønt, rekreativt areal når man ser på den hastighed, de ledige arealer i Sydhavnen er blevet bebygget med.</p> <p>Lokaludvalget er fortsat imod den beslutning, der blev truffet i forbindelse med Budgetforliget for Budget 2019 om at affrede 3 store grønne arealer i København med det formål at afhjælpe By og Havns økonomi. Dette gælder både generelt og i forhold til Stejlepladsen. Denne modstand kom også tydeligt frem på Folkemødet.</p>	<p>De udpegede grønne områder forvaltes i overensstemmelse med både kommuneplanen (retningslinjer og rammer) og med planer, der ligger udenfor kommuneplanen (sektorplaner, arealspecifikke udviklingsplaner).</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig lokaludvalgets holdning til lovgivning vedr. Erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		120
Rammer	<p>Lokaludvalget mener, at en byudvikling på Bådehavnsgade Vest bør være med lav bebyggelsesprocent og en bebyggelsestype der passer til de grønne områder og det gamle Sydhavnen med havebyer. Det vil sige, at det</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets tilkendegivelse.</p> <p>Bådehavnsgade Vest er udlagt til C*, uden specificering af bebyggelsesprocent, højde mv. Det</p>		121

	<p>høje og tætte byggeri ikke bør sprede sig syd for godsbanen – som er en naturlig overgang fra en type område til et andet. Det rekreative område på Tippen bør i al fremtid bevares uden bebyggelse.</p>	<p>betyder, at fastsættelse af bebyggelsesprocent mv. vil ske ved kommende kommuneplanlægning, der forventes at foregå sammen med lokalplanlægning for området. Her vil områdets disponering blive fastlagt, herunder, herunder grønne og rekreative områder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boforner	<p>Der er også i vores bydel et klart ønske om muligheder for eksperimenterende boligbyggeri og for nye boligformer med plads til fællesskaber, hvor beboerne er med til skabe byggeriet – og dele af området kan være selvbyggeri, som der har været tradition for i haveforeninger og Fiskerhavnen (forslag til KP19, s. 15). Dette kom bl.a. frem på Folkemødet i Sydhavnen.</p>	<p>Københavns Kommune er positivt indstillet overfor eksperimenterende boligbyggeri og boligformer. Økonomiforvaltningen bemærker, at der i Kommuneplan 2019 bl.a. er særlige bestemmelser for bofællesskaber for at imødekomme muligheden for eksperimenterende boligbyggeri og boligformer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		122
Det grønne	<p>Ved fremtidigt boligbyggeri både den resterende udbygning på holmene og Bådehavnsgade Nordvest er det også vigtigt, at der indtænkes små lommeparker lokalt – det savnes i dag på Sluseholmen og Teglholmen.</p>	<p>Disponeringen af bebyggelsernes friarealer, herunder etablering af små offentligt tilgængelige "lommeparker", vil ske i lokalplanlægningen i overensstemmelse med de friarealkrav, som kommuneplanen fastlægger.</p>		123

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boformer	Lokaludvalget ønsker flere bofællesskaber til seniorer, unge og familier. Der mangler også bofællesskaber for handicappede og psykisk syge.	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen. Omfanget af bofællesskaber kan ikke reguleres i kommuneplanen. Kommuneplanen fastsætter særlige boligstørrelsesbestemmelser for bofællesskaber.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		124
Andet	Lokaludvalget foreslår, at fællesarealer skal tælle med i mindstestørrelser, så der bliver plads til flere beboerne.	Økonomiforvaltningen noterer, at beregning af boligstørrelser tager afsæt i enheden "bruttoareal", som beregnes ud fra boligens areal fra ydervæg inkl. den beregnede andel af adgangs- og fællesarealer. Fællesarealer indgår derfor allerede i beregningerne for boligstørrelser.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		125
Boformer	Lokaludvalget ønsker flere særlige boligmiljøer for socialt udsatte, som kan støtte op om boligsocialt arbejde. Fx med hjælp fra sociale viceværter. Der bør være flere platforme der	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 under afsnittet en social og mangfoldig by. Kommuneplan		126

	sikrer integration af udsatte. Fx sociale folkekøkkener og væresteder.	2019 tilsigter, at København skal være en by med stor social sammenhængskraft, og at bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum. Det skal bemærkes, at konkrete tiltag, som fx sociale viceværter, folkekøkkener og væresteder, ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	Lokaludvalget ønsker, at der gives mulighed for fleksible udvidelser inde i boligen, så den kan tilpasses efterhånden som behovet opstår hos fx en familie, der vokser.	Ud over de generelle boligstørrelsesbestemmelser, kan boligernes nærmere udformning ikke reguleres i kommuneplanen. Københavns Kommune stiller i forbindelse med udmøntning af støtte til almene boliger krav om, at boliger skal med en fleksibilitet, så de kan imødekomme forskellige familiemønstre.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		127
Almene boliger	Lokaludvalget er imod reglen om, at hvis der er mere end 40 % almene boliger i et område (skoledistrikt?), så indstilles det, at man ikke kræver 25 % almene boliger i nye lokalplaner. Vi ønsker en blandet by, også i de nye byområder, med forskellige ejerformer, herunder også almene boliger. Anvisningsret skal dog ikke	Såfremt der er mere end 30 % almene boliger i et skoledistrikt, stilles krav om almene boliger som udgangspunkt ikke, da det ikke vurderes at understøtte planloven hensigt om blandet by.		128



	følge med, men formindskes (fx fra hver fjerde til hver sjette bolig), og den fleksible udlejning skal efter vores opfattelse øges for at ændre beboersammensætningen.	I nogle tilfælde er det muligt at stille kravet i områder, hvor der er over 30 % almene boliger, fx ved ændret anvendelse.  Den kommunale anvisningsret til almene boliger reguleres ikke i kommuneplanen, men i udlejningsaftalen mellem BL og Københavns Kommune.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
KK-funktioner	Det har i de seneste år været vanskeligt for Københavns Kommune at leve op til lovmæssige krav i forbindelse med den stadige byudvikling i Sydhavnen.  Der er en udpræget mangel på institutionspladser, skoler og kulturtilbud til de nye beboere i vores bydel. Lokaludvalget er opmærksom på, at der arbejdes på en løsning af de eksisterende udfordringer med manglende daginstitutions- og skolepladser, men vi gør opmærksom på, at der vil opstå et nyt efterslæb, når Bådehavnsgade og Trekantgrunden tilføjer flere tusinde nye boliger til Sydhavnen.	Behovet for skoler og daginstitutioner løses i Sydhavn ved opførelse af ny skole og nye daginstitutioner.  Der planlægges endvidere ny skole og nye daginstitutioner som dækker behovet i forbindelse med nye boliger ved Bådehavnsgade og "Trekantsgrunden".  Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 130.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		129
KK-funktioner	I KP19 er der skitseret et behov for tre nye skolespor i området og dermed et behov for en ny skole. Vi mener, at man i den forbindelse bør overveje at beholde det nuværende	Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets synspunkt. Kommuneplan angiver alene rammeområder hvor der	Den politiske hovedstruktur	130

	<p>skoledistrikt, som tilhører Ellebjerg Skole. I dag er der en god sammenhængskraft i distriktet, hvor børn fra Bådehavnsvej og Haveforeningerne går på Ellebjerg Skole sammen med børn fra de mange mindre almene boliger omkring Borgbjergsvej og Stubmøllevej.</p> <p>Den sammenhæng vil vi gerne understøtte ved at beholde distriktets nuværende udformning. Vi synes fortsat at børn fra Bådehavnsvej skal starte på Ellebjerg Skole i indskoling. Vi forestiller os så at gøre den nye skole til udskolingsskole for hele distriktets børn. Det vil også give mulighed for, at en ny udskolingsskole vil kunne bygges med de ældste elever og unge som målgruppe således, at der i forbindelse med skolen skabes et fritids- og klubmiljø for hele bydelens unge. Også dem, som bor på holmene.</p> <p>I KP19 skitseres også behovet for en svømmehal. Denne forestiller vi os også placeres i sammenhæng med skolen, fritids- og klubfaciliteter. Vi har hørt om planer om, at skolen skal bygges i Bådehavnsvej Vest. Vi synes, at man i forbindelse med en skolestruktur med ét distrikt bør overveje nøje, om den nye skolebygning kan placeres tættere på den nuværende Ellebjerg Skole for at gøre den daglige forbindelse mellem de to matrikler nemmere.</p>	<p>kan placeres skolebygninger, svømmehal og andet.</p> <p>Skolestruktur og distrikter m.v. refererer under Børne- og Ungdomsudvalget. Her udarbejdes forslag til skolestruktur og justering af skoledistrikterne bl.a. på baggrund af et ønske om at binde det nye og gamle Sydhavn sammen, samt en række andre tungtvejende hensyn, som f.eks. sikre skoleveje, økonomisk / pædagogisk bæredygtige enheder, gode udearealer og en række praktiske hensyn, som er vigtige for at en skoles hverdag kan fungere.</p> <p>Der skal findes plads til en svømmehal som kan betjene borgerne i området og øvrige dele af København. Det skal derfor være muligt at komme nemt til og fra svømmehallen.</p> <p>Det konkrete ændringsforslag fremgår i bilag 4 med væsentlige ændringer i politisk hovedstruktur. Heri præciseres placering af de kommunale funktioner indenfor byudviklingsområdet Bådehavnsvej.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

Kultur- og fritid	<p>De nye borgere i Sydhavnen vil samtidig efterspørge både kultur- og idrætsfaciliteter, som der i forvejen er stor mangel på både i Sydhavnen og i resten af kommunen. Lokaludvalget anbefaler, at der i kommuneplanen kommer mere fokus på at dække efterspørgslen på Kultur- og Idrætsfaciliteter i Sydhavnen, herunder at skabe mulighederne for at Pladehallen på Teglholmen omdannes til kulturhus som besluttet i lokalplanen for området. Vi ser gerne at vores del af havnen skal bidrage til målsætningen om at udvikle flere muligheder for aktiviteter og rekreation ved vandet (Forslag til KP19, s. 26).</p>	<p>Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at i planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for kultur- og fritidsliv. Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Kommuneplanen og lokalplanen giver mulighed for kulturhuset i Pladehallen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019</p>		131
Kultur- og fritid	<p>En placering af en permanent festivalplads i vores bydel vil være til skade for vores grønne områders kvalitet, for biodiversiteten, og for mulighederne for at fremme mental sundhed. Lokaludvalget er imod dette forslag.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets bemærkning.</p> <p>Det er en del af ambitionerne i Kommuneplan 2019 at København skal tilbyde kulturoplevelser, der spænder vidt med mulighed for at dyrke finkulturen i teateret, store sportsbegivenheder og høre musik på en af Københavns mange festivaler. Her noterer Økonomiforvaltningen, at kommunen er i gang med en nærmere</p>		132

		<p>afklaring af de tekniske krav og behov for en sådan plads, herunder mulige placeringer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Erhverv	<p>I Sydhavnen er der i perioder et skrantende butiksliv – og der er forsvundet lokaler til butikker. Det er derfor vigtigt, at der stilles krav om arealer til butikker og serviceerhverv i nuværende og nye boligområder. Dette gælder også lidt større butikker, når der bygges nyt. Dette for at sikre et stort nok butiksliv og cafeliv til, at der er et attraktivt lokalt butiksliv. Butikker i gadeplan bør overvejende være publikumsorienteret erhverv.</p>	<p>Der kan med kommuneplanen ikke stilles krav om etablering af butikker. Kommuneplanen giver udelukkende mulighed for at etablere butikker i udvalgte områder.</p> <p>Detaljeret placering af publikumsorienteret serviceerhverv reguleres i lokalplanlægningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		133
Turisme	<p>Lokaludvalget kan støtte forslaget om, at turisme fordeler sig i hele byen og tager hensyn til lokalmiljøet (KP19, s. 34). Men det bør også ske på en måde, så det bliver til gavn for lokalområderne. I Sydhavnen kan vi tilbyde turister forskellige oplevelser, netop fordi bydelen i dag er forskelligartet og har kant. Særligt kan vi pege på havnen og kanalerne i det nye område på holmene, naturen på Tippen og de nærliggende områder, selvbyggerstemningen i Fiskerhavnen og haveforeningerne, Vestre Kirkegård og aktiviteterne omkring Karens Minde Kulturhus.</p>	<p>Der er i turismesamarbejdet mellem Københavns Kommune og Wonderful Copenhagen fokus på at markedsføre mindre besøgte bydele og attraktioner i byen.</p> <p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen og noterer sig Lokaludvalgets forslag til konkrete indsatser.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at fokus på, at turismen fordeler sig i hele byen,</p>	Den politiske hovedstruktur	134

	<p>En øget turisme kan være med til at styrke handelslivet og det lokale cafeliv. For at fremme udbredelsen af turismen bør kommunen fx via sin deltagelse i Wonderful Copenhagen fremme, at der udvikles turistguider, med kort, forslag til ture, arkitekturguider osv., for områder udenfor det centrale København.</p>	<p>uddybes i den politiske hovedstruktur i afsnit 'Styrk turismen i hele byen' s. 37:</p> <p>"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 i bymidten og så andre bydele og flere københavnere får gavn af turismens positive bidrag til byen.</u>"</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Endvidere foreslås indsats om turisme tilføjes til 'Det gør Københavns Kommune også' på s. 37:</p> <p><u>"Vi arbejder med at fremme en bæredygtig adfærd blandt byens gæster og sikre nem adgang til at opleve de forskellige bydeles mangfoldige attraktioner."</u></p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(193) Valby Lokaludvalg

<p>Det grønne Kultur- og Fritid</p>	<p>Valby er en af de bydele, hvor København vokser. Det er lokaludvalgets udgangspunkt, at vi ikke ønsker blind vækst og at der i kommuneplanen indarbejdes redskaber, der kan styre udviklingen og sikre, at grønne åndehuller og faciliteter til børn, idræt og kultur bevares i den eksisterende by og indarbejdes i fremtidig byplanlægning. Et konkret eksempel på problemet er udviklingen i Valby Syd.</p>	<p>Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at i planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for kultur- og fritidsliv. Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid. Kommuneplanen beskriver for hver enkelte bydel de forventede kommunale kapacitetsbehov i den kommende planperiode. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p>		135
-------------------------------------	---	---	--	-----

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Rammer	<p>Valby Lokaludvalg deler det ønske, at København skal være en grøn og bæredygtig by. Det er derfor problematisk, at Kommuneplan 2019 foreslår ændringer, der går i den modsatte retning. Vi har set en tendens til fortætning i villaområderne, i den eksisterende blandede by og i ønsket om meget høje bebyggelsesprocenter i nye byudviklingsområder. Vi ønsker derfor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- At man ikke gennemfører den foreslåede nedsættelse af friarealkravet i B2-områder fra 100 til 80, idet det vil medføre et yderligere pres for fortætning af disse områder. I stedet for generel ændring af rammen bør konkrete ønsker om rammeændringer løses i bestemmelserne for de enkelte rammeområder.</li> <li>- At man ikke generelt flytter områder, der ligger i overkanten af en eksisterende B-ramme til en højere B-ramme.</li> <li>- At man fastsætter en mindstegrænse for størrelsen af villagrunde på 600 m<sup>2</sup> ved udstykning og opdeling af grunde.</li> <li>- At det fastholdes i Kommuneplanen, at den kommende Kulbanepark fastlægges som park (med en O-ramme)</li> </ul>	<p>Vedr. nedsættelse af friarealkravet i B2 se Økonomiforvaltningens bemærkning nr. 18.</p> <p>De nævnte flytninger af B2-rammer er sket, når deres eksisterende bebyggelsesprocent er over maksimale bebyggelsesprocent for rammen, således at der kan gives muligheder for ombygninger og mindre tilbygninger.</p> <p>Vedr. mindstestørrelse for villagrunde se Økonomiforvaltningens besvarelse af til bemærkning nr. 703.</p> <p>Hovedparten af Kulbaneparken er udlagt til O1 i såvel Kommuneplan 2015 som Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		136

KK-funktioner	<p>Valby Lokaludvalg ønsker desuden, at den foreslåede rammeændring for området ved Saxtorphsvej 11 ikke gennemføres, således, at det grønne område mellem 2 institutioner bevares til glæde for beboere og institutioner i området. Lokaludvalget ønsker en alternativ placering af den planlagte institution. Vi henviser desuden til vores interne høringssvar vedr. Saxtorphsvej i juni 2019 og vores henvendelse til Økonomiudvalget og Børne- og Ungdomsudvalget i oktober 2019.</p>	<p>I Budget 2020 blev det besluttet at etablere en 13 grupper daginstitution (12 gr. ny kapacitet) på Saxtorphsvej 11 i Valby med henblik på at sikre daginstitutionskapacitet i Valby Nord. Beslutningen om en ny daginstitution på Saxtorphsvej udspringer af et behov for 31 nye daginstitutioner frem mod 2031 i Valby Nord (Banelegemet fra Hvidovre Station til Danshøj og videre til Vigerslev Alle Station og Gammel Køge Landevej er grænsen mellem Valby Nord og Valby Syd). Herudover er der indmeldt et behov på 16 grupper i Valby Syd frem mod 2029. ØKF har nøje undersøgt, hvor man kan bygge de nye daginstitutioner i Valby Nord, og det har været svært at finde gode placeringer. Det har vist sig muligt at placere 12 af de 31 nye grupper, som der er behov for i Valby Nord, på Saxtorphsvej 11. Grunden er egnet, da kommunen ejer grunden i forvejen, og der vil være mulighed for, at den nye daginstitution kan få et godt samarbejde med de institutioner, der i forvejen ligger i området.</p> <p>Gældende kommuneplanramme for Saxtorphsvej 11 muliggør etablering af daginstitution. Ifm. lokalplanarbejdet vil der ske en inddragelse af lokalområdet blandt andet omkring trafikforhold og størrelsen på byggeriet.</p>		137
---------------	--	---	--	-----



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Vi savner, at Kommuneplanen sætter som mål, at alle københavnere fortsat skal have adgang til ikke blot små storbyhaver/lommeparker, men også til større, sammenhængende bynaturområder/parker i samme omfang som nu. Dvs. at ratioen af parkkvadratmeter pr. indbygger skal fastholdes, selv om byen vokser, eller i det mindste, at der ikke må ske et fald i den faktiske størrelse af grønne områder.	Det er en målsætning i Forslag til Kommuneplan 2019, at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og - sammensætning. Det fremgår desuden, at kvaliteten af eksisterende områdes skal øges.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		138
Klima	Kommuneplanen nævner, at der i udvalgte udbud af offentlige byggeopgaver vil blive stillet krav om anvendelse af genanvendte byggematerialer. Det bør være omvendt, således at kravet stilles ved alle udbud, og at det kun i særlige tilfælde kan undlades. Der kunne også sættes mål for brug af byggematerialer, så anvendelse af energitung beton kan reduceres.	Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkt. Kommuneplanen omtaler alene dette forhold vedr. kommunale udbud, men regulerer det ikke jf. at der ikke er en hjemmel i lovgivningen til den type krav.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		139
Klima	Der er ikke taget stilling til placering af ladestandere til elbiler. Det vil være vigtigt af hensyn til belastningen på energinettet, at opladningen kan foregå om natten. Derfor bør det være muligt også i etageboligområder at kunne oplade biler i forbindelse med almindelig parkering. Hvis den af Kommunen	Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune allerede er opmærksom på problematikken omkring det nødvendige antal ladestandere til elbiler, herunder problematikken med etageboligområder. Den konkrete		140

	planlagte CO2-neutralitet skal opnås i 2025, må der aktivt arbejdes for at skabe den nødvendige infrastruktur for el-biler.	<p>placering af ladestandere samt indvirkning på elnettet reguleres dog ikke i kommuneplanen.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der allerede er en ramme på 1.000 elbilladepladser i byen, hvoraf godt 500 er udnyttet i dag. Forvaltningen vurderer derfor ikke, at der er behov for at udvide rammen til elbilladepladser.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	København har et stort efterslæb på faciliteter til kultur og idræt. Vi ønsker, at kommuneplanen i højere grad kan udlægge arealer til kulturformål, i det både kultur og idræt kræver plads. Konkret har vi et ønske om at gøre Toftegårds Plads til Kulturens plads i Valby. Vi ønsker os derfor en kommuneplanramme, der fastlægger området til kulturelle formål.	<p>Der kan placeres kulturinstitutioner i de fleste af Kommuneplan 2019 rammer, nemlig i O-, B, C- og S-rammer.</p> <p>Økonomiforvaltningen ser derfor ikke grund til at udpege særlige rammer til kulturformål. En ensidig udpegning til kulturformål vil eksempelvis modvirke mulighed for en fleksibel anvendelse af bygninger.</p> <p>Toftegårds Plads er fastsat til en O2-ramme, hvori der kan ligge offentlige formål, herunder kulturformål.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		141
Kultur- og fritid	Det er et stærkt ønske, at der i forbindelse med den nye skole på Grønttorvet indtænkes idrætsfaciliteter og mulighed for kulturelle aktiviteter, og at lokaludvalget og borgerne	Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets forslag og henviser til en videre dialog med Børne- og Ungeforvaltningen herom. Den nye		142

	<p>inddrages i drøftelsen af dette, før rammerne for skolens fysiske rammer og brug fastlægges politisk.</p>	<p>skole ved Torveporten kommer til at ligge i en C-ramme, hvor der er mulighed for at etablere idræts- og kulturfaciliteter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af kommuneplan 2019</p>		
Kultur- og fritid	<p>Et konkret problem er at sikre en udvikling af Valby Idrætspark til nutidig standard. Valby Lokaludvalg har på opdrag fra Kultur- og Fritidsforvaltningen i 2018 i samarbejde med klubberne udarbejdet en Fornyset vision for Valby Idrætspark.</p> <p>Konkret peger vi på muligheden for, at Københavns Kommune overtager Gastårnets grund for derved at kunne udvide Valby Idrætspark med flere fodboldbaner eller specialbaner til rulleskøjter eller andre mindre, men højt udviklede idrætsgrene.</p>	<p>Økonomiforvaltningen har vurderet at der er behov for at fastholde området hvor Gastårnet stod til erhvervsformål i relation til de tekniske og forsyningsmæssige aktiviteter, der varetages i området. Kommunen har ikke planer om at overtage grunden til idrætsformål, da det vil kræve en budgetbeslutning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af kommuneplan 2019.</p>		143
Infrastruktur	<p>Valby er opdelt af mange store veje og jernbaner. Det gælder særligt, at de nye byudviklingsområder skal bindes sammen med den eksisterende by, så de ikke ender som isolerede øer. Desuden er det væsentligt, at de langsigtede planer om det overordnede net af gang- og cykelstier også realiseres. Vi ønsker derfor</p> <p>- At stiforbindelsen mellem Grønttorvet og Ramsingsvej realiseres, idet den binder Grønttorvet sammen med det centrale Valby og byudviklingsområdet på F.L. Smidth-området, hvor det i kommuneplanforslaget indgår, at også den resterende del af området</p>	<p>Økonomiforvaltningen foreslår, at den eksisterende tekst i politiske hovedstruktur uddybes med fokus på en sammenhængende udvikling af København med rækkefølgeplanen, hvor de infrastrukturelle løsninger følger med udlægning af nye områder til byudvikling. Ændringsforslaget foreslås indarbejdet på s. 23:</p> <p>"Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring trafikale knudepunkter, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme, miljørigtig</p>	Den politiske hovedstruktur	144

	<p>skal udvikles med boliger og hovedsæde for F.L. Smidth.</p> <p>- At der skabes en stiforbindelse fra Folehaveområdet under jernbanen til Valby Idrætspark, som fuldfører den samme overordnede stiforbindelse og giver et stort boligområde, hvor der er områdefornyelse, direkte adgang til idrætsparken</p> <p>- At der skabes en direkte stiforbindelse fra Ny Ellebjerg Station til Valby Idrætspark ved Pilestykket.</p>	<p>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 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 bæredygtig udvikling af København.</u> ”</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Infrastruktur</p> <p>Parkering</p>	<p>Der bør arbejdes på at alle cykelstier gøres mere sikre. Specielt bør pendlercykelstier/supercykelstier gøres sikre, så de ikke brydes af kryds o. lign. med farlig sammenblanding af cykel- og biltrafik. Der kan eventuelt afsættes en pulje til cykelsikkerhedsprojekter.</p> <p>Det bør sikres, at der er tilstrækkelig cykelparkering både i det offentlige rum og ved boliger. Det er ikke hensigtsmæssigt at uoverdækket cykelparkering indregnes i friarealer. Konkret peger det i den forkerte retning, når Kommuneplanen foreslår at nedsætte kravet til parkeringsdækning for cykler.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenderens høringssvar og bemærker, at overdækningskravet for cykelparkering ved boliger genindføres og overdækningskravet for erhverv hæves til 50 %. Den del af cykelparkeringen, der skal overdækkes, kan ikke medregnes i friarealet.</p> <p>Derudover nedjusteres cykelparkeringsnormen for erhverv og boliger i forbindelse med nybyggeri, idet der har vist sig at være en stor overkapacitet.</p>		145

		<p>Økonomiforvaltningen bemærker at parkeringsnormerne kun finder anvendelse i forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse og regulerer ikke parkering på de offentlige veje eller eksisterende bebyggelser.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Generelt	Kortet på s. 59 har placeret prik med nummeret 2 ved Danshøj Station, mens teksten taler om området ved Kulbanevej.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at dette er en fejl. Forvaltningen sørger for, at ændringen indgår den politiske hovedstruktur i den endelige version af Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	146

(291) Indre By Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Som replik til kommuneplanforslagets bemærkninger på side 60 om en Østlig Ringvej foreslår lokaludvalget, at der udarbejdes en strategi for reduktion af forureningen og trængslen især i Indre By. Vi mener, at det er nødvendigt med en offentlig debat om hvilke virkemidler, der skal til, for at opnå dette mål.	Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges		147

	<p>En undersøgelse af, hvordan den gennemkørende trafik i Indre By kan begrænses, bør sættes i gang nu og ikke afvente en eventuel beslutning om en østlig ringvej, da der kan gå mange år, før en sådan beslutning tages, ligesom der kan gå mange år, fra der tages en eventuel beslutning til den østlige ringvej måtte stå klar.</p>	<p>blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By.</p> <p>Med Budget 2020 er der desuden igangsat flere analyser, der skal se på hvordan biltrafik kan begrænses og CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres inden for den nugældende lovgivning. Der udarbejdes dels en analyse af hvordan biltrafikken i indre by og brokvarterene kan begrænses og dels en analyse af hvordan CO2-udledningen fra trafikken i hele kommunen kan reduceres med mindst 50.000 ton i 2025.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Det bør desuden undersøges, hvor i Indre By vejstøj kan mindskes ved at sænke hastigheden på gaderne, uden at det har en negativ effekt på afviklingen af trafikken.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Alt andet lige vil mindre gennemkørende trafik i Indre By også medføre mindre støj fra trafikken.</p> <p>I Kommuneplan 2019 er der bestemmelser for forebyggelse af</p>		148

		<p>støjgener. I lokalplaner skal det sikres, at bebyggelse og primære opholdsarealer placeres, udføres og indrettes således, at beboere og brugere skærmes mod støj og anden forurening fra trafik anlæg og omliggende virksomheder og lignende. Dette skal ske i overensstemmelse med gældende lovgivning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen den 31. oktober 2019 godkendte Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til revideret handlingsplan for vejstøj 2018-2023. Det bemærkes yderligere, at Borgerrepræsentationen har besluttet, at alle dieselbusser frem mod 2025 så vidt muligt skal omstilles til støjsvage elbusser eller andre busser med tilsvarende støj- og miljøegenskaber.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	Trafiksaneringsplanen, som omtales på side 60 i kommuneplanforslaget, bør omfatte bedre rammer for cyklister og fodgængere.	Økonomiforvaltningen bemærker, at trafiksaneringsplanen, der udarbejdes i forbindelse med forundersøgelsen af Østlig Ringvej, især har til formål at undersøge, hvordan man kan få mest mulig af den gennemkørende trafik i København til at anvende Østlig Ringvej. Da cyklister og fodgængere ikke forventes at kunne anvende Østlig		149

		<p>Ringvej, er cyklister og fodgængere ikke i fokus i trafiksaneringsplansarbejdet. Trafiksaneringsplanen skal dog give eksempler på, hvordan den plads, der frigøres på grund af den overflyttede trafik til Østlig Ringvej, kan anvendes til andre formål - eksempelvis cykler og fodgængere.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Erhverv	<p>En indsats med en virkning på den lange bane skal iværksættes nu med en tekst i kommuneplanen, der signalerer politisk vilje og giver juridiske beføjelser til at stoppe og vende den igangværende udvikling, hvor beboere og detailhandel presses ud af Indre By til fordel for restaurations- og natteliv.</p>	<p>Detailhandel reguleres ved særlige retningslinjer og rammer og kan sammen med publikumsorienterede serviceerhverv placeres i en stor del af kommunen, men fx hoteller kan placeres i rammer til serviceerhverv (S) og blandet boliger og serviceerhverv (C). I lokalplaner kan der indskrænkes i anvendelse, hvis der er planmæssige argumenter herfor.</p> <p>Udskænkingsvirksomhed med nattilladelse kan ikke reguleres gennem kommuneplanen, men bliver det gennem kommunens bevilling hertil.</p> <p>Hvorvidt der skal gøres tiltag som nævnt i høringssvaret er et politisk spørgsmål, som henhører til eksempelvis Restaurations- og Nattelivsplanen.</p>		150



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Der bør være en tekst i kommuneplanen, der signalerer politisk vilje og giver juridiske beføjelser til at sprede events og store arrangementer over hele byen for dermed at mindske trykket på Indre By.	Økonomiforvaltningen bemærker, at kommunen har vedtaget en forskrift for udendørs arrangementer, der bl.a. er med til at sætte en grænse for antal dage med arrangementer for hver af kommunens koncertsteder, samt hvor der kan afholdes events i byen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		151
Turisme	Det nævnes i kommuneplanforslaget, at turismen skal spredes, men det letter ikke presset på Indre By, eftersom turismen i København er stigende. Kommuneplanforslaget skal derfor indeholde konkrete tiltag, der kan styre udviklingen på området, før vi ender i samme grøft som byer med voldsom overturisme.  Lokaludvalget foreslår derfor, at kommuneplanforslaget indeholder bemærkninger om, at København satser på kvalitetsturisme fremfor masseturisme.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 134.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	152
Boliger Erhverv	Kommuneplanen skal forholde sig til udviklingen på Indre Bys ejendomsmarked. Målet må være at sikre og udvikle Indre By	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 560.		153

	<p>som beboelsesområde, der er med til at understøtte det lokale erhvervsliv.</p> <p>Indre By er blevet interessant for bl.a. kapitalfonde, der skyder penge i hoteller og udlejningsejendomme, og for folk med ønske om at drive hotellignende virksomhed i centralt beliggende lejligheder. Derudover pågår der en usund udvikling på erhvervslejemarkedet, hvor detailhandlen må give op, fordi huslejen bliver for høj.</p>	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	Fremfor at skaffe plads til de mange nye indbyggere i København ved at bygge i vandet, kan man med kommuneplanen udpege Indre By til en bydel med potentiale for befolkningsvækst.	<p>Indre By/Christianshavn består bl.a. Middelalderbyen og andre områder af kulturhistorisk værdi. Økonomiforvaltningen kan ikke anbefale større byudvikling her.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		154
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Indre Bys historiske karakter er under pres fra den moderne arkitektur. Vi foreslår, at man med kommuneplanen og lokalplaner sikrer de historiske bymiljøer. Det kan gøres ved at fastsætte nogle få arkitektoniske principper for byggeri.	<p>Kommuneplan 2019 fastholder de hidtil gældende bestemmelser vedr. kulturarv og bygningsbevaring. Det vurderes ikke, at der med kommuneplanen kan lægges generelle principper for arkitektur, idet regulering heraf hører hjemme i lokalplanlægningen på baggrund af en konkret vurdering.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		155

<p>Arkitektur, kulturarv og højhuse</p>	<p>Det skal fastslås i kommuneplanen, at der ikke må bygges højhuse i og tæt ved Indre By og Christianshavn. Stationsnærhed kan ikke bruges som et argument for at placere et højhus i eller tæt ved Københavns historiske kerne.</p>	<p>Reguleringen af bygningshøjder er ikke ændret med Kommuneplan 2019, dog er afgrænsningen af den zone i Indre By og Christianshavn, hvor egentlige højhuse som udgangspunkt ikke tillades, udvidet en smule.</p> <p>Udviklingen af nye bykvarter og enkeltejendomme sker på baggrund af en arkitektonisk belysning af bebyggelsens omfang, herunder sammenhængen med den omkringliggende bystruktur.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>156</p>
<p>KK-funktioner</p>	<p>Nyboder Skole bør ikke udbygges. Der bør i stedet bygges en ny skole. Alternativt bør man undersøge muligheden for at genåbne Nørre Vold Skole, idet der mangler en skole nær Nørre Kvarter og Nansensgade-kvarteret.</p>	<p>Rammen for Nyboder Skole er udvidet, så der er mulighed for udvidelse.</p> <p>Nyboder skole udbygges fra to til tre spor, såfremt behovet vokser med et spor i Indre By, og dette behov ikke kan dækkes ved brug af skolekapacitet på det nærliggende Østerbro.</p> <p>Nørre Kvarter og Nansensgade beliggende i Indre By betjenes af Nyboder, Sølvgade, Øster Farimagsgade og Den Classenske Legatskole som dækker behovet i dag.</p>		<p>157</p>

		<p>Alle børn i Indre By har en lokal folkeskole indenfor 2,5 km af deres bopæl, som de er garanteret optagelse på.</p> <p>Tidligere Nørrevold Skole ejes af Handelsskolen Niels Brock, hvorfor kommunen ikke kan etablere skole her.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	Kommuneplanen bør vinkles i forhold til klimakrisen. Kommuneplanen skal beskrive konkrete initiativer, der sikrer, at vi opnår målene i kommunens klimaplan indenfor den tid, der er besluttet, altså senest 2025.	<p>Kommuneplan 2019 indeholder som noget nyt målsætningen fra Klimaplanen om at være CO2-neutral i 2025. De konkrete initiativer til at opnå målene i Klimaplanen fremgår af Klimaplanen samt Klimaplanens roadmaps.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		158
Klima	Kommuneplanen bør indeholde målsætninger for støj- og luftforurening og angive konkrete initiativer til, hvordan målene nås.	<p>Støjforurening reguleres i Københavns Kommunes støjhandlingsplan og hermed ikke i Kommuneplanen.</p> <p>Københavns Kommune har i oktober 2019 tiltrådt en C40-deklaration om ren luft. Heraf fremgår, at Københavns Kommune vil arbejde for at nå Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.</p>	<p>Politisk hovedstruktur</p> <p>Retningslinjer</p>	159

		<p>Økonomiforvaltningen foreslår, at WHO's retningslinjer for god luftkvalitet indskrives i Kommuneplanens retningslinjer og politiske hovedstruktur, da de er mere konkrete end de retningslinjer, der fremgår af forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Eksisterende målsætning om ren luft erstattes og ny målsætning foreslås tilføjet til s. 20 og s. 44: om ren luft tilrettes og ny målsætning foreslås tilføjet:</p> <p><u>"At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet."</u></p> <p>I politisk hovedstruktur s. 26 foreslås følgende tekst tilføjet:</p> <p><u>"Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Vi arbejder derfor for at luftkvaliteten både overholder verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer og EU's grænseværdier for god luftkvalitet."</u></p> <p><b>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Erhverv	Serviceerhverv-begrebet i lokalplaner og kommuneplanen omfatter i dag	Økonomiforvaltningen finder ikke en opdeling af kommuneplanens		160

	<p>administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området.</p> <p>Serviceerhverv-begrebet bør opdeles, så man i kommuneplanen og lokalplaner kan se, om en ejendom må anvendes til fx udskænkingsvirksomhed med nattilladelse, hotel, detailhandel, liberalt erhverv osv.</p>	<p>serviceerhvervsbegreb hensigtsmæssig, da det vil betyde en detailregulering, som finder sted i lokalplanlægningen. Dertil reguleres detailhandel ved særlige retningslinjer og rammer og kan sammen med publikumsorienterede serviceerhverv placeres i en stor del af kommunen, men fx hoteller kan placeres i rammer til serviceerhverv (S) og blandet boliger og serviceerhverv (C). I lokalplaner kan der indskrænkes i anvendelse, hvis der er planmæssige argumenter herfor.</p> <p>Udskænkingsvirksomhed med nattilladelse kan ikke reguleres gennem kommuneplanen, men bliver det gennem kommunens bevilling hertil.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p>Tillæg til kommuneplanen: Lokaludvalget har erfaring med, at der udarbejdes tillæg til kommuneplanen stort set samtidig med, at den vedtages. Borgerrepræsentationens beslutning om kommuneplanen bør derfor indeholde bemærkninger om, at kommunen vil være tilbageholdende med at udarbejde tillæg til kommuneplanen.</p>	<p>Der kan juridisk vedtages kommuneplantillæg så snart kommuneplanen er vedtaget.</p> <p>Borgerrepræsentationen kan vedtage eller undlade og vedtage kommuneplantillæg, som den ønsker. I givet fald vil Borgerrepræsentationen blot tilkendegive en praksis, som den juridisk ikke vil være bunden af.</p>		161

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	Indre By Bydelsplan 2017-2020 har stort set ikke været benyttet ved udarbejdelsen af forslaget til kommuneplanen, konstaterer vi. Før vi går i gang med den næste bydelsplan, skal vi have afstemt, hvad forvaltningerne og Borgerrepræsentationen skal bruge den til.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		162
Andet	Paralleloppdrag: Det kunne være givtigt at bede en række kompetente fagpersoner med forskellig tilgang til byudvikling skrive deres bud på den næste kommuneplanstrategi og/eller kommuneplanforslag. Det vil give borgerne og Borgerrepræsentationen indsigt i, hvilke flere muligheder en by som København faktisk har, når der skal vælges retning for udviklingen. De forskellige bud på udviklingen vil være et fantastisk grundlag for en folkelig debat om, hvilket København vi ønsker for fremtiden.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		163
Andet	Den interne høring: Vi undrer os over, hvordan den interne høring om kommuneplanforslaget bliver brugt. Man kan se i Hvidbogen, at stort set alle bemærkninger bliver afvist, uanset om det er fra lokaludvalg eller fagudvalg. Afvisningen bør i det mindste begrundes.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at alle høringssvar behandles af forvaltningen, der vurderer om de enkelte bemærkninger giver anledning til ændring af kommuneplanen. Dette er en afvejning af forskellige hensyn.  Endvidere er der i mange tilfælde tale om enten høringssvar, som understøtter den politiske hovedstrukturens indhold og		164

		<p>som derved ikke vurderes at skulle uddybes yderligere, eller alternativt nogle meget konkrete forslag typisk på lokalplan- eller projektniveau, som ikke reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(345+419) Bispebjerg Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kreative zoner	<p>Vi er meget tilfredse med, at man med Kommuneplan 2019 i særlig grad vil fokusere på Nordvest som et bykvarter for både kreative og traditionelle erhverv, hvorfor bydelens 3 kreative zoner bevares.</p> <p>Alligevel ser vi gang på gang, at man uden at blinke giver nedrivningstilladelse til interessante ældre industribygninger. Lokaludvalget hører først herom, når et allerede besluttet nybyggeri kommer i nabohøring.</p> <p>Til budget 2020 havde Bispebjerg Lokaludvalg foreslået, at der blev afsat et mindre beløb til kortlægning af hvilke industribygninger, som man måtte vurdere at have betydende bevaringsværdi. Forslaget vandt ikke genklang ved budgetforhandlingerne. Et overblik herover er dog formentlig vigtigt for at forhindre, at tilfældighederne salamimetode</p>	<p>Udpegningen af værdifulde kulturmiljøer i Kommuneplan 2011 gennemgik hele København. Der blev også udpeget en række værdifulde kulturmiljøer i Bispebjerg. Heraf tilhører et emnet Produktionens København, mens de øvrige hører til emnerne København som hovedstad og Københavnerens velfærd. Det var vurderingen, at der ikke var yderligere samlede kulturmiljøer tilhørende Produktionens København, der havde en sådan kvalitet, at de opfyldte kriterierne for en udpegning som værdifulde kulturmiljøer. En ændring af denne vurdering vil kræve, at der på baggrund af ændrede kvalitetskriterier gennemføres en gennemgang af hele byen, hvis de udpegede værdifulde</p>		165



	<p>langsomt eroderer kvarterets egenart til skade både for de virksomheder, der gerne vil bo der, og for vores ønske om en varierende og interessant by.</p>	<p>kulturmiljøer skal være af samme værdi. Ovenstående vurdering ændrer ikke ved, at der i Bispebjerg bydel findes talrige historiske spor fra industriproduktion, der blot ikke udgør samlede kulturmiljøer. Men kommuneplanens retningslinjer varetager også disse historiske spor, idet de skal inddrages i de konkrete områders byomdannelse med henblik på en vurdering af, om de skal bevares og indgå i den nye anvendelse af områderne. De konkrete tilfælde om nedrivningstilladelser er en del af Teknik- og Miljøforvaltningens byggesagsbehandling, som ikke reguleres af kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Boliger Almene boliger</p>	<p>Det er vores overordnede indstilling, at der også skal findes boliger til borgere, som ikke kan bo i en almindelig lejebolig på normale vilkår. Der findes allerede flere andre sådanne typer af boliger i bydelen. Desuden har den boligsociale anvisningsret til almene boliger medført, at skæve eksistenser og psykisk syge allerede i vidt omfang bor rundt omkring i de almene boligforeninger, og det fungerer stort set på et acceptabelt niveau.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		166

<p>Skæve boliger</p>	<p>Dette er et forunderligt forslag om flytning af 61 psykisk syge borgere fra Husum til Bispebjerg (Ryparken). Formålet hermed synes ikke at være omsorg for psykisk syge, men at få Tingbjerg taget af Ghettolisten.</p> <p>Man så hellere bygning af flere store gode lejligheder i Ryparken, og at Rønnebo blev liggende hvor den ligger.</p> <p>Hvis Lokaludvalget var blevet inddraget på et tidligere tidspunkt, kunne vi måske have bidraget til at finde et mere velegnet sted end Ryparken.</p> <p>Hvis den nuværende plan fastholdes, anbefaler Lokaludvalget, at flytningen kombineres med et markant og tiltrængt løft af Ryparken-Lundehus, og Lokaludvalget stiller sig gerne til rådighed med ideer, sparring og borgerinddragelse.</p>	<p>Københavns Kommune arbejder løbende på at finde egnede placeringer inden for den eksisterende by og som en del af udviklingen af nye byområder. til nye botilbud og til flytning af eksisterende tilbud.</p> <p>Ved Budgetforhandlingerne i 2018 blev der givet planlægningsmidler til omplacering af Botilbuddet Rønnebo fra den eksisterende placering i Bystævneparken til den nye placering, Ryparken 75-81.</p> <p>Rønnebo ønskes omplaceret, da der er truffet politisk beslutning om at Bystævneparken skal omdannes til et blandet byområde hvor nogle af de nuværende kommunale funktioner flyttes fra området og hermed muliggør indpasning af boliger i stedet.</p> <p>Når Københavns Kommune skal finde egnede placeringer til kommunale behov, undersøges kommunens egne ejendomme altid først. Ryparken 75-81 vurderes egnet på baggrund af følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunalt ejet ejendom, der fraflyttes af eksisterende lejer</li> <li>• Areal, hvor Rønnebo rent pladsmæssigt kan være</li> <li>• Tidsperspektiv passer ift. hvornår behovet er der.</li> </ul>	<p>Den politiske hovedstruktur</p>	<p>167</p>
----------------------	---	---	------------------------------------	------------

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Område i byen, hvor Socialforvaltningen ikke i forvejen har lignende tilbud</li> <li>• En rolig, ikke støjplaget placering</li> </ul> <p>Socialforvaltningen har interesse i at botilbud placeres som en del af byen. Af Socialstrategi 2018- en by med plads til alle er det et fokusområde at borgerne skal have hjælp til at opbygge og genskabe relationer. Som en del af dette fokus arbejdes der aktivt med at skabe netværk tæt på borgernes hverdag, så borgerne har mulighed for at deltage i samfundets fællesskaber. Det kan for eksempel være lokalsamfundet, skolen, arbejdspladsen, foreningslivet eller tilbud drevet af ngo'er og frivillige foreninger, hvor nye ven- og bekendtskaber kan begynde. Adgang til sådanne fællesskaber kræver bl.a. et tæt samarbejde mellem Socialforvaltningen og civilsamfundet.</p> <p>Socialforvaltningen har en række gode erfaringer med at drive botilbud inden for tæt bebyggede områder i nærhed til beboelsejendomme, børneinstitutioner, skoler mv.</p> <p>I budgetaftalen 2020 blev der afsat midler til flytning af Rønnebo fra Bystævneparken til Ryparken. Som følge af heraf foreslås det i forslag til</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Kommuneplan 2019, at Ryparken 75-81 ændrer anvendelse fra boliger og serviceerhverv til institutioner og fritidsområder, hvilket bl.a. muliggør institution med boliger til sindslidende (Rønnebo).</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Skæve boliger	<p>I Kommuneplanen foreslås placering af cirka 16 midlertidige containerboliger til hjemløse i parken langs Emdrupvej ved Bolandsvej.</p> <p>Bispebjerg Lokaludvalg anerkender Socialforvaltningens indsats for at hjælpe udsatte borgere til at få en bolig. Men det er en uskik at bebygge eksisterende parker,- også selvom der er tale om noget midlertidigt. Parken bør fredes.</p> <p>Bispebjerg Lokaludvalg er desuden betænkelig ved placeringen af containerboliger netop i det fredeligste hjørne af parken længst væk fra Tuborgvej. Her vil boligerne ligge lige op ad Boligforeningen AABs afd. 34, som vil få en "shanty town" lige uden for deres gadedør.</p> <p>Midlertidige institutioner bør placeres på grunde der venter på at blive bebygget,- som</p>	<p>København Kommune arbejder løbende for at sikre en rummelig og blandet by, hvor der skal være plads til alle - også socialt udsatte. Kommunen har derfor løbende behov for at finde egnede arealer til etablering af boligløsninger til udsatte københavnere.</p> <p>I arbejdet med at finde egnede grunde til boligløsninger til socialt udsatte har Økonomiforvaltningen undersøgt ubebyggede kommunalt ejede arealer inden for hele Københavns Kommune.</p> <p>Økonomiforvaltningen har på baggrund af undersøgelse af alle sine ubebyggede grunde, vurderet at et hjørne af parken hvor der i øjeblikket ligger en bunker, ved Emdrupvej 91 er egnet til etablering af 5 midlertidige</p>	Den politiske hovedstruktur	168

	<p>der stadig findes adskillige af i Bispebjerg Bydel.</p>	<p>containerboliger. Størstedelen af det øvrige parkområde er omfattet af en søbeskyttelseslinje, hvor inden for der ikke kan bebygges - heller ikke på sigt.</p> <p>Det vurderes at de midlertidige containerboliger kan indpasses på en måde, så de grønne kvaliteter inden for området bevares, og at de eksisterende kvaliteter de nuværende beboere i området fremhæver kan tilgodeses med den kommende udvikling.</p> <p>Når Københavns Kommune arbejder med at indpasse boligløsninger til Socialt udsatte inden for eksisterende bolig- og bymiljøer er det på baggrund af Socialforvaltningens gode erfaringer med at have tilbud til udsatte liggende inden for tæt bebyggede områder. Der vil være fast personale tilknyttet boligerne, som er der for at hjælpe og støtte borgerne i dagligdagen.</p> <p>Statens ghettoliste omhandler kun almene boligafdelinger, og da de kommende midlertidige containerboliger der placeres inden for et område der er ejet af Københavns Kommune, vil de ikke tælle med ind under områdefærdighederne for de almene boligforeninger som lige nu fremgår af observationslisten.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Hele arealet ved Emdrupvej er omfattet af kommuneplanramme O1 i Kommuneplan 2015, der i udgangspunktet ikke muliggør bebyggelse. Dog kan der fastlægges bestemmelser om bebyggelsesprocent i O1- områder, hvor der kun må opføres bygninger og anlæg, der understøtter områdets anvendelse og drift. Etablering af 5 boliger til borgere der er udsatte på arealet forudsætter en rammeændring ift. Kommuneplan 2015, hvilket fremgår af det nuværende forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>I den videre proces skal der udarbejdes lokalplanforslag på baggrund af et konkret projektforslag for arealet. Lokalplansforslaget vil blive offentligt bekendtgjort med mulighed for at naboer og andre interessenter kan komme med bemærkninger og indsigelser til lokalplanforslagene.</p> <p>Inden for bydelen Bispebjerg har det ikke været muligt at identificere andre egnede arealer udover Emdrupvej og Strødamvej hvor der skal etableres 12 almene skæve boliger. Der arbejdes fortsat på at finde plads til yderligere midlertidige placeringer for boliger i resten af byen.</p>		
--	--	--	--	--

		For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	<p>I den interne høring til kommuneplanen foreslog Bispebjerg Lokaludvalg, at der tilføjes "(...)men ser man specifikt på Nordvestkvarteret er boligstørrelsen endnu lavere. Det bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse. Derfor er det en overordnet strategi, at der primært skal bygges familieboliger på 95 m<sup>2</sup>, når der bygges nyt i kvarteret Nordvest".</p> <p>Det som Lokaludvalget savner er, at der følges op på fakta om de lave boligstørrelser i Nordvestkvarteret. Kommuneplanen bør pege på en retning for udviklingen, og hvordan det skal tackles.</p> <p>I hvidbogen (kommentar 160) henvises blot til svar 155. Og svar 155 er det famøse svar, som giver anledning til ændringer, men som ikke er tilføjet i kommuneplanen. For Bispebjerg Lokaludvalg er det vigtigt at få det tilføjet – også i det konkrete afsnit om Nordvest – fordi kommuneplanen sætter de overordnede rammer for lokalplanlægningen, som er afgørende for den konkrete udvikling i området.</p>	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 170.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019	Den politiske hovedstruktur	169
Boliger	Bispebjerg Lokaludvalg har i den interne høring gjort opmærksom på, at man ikke ukritisk skal bygge ungdomsboliger overalt. I områder, som i forvejen både har mange små	Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at dette er en fejl. Forvaltningen sørger for, at ændringen indgår den politiske hovedstruktur i	Den politiske hovedstruktur	170

	<p>boliger og mange ungdomsboliger bør man være tilbageholdende med at bygge nye ungdomsboliger, mens der i områder med få ungdomsboliger bør bygges flere. Økonomiforvaltningen har i hvidbogen (svar 155) anerkendt dette ønske og foreslår at der tilføjes bemærkning på side 14 om "...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". Bemærkningen er dog ikke tilføjet til planen.</p>	<p>den endelig version af Kommuneplan 2019. Dertil har Økonomiforvaltningen noteret sig synspunktet til den videre planlægning for bydelen.</p> <p>Det foreslås, at følgende tekst tilføjes til afsnittet "Varierede byområder" s. 14:</p> <p><u>"Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer og boligstørrelser. 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></p> <p>Endvidere foreslås det, at bydelsopslaget om Bispebjerg tilføjes følgende på s. 45:</p> <p><u>"Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse. På den baggrund bør der arbejdes for at skabe flere familieboliger i bydelen. Der planlægges dog etableret botilbud og boligløsninger for socialt udsatte borgere på kommunalt ejede grunde. En lokalplan vil blive udarbejdet på baggrund af konkrete projektforslag for kommunens grunde, med henblik på at</u></p>		
--	---	--	--	--



		<p><u>sikre et samspil med områdets eksisterende kvaliteter.</u> ”</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
Infrastruktur	<p>En østlig ringvej vil aflaste de indre dele af København, men vil samtidig belaste Ryparken-Lundehus området yderligere med støj og forurening fra Helsingørmotorvejen.</p> <p>Når beslutningen om etablering af en motorringvej øst om København bliver taget, bør man samtidig overveje overdækning af Helsingørmotorvejen med en let struktur. Lokaludvalget har fået landskabsarkitektformaet STED til et tegne videre på et lokalt inspireret projekt om overdækning af Helsingørmotorvejen med en let konstruktion.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Helsingørmotorvejen er en statsvej, og som udgangspunkt er det således staten, der skal tage stilling til støjafskærmning i forbindelse med Helsingørmotorvejen. Lyngbyvej og Nordhavnsvejen, der grænser op til Helsingørmotorvejen, er dog kommunalveje, men en specifik støjafskærmning i forbindelse med Østlig Ringvej reguleres ikke gennem kommuneplanen. Den foreslåede støjafskærmning bør håndteres i en sektorpolitik eller i forbindelse med en eventuel fremtidig VVM-undersøgelse af Østlig Ringvej.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		171
Infrastruktur	<p>Lokaludvalget er skeptiske overfor planen om anlæg af en letbane på Frederikssundvej. Den vil virke som en total trafikal barriere for krydsende trafik, og vil være ødelæggende for forretningslivet på Frederikssundsvej</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at på baggrund af de gennemførte analyser kan det ikke konkluderes, at det vil blive hverken sværere eller lettere at krydse Frederikssundsvej. Det afhænger af, hvilken strækning på Frederikssundsvej</p>		172

	<p>Desuden finder vi det skitserede zig-zag baneforløb i Gladsaxe totalt urealistisk. Lokaludvalget foreslår, at der i stedet stiles mod at anlægge en metro fra Nørrebro Station over Brønshøj Torv til Gladsaxe trafikplads. Indtil metroen er en realitet bør den nuværende busbetjening fastholdes - og selvfølgelig med CO2 neutrale busser.</p>	<p>man sammenligner med, og hvilken løsning, der vælges. Erfaring fra andre byer med letbane er, at der godt kan laves løsninger, der muliggør krydsning.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>De tidligere undersøgelser af en letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station er lavet i samarbejde med Gladsaxe Kommune. Her har Gladsaxe Kommune vurderet, et linjeføringen i Gladsaxe er mulig at gennemføre.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at</p>		
--	---	--	--	--

		<p>Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
Klima	<p>Gennem det seneste år er der kommet øget fokus på partikelforurening, og at den har en større negativ indvirkning end tidligere antaget.</p> <p>Vi glæder os over, at det er et emne som berøres i kommuneplanen. Men målet er ikke ambitiøst nok! En miljøzone i 2030 er alt for langt ude i fremtiden, målet bør være 2022. Herudover er det ikke godt nok, at det kun skal gælde dele af byen. Igen synes der at være en favorisering af de indre dele af København. Statistikken viser, at de største bilmængder findes ved kommunegrænserne og ikke ved eks. søsnittet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår af forslag til Kommuneplan 2019, at Københavns Kommune ønsker en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler. Der ønskes altså hurtigst muligt en miljøzone, der stiller miljøkrav til personbiler, varevogne, busser og lastbiler.</p> <p>Herudover ønskes med Kommuneplan 2019, at der inden udgangen af 2030 opnås lovhjemmel til at indføre et område af byen, hvor kun el- og brintbiler må køre.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 159.</p>	Den politiske hovedstruktur Retningslinjer	173

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	Konkret foreslås, at man i kommuneplanen muliggør etablering af lokaler til en gruppelægepraksis ved Bispebjerg Torv - i det aktuelt tomme kommunale lejemål på Bispebjerg Torv nr. 16. Ved henvendelse til forvaltningen har vi fået at vide, at der skal en lokalplan til hvis man vil ændre rammerne for lokalernes anvendelse, og for at det kan ske, skal der ændres i rammerne i kommuneplanen. Dette foreslås hermed.	Bispebjerg Torv nr. 16. er omfattet af en boligramme (B3). Ifølge Kommuneplan 2019 er sundhedsmæssige funktioner som lægepraksis tilladt inden for boligrammer.  Imidlertid har Økonomiforvaltningen ved en tidligere forespørgsel fra Socialforvaltningen udtalt, at idet området, som torvet er en del af, samtidigt er udpeget til Kulturmiljø med bevaringsværdige bygninger, hvilket vurderes at være en hindring for at ændre butiklokaler mod torvet til en død facade. Derfor kan det kun lade sig gøre at placere lægepraksis, hvis praksissen kan etableres med et udtryk, der passer ind i det særlige miljø.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		174

(392) Vesterbro Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Der mangler i høj grad statistik for det gennemsnitlige antal grønne kvadratmeter pr. indbygger pr. bydel, og ikke blot en	Der er udarbejdet analyser til brug for kommuneplan 2019 i overensstemmelse med de beslutninger, der blev truffet i		175

	<p>opgørelse af afstanden til grønt som ikke fortæller noget af omfanget af grønt. Der mangler en sammenlignende analyse for antal fodboldbaner, antal kulturhuse etc. på tværs af byen, målt op i forhold til de enkelte lokaludvalgsområder/bydeles antal indbyggere.</p>	<p>forbindelse med Kommuneplan 2015 samt senere beslutninger. Kommuneplanen baseres i øvrigt på foreliggende statistik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
KK-funktioner	<p>Endelig mangler vi på Vesterbro en accept af det faktum, at (fodboldbaner i) Valbyparken på grænsen til Hvidovre ikke bliver lokale for beboere ved Hovedbanegården; blot fordi man vælger at opgøre Kgs. Enghave og Vesterbro fælles i de kommunale statistikker.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen ikke forholder sig til hvorvidt boldbanerne i Valby er "lokale" i forhold til hovedbanegården.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		176
Boliger	<p>Vi sætter stort spørgsmålstegn ved kommuneplanens hypotese om, at den eneste måde at skabe billige boliger er, at bygge flere end der er behov for. Det er en ond spiral og ødelæggende for byens kvaliteter.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, men henviser til de grundige analyser der ligger bag kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		177
Boliger	<p>Vesterbro Lokaludvalg mener, at der er brug for en social genopretningsplan i Københavns kommune. Der skal tages større hensyn til de socialt udsatte. Der burde være større fokus på "Skæve boliger" i de nye Byudviklingsområder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		178

	Vi støtter behovet for billige boliger, mindre boliger til de mange unge, blandede boligområder og blandede opgange, samt alternative boformer som f.eks. bæredygtige bofællesskaber.			
Jernbanebyen	At udlægge Otto Busses vej til "Jernbaneby" virker ikke gennemtænkt. Der er ingen tvivl om, at somrene giver et behov for køling af Vesterbro. Allerede i dag oplever vi, hvordan der ofte er 3 grader varmere på Vesterbro end udenfor byen. Yderligere bebyggelse - med en jernbaneby - vil blot afstedkomme, at behovet for køling bliver til air-kondition af lejligheder og kontorer. Kort sagt vil anlæggelsen af en ny bydel på Otto Busses vej være direkte i modsætning til Borgerrepræsentationens intentioner om at blive CO2-neutral.	<p>De varmeste områder i byen er typisk erhvervsområder med store tagflader (ofte asfaltpap), store asfalterede/belagte arealer og fravær af beplantning og vand. Det er ikke de typiske karrekvarterer. På Vesterbro er det således Hovedbanegården (tagflade) og baneterrænet (inkl. tagflader på ældre bygninger), der medvirker til at "varme op".</p> <p>En blandet bydel med bebyggelse, friarealer, beplantning, vandelementer etc. på baneterrænet vil med den rette planlægning kunne reducere varmedannelsen her. Det bemærkes, at tætheden i en ny bebyggelse ikke forventes at blive højere end i bestående bydele, men tværtimod lavere end på det bestående Vesterbro. Der ses således ikke en modstrid med kommunens mål for CO2-neutralitet, især ikke henset til de særligt gode muligheder for grøn mobilitet i Jernbanebyen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		179

KK-funktioner	<p>Vi er på det generelle plan enige i, at "der skal laves lokalplaner, som sikrer, at vi i rette tid planlægger for skoler, institutioner, grønne områder, plejecentre samt kultur- og fritidsfaciliteter". Vi mener, at der er opbygget et efterslæb på Vesterbro. Både i forhold til grønne områder - men også de øvrige faciliteter.</p> <p>Vi er enige i, at der skal skabes "gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles".</p>	<p>Ved byudvikling af nye byområder på Vesterbro og Kongens Enghave, fx med Jernbanebyen, vil der i plangrundlaget blive indarbejdet arealer til de kommunale servicebehov og grønne områder pba. behovet opgjort for de samlede bydele. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		180
Infrastruktur	<p>Der bør være en overordnet udviklingsplan for sammenhængende grønne cykel- og stiforløb i hele Københavns kommune. Hvis det vedtages, at der skal ske så stor en byudvikling af hele kommunen, så bør cykel- og gangstier have deres egen overordnede plan, der kan medvirke til at sikre CO2neutraliteten i 2025 og fremadrettet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at beslutningen om en ny overordnet plan cykel- og stiforløb ikke reguleres gennem kommuneplanen. Den foreslåede plan bør håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		181
KK-funktioner	<p>Udviklingen af Havnen og Carlsberg har ikke bidraget stort til rekreative arealer og faciliteter.</p> <p>Når der i dag går knap 5000 københavnere på en fodboldbane, så mangler vi altså 8 af</p>	<p>Vesterbro / Sydhavn er tæt bebygget område med begrænsede muligheder for at gøre plads til nye boldbaner. Bydelen mangler 4 boldbaner for at komme på gennemsnittet i København. Der planlægges en 11 mandsboldbane i</p>	Den politiske hovedstruktur	182

	<p>disse på Vesterbro – blot for at nå op på gennemsnittet af København.</p> <p>I forhold til musikken, så er det væsentligt, at der også skabes plads til begyndere og vækstlag. Det er godt, at der laves muligheder for optræden. Men der skal også være mulighed for at øve sig.</p>	<p>Jernbanebyen og en 7/8-mandsboldbane ved Bådehavngade. Nabobydelen Valby har til gengæld 3 baner mere end gennemsnittet som også kan anvendes borgere fra Vesterbro og Sydhavnen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kreative zoner	<p>Vi mener, at der skal skabes bedre muligheder for kreative værksteder og produktion. Erhvervsudviklingen i København er i al for stor grad udelukkende baseret på kontorbyggeri. Det kreative kan så få lov at boltre sig midlertidigt – men uden permanente adresser. Det bør der laves om på. Håndværkerbyer og permanente muligheder for kreative erhverv og startupvirksomheder med egentlig produktion mangler.</p>	<p>Kommuneplan 2019 omfatter 8 kreative zoner samt flere områder til blandet erhverv og industri, hvor kreative erhverv og start-up-virksomheder med egentlig produktion kan lokaliseres. Det har været et særskilt fokus at bibeholde velfungerende erhvervsområder, der giver mulighed for produktion. På den baggrund er der i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2019 foretaget et serviceeftersyn af erhvervsområder der giver mulighed for produktion. Serviceeftersynet viste ikke behov for yderligere af disse områder, og forvaltningen følger udviklingen af denne type erhverv løbende.</p> <p>Ændringsforslag til afsnit 'Et varieret udbud af arbejdspladser' s. 35:</p>	Den politiske hovedstruktur	183



		<p>"Københavns mangfoldighed skal afspejles i byens virksomheder og arbejdspladser. Det er vigtigt at fastholde et varieret udbud af jobmuligheder, ikke bare til københavnernes, 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 lokaliseringsmuligheder for byens virksomheder. <u>Dette sikrer, at der forsat kan etableres arbejdspladser til københavnernes, såvel til faglærte som ufaglærte og til dem med videregående uddannelser mv. Samtidig kan tilstedeværelsen af en bred vifte af virksomheder medvirke til at inspirere københavnernes, når de vælger uddannelser og karrierer. 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</u></p>		
--	--	---	--	--

		<p>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.”</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Erhverv	<p>Vi savner også bedre muligheder for socioøkonomiske virksomheder. Det er som om, de nye bykvarterer udelukkende skabes for dem, der aldrig har eller får problemer. Det er desværre ikke sådan livet går for alle. Det er derfor vigtigt, at der tages højde for, at der lokalt – også i de nye byområder – er muligheder for social integration.</p>	<p>Kommuneplanen regulerer ikke muligheden for at etablere socioøkonomiske virksomheder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		184
Andet	<p>Der mangler en bredere tilgang til udviklingen af København. Arbejdspladser, kulturel hovedby, boligsituationen, trafik, grønne områder m.m. kan ikke ses snævert indenfor byens grænser, men må ses som en del en regional udvikling.</p> <p>Det betyder for eksempel, at bosætning og trafikplanlægning ikke kan defineres for Københavns kommune alene, men må indgå i en helhed.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune sammen med øvrige kommuner i KKR Hovedstaden regi arbejder på at fremme bedre mobilitet i regionen med en række konkrete bane- og vejprojekter. Hertil indgår København i Greater Copenhagen samarbejdet, der har som målsætning at fremme et sammenhængende arbejdsmarked på tværs af Øresund. I den forbindelse har København og Malmø siden 2012 undersøgt mulighederne for en Øresundsmetro, der kan skabe øget tilgængelighed på tværs af Øresund.</p>		185

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Jernbanebyen	<p>Vi mangler grønne områder på Vesterbro. Det er det borgerne på Vesterbro fortæller os, når vi spørger dem i vores borgerpanel.</p> <p>Derudover har vi også et efterslæb på rekreative faciliteter og fritidsaktiviteter. Fra vores borgermøde i forbindelse med høring omkring kommuneplanen fik vi mange ideer til, hvad der kunne skabes på Otto Busses vej.</p> <p>Udover de grønne arealer, er der behov for</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hundelufterareal</li> <li>Fodboldbaner</li> <li>Indendørs idrætsfaciliteter</li> <li>Kulturhus</li> <li>Musikalske øve faciliteter</li> <li>Værksteder</li> <li>Svømmehal</li> <li>Skæve boliger</li> <li>Skaterbaner</li> <li>Legepladser</li> <li>Boldbaner</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets indspil til den videre planlægning og for de gode idéer til forskellige faciliteter for fritidsaktiviteter, som man ønsker at der skal blive plads til i Jernbanebyen. Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, plejecenter mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en samlet helhedsplan i 2020-2021. En vision for en grøn struktur for Jernbanebyen vil være en central del af det kommende helhedsplansarbejde for Jernbanebyen, som også skal rumme anvendelse af de grønne arealer til fx rekreation, sport og leg. Vesterbro Lokaludvalg ønsker, at der forud for helhedsplanarbejdet for Jernbanebyen opstilles nogle konkrete krav til udviklingen. Kommunens behov for kommunale anlæg er fastlagt i arealplanerne, som peger på nødvendigheden af skole, daginstitutioner, klub, idrætshal, bibliotek, plejecenter, fodboldbane, park og boliger til socialt udsatte i Jernbanebyen.</p>	Den politiske hovedstruktur	186

		<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at placering af de kommunale anlæg beror på en forhandling med grundejerne DSB og Freja ejendomme om køb af byggeret hertil. Økonomiforvaltningen er enig med Vesterbro Lokaludvalg i, at der skal udarbejdes én samlet helhedsplan for hele Jernbanebyen, for at sikre en samlet udvikling af den nye bydel med gode interne forbindelser, synergier og supplementer på tværs af området. Den nordlige del vil forventeligt først kunne udvikles fra 2025, hvor DSB forventer at fraflytte deres værkstedsbygninger. For den sydlige del gælder ikke samme begrænsning. Lokaludvalget vil være en naturlig dialogpart i processen omkring helhedsplanen, som forventes at komme til at starte i løbet af 2020. Når grundejerne bliver mere afklarede om tid og proces for helhedsplan, vil der blive udarbejdet en procesplan for inddragelse af forskellige aktører, herunder lokaludvalget, som vil kunne bidrage med stor lokal erfaring fra Vesterbro, samt inddragelse af borgerne.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>På baggrund af ønsket om at kommunen stiller krav om de kommunale anlæg for Jernbanebyen, vil Økonomiforvaltningen</p>		
--	--	--	--	--

		<p>indskrive behovet for de kommunale funktioner, på s. 70 i den politiske hovedstruktur, i bydelsafsnit om Vesterbro:</p> <p>”Det tidligere godsbaneareal, Jernbanebyen, er et ca. 55 ha stort område i den sydlige del af Vesterbro, tæt på Kongens Enghave. Området afgrænses af jernbanearealer 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</u></p>		
--	--	--	--	--

		<p>omfang og karakter af bebyggelse og grønne arealer, fordeling af bolig og erhverv, indpasning af kommunale funktioner, <u>nye byrum og mødesteder</u>, og hvordan der skabes sammenhæng med naboområderne via stiforbindelser og intern sammenhæng på tværs af klargøringscentret, <u>herunder muligheden for et samarbejde mellem Metroselskabet, de øvrige grundejere og Københavns Kommune om en afklaring af, om klargøringscentret skal overdækkes. 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. I mellemtiden arbejdes der på muligheden for at indpasse midlertidige aktiviteter, herunder nye ungdomsboliger og en skole."</u></p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Andet	Det er nogle ret ukonkrete ændringer, der lægges op til for H.C. Ørstedsværket. Bygningen er stor, og planerne er ikke	Ved H.C. Ørstedværket udlægger kommunen et nyt grønt område (O1*),		187

	<p>gennemgået i "Serviceeftersyn af erhvervsarealer til Kommuneplan 2019." Det er derfor ikke let at afgive et høringssvar til dette. Hvad er det præcis ejerne gerne vil? Hvad er det præcis, som Borgerrepræsentationen nu skal sige ja til?</p>	<p>dog med en særlig bemærkning hvori det sikres at værket stadig kan have sin virksomhed.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(405) Vanløse Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>Vanløse Lokaludvalg støtter forslag fra grundejeren.dk om, at der i Kommuneplanen indsættes en minimumsgrundstørrelse på 600 m<sup>2</sup> for villabyggeri. Dette skal ske for at undgå yderligere fortætning af villaområderne.</p> <p>Lokaludvalget tilslutter sig, at der bygges flere boliger, og også gerne flere mindre boliger, der kan imødekomme andre grupper i byen end familier.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 703.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		188
Det grønne	<p>Lokaludvalget støtter en målsætning om, at Københavns Kommune fastholder og udvider grønne områder i byen. Der bør ikke bygges yderligere ved inddragelse af rekreative og grønne områder, og kommunen støttes i arbejdet for mere klimasikring, bæredygtigt byggeri og nedsat forurening fra trafikken.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets tilkendegivelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		189

Rammer	For Bellahøjmarken, hvor der nu foreligger en vedtaget lovgivning om, at campingpladsen kan udlægges til helårsanvendelse, er det forudsat i loven, at der skal udarbejdes en lokalplan, der skal muliggøre konkrete behov for området, hytter, andre faciliteter etc. på op til 4.000 m <sup>2</sup> . Vanløse Lokaludvalg deltager gerne i arbejdet med at udarbejde en lokalplan for området.	Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets tilkendegivelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		190
Rammer	Beliggende ved Klitmøllervej ved Vanløse Idrætspark er der på det gamle parkeringsanlæg (asfalteret) afsat plads til en institution, der i følge det nu oplyste ikke bliver behov for. Lokaludvalget foretrækker, at arealet fastsættes til O1, rekreative og fritidsformål, som der er mangel på i Vanløse.  Ønsker kommunen at fastholde arealer med formål som anvendelse til institutioner, vil Lokaludvalget foreslå det nuværende areal for institutionerne under "Lønstrupgård" fastlægges /fastholdes til boligformål, også henset til behovet for i dette område at undgå krav om at erlægge tillægskøbesum.	Kommunen fastholder sit O2-område ved Klitmøllervej med henblik på at det er muligt at placere en daginstitution her, såfremt der fremtidigt blive behov herfor. Indtil da kan den eksisterende anvendelse fortsætte.  "Lønstrupgård"-området ved Klitmøllervej er udlagt til boliganvendelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		191
Kreative zoner	Det fremgår af forslaget, at et kreativt zone-område ændres til blandet boligerhvervsformål: lokalvalget kan støtte dette, såfremt eksisterende lovlige formål kan opretholdes som kreativ anvendelse, også ved ejerskifte.	Den ændrede ramme er ikke til hinder for, at eksisterende lovlige anvendelser kan fortsætte. Også efter ejerskifte.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		192



Kultur- og fritid	I de senere år er der sket en befolkningsforøgelse på ca. 500 årligt i Vanløse, hvorfor der stadig bør afsættes plads til faciliteter til den eksisterende og kommende befolkning, på kultur- og idrætsområdet.	<p>Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at i planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for kultur- og fritidsliv.</p> <p>Forvaltningen bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		193
Boliger	Lokaludvalget mener, at der fortsat er basis i bydelen for flere boliger, herunder almene boliger, ældre- og ungdomsboliger.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen. Jf. mulighederne for at stille krav om almene boliger i nye lokalplaner i Kommuneplanen, vil krav herom også blive stillet hvor relevant i Vanløse. Det er desuden muligt at opføre yderligere almene boliger, såfremt almene bygherrer kan tilvejebringe byggemuligheder, da mange kvarterer i Vanløse har under 30 % almene boliger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		194

Rammer	På børneområdet foreslår Lokaludvalget, at der frem mod 2025 overvejes en udvidet anvendelse på det i kommuneplanen beskrevne område ved Slotsherrensvej (blandet bolig og erhverv).	Det er muligt at placere daginstitutioner og andre funktioner til børn inden for en ramme til blandet bolig og serviceerhverv.  Der gøres desuden opmærksom på, at området er forkert afgrænset ift. Borgerrepræsentationens vedtagelse. Fejlen vil blive rettet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		195
Rammer	Lokaludvalget kan tilslutte sig overvejelserne om en udvidet samlet pladسدannelse ved Frode Jakobsens Plads, Jernbane Alle og området "Indertoften II", gerne i samarbejde med grundejer.	Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets tilkendegivelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		196
Infrastruktur	Vi ønsker fortsat muligheder i Jernbane Alle for trafik, herunder for offentlig transport, med mere vægt på sikre trafikforhold for fodgængere og cyklister. Lokaludvalget vil gerne arbejde videre med udvikling og styrkelse af handelslivet i bymidten inkl. Jernbane Alle og centret "Kronen".	Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets tilkendegivelse.  Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		197
Infrastruktur	Endelig vil vi gerne nævne behovet for en bedre trafikafvikling og parkeringsforhold på Jydeholmen, samt behovet for bedre	Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets tilkendegivelse.  Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.		198

	sikkerhed for cyklende og gående på samme vej.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		
--	--	---	--	--

(420) Nørrebro Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Rovsinggade: Lokaludvalget finder det rigtig interessant at den sydlige del af planområdet Rovsinggade / Vingelodden (plannr. 855) ønskes ændret af ejerne.</p> <p>Og lokaludvalget ser gerne at området (sammen med DSB's areal, plannr. 796) lægges ind i KP19 som byudviklingsområde. Med udvikling af området kan der etableres en ny skole i en del af Nørrebro, hvor behovet er stort, der kommer boliger / ungdomsboliger, som der er behov for, der vil være mulighed for at etablere opdateret erhvervsbyggeri. Nye grønne arealer og sportsfaciliteter. Byen mangler også billige boliger, vi ser derfor også frem til at 25 % af boligerne er almene.</p> <p>Det er vigtigt at der etableres en gang- og cykelsti fra Mimersparken og gennem det nye område og frem til Lersø Park Allé, optimalt til Lyngbyvej.</p> <p>Området ligger stationsnært, vi har derfor også vendt muligheden for at kunne dedikere området som en bilfri bydel, og i øvrigt at udpege området</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 136.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		199

	som en forsøgsbydel, hvor fremtidens København kan tegnes.			
Andet	Nørrebro Lokaludvalg finder at kapitel 5, Fem principper for øget dialog med københavnernes, er interessant. Udvalget er dog forundret over at lokaludvalgene ikke er nævnt med et eneste ord når kapitlet nu handler om dialog og borgerinddragelse.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at de fem principper er beskrevet for at tydeliggøre, hvordan hele Københavns Kommune arbejder for en styrkelse af arbejdet med københavnereinddragelse.</p> <p>For at præcisere lokaludvalgenes rolle i dette arbejde, foreslår Økonomiforvaltningen, at følgende tekst tilføjes i den politiske hovedstruktur på s. 80:</p> <p>“København er københavnernes by og københavnernes eksperter i det liv, der leves i byen. De fem principper betyder, at københavnernes kan forvente, at Københavns Kommune altid bestræber sig på at skabe en tidlig, tydelig, engagerende og mangfoldig dialog sammen med københavnernes om byens udvikling og i kommunale kerneopgaver.</p> <p><u>Københavnereinddragelse 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</u></p>	Den politiske hovedstruktur	200

		<p>fremmer den lokale københavnerinddragelse.”</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Almene boliger	<p>Ændring af tekst (side 14):</p> <p>Derfor er almene boliger en vigtig del af den sammenhængende by, og vi stiller krav om 25 % almene boliger i de lokalplaner, hvor det understøtter en blandet by.</p>	<p>Intentionen med planlovens § 15 stk. 2, der giver kommunerne mulighed for at stille krav om op til 25 % almene boliger i nye lokalplaner, er at understøtte en blandet by.</p> <p>Borgerrepræsentationen har d. 9. maj 2019 vedtaget et administrationsgrundlag for anvendelse af muligheden for at stille krav om almene boliger. Herunder stilles kravet om almene boliger hovedsageligt i områder, hvor der ikke er mange almene boliger i forvejen, og hvor kravet om almene boliger således bidrager til en blandet by.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		201
Almene boliger	<p>Ændring af tekst (side 14):</p> <p>Anvendelsen af kravet om almene boliger i lokalplaner og kommunernes (...) almene boliger primært bygges, hvor der ikke er en overvægt af almene boliger i forvejen. †</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 201.</p>		202

	områder med mange almene boliger skal der i stedet fokuseres på at bygge private boliger.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Klima	Ændring af målsætning (side 20):  "At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst <del>1/3 på cykel</del> , mindst <del>1/3 med kollektiv trafik</del> og højst <del>1/3 med bil</del> <u>50 % på cykel, mindst 30 % med kollektiv trafik og max. 20 % med bil. Biltrafikken skal bestræbes på at blive konverteret til delebiler ect."</u>	Økonomiforvaltningen bemærker, at det anbefales, at kommuneplanens eksisterende målsætning om 3*1/3 fastholdes, da den indebærer en styrkelse af både kollektiv trafik og cykeltrafik og mindre biltrafik.  Bilandelen har været konstant omkring 40% de sidste 8-10 år. At få biltrafikken ned fra dagens niveau til max 20% vurderes at være urealistisk uden markante tiltag, der kræver særlig analyse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		203
Klima	Lokaludvalget glæder sig over formuleringerne på side 21 om den grønne og blå klimatilpasset by (skybrud og hedebløge).  Lokaludvalget har vedhæftet forslag fra Miljøpunkt Nørrebro til at bidrage til at implementere målsætningerne.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen og bemærker, at Københavns Kommune, i oktober 2019, har tiltrådt en C40-deklaration om ren luft. Heraf fremgår, at Københavns Kommune vil arbejde for at leve op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, hvilket også beskrives i bilaget fra Miljøpunkt Nørrebro.  Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 159.	Den politiske hovedstruktur  Retningslinjer	204

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
<p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>De Gamles By</p>	<p><u>De Gamles By</u></p> <p>For at sikre at Nordpolen bevares som grønt område fjernes de to byggefelter, som i dag ligger i rammeplanen for området. Desuden skal de tre grønne arealer, "Byoasen", "Fårefolden" og "Nordpolen" konverteres til "grønne områder - andet" i kommunens digi. Kort. Vi er klar over at Fårefolden fremover også skal være skolegård for den nye skole i Sjællandsgade.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der tages stilling til de to erhvervsbyggefelter på Nordpolen i den kommende helhedsplan for De Gamles By. Økonomiforvaltningen anbefaler, at de udgår med henblik på at bevare den sidste del af Nørre Fælled og de bevaringsværdige træer, herunder den over 200 år gamle hvidtjørn.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at det ved Budget 2019 er besluttet at opføre en 3-sporet skole i stedet for de tre administrationsbygninger på Sjællandsgade. I denne forbindelse vil der blive arbejdet med Fårefolden som en grøn og blå skolegård. Med hensyn til ByOasen bemærker forvaltningen, at der politisk er givet midler til dyrelegepladsens eksistens og at der er stor lokal opbakning til en fortsat tilstedeværelse. Område 1025 (De Gamles By) er i kommuneplanen fastlagt til institutioner og fritidsområder (O2). Grundet områdets funktioner kan forvaltningen ikke regulere yderligere for de grønne områder.</p>	Den politiske hovedstruktur	205

		<p>Der foretages mindre grafiske præciseringer i baggrundskortene til den politiske hovedstruktur så kortene afspejler virkeligheden mest muligt. Økonomiforvaltningen bemærker, at formålet med baggrundskortene er eksklusivt geografisk orientering og at de ingen politisk eller planmæssig betydning har.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Parkering	<p>I den første udgave af Forslag til KP19 fik til høring stod der på side 20, 2. spalte, 3. afsnit: "Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne."</p> <p>Den sætning er væk. Lokaludvalget ønsker den tilbage.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 64.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	205 a
Trafikmål	Nørrebro Lokaludvalg medvirker gerne i en undersøgelse af hvilke tiltag der kan understøtte mere gang.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilbuddet om at deltage i nærmere undersøgelse af, hvilke tiltag der kan understøtte mere gang.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		206
Klima	Det er vigtigt, at Økonomiforvaltningen ikke ukritisk bruger DCEs tal for tidlige dødsfald	Økonomiforvaltningen er ikke af den opfattelse, at Københavns Kommune ukritisk bruger tal fra DCE (Århus	Politisk hovedstruktur	207



	<p>fra luftforurening. Overborgmesteren har selv udtalt, at deres tal er ufuldstændige.</p> <p>Man bør derfor ændre tallet til ca. 1.000 jf. overborgmesterens citat i læserbrevet om 500 ekstra dødsfald fra diesel og desuden denne nye vurdering fra Københavns Universitet.</p>	<p>Universitet). Som det fremgår af Københavns Kommunes politikker og Kommuneplan 2019, ønsker Københavns Kommune ren luft i byen. At der i Kommuneplan 2019 nævnes et tal over antal for tidligt døde, sker med henblik på at vise, at der er et luftforureningsproblem i København, uagtet at EU-grænseværdierne er overholdt.</p> <p>Økonomiforvaltningen vurderer, at analyserne fra DCE er de mest grundige pt, da DCE, grundet rammeaftalen med Miljø- og Fødevareministeriet, er den mest autoritative kilde til arbejdet med luftforurening i Danmark. Men det er også tydeligt for Økonomiforvaltningen, at der er diskussion om størrelsesordenen, jf. udtalelser fra en forsker ved Københavns Universitet. Økonomiforvaltningen anbefaler ikke, at tallet ændres, da andre tal også vil kunne give anledning til diskussion</p> <p>Københavns Kommune ønsker ren luft i København og at antallet af dødsfald reduceres, som det også fremgår af forslag til Kommuneplan 2019. Københavns Kommune har i oktober 2019 tiltrådt en C40-deklaration om ren luft. Heraf fremgår, at Københavns Kommune vil arbejde for at nå Verdenssundhedsorganisationen</p>	<p>Retningslinjer</p>	
--	---	---	-----------------------	--

		<p>WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, hvilket er mere ambitiøst end EU-grænseværdierne. For at nå de lavere retningslinjer for god luftkvalitet, er national og international handling nødvendig. Derfor arbejder Københavns Kommune på, i regi af bl.a. Kommunernes Landsforening og i byorganisationen C40, at flere byer og lande kommer til at arbejde for renere luft.</p> <p>Se desuden besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Lokaludvalget ønsker at tilføje på side 26:</p> <p>"at el-ladestanderne ikke bindes op på specifikke producenter, men kan benyttes af alle el-biler."</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at de offentligt tilgængelige el-ladestanderne kan benyttes af alle el-biler. Prisfastsættelsen for at bruge standerne skal dog ikke nødvendigvis være den samme for medlemmer / abonnenter som for spontane kunder, jf. det gældende administrationsgrundlag:</p> <p><a href="https://www.kk.dk/sites/default/files/e doc/cc0e4a89-b2fe-4bca-9b8b-0584e9362b57/734a6dd6-8cf0-44b4-b66a-">https://www.kk.dk/sites/default/files/e doc/cc0e4a89-b2fe-4bca-9b8b-0584e9362b57/734a6dd6-8cf0-44b4-b66a-</a></p>		208

		<a href="#">bdfae86ad99f/Attachments/15896447-19530042-1.PDF</a>		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Erhverv	<p>Nørrebro Lokaludvalg ønsker mangfoldighed også i det lokale erhvervsliv. Det er derfor altafgørende Kommunen også indtænker forskellige former for erhvervslokaler, store samt små. Når byen udvikles og lokalplanen ændres.</p> <p>Det er vigtigt at man sikrer små betalelige erhvervslejemål, både i eksisterende og nye bolig- byområder. Så der også er plads til den lokale elektriker, låsesmed, frisør, tømrer/snedker således vi også minimerer behovet for at håndværkere kommer langvejsfra i biler.</p> <p>Lokaludvalget finder det også vigtigt at vi får flere lærepladser (og lærlinge). Udvalget ser derfor gerne initiativer og rammer der fremmer dette.</p>	<p>Økonomiforvaltningen er enig i, at det er hensigtsmæssigt med mangfoldighed i det lokale erhvervsliv. Kommuneplanen regulerer dog ikke detaljeret, hvilke brancher, der kan flytte ind i de enkelte lejemål. I stedet giver kommuneplanen mulighed for, at en variation af forskellige brancher og anvendelser kan indpasses i de samme kommuneplanrammer, så der ikke sker en funktionsopdeling af byen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 183.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		209
Erhverv	Man kunne også overveje en generel fordelingsnøgle imellem de forskellige typer erhvervsliv, så der både bliver plads til Restauranter, Caf�er, butiksliv og andet erhverv. Samtidigt er det afgørende med reelle muligheder for varelevering og returgods kan afhentes, også i områder med trafik begrænsninger.	Der er ikke hjemmel i planloven til at regulere private udlejeres valg af erhvervslejer på baggrund af en fordelingsnøgle. Økonomiforvaltningen er enig i, at det er vigtigt, at byen indrettes, så det er en reel mulighed at		210

		drive forretning der, hvor planlægningen giver mulighed for det.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Klima	Vi mener ikke det er hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med skybrudsplanen og spildevandsplanen, at man i kommuneplanen vil lægge sig fast på udvalgte tekniske og konceptuelle greb til at løse udfordringen med både regn og skybrud, som er to meget forskellige situationer med vidt forskellige regler for udledning mm.	Kommuneplanen indeholder de principielle løsninger/udpegninger, der følger af planlægningen for klimatilpasning, men afskærer ikke muligheden for andre konkrete valg ved udførelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		211
Bispeengbuen	Nedrivningen af Bispeengbuen og etablering af Bispeengen som grønt område og skybrudsareal ser ud til at være mere realistisk end nogensinde. Vi ser gerne at Ladegårdsåen eksplicit nævnes.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen gerne ser, at Bispeengbuen nedlægges og erstattes af en tunnel. Borgerrepræsentationen ønsker, at den nuværende vejkapacitet opretholdes, at der bør byudvikles på overfladen og at vejen fortsat er en statsvej.  Økonomiforvaltningen bemærker, at der til Borgerrepræsentationens behandling af sagen i juni 2019 ikke er foretaget analyser eller udarbejdet business cases i forhold til stedets egenart eller finansiering af byrum, herunder mulige overfladeløsninger	Den politiske hovedstruktur	212

		<p>som eksempelvis fritlægning af Ladegårds Å.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 1348.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Boliger KK-funktioner</p>	<p>Lokaludvalget mener, at betingelserne for, at der kan placeres mere nybyggeri på Nørrebro ikke er til stede (se dog vores ønske om at få Rovsinggade som byudviklingsområde). Det vil give bydelen store omkostninger at opføre endnu flere boliger ved fortætning.</p> <p>Før kommunen tillader flere nye boliger skal der også peges på hvor institutioner, grønne områder, idrætsanlæg etc. skal placeres.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen på s. 64 i den politiske hovedstruktur, rummer en oversigt over, det forventede kommende kommunale kapacitetsbehov for skole, institution og kultur og fritid på Nørrebro. Kommunens arealplaner indgår ikke som en del af kommuneplanen, men muliggør at kommunen i rette tid kan planlægge for kommunale behov som følge af byudviklingen. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Behovet for ny skolekapacitet løses ved at flytte SUF og opføre en skole i De Gamles By i stedet, og behovet for daginstitutioner løses på Nørrebrogade. endelig bemærkes, at Københavns</p>		213

		<p>Kommune har pt. Helhedsplan for De Gamles By i høring, som skal sikre rammerne for en god balance mellem kommunale byggerier og grønne områder i De Gamles By.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Brokvarterernes egenart forsvinder med planløst nybyggeri og de ødelægger vores byrum. Lokaludvalget henviser konkret til Bjelkes Allé 48 og Rådmandsgade som eksempler på omdannelsen.	<p>De omtalte byggerier er i overensstemmelse med gældende planlægning. De følger således de overordnede karakteristika ved karrebyen, som disse er afspejlet i kommuneplanen (højde, anvendelse mv.). Det arkitektoniske udtryk reguleres ikke i kommuneplanen, men skal vurderes konkret af Teknik- og Miljøforvaltningen som kompetent myndighed.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		214
Almene boliger	Nørrebro Lokaludvalg ønsker ikke at almene boliger frasælges og omdannes til private lejeboliger. Kommunen har i forvejen for få billige boliger.	<p>Med den nationale lovgivning om parallelsamfund er kommunen forpligtet til at nedbringe andelen af almene familieboliger i bestemte områder.</p> <p>Borgerrepræsentationen har truffet beslutning om, at de almene boliger der</p>		215

		<p>frasælges, opføres andetsteds i byen, således at andelen af almene boliger på byniveau ikke reduceres.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	Nørrebro Lokaludvalg er glad for at kommunen ændrer på størrelsesbestemmelserne for lejlighedsstørrelse.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		216

(456) Brønshøj-Husum Lokaludvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Erhverv	Det er naturligvis meget vigtige boligudviklingsområder, men vi savner planer for udviklingen af andre elementer end boliger og institutioner – både i dette område og i andre områder af bydelen. Her tænkes på erhvervsudvikling, herunder turisme, kultur og fritid samt natur af høj kvalitet.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets tilkendegivelse og er enig i, at det er hensigtsmæssigt, at der lægges vægt på flere forhold i planlægningen af byen. I forhold til erhvervsudvikling er det en udfordring for Brønshøj-Husum, at store dele af bydelen ikke er stationsnær. Fingerplanen fastsætter, at der ikke må planlægges for større arbejdspladser uden for de stationsnære områder.</p> <p>I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2019 er der foretaget et serviceeftersyn af erhvervsområder.</p>		217

		<p>Herunder de to erhvervsrammer i Brønshøj-Husum. Serviceeftersynet giver ikke anledning til at tro, at der er større efterspørgsel på erhvervs muligheder i bydelen.</p> <p>Sammenholdt med begrænsningerne i Fingerplanen giver dette ikke anledning til udlæg af yderligere erhvervsområder i bydelen.</p> <p>I forhold til udviklingen af grønne områder fremgår det af forslag til Kommuneplan 2019, at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudviklingen og - sammensætningen.</p> <p>Forslag til kommuneplan 2019 lægger vægt på, at der i planlægning af nye og eksisterende byområder, planlægges for kultur- og fritidsliv, og at udvikling af kultur- og fritidsfaciliteter sker i sammenhæng med befolkningsudviklingen og befolknings sammensætningen. Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes</p>		
--	--	---	--	--



		<p>forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i regi af Kultur- og Fritidsudvalget, løbende udarbejdes en kultur- og fritidspolitik. Den eksisterende kultur- og fritidspolitik udgår i 2019 og nyt forslag er nu i politisk behandling.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Bystævneparken</p> <p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>Tingbjerg</p>	<p>I KP19 savner vi overvejelser om etagemeter udlagt til erhverv i de to byudviklingsområder Tingbjerg og Bystævneparken. Erhvervsetagemeter er her sat til 0 m<sup>2</sup> af de i alt 2,8 mio. erhvervsetagemeter i hele København.</p> <p>I alle de andre byudviklingsområder i København er der en tæt sammenhæng mellem overvejelser om blandede boliger, institutioner, grønne kvalitetsområder, erhvervsetagemeter, metro og blandede arbejdspladser i nærområdet. Det gør sig også gældende i Herlev og Rødovre. Og vi mener, at dette også bør være tilfældet for Bystævneparken og Tingbjerg.</p>	<p>Oversigten over erhvervsrummeligheden i kommunen på 2,8 mio etm. medregner de områder, der er udlagt til erhverv med S- eller C-rammer, og medtager ikke B-rammer til boligformål, selvom der her også kan indpasses en andel erhverv og detailhandel.</p> <p>Det er en målsætning i kommuneplanen at skabe varierede byområder med blandede funktioner, herunder serviceerhverv, institutioner mv. og boligtyper.</p> <p>I byudviklingsstrategien og startredegerelsen for Tingbjerg lægges således op til, at Tingbjerg skal udvikles som en boligby men også</p>		218

		<p>med en mindre andel butikker og serviceerhverv.</p> <p>Bystævneparken og Tingbjerg er i Kommuneplan 2019 udlagt til B-områder til boliger. I B-områder kan der udover boliger lokaliseres serviceerhverv såsom butikker, restauranter, liberale erhverv, kollektive anlæg, institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger. Endvidere kan der tillades erhvervs- og fritidsundervisning samt håndværk. Der må dog kun udøves virksomhed i forureningsklasse 1 (ingen forurening), som skønnes forenelig med boliganvendelsen. På nærmere vilkår kan der tillades virksomhed i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening med vejledende afstandskrav på 20 m til boliger og lignende). I randbebyggelse i de udpegede bymidter og bydelscentre skal stueetagen desuden normalt anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 217.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

Boliger	<p>Vi finder desuden, at flere boligområder end de to udpegede i Brønshøj-Husum skal medtænkes for at sikre et samlet løft af hele Brønshøj-Husum. Her tænkes ikke mindst på hele Bellahøjområdet, området omkring Brønshøj Torv og Husumvolden med Utterslev Mose.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets indspil til den videre planlægning af bydelen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		219
Det grønne	<p>Med Kommuneplan 2019 udpeger Københavns Kommune en række nye grønne potentialeområder, der kan udvikles til nye grønne områder i byen.</p> <p>I forlængelse heraf skal der udarbejdes en arealplan for grønne områder, der sikrer nye og attraktive grønne områder i alle bydele i takt med, at vi bliver flere københavnere.</p> <p>Det er derfor vigtigt, at vi også arbejder målrettet med at højne kvaliteten af de eksisterende grønne områder og skabe gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles.</p> <p>Lokaludvalget er helt enige i disse overvejelser og finder det overraskende, at KP19 ikke også indeholder markeringer og beskrivelser af Husumvolden, Utterslev Mose samt Bellahøjområdet med Amfiteaterscenen som højt prioriteret grønne områder.</p>	<p>De konkrete udpegninger til Grønt Danmarkskort er foretaget under inddragelse af en række kriterier, der er fastlagt af statslige myndigheder, samt under afvejning med andre hensyn, her ikke mindst hensynet til en fortsat sikring af den rekreative benyttelse.</p> <p>Mens Grønt Danmarkskort har et forholdsvis snævert fokus på naturindhold (og kan afskære rekreative benyttelser) og på direkte fysisk sammenhæng mellem områder, vil arealplaner for grønne områder have bredt fokus på borgernes rekreative behov. Det bemærkes, at Utterslev Mose er udpeget som naturområde i Grønt Danmarkskort. Bellahøj og Amfiteaterscenen vurderes ikke egnet hertil, men de er naturligvis fortsat udpeget i kommuneplanens rammer (O1-områder).</p>		220

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	<p>En af Københavns styrker er, at den er tæt på vandet og omgivet af et historisk fæstningsanlæg, der går hele vejen rundt om byen. Imidlertid er fæstningsanlægget i Brønshøj-Husum helt uudnyttede potentialer.</p> <p>I KP19 savner vi, at disse områder kommer med som særligt vigtige udviklingsområder til gavn for de mange københavnere og besøgende, der søger oplevelser i rige naturområder. Fæstningsanlægget kan blive et nyt aktivitetsrum og en ny turistattraktion, hvor man enten kan cykle, sejle i kano eller kajak rundt om fæstningsanlægget. Det forudsætter dog en politisk vilje til at sikre, at vandet i fæstningskanaler, moser og søer går fra at være forurenede områder til at blive rekreative offentlig rum, der samler borgerne på tværs af bydele.</p>	<p>Prioriteringen af indsatser vedr. vandkvalitet sker ikke i kommuneplanen, men i særskilte handlingsplaner mv. Økonomiforvaltningen anerkender, at der også i de her omtalte områder findes kvaliteter, der kunne udnyttes og formidles bedre. Prioriteringen af midler hos kommunen og andre relevante aktører kan dog ikke reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		221
Erhverv	I KP19 står, at 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 hele København er en attraktiv by at lokalisere sig i.	Økonomiforvaltningen bemærker, at der som grundlag for Kommuneplan 2019 er udarbejdet en analyse af byggemulighederne til erhverv i byudviklingsområderne. Større virksomheder forventes at søge mod byudviklingsområderne, hvis de har behov for at bygge nyt. På baggrund af denne analyse vurderes det, at der med arealudlægget i Kommuneplan		222

	<p>København skal appellere til både internationale virksomheder, mindre produktionsvirksomheder, kreative virksomheder, håndværksvirksomheder, socioøkonomiske virksomheder, iværksættere m.m. Det er nødvendigt at fastholde et varieret og tilstrækkeligt udbud af lokaliseringsmuligheder for byens virksomheder samt sikre en god fremkommelighed i trafikken.</p>	<p>2019 er byggemuligheder til erhverv til at opfylde den forventede efterspørgsel i planperioden.</p> <p>Dertil er der udarbejdet et serviceeftersyn af områder til blandet erhverv og industri. Disse områder tilbyder lokaliseringsmuligheder for virksomheder med produktion. Herunder håndværksvirksomheder og kreative virksomheder. På baggrund af serviceeftersynet opretholdes otte kreative zoner samt områder til blandet erhverv og industri spredt over store dele af byen. Dermed er der også fortsat lokaliseringsmuligheder for virksomheder med produktion.</p> <p>Øvrige virksomheder uden behov for større nybyggeri eller med produktion kan indpasses i den resterende by. Derfor er det Økonomiforvaltningens vurdering, at Kommuneplan 2019 danner grundlag for en mangfoldighed af virksomheder og arbejdspladser.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Erhverv	I rækkefølgeplanen udlægges en række nye områder til byudvikling, så muligheden for erhvervsbyggeri, frem	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelsen af bemærkning nr. 222.		223

	mod 2031, er på 2,8 mio. etagemeter. Ingen af disse etagemeter er dog planlagt i de nye udviklingsområder i Tingbjerg og Bystævneparken.	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kreative zoner	Der ønskes et varieret udbud af erhvervslejemål ved at fastholde områder til blandet erhverv med fx otte kreative zoner, der bl.a. skal tilbyde attraktive lokaliseringsmuligheder for virksomheder og iværksættere, der ønsker fleksible og prisbillige lejemål. Igen bemærker vi, at ingen af disse zoner eller erhvervslejemål er placeret i Brønshøj-Husum.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelsen af bemærkning nr. 222.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		224
Erhverv	Det virker som om, at Københavns Kommune vælger den lette vej – nemlig at omdanne tidligere erhvervsområder til boliger i de gamle kvarterer i udkanten af København og koncentrere erhvervsvirksomheder til de nye områder med let adgang til metro. Det skævvrider København, og det fastholder socioøkonomisk udfordrede områder i en uhensigtsmæssig vanskelig situation med for ringe adgang til arbejdspladser, transportmuligheder og funktioner i nærområdet.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelsen af bemærkning nr. 222.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		225
Turisme	Med Kommuneplan 2019 bør der skabes nye rammer for en turisme og et erhvervsliv, der fordeler sig i hele byen.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 134.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	226

Turisme	<p>KP19 har kun fokus på bymidten som det sted, hvor turismen og erhvervslivet skal udvikles. Der er et stort pres på centrum, men med gode kollektive transportmuligheder, spændende kultur- og friluftstilbud i alle bydele samt de korte afstande mellem Københavns bydele (set i en international sammenhæng) vil det næppe skræmme turister at bo i eller besøge kultur- og naturområder med historisk spændende bygningsanlæg - også i Brønshøj-Husum.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 134.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	227
Kultur- og fritid	<p>Det er vigtigt for bydelens borgere at have adgang til lokale kulturelle oplevelser samt kultur- og fritidstilbud. Den nylig foretagne kortlægning af musik i Københavns Kommuner viser med al tydelighed, hvor underforsynet Brønshøj-Husum er med tilbud til børn og unge om deltagelse i levende musik og andre kreative aktiviteter.</p> <p>Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder, at det i kommuneplanens afsnit om København som "en kulturel storby med kant" bør være et eksplicit, tydeligt og højt prioritet mål, at byens kultur- og fritidsfaciliteter udvikles i takt med byens befolkningstilvækst, og at det især skal sikres, at alle borgere har lige adgang til dette uanset hvilken bydel, de bor i.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det er et af Kommuneplan 2019s mål at skabe de planmæssige rammer for at skabe kultur- og fritidsfaciliteter, og at disse faciliteter skal udvikles i sammenhæng med befolkningsudviklingen.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser desuden til besvarelse af bemærkning nr. 193.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 31.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	228
Kultur- og fritid Det grønne	<p>Lokaludvalget finder, at der med en stigende befolkning bør følge en større udnyttelse af de eksisterende arealer og</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for lokaludvalgets konkrete ideer til en række af de interessante steder</p>	Den politiske hovedstruktur	229

Erhverv	<p>faciliteter – ikke kun i det centrale København, men over hele København.</p> <p>Vi har følgende konkrete forslag hertil:</p> <p>1. Vestvolden-Husumvolden. Fæstningskanalen og Utterslev Mose skal renses, og overfladevand fra kloakker skal ledes forsvarligt til rensningsanlæg og ikke ud i fæstningskanalen. De historiske bygninger skal renoveres og genanvendes til kultur- og fritidsformål.</p> <p>2. Brønshøj Torv og Brønshøj Vandtårn. Brønshøj Vandtårn og Torv – med den nedlagte Brønshøj Skole og den gamle Rytterskole – skal omdannes til et levende værksted og byrum med masser af kultur- og fritidsfaciliteter samt aktiviteter med base i de eksisterende historiske bygninger.</p> <p>3. Bellahøjhusene og Amfiteatret. Her savnes en samlet plan for at skabe den kvalitet i de grønne områder, som sikrer, at området lever og kan anvendes af gamle og nye borgere i København.</p> <p>4. Erhvervsetagemål i Bystævneparken og Tingbjerg. Der bør afsættes etagemeter til serviceerhverv, detailvirksomheder, socioøkonomiske virksomheder, IT-virksomheder og iværksætteri.</p>	<p>bydelen byder på, men bemærker at ønskerne kræver en prioritering i budgetforhandlingerne.</p> <p>Bystævneparken er i Kommuneplan 2019 udlagt til boligformål, hvilket afspejler hensigten i beslutningen om udvikling af Bystævneparken fra budget 2018. Bystævneparken vil dog fortsat omfatte erhverv i form af Rehabiliteringscenter, Center for Specialvoksenundervisning og produktionskøkken. Grundet nærheden til Frederikssundsvej, som ønskes fastholdt som den primære handelsdestination i området, vil der ikke blive indarbejdet mulighed for detailhandel.</p> <p>I Tingbjerg er der mulighed for at lokalisere en mindre andel serviceerhverv mv., som er forenelige med boligformål, samt detailhandel, men der stilles ikke krav om erhverv.</p> <p>Vedrørende udlæg af erhvervsbyggemuligheder henviser Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 217 og 222.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig lokaludvalgets synspunkt og foreslår</p>		
---------	--	---	--	--



		<p>følgende tilføjelse på s. 56 i den politiske hovedstruktur:</p> <p><u>“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 aktiviteterne 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.”</u></p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>KP19 bør indeholde en plan for at undersøge behov for seniorbofællesskaber i hele København, udarbejde en plan og sætte måltal for oprettelse af seniorbofællesskaber i hele kommunen på linje med måltal for oprettelse af ungdomsboliger. Brønshøj-Husum Lokaludvalg foreslår, at der skabes rammer for minimum 3000 nye boliger i seniorbofællesskaber frem mod 2031. Vi ønsker hermed at fastholde, at Københavns Kommune i den kommende kommunalplansperiode</p>	<p>Teknik- og Miljøforvaltningen har d. 3. maj 2019 vedtaget et mål for at der skal oprettes fire gennemsnitligt almene bofællesskaber årligt i København. Desuden vedtog udvalget en vejledning til oprettelse af bofællesskaber, der kan findes på kommunens hjemmeside. Kommuneplanens boligstørrelsebestemmelser muliggør at disse boliger kan fremmes i planlægningen.</p>		230

	<p>arbejder specifikt med oplysning om, udvikling og sikring af rammer for seniorbofællesskaber.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p>Lokaludvalget er meget betænkelige ved den generelle tilgang til fortætning af København, som ligger i de foreslåede ændringer af B2 rammen. Det betyder, at man fremover ved hjælp af en særlig bestemmelse (B2 - stjernebestemmelse) kan tillade en max. bebyggelsesprocent på 90 og et friareal for boliger på blot 60%. Vi mener, at en evt. fortætning skal besluttes fra sag til sag ud fra de helt lokale forhold.</p> <p>De ændrede rammer vil bl.a. komme i spil i Tingbjerg og Bystævneparken, hvor der planlægges med en byudvikling, der dels er drevet af et mål om bedre boligmiljø, beboersammensætning og tryghed, men også er påvirket af nationale lovgivning om beboersammensætning i almene boligområder.</p>	<p>Ændringen er foreslået for at sikre, at friarealkravet for boliger for B2-områder ligger mere midt imellem kravet ved B1 og B3, idet kravet til både B1 og B2 er 100 %, mens den så springer til 50 % for B3.</p> <p>Det høje friarealkrav i B2-rammen har i byggesager medført, at byggeønsker, der umiddelbart er i overensstemmelse med det for området karakteristiske byggeri, vil være i strid med kommuneplanen.</p> <p>For de særlige områder, hvor den maksimale bebyggelsesprocent sættes til 90 ligger den eksisterende procent allerede omkring de 90, hvorfor der ikke vurderes at vil ske væsentlig fortætning.</p> <p>Tingbjerg og Bystævneparken er udpeget til byudviklingsområder i tråd med den byudviklingsstrategi som Borgerrepræsentationen vedtog 2015 for Tingbjerg-Husum. Visionen er at skabe et attraktivt boligområde med nye boliger til nuværende såvel som kommende beboere i bydelen.</p>		231

		<p>I Tingbjerg er området desuden udlagt til B3* og Bystævneparken til en B*.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p>Det er karakteristisk for bydelen, at der er større områder med villakvarterer. Selv om rammekravet for B1 er uændret, og selv om der i mange tilfælde er servitutter, der skulle hindre en fortætning af villakvarterer, ser lokaludvalget alligevel en stærk tendens til, at villakvartererne fortættes, hvilket ændrer kvarterernes særegne udtryk. Lokaludvalget ønsker derfor, at det bliver et strategisk indsatsområde at bevare villakvarternes særegne udtryk.</p> <p>KP19 bør derfor indeholde en målsætning om, at der skal udarbejdes lokalplaner for byens villakvarterer for at opnå dette mål.</p>	<p>Økonomiforvaltningen vurderer, at de gældende servitutter udgør et dækkende plangrundlag for villaområderne.</p> <p>Hvor der er behov herfor, er det Teknik og Miljøforvaltningen, der skal vurdere, hvorvidt en lokalplanlægning vil være nødvendig.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		232
Infrastruktur	<p>Frederikssundsvej og de tilstødende veje er allerede i dag trafikmæssigt overbelastet. Med den pågående og planlagte byudvikling i Tingbjerg, Bystævneparken og Gadelandet bliver det endnu værre.</p> <p>De mange nye boliger, institutionspladser samt skolebyggeri vil medføre øget transportbehov, og allerede i dag bliver biveje brugt til at undgå kø-kørsel på Frederikssundsvej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det er en udfordring der arbejdes med i Københavns Kommune: hvordan der skabes god mobilitet til flere og flere indbyggere og arbejdspladser. En løsning er at vælge de transportmidler, der er mest pladseffektive – dvs. kan transportere flest mennesker rundt på mindst plads. Det kan cykler, gang og kollektiv trafik, hvilket også er baggrunden for flere af de trafikale</p>		233

		<p>målsætninger i forslaget til Kommuneplan 19.</p> <p>Borgerrepræsentationen har blandt andet af den årsag besluttet, at der skal arbejdes videre med en letbaneforbindelse fra Nørrebro st. til Brønshøj, Husum og Tingbjerg. En letbane vil have tilstrækkelig kapacitet til at transportere de passagerer, der forventes i fremtiden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Trafikpresset på Gadelandet vil blive øget. Lokaludvalget har længe ønsket bedre forhold for cyklister og fodgængere på Gadelandet, og et projekt for dette har været med i kommunens cykelprioriteringsplan. Vi er derfor meget tilfredse med, at disse ønsker nu synes at blive realiseret i budget 2020.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for høringssvaret.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		234
Infrastruktur	<p>Lokaludvalget mener, at det er af yderste vigtighed, at der bliver udarbejdet en trafikal helhedsplan for trafikafvikling i Brønshøj-Husum.</p> <p>En trafikal helhedsplan skal også tage højde for kommende skybrudsplaner. Specifikt forventer lokaludvalget, at trafikplanlægningen tager højde for det klimavejprojekt, som Toftevang Vejlaug har indgået aftale med Hofor A/S om, og</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en trafikal helhedsplan for trafikafviklingen i Brønshøj-Husum ikke kan reguleres gennem kommuneplanen. Den foreslåede trafikplan bør håndteres i en sektorpolitik.</p>		235

	<p>som blandt andet omfatter ændringer i vejforløbet på Ærtebjergvej.</p> <p>Samtidig er det også vigtigt, at den offentlige transport i bydelen gennemtænkes i en trafikal helhedsplan. Selvom der er planer om en letbane, skal man planlægge, hvordan den offentlige transport vil betjene bydelen og de gennemrejsende, indtil en sådan vil blive etableret.</p> <p>Der registreres begyndende problemer med pendlerparkering i bydelen i takt med at der indføres flere parkeringsrestriktioner rundt om Brønshøj-Husum – fx ved Herlev Station. Derfor bør en helhedsplan for trafikken indeholde tiltag, der gør det muligt og attraktivt for bil-pendlere at benytte kollektive transportmidler på en større del af deres rejse. Den seneste store trafikinvestering i København – Metro Cityringen – har ikke påvirket trafikken ind og ud af byen.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	<p>Forslaget til Kommuneplan 2019 beskriver ganske korrekt, at Brønshøj-Husum-Tingbjerg har en ringe betjening af skinnebåren trafik. Lokaludvalget finder dog, at forslaget om at undersøge en letbane i bydelen ikke er baseret på et tilstrækkeligt forarbejde. Den bedste fremtidige trafikløsning for Brønshøj-Husum er en metro, som når helt ud til den kommende letbane langs Ring 3. Metro er dyrere at etablere end en</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og</p>		236

	<p>letbane, men kører også hurtigere og mere regelmæssigt. Metro er den bedste løsning for både pendlere og bydelens borgere.</p>	<p>metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. En metro til Ring 3 må forventes meget dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen har i samarbejde med de relevante parter gennemført en række analyser af mulighederne for en letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station. Analyserne viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

## OFFENTLIGE MYNDIGHEDER OG INSTITUTIONER

### (191) Energinet Eltransmission

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>Det er en statslig interesse, at kommuneplanlægningen tager hensyn til nationale og regionale anlæg, herunder energiforsyningsanlæg, jf. afsnit 4.2 i "Oversigt over nationale interesser i</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen naturligvis skal afspejle de overordnede energiforsynings- og transmissionsanlæg på en korrekt måde.</p>	<p>Tilrettede 400 kV- og 132 kV-eltransmis</p>	<p>23 7</p>

	<p>kommuneplanlægningen".</p> <p>Eltransmission ønsker de statsejede eltransmissionsanlæg nævnt i kommuneplanens retningslinjer i henhold til Planlovens §11a, hvorefter kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af tekniske anlæg.</p> <p>Endvidere er anlæggene optaget i Fingerplanen som led i den regionale infrastruktur på energiforsyning, som indarbejdes i planlægningen for kommunerne i Fingerplanens område.</p> <p>Eltransmission ønsker at orientere kommunen om forhold omkring vores el-anlæg, således at kommunen tidligt kan tage hensyn til el-anlæggene i forbindelse med Kommuneplan 2019 samt i forbindelse med øvrig planlægning.</p> <p>Det er aftalt, at retningslinjerne for kommuneplanen tilføjes 400 kV og 132 kV eltransmissionskablerne i retningslinjekortet for Energiforsyning. Fil indeholdende midterlinjer for ledningstraceer er fremsendt direkte til Københavns Kommune.</p>	<p>Det er aftalt med Energinet og med Erhvervsstyrelsen (som myndighed for nationale interesser i kommunernes planlægning), at retningslinjerne i kommuneplanen tilføjes tilrettede 400 kV- og 132 kV-eltransmissionskabelføringer i kommunen i retningslinjekortet for Energiforsyning.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>sionskabelføringer indføres i retningslinjekortet for Energiforsyning.</p>	
--	---	---	---	--

(254) Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Udlæg af arealer til offentlige formål	Der er ikke større offentlige parker i umiddelbar nærhed af Enghave Brygge,		238

	<p>Kommuneplan 2019 beskriver ønsket om udpegning af tre grønne potentialeområder på Vesterbro, herunder ét der omfatter arealer tilhørende H.C. Ørsted Værket.</p> <p>Det fremgår endvidere af dokumentet "Bilag 4 - Ændringer for konkrete rammeområder", at en del af rammen for H.C. Ørsted Værket ændres fra T2 til "O1 * med særlig bemærkning: "Matr. nr. 1454a og 1454i, Udenbys Vester Kvarter, København, kan anvendes til tekniske anlæg."".</p> <p>Som tidligere anført i høringssvar af 4. maj 2017 forekommer det stærkt betænkeligt, at Københavns Kommune overvejer at placere en park på hele eller dele af en privatejet grund, når det er indregnet, at Københavns Kommune qua Udviklingsselskabet By &amp; Havn I/S ejer en lang række ejendomme i umiddelbar nærhed af, hvor parken synes at skulle placeres.</p> <p>Ved en udlægning af arealer tilhørende Ørsted til grønt område, er det således Ørsteds opfattelse, at der sker en uretmæssigt indskrænkelse af Ørsteds anvendelsesmuligheder og dermed en værdiforringelse, der ikke er acceptabel.</p> <p>Det understreges desuden på ny, at såfremt Københavns Kommune er af den opfattelse, at en del af H.C. Ørsted Værkets arealer vil kunne udlægges til park, anmoder Ørsted</p>	<p>hvorfor Økonomiforvaltningen vurderer det hensigtsmæssigt at placere en park i området. Økonomiforvaltningen vurderer på denne baggrund at der foreligger en planmæssig begrundelse.</p> <p>En del af O-rammen er ligeledes placeret på areal, som tidligere har været ejet af By og Havn I/S. Dette areal er erhvervet af Københavns Kommune.</p> <p>På grund af det aktive H.C. Ørstedværk vurderes det ikke muligt at udlægge arealet til boliger.</p> <p>Planlægning efter planloven er som udgangspunkt erstatningsfri regulering. Ørsted vil i det tilfælde, at betingelserne i planlovens § 48 er opfyldt kunne rejse et overtagelseskrav. Såfremt der udarbejdes en lokalplan for området, kan kommunen ekspropriere, såfremt betingelserne i planlovens § 47 er opfyldt.</p> <p>O1-områder som parker anses almindeligvis ikke for støjfølsomme på linje med boliger, så længe de ikke indebærer overnatning, som fx kolonihaver.</p> <p>Kommuneplan 2019 indeholder retningslinjer til sikring af drifts- og udviklingsmuligheder for produktionsvirksomheder. Der indsættes endvidere en særlig bemærkning i de</p>		
--	---	---	--	--



	<p>herved om, at de pågældende arealer i stedet udlægges til anvendelse til etageboliger og serviceerhverv, således som det er sket for de ovenfor omtalte naboejendomme samt for Jernbanebyen, der er placeret umiddelbart ved siden af H.C. Ørsted Værket.</p> <p>Endelig bemærkes det, at uanset om der på et tidspunkt måtte blive vedtaget en lokalplan, der udlægger en del af H.C. Ørsted Værkets arealer til park, vil nødvendighedskravet i Grundlovens S 73 for at ekspropriere en del af ejendommen ikke være opfyldt.</p> <p>H. C. Ørsted Værkets fortsatte produktion Forslaget til Kommuneplan 2019 tager ikke stilling til, hvorvidt ændringer i anvendelsesformål for områder omkring H.C. Ørsted Værket fra T2*-ramme til OI *ramme vil medføre nye krav til H.C Ørsted Værket, der igen vil kunne medføre begrænsninger i værkets muligheder for at producere — potentielt helt hindre værket i at producere — med de konsekvenser, dette måtte have for forsyningssikkerheden. Det er Ørsteds klare opfattelse, at der må tages hensyn til, at der ligger et fungerende kraftvarmeværk på Vasbygade, H.C. Ørsted Værket, ved udlægning af Jernbanebyen til andet formål end tekniske anlæg.</p> <p>Det fremgår ikke klart, hvorvidt en udlægning af områderne omkring H.C.</p>	<p>konkrete rammer for Jernbanebyen (C*-rammen) samt i O-rammen ved Ørsted.</p> <p>Af den særlige bemærkning til rammerne vil det fremgå at:</p> <p>”Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær produktionsvirksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre en skærpelse af miljøkravene ved kommende miljøgodkendelse af produktionsvirksomheden på matr.nr. xx.”</p> <p>Kommunen er ved højhusbyggeri opmærksom på værket. F.eks. i forbindelse med planlægningen af Postterminalen fik dette indflydelse på planlægningen.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

	<p>Ørsted Værket til offentligt rekreativt område vil betyde, at støjkrav skærpes i forhold til eksisterende udlægning.</p> <p>Endvidere fremgår det ikke klart, hvorvidt udlægning af areal nord og nordvest for H .C. Ørsted Værket (Jernbanebyen) til boliger og serviceerhverv vil betyde ændrede krav for H.C. Ørsted Værket, herunder eksempelvis skærpede støjkrav.</p> <p>Øvrige forhold relateret til drift af tekniske anlæg  Ørsted er bekendt med, at der i dagspressen har været præsenteret højhusbyggerier af meget stor højde, blandt andet i Nordhavnen. Vi minder i den forbindelse om, at der i København-området er betydelige emissionskilder, herunder eksempelvis H.C. Ørsted Værket og Svanemølleværket. Ved udarbejdelse af lokalplaner og godkendelse af byggeprojekter indeholdende byggeri af betydelig højde bør kommunen sikre, at der gennemføres luftkvalitetsberegninger for at verificere, at luftkvaliteten overholder gældende krav af enhver art.</p>			
--	--	--	--	--

(255) HOFOR A/S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	----------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Rammer</p>	<p>Lygten Varmecentral</p> <p>Ejendommen matrikelnummer 1413, Utterslev, København, finder anvendelse for anlæg til produktion af varme til den kollektive varmforsyning af København; Lygten Varmecentral.</p> <p>Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 anfører med rammebestemmelserne R19.T.8.1 og R19.C.8.1 at arealet for ejendommen samt for naboejendommen overvejes udlagt til "byomdannelsesområde".</p> <p>HOFOR skal her gøre opmærksom på, at det er HOFORs opfattelse, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at udlægge anvendelsen til "byomdannelsesområde".</p> <p>Det fremgår af forslag til Københavns Kommuneplan 2019, at overvejelsen om at udlægge arealet til "byomdannelsesområde" er begrundet i: "Varmecentralens næste miljøgodkendelse for virksomhedsstøj".</p> <p>Det er HOFORs opfattelse, at der ved revurdering af miljøgodkendelsen ikke kan foretages en skærpelse af vilkårene for støjbidraget fra driften af Lygten Varmecentral, men at planlægning omvendt må foretages i respekt for den eksisterende og fremtidige drift af Lygten Varmecentral.</p> <p>HOFOR skal i øvrigt bemærke, at det fremgår af oversigt om nationale interesser</p>	<p>Kommunen udarbejder en supplerende redegørelse i kommuneplanen, der skal sikre drifts- og udviklingsmuligheder for produktionsvirksomheder af national interesse, herunder Lygten Varmecentral. Der foretages kommunen en præcisering af den del af retningslinjen for 'Erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder', der vedrører lokalplanlægning, så det sikres, at lokalplanlægning ikke vil begrænse virksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder, herunder sikres, at lokalplanlægning ikke vil være årsag til, at varmecentralen vil kunne blive stillet overfor skærpede miljøkrav i forbindelse med en fremtidig miljøgodkendelse.</p> <p>Andre udestående forhold relateret til en fremtidig revurdering af miljøgodkendelser og ændrede støjvilkår vil hermed kunne adresseres ved lokalplanlægning.</p> <p>Ramme R19.J.9.1 (udlagt til industriformål) er ikke udpeget for byomdannelse i Kommuneplan 2019 og konkrete forhold vedrørende området er redegjort i rammeteksten. For at tydeliggøre hvad der typisk skal tages hensyn til i planlægning indsættes endvidere fremadrettet en særlig bemærkning i de konkrete rammer, beliggende i relevant afstand fra en</p>	<p>Den justerede retningslinje og den supplerende redegørelse forudsættes at blive indarbejdet i og at fremgå af den endeligt vedtagne kommuneplan.</p>	<p>239</p>
---------------	--	---	---	------------

	<p>kommuneplanlægningen, at Erhvervsstyrelsen påser, at den kommunale planlægning sikrer produktionsvirksomheders fortsatte drifts- og udviklingsmuligheder ved i tilstrækkeligt omfang at tage hensyn til produktionsvirksomheder i forhold til blandt andet udvikling af områder til boliger mv.</p> <p>HOFOR er opmærksom på, at det forekommer at være en tilsvarende situation, der begrundes, at det af forslag til Københavns Kommuneplan 2019 vedrørende rammebestemmelse R19.J.9.1, fremgår:</p> <p>”Økonomiforvaltningen vurderer, at en rammeændring vil kunne medføre et statsligt veto med forsinkende virkning for Kommuneplan 2019. Derfor foreslår Økonomiforvaltningen, at der kan arbejdes mod et kommuneplantillæg i forbindelse med afklaring af ovenstående forhold.”</p> <p>I dette tilfælde tages der netop hensyn til at sikre den pågældende virksomheds drifts- og udviklingsmuligheder. Det er HOFORs vurdering, at de samme forudsætninger er gældende for Lygten Varmecentral, og der derfor skal tages de samme hensyn for varmecentralen, som i tilfældet med virksomheden beliggende i R19.J.9.1</p>	<p>produktionsvirksomhed af national interesse og hvor der foretages en anvendelsesændring i forslag til Kommuneplan 2019 fra J (industri) , T (Tekniske anlæg), H (Havneformål) og E (Blandet erhverv) til en mere miljøfølsom anvendelse. Af den særlige bemærkning til rammerne vil det fremgå at:</p> <p>”Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse.</p> <p>Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær virksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden på matr.nr. xx.”</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Rammer	Bydelsområde: Indre By/Christianshavn	Økonomiforvaltningen imødekommer det ønskede for at den ubebyggede grund	Ramme R19.B.1.30 forslås ændret	240

	<p>Ændring af rammeområde for den østligste del af matr.nr. 626c Sankt Annæ Vester Kvarter, København</p> <p>Den østligste del af grunden (Borgergade 5) er i Kommuneplanen udlagt til rammeområde B (boliger)</p> <p>■ HOFOR, der ejer grunden, ønsker at hele arealet udlægges som T-område, da en udvidelse af fjernkølecentralen kan være en mulighed</p>	<p>kan anvendes til at udbygge fjernkølingsanlæg.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>til tekniske anlæg</p>	
Rammer	<p>Bydelsområde: Vesterbro/Kgs. Enghave</p> <p>Ny park ved H. C. Ørstedsværket på dele af matr.nr. 1454a Udenbys Vester Kvarter, København.</p> <p>Der planlægges park helt op ad forsyningskritisk kraftværk. Parkens placering er i rammeområder / plannummer: O1 / R19.0.4.14</p> <p>■ HOFOR fraråder dette, da det ikke vurderes foreneligt ift. forsat drift af kraftværket, da der gælder skærpede krav for rekreative områder, særligt</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 238.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		241
Rammer	<p>Byomdannelsesområdet Jernbanebyen, Udenbys Vester Kvarter, København; matr.nr. 1695f mfl.</p> <p>Nærhed til forsyningskritisk kraftværk.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig, at HOFOR fraråder at placere fremtidige boliger tæt op ad H.C Ørstedsværket pga. støj og emissioner. Der er nedsat en arbejdsgruppe for Jernbanebyen bestående af området grundejere inkl. HOFOR, samt Økonomiforvaltningen og</p>		242

	<p>HOFOR fraråder at placere fremtidige boliger tæt op ad kraftværket pga. støj og emissioner.</p>	<p>Teknik- og Miljøforvaltningen. Arbejdsgruppen har bl.a. fokus på miljømæssige forhold som støj og emission i forhold til placering af bebyggelse, og spørgsmålet om at placere boliger i området vil også blive behandlet i arbejdsgruppen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Byomdannelsesområdet Jernbanebyen, Udenbys Vester Kvarter, København; rammeområde C* plannummer R19.C.4.22 og R19.C.4.20. Københavns Kommunes spildevandsplan har under afsnittet "Prioriterede Indsatser" specificeret, at der skal etableres et spildevandsbassin i området for at sikre badevandskvalitet i Københavns Havn.</p> <p>■ HOFOR ønsker derfor, at der reserveres 10.000 kvm. til et teknisk anlæg i form af et spildevandsbassin i rammeområde C* plannummer R19.C.4.22 og R19.C.4.20.</p> <p>■ HOFOR bemærker, at såfremt dette areal ikke reserveres, vil det ikke være muligt overholde Københavns Kommunes spildevandsplan og målsætningen om badevandskvalitet i Københavns havn.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig, at HOFOR ønsker, at der reserveres 10.000 m<sup>2</sup> til et teknisk anlæg i form af et spildevandsbassin i de to rammeområder C* i Jernbanebyen.</p> <p>Økonomiforvaltningen er opmærksom på nødvendigheden af at placere et spildevandsbassin i området omkring Belvedere-ledningen, for at kommunen kan leve op til spildevandsplanens målsætning om at forbedre badevandskvaliteten i Københavns Havn.</p> <p>Der er i oktober 2019 nedsat en arbejdsgruppe om spildevandsbassinet, med deltagelse af HOFOR, Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen samt de øvrige grundejere i området. Arbejdsgruppen har bl.a. til formål at undersøge muligheden for andre placeringer af spildevandsbassinet end Jernbanebyen.</p>		243

		<p>Forholdet skal sandsynligvis indgå som en parameter i den kommende helhedsplankonkurrence for den nye bydel.</p> <p>Det er muligt at placere tekniske anlæg under terræn i alle kommunens rammeområder. På den baggrund vurderer Økonomiforvaltningen, at det ikke er hensigtsmæssigt at indskrive spildevandsbassinet i rammerne for Jernbanebyen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Belvederebassinet på matr.nr. 1646 Udenbys Vester Kvarter, København</p> <p>Det store overløbsbassin, Belvederebassinet, ligger i de to forskellige rammeområder / plannummer: O1 / R19.0.4.14 og B4 / R19.B.4.18</p> <p>Det fremgår ikke af de tilhørende rammebeskrivelser, at der er placeret et teknisk anlæg på matr.nr. 1646 Udenbys Vester Kvarter, København.</p> <p>■ HOFOR anbefaler at det fremgår i beskrivelserne</p>	<p>Miljømæssige servicefunktioner i form af tekniske anlæg, der ikke støjer eller forurener væsentligt, kan indplaceres i O-, B-, C- og S-rammer uden dette behøver eksplicit af være nævnt. Således behøver overløbsbassinet ikke at være nævnt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		244
Rammer	<p>Pumpestation på matrikel: Amagerbros Kvarter, København, matr.nr. 4257</p>	<p>Miljømæssige servicefunktioner i form af tekniske anlæg, der ikke støjer eller</p>		245

	<p>■ Teksten fra KP15 mangler i KP19 - R19.J.9.3</p>	<p>forurener væsentligt, kan indplaceres i O-, B-, C- og S-rammer uden dette behøver eksplicit af være nævnt. Således behøver pumpestationen ikke at være nævnt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Byomdannelsesområdet Siljengade, Amagerbros Kvarter, København; rammeområde C2* plannummer R19.C.9.2.</p> <p>Københavns Kommunes plan for udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2) har anvist et areal på Prags Boulevard til en kommende metrostation. HOFOR har en række forsyningskritiske ledninger i Prags Boulevard, som medfører at disse vil skulle omlægges, såfremt denne placering af metrostationen fastholdes. Ledningsomlægningerne er foreløbigt estimeret til 95 mio. kr.</p> <p>■ HOFOR ønsker derfor, at der reserveres et areal til den kommende metrostation ved Prags Boulevard på rammeområde C2* plannummer R19.C.9.2 borgerne i København friholdes for denne omkostning eller alternativt til en reservation, at det specificeres, at der tages hensyn til denne udfordring i en kommende lokalplan for området.</p>	<p>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.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		246



	<p>■ HOFOR ønsker som alternativ, at der reserveres et areal, som ikke er placeret i Prags Boulevard, til en ny metrostation inklusiv arbejdsskakte. Såfremt den kommende metrostation flyttes, ønsker HOFOR at blive inddraget i arbejdet med den nøjagtige placering, således at konflikter mellem HOFORs forsyningskritiske anlæg og metrostationen undgås.</p>			
Rammer	<p>Bydelsområde: Østerbro</p> <p>Scherfigsvej 4, 2100 København Ø, Matrikel 6328, Udenbys Klædebo Kvarter, København; rammeområde B3* plannummer R19.B.2.44</p> <p>■ HOFOR har på dette areal en større pumpestation. Dette område bør derfor udlægges til et T-område, eller der bør tilføjes en særlig bemærkning om, at der på området også ligger et teknisk anlæg.</p>	<p>Miljømæssige servicefunktioner i form af tekniske anlæg, der ikke støjer eller forurener væsentligt, kan indplaceres i O-, B-, C- og S-rammer uden dette behøver eksplicit af være nævnt. Således behøver pumpestationen ikke at få en særlig ramme.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		247

(283) Trafikselskabet Movia

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Movia har med interesse læst "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019: Verdensby med ansvar". Planforslaget indeholder en række spændende målsætninger, som Movia mener at kunne bidrage til at opnå. Her tænkes konkret på klimamålsætningen, ønsket om at reducere trængsel, og også målet om at mobilitet og</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Movias tilbud om at bidrage med at opnå målsætninger i Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		248

	infrastruktur skal bidrage til den sociale inklusion.			
Trafikmål	Forslaget til Kommuneplan 2019 har et 12-årigt sigte. Frem mod 2031 forventes det, at byen vil vokse med ca. 100.000 nye borgere og med 50.000 private arbejdspladser. Væksten vil give en øget efterspørgsel på mobilitet, og med Københavns Kommunes mål om 3 x 1/3 samt at mindst 75 % af væksten i antallet af personture skal ske med cykel eller kollektiv trafik, er det centralt, at der investeres i kollektive trafikløsninger, som også kan realiseres inden for en relativ kort årrække. Der er behov for at investere, mens der arbejdes på de større baneinvesteringer.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 på s. 26.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		249
Infrastruktur	Københavns Kommune har ambitiøse planer for udviklingen af den kollektive transport med mere metro og letbane. Metro og letbane er langsigtede løsninger. Det er derfor vigtigt også at indtænke løsninger, der er på forkant med byens trængselsudfordringer, og som kan implementeres inden for en kort årrække.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 på s. 26.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		250
Infrastruktur	Bustrafikken kan bidrage med løsninger, som på kort sigt kan gøre den kollektive transport til et konkurrencedygtigt alternativ til bilen, og som kan bidrage til opfyldelsen af de trafikale målsætninger i kommuneplanen. Her tænkes på forbedringer af det eksisterende busnet med flere afgang og bedre komfort, samt videreførelse og udbygning af højklassede busløsninger.	Københavns Kommune, arbejder løbende på at forbedre den kollektive trafik og gøre den attraktiv for flere. Det gør vi ved at højne serviceniveauet, reducere rejsetiden og sikre bedre tilgængelighed og gode sammenhænge mellem de forskellige transportformer både til, fra og i København.  Københavns Kommuner arbejder løbende, i samarbejde med Movia, på at undersøge om, der er behov for mere busdrift og frem		251

		<p>mod 2025 omlægges busserne så vidt muligt til elbusser eller lignende for at øge komforten for passagerne og mindske luftforureningen og støjen fra busserne.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Forbedringerne i det eksisterende busnet vil på kort sigt kunne bidrage til at løse de kendte kapacitetsudfordringer over bl.a. havnesnittet og Sjællandsbroen, samt til at sikre mobiliteten til de byudviklings- og perspektivområder som i takt med den forventede udvikling vil få udfordringer med den kollektive mobilitet, bl.a. i Amager Vest og Kongens Enghave.</p>	<p>Københavns Kommune gennemførte i 2018 en analyse af den kollektive infrastruktur i København, KIK2-analysen. Analysen konkluderede, at selv meget ambitiøse busløsninger (BRT) ikke kan løse kommende kapacitetsudfordringer over havnesnittet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		252
Infrastruktur	<p>Ift. videreførelse og udbygning af højklassede busløsninger er der gode perspektiver for både kort og lang sigt i anlæg af BRT-løsninger, som man bl.a. allerede i dag ser på strækningen mellem Nørreport St. og Ryparken St. (Den Kvikke Vej, som blev til i et tæt og godt samarbejde mellem Movia og Københavns Kommune).</p>	<p>Københavns Kommune planlægger på nuværende tidspunkt ikke flere BRT-løsninger, men BRT-løsninger kan være en fremtidig løsning på visse strækninger i København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		253

Infrastruktur	De målsætninger der er angivet i forslaget til kommuneplanen om, at kommunens busser skal kunne komme hurtigere gennem byen ved etablering af busbaner og busprioritering i trafiksignalerne er centrale i forhold til at tilbyde attraktiv kollektiv transport. Movia og Københavns Kommune har haft et mangeårigt godt samarbejde om dette, og en videre udbygning af samarbejdet mellem Københavns Kommune og Movia kan strække sig fra mindre tiltag i enkelte kryds eller på enkelte strækninger til anlæg af BRT eller +Way.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen, og ser frem til et fortsat godt samarbejde.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		254
Infrastruktur	Det er Movias opfattelse, at det er centralt for mobiliteten i Københavns Kommune, at kvaliteten for pendlerne til og fra København er af høj klasse, da meget af den nuværende og forventede trængsel skyldes en stor andel af bilpendling i hovedstadsområdet til det centrale København. Movia kan hjælpe Københavns Kommune ved at facilitere et tæt samarbejde med nabokommunerne om udbygning af sammenhængende fremkommelighedstiltag.	Københavns Kommune samarbejder gerne med omegnskommunerne om fremkommelighedstiltag på tværs af kommunegrænserne.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		255
Infrastruktur	Københavns Kommune vil gerne arbejde for bedre sammenhæng mellem forskellige transportformer, herunder nem adgang for fodgængere til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag. Movia og Københavns Kommune har allerede samarbejdet om at forbedre gang- og cykelforholdene til og fra byens stoppesteder med henblik på at sikre et større passagergrundlag i den kollektiv trafik. En udbygning af dette gode samarbejde vil være med til at forbedre sammenhængen mellem transport-formerne og understøtte at flere får værdi af de store investeringer i mere bane.	Økonomiforvaltningen kvitterer for forslag til at udbygge samarbejdet om at undersøge mulighederne for bedre sammenhæng mellem forskellige transportformer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		256

Infrastruktur	En styrket kollektiv trafik vil kunne reducere biltrafikken, og derigennem mindske klimabelastningerne fra trafikken. Dette kræver dog som tidligere nævnt, at Københavns Kommune investerer i forbedringer af den kollektive trafik.	<p>Det fremgår af Kommuneplan 2019, at der ønskes en trafikfordeling, hvor mindst en tredjedel af de kørte ture i, til og fra Københavns Kommune skal foretages med kollektiv trafik, hvilket vil reducere klimapåvirkningen fra trafikken. Herudover har Borgerrepræsentationen med budget 2020 igangsat en analyse af, hvordan CO2-emissionerne fra biltrafikken kan reduceres, herunder bl.a. ved hjælp af kollektiv trafik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		257
Infrastruktur	Københavns Kommune har et mål om, at alle byens busser skal køre på nulemission i 2025. Denne målsætning er kommunen og Movia godt i gang med at realisere gennem sikring af den tværkommunale dialog med nabokommunerne. Allerede i 2019 og 2020 vil der blive indsat elbusser på linje 18, 2A og havnebusserne, og det er Movias forventning, at der i samarbejdet om de kommende års udbud af busdrift, kan skabes enighed mellem kommunerne om indsættelse af yderligere nulemissions-busser.	<p>Økonomiforvaltningen er enig i Movias synspunkt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		258
Infrastruktur	For at Københavns Kommune og Movia sammen kan udvikle gode løsninger, er det vigtigt at den kollektive transport - herunder adgangen for gående og cyklister til stoppesteder og stationer - indarbejdes i lokalplaner. Dette gælder især til mange af de nye byudviklingsområder, som nævnes i kommuneplanen. Det vil sikre, at der kan findes	Københavns Kommune arbejder løbende på at sikre god adgang til stoppesteder. Detailplanlægning af stoppesteder indgår ikke i kommuneplanen.		259

	gode løsninger til den nødvendige infrastruktur som eksempelvis infrastruktur til elbusser, vendepladser og chaufførfaciliteter.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Til byudviklingsområder som ikke ligger i et banebetjent område, vil fremtidsperspektivet i forhold til indsættelse af førerløs busdrift som last-mile løsninger rumme store muligheder. I Movia er førerløs busdrift et centralt fokusområde, og Movia vil kunne bidrage med rådgivning om perspektiverne ved indsættelse af førerløs busdrift fra byudviklingsområderne til eksempelvis metrostationer, og konkret afprøvning i forsøgsdrift.	Københavns Kommune deltager gerne i en dialog med Movia om mulighederne for førerløs busdrift. Anvendelse af førerløse køretøjer er omtalt i forslaget til Kommuneplan 2019 på side 23.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		260

(387) Tårnby Kommune

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	Klimaforandringerne kender ikke til administrative grænser og Tårnby Kommune vil i den forbindelse opfordre til et tæt samarbejde vedr. kystsikringen af hovedstadsområdet, herunder Amagers østkyst, som er særligt sårbar over for stormflod fra nord. Ved etablering af Ullerupdiget er Vestamager og Ørestaden sikret til et rimeligt niveau imod stormflod og oversvømmelser fra syd. Dog er der et behov for, at forsætter indsatsen med at klimasikre på den anden side af Amager. Det fremgår af kommuneplanen, at Lynetteholmen skal sikre København imod stormflod fra nord. I forbindelse med Lynetteholmen er der langsigtede planer om etablering af en Østlig	Københavns Kommunes Stormflodsplan fra 2017 og kommuneplanens mål og retningslinjer for stormflod tager udgangspunkt i, at der er behov for løsninger på tværs af kommunegrænser. Hvis de igangværende undersøgelser vedr. linjeføringer for en Østlig Ringvej peger på en placering af denne langs den udsatte østkyst af Amager, vil det således være helt i overensstemmelse med Københavns Kommunes mål og planlægning, at beskyttelse imod stormflod bliver en væsentlig del af det videre arbejde.		261

	Ringvej. Ved en evt. anlæggelse af denne, bør der tænkes klimasikring og kystbeskyttelse ind, så hovedstadsområdet får en merværdi ud af et så stort anlægsprojekt.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Lynetteholmen	Udviklingen af Lynetteholmen vil øge Amagers befolkning med 35.000 borgere, svarende til mere end Slagelse by. Amager har i Københavns Kommune fire vej-, fire cykel-, en jernbanebro og en metrotunnel. Det begrænsede antal overgange er med til at skabe flaskehalse, hvor borgerne fra Dragør, København og Tårnby sidder i kø, specielt i forbindelse med myldretiden. Udviklingen af Lynetteholmen, og anden intensiv boligudvikling på Amager, kommer til at øge trængslen ved disse overgange. Dette, sammenholdt med lufthavnens ambitioner om et øget antal passager og fragt, øger trafikken til og fra Amager markant i den nærmeste fremtid. Om en Østlig Ringvej, havnetunnel eller metro til Lynetteholm er løsningen på trængselsproblemerne på Amager vil kræve yderligere undersøgelser, og vi vil opfordre til, at der undersøges om der er andre mere grønne muligheden for at øge mobiliteten til og fra Amager, f.eks. i form af flere kollektive transportforbindelser på tværs af hele Amager.	Økonomiforvaltningen bemærker, at der i forbindelse med etablering af Lynetteholmen udarbejdes forundersøgelser af to infrastrukturprojekter, der blandt andet har til formål at betjene Lynetteholmen. Forundersøgelserne omhandler en Østlig Ringvej og en metroforbindelse. Forundersøgelsen af Østlig Ringvej undersøger blandt andet en linjeføring fra lufthavnen, via Lynetteholmen til Nordhavn, hvor den skaber forbindelse til Nordhavnstunnellen, Nordhavnsvejen og Helsingørmotorvejen. Således vil den fungere som en ny overgang på tværs af havnen. Borgerrepræsentationen har besluttet, at Københavns Kommune skal arbejde for, at en metroforbindelse til Lynetteholmen udformes som en ny krydsning af havnesnittet, hvor der skabes forbindelse på tværs af de to eksisterende metrolinjer M1 og M2. Således vil den i den udformning fungere som en ny, grøn transportmulighed på tværs af Amager.		262
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

Klima	Tårnby Kommune ønsker i høj grad at være medspiller i udviklingen af et sammenhængende, mangfoldigt og klimavenligt hovedstadsområde og vi deltager meget gerne i den videre udvikling af vores fælles hovedstadsområde.	Økonomiforvaltningen kvitterer for Tårnby Kommunes fortsatte beredskab til såvel løbende dialog som mere forpligtende samarbejde om fælles udfordringer og muligheder. Københavns Kommune ser frem til dette samarbejde.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		263
-------	--	--	--	-----

(398) Bygningsstyrelsen

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Bygningsstyrelsen vil gerne anmode om, at der oprettes et særskilt rammeområde for matriklerne 594, 595, 596, 597, 598 og 606 alle af ejerlav Christianshavns kvarter, København. Disse matrikler har i dag en samlet bebyggelsesprocent på 70. For at kunne imødekomme kunstskolernes fremtidige arealbehov foreslås det, at der inden for de ovennævnte 6 matrikler vil kunne opføres bebyggelse med en samlet bebyggelsesprocent på 80.  Kunstskolerne på Frederiksholm (Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering, Rytmisk Musikkonservatorium, Den danske Filmskole og Den danske Scenekunstscole) har aktuelt	At have velfungerende uddannelsesinstitutioner vurderes at være i overensstemmelse med kommuneplanens mål og kommunens studiepolitik.  Området er omfattet af kulturhistorisk bevaring, og en kommende ændring skal derfor ske i respekt for det eksisterende miljø.  Økonomiforvaltningen foreslår, at ramme R19.C.1.11 ændre bebyggelsesprocent for at imødekomme indsiger.  Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 61.	Ramme R19.C.1.11 ændres bebyggelsesprocent for at imødekomme indsiger.  Den politiske hovedstruktur	264



	<p>behov for at kunne udvide det samlede bygningsareal med ca. 6.700 m<sup>2</sup> for at kunne etablere tidssvarende bygningsmæssige faciliteter, der understøtter institutionernes behov samt styrker de studerendes faglige kompetencer og institutionernes forskning og samarbejder med virksomheder. Endvidere vil en udvidelse af den eksisterende bygningsmasse kunne give mulighed for at involvere offentligheden i højere grad end det er tilfældet i dag samt forbedre mulighederne for at genanvende den store mængde affald, der årligt produceres på institutionerne.</p> <p>Kunstscolerne er beliggende inden for rammeområde 4323 for Frederiksholm, der har en maksimal bebyggelsesprocent på 70. Bebyggelsesprocenten skal dog jf. tillæg nr. 27 til Kommuneplan 2015 beregnes under ét for rammeområde 4320 og rammeområde 4323. Som følge af politisk vedtagelse af tillæg nr. 4 til lokalplan 331 og tillæg nr. 27 til Kommuneplan 2015 den 20. juni 2019 er Bygningsstyrelsen af Københavns Kommunes Økonomiforvaltning blevet oplyst, at restrummeligheden inden for rammeområderne er opbrugt. Kunstscolerne har således ikke længere mulighed for at opføre ny bebyggelse i tilknytning til eksisterende.</p>	<p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

## (512) Region Skåne

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr
Erhverv Infrastruktur	<p>Region Skåne har et meget tæt Danmark-samarbejde inden for rammerne af Storkøbenhavn med hensyn til trafikområdet, arbejdsmarkedsområdet og i andre projekter. Det er vigtigt at se regionen i et samlet perspektiv, hvor arbejdsmarkedets, bolig- og uddannelsesmarkederne hænger sammen, ligesom trafiksystemer, kultur og handelstilbud.</p> <p>I kommuneplanen er den grænseregionale kontekst tydeligt beskrevet under overskriften "En international metropol" og kan med fordel udvikles i skrifterne om boliger, kultur, arbejdsmarked, trafik osv.</p> <p>Region Skåne er også meget positiv til, at Københavns Kommune planlægger en tættere fortætning med et varieret udvalg af boligtyper og driftsområder samt at trafikinfrastruktur i København er vigtig for hele regionen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen er enig i, at regionen skal betragtes i et samlet perspektiv og har en rolle at spille på en række områder, men vurderer det som værende hensigtsmæssigt, at perspektiverne herom samles i kapitlet, der omhandler en international metropol idet CG's indsatsområder er erhvervssamarbejde og infrastruktur.</p> <p>Hertil bemærker Økonomiforvaltningen, at København gennem Greater Copenhagen samarbejdet, fremmer forbindelser over Øresund. Sammen med Malmø har København siden 2012 har undersøgt mulighederne for en Øresundsmetro, som kan bidrage til et mere sammenhængende arbejdsmarked på tværs af Øresund.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		26 5
Infrastruktur	Mobilitet og klima	Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune har en målsætning om at være verdens første CO2-neutrale		26 6

	<p>Det ser ud til, at man ønsker at skabe en by, hvor færre mennesker rejser i bil. Region Skåne er positiv til, at Københavns Kommune indtager en ambitiøs tilgang til persontransport. Det ville være ønskeligt, hvis kommuneplanen angiver den aktuelle situation og den ønskede ændring for at nå målene.</p> <p>Region Skåne mangler en generel begrundelse for, hvordan den langtransporterede godstransport, der påvirker København, håndteres. I planforslaget, ville det derfor være relevant med en belysning af, hvordan kommunen har til hensigt at arbejde generelt med de stigende godstrømme og hvordan godstransport, der passerer gennem kommunen, kan ske på en mere bæredygtig måde.</p>	<p>hovedstad i 2025. Kommuneplanen har en målsætning om, at maksimalt 1/3 af al persontransport skal ske med bil, minimum 1/3 ved gang og cykel samt minimum 1/3 med kollektiv trafik. I dag kører 40% med bil, 35% med cykel og 25% med kollektiv trafik.</p> <p>Håndtering af godstransport er et statsligt anliggende og reguleres ikke af kommuneplanen.</p> <p>København undersøger sammen med Malmø mulighederne for en Øresundsmetro, som kan frigøre kapacitet ved Øresundsbroen og dermed skabe plads til mere klimavenlig godstransport på jernbane, når Femernforbindelsen åbner.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Erhverv	<p>Innovation og iværksætteri</p> <p>Region Skåne følger og ser meget positivt på den stærke udvikling inden for Life Science i Københavnsregionen. Skåne har også fremtrædende Life Science-virksomheder, og vi tror, at det vil være en af vores vigtigste grænseoverskridende industriudviklinger i Øresundsregionen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		26 7

## (521) Gentofte Kommune

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p><b>Nordhavn, Lynetteholmen og Østlige Ringvej</b></p> <p>Københavns Kommune har vurderet at ændringerne i rækkefølgeplanen for Nordhavn er af mindre væsentlig betydning for det overordnede vejnet, og at det ikke giver anledning til at vurdere de trafikale konsekvenser på Gentofte Kommunes veje.</p> <p>Denne vurdering er ikke korrekt.</p> <p>Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune.</p>	<p>Ifølge Vejdirektoratet vil trafikken fra Nordhavn, ved hjælp af Nordhavnstunnelen og Nordhavnvej, blive ført direkte ud på Helsingørmotorvejen og vil derfor umiddelbart ikke belaste lokale veje i Gentofte. Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at eventuelle støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen skal etableres af Vejdirektoratet, idet Helsingørmotor-vejen er en statsvej. Det bemærkes desuden, at Østlig Ringvej ikke er besluttet, selvom Nordhavnstunnel forberedes til videreførelsen.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		268
Parkering	<p><b>Parkeringsnorm</b></p> <p>Der er i forslag til Kommuneplan 2019 lagt op en forsøgsordning med delvis bilfrie bydele, dog således at dette skal ske via udarbejdelse af kommuneplantillæg, hvilket bl.a. fremgår af retningslinjer for bilparkering under Trafik. Det</p>	<p>Med kommuneplanens nye bilparkeringsnormer indføres der funktionsopdelte parkeringsnormer, i modsætning til de tidligere normer, som i udgangspunktet blev fordelt på rammeområder. Med Kommuneplan 2019</p>		269

	<p>er afgørende, at parkering på Østerbro, som ligger i "Tætbyen", og i Nordhavn, som ligger i "Udpegede udviklingsområder", ikke får negative trafik- og miljømæssige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.</p> <p>Der bør derfor gennemføres en undersøgelse heraf, idet de foreslåede reviderede parkeringsbestemmelser vil medføre et uacceptabelt pres på eksempelvis parkeringsfaciliteterne ved stationer i Gentofte Kommune.</p>	<p>fastsættes normen til 1:150 for boliger og 1:100 for erhverv for ejendomme beliggende i øvrig by, hvilket omfatter flere af områderne, der støder op til Gentofte Kommune.</p> <p>Parkeringsnormen for erhverv, som potentielt kan påvirke pendlingen og dermed parkeringen ved stationer i forstæderne er stort set uændret og vurderes derfor ikke at ville medføre væsentlige ændrede pendlingsmønstre på tværs af kommuneplangrænsen til Gentofte.</p> <p>En evt. lavere parkeringsnorm som led i en forsøgsordning med delvis bilfrie bydele vil kræve udarbejdelse af et kommuneplantillæg, der bl.a. forventes at bygge på eksempelvis trafikanalyser mv.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p><b>Klima</b> I retningslinjen for Skybrudshåndtering under Klimatilpasning, er kortet der henvises til ikke korrekt. Gentofte Kommune gør opmærksom på, at kortet skal rettes, således at det er korrekt illustreret.</p> <p>I forbindelse med miljøvurderingsprocessen for Svanemøllens skybrudstunnel har Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet samt Trafik-,</p>	<p>Kommuneplanen fastslår, at de på retningslinjekortet viste anlæg skal etableres i princippet som vist. Der er således et råderum for ændringer i forbindelse med den konkrete realisering, idet projekterne udføres løbende og efter regulering i anden lovgivning. Det gælder også det her beskrevne projekt.</p>		270

	<p>Bygge- og Boligstyrelsen i en afgrænsningsudtalelse fra 2. maj 2019 beskrevet, hvad HOFOR og Novafos skal uddybe i deres miljøkonsekvensrapport. Dette omhandler bl.a. en uddybende beskrivelse af miljøkonsekvenser for ét hovedforslag (Svaneknoppen) samt to alternative placeringer for udledningen af vand fra tunnelen, som omtalt i ansøgningen fra september 2018. Derudover skal de to alternativer også beskrives med lang udløbsledning og endelig skal der beskrives yderligere to udløbspunkter med andre placeringer i Svanemøllebugten. Den endelige placering af udløbet er således endnu ikke afklaret.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

## FORBUND & RÅD

(137) NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>NOAH mener, at en Nordhavnstunnel og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bl.a. i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030. Alle forslag til nye infrastruktur anlæg skal trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i "forståelsespapiret". De nævnte projekter vil</p>	<p>Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget. På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten</p>		271

	<p>medvirke til at undergrave alle miljø- og klimamålsætninger.</p> <p>Den vil gøre det endnu mere attraktivt at køre til København i bil fra Nordsjælland og derved forstærke miljøbelastningen i København: Den vil samtidig undergrave passagergrundlaget for den metrolinje til Nordhavn, som er under bygning. Dertil kommer, at Svanemøllehavnen vil blive lukket i en årrække mens tunnelbyggeriet finder sted. En Nordhavnstunnel vil tilmed være en "trædesten" for de miljøødelæggende planer om en havnetunnel til Amager og en ny ø benævnt Lynetteholmen.</p>	<p>vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik fra containerhavnen og krydstogtsterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej. Den daværende regering og Københavns Kommune har i principaftale af 27. juni 2014 bl.a. besluttet at anlægge en Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten.</p> <p>Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 23. august 2018 besluttet, at anlægsfasen for Nordhavns-tunnel skal opdeles i etaper, så adgangen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen er åbent mest muligt i anlægsperioden, og det kun er nødvendigt at flytte ca. 600 sejlbåde. Til de ca. 600 sejlbåde etableres en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord.</p> <p>Nordhavnstunnelen er, efter ønske fra staten, forberedt til den statslige omfartsvej Østlig Ringvej. Der foregår pt. en forundersøgelse af Østlig Ringvej, der forventes afrapporteret primo 2020.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(164) Rådet for Bæredygtig Trafik

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Andet	<p>Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at Økonomiforvaltningens besvarelse af høringssvar fra den interne høring af forslag til Københavns Kommuneplan 2019 i form af en hvidbog, ofte blev besvaret med standardsvaret "Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019".</p> <p>Denne afvisningpraksis er på ingen måde ny, men den peger på, at den nuværende kommuneplansproces bør evalueres grundigt med henblik på at få indført en mere inddragende kommuneplansproces.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at alle høringssvar behandles af forvaltningen, der vurderer om de enkelte bemærkninger giver anledning til ændring af kommuneplanen. Dette er en afvejning af forskellige hensyn. Endvidere er der i mange tilfælde tale om enten høringssvar, som understøtter den politiske hovedstrukturens indhold og som derved ikke vurderes at skulle uddybes yderligere, eller alternativt nogle meget konkrete forslag typisk på lokalplan- eller projektniveau, som ikke reguleres i kommuneplanen.</p> <p>I den offentlige høring af Kommuneplanstrategi 2018 og Kommuneplan 2019 har der været fokus på at inddrage bredt for at få københavnere, erhvervslivet, professionelle aktører mv. til at give deres mening til kende om byens udvikling.</p> <p>Knap 7000 københavnere deltog i efteråret 2018. Her blev der stillet 37 konkrete ændringsforslag til kommuneplanstrategien og yderligere 51 ændringer blev vedtaget under den politiske behandling i Borgerrepræsentationen den 28. februar 2019.</p>		272
-------	---	---	--	-----



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Generelt	<p>Forslag til ny procedure for udformning af kommende kommuneplaner</p> <p>På baggrund af indhentede forslag til indhold i kommuneplan fra fagudvalg, lokaludvalg og øvrige parter i en intern høringsproces sætter Økonomiforvaltning og TMU sig sammen for at fremstille et fælles forslag til kommuneplan, som skal rumme flere synsvinkler på den overordnede ønskede udvikling og flere mulige løsningsforslag på de tematikker, som skal indgå i kommuneplanforslaget, således at borgerne har et udvalg af muligheder at forholde sig til i den efterfølgende borgerhøring.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for forslaget, men bemærker at det er en forvaltningsmæssig opgave at indstille en kommuneplan til politisk behandling.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		273
Infrastruktur	<p>Overordnet bibeholdes målsætningen fra KBH 2025 Klimaplanen, at København bliver CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Det er en vigtig og nødvendig målsætning, problemet er blot, at målsætningen ikke ser ud til at blive realiseret, først og fremmest på grund af den manglende politiske vilje og evne til at tæmme den voksende biltrafik.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>RBT anbefaler, at kommunen - samtidig med vedtagelse af en revision af den relative målsætning - sætter et absolut tal for omfang af transport i bil.</li> </ul>	<p>I forslag til kommuneplan 2019 indgår et trafikmål om at andelen af ture med bil skal begrænses til maksimalt 1/3 af de kørte ture (bil, cykel og kollektiv trafik). Desuden indgår et andet trafikmål i KBH 2025 Klimaplanen med fokus på at reducere andelen af biltrafik til maksimalt 1/4 af alle ture (også gang-ture)</p> <p>Der er i forbindelse med budget 2020 for Københavns Kommune igangsat en analyse af reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning biltrafikken, så målsætningen om CO<sub>2</sub>-neutralitet kan opnås. Denne analyse indbefatter både øget fokus på elbiler og</p>		274

	<p>I forbindelse med en ny beslutning i BR kunne man tage udgangspunkt i biltrafikkens omfang i eksempelvis 2015 som basisår og så vedtage en reduktionsmålsætning i forhold til 2015-trafikoniveauet.</p>	<p>fokus på reduktion af biltrafik med forbrændingsmotor. Et mål, der kun fokuserer på biltrafik, vil ikke kunne indbefatte elbiler og hermed vurderer Økonomiforvaltningen, at forslaget ikke er relevant i forhold til klimamålsætningerne.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<ul style="list-style-type: none"> <li>RBT foreslår følgende ændringer vedrørende sit klimaregnskab og introduktion af klimabudget:</li> </ul> <p>Københavns kommune bør påbegynde iværksættelsen af en forbrugsbaseret udregningsmetode af kommunens CO<sub>2</sub>-belastning som et kommende alternativ til det territorielt beregnede CO<sub>2</sub>-udslip, hvor også den internationale transport med fly og skib inkluderes, tillige med skift i metode for udregning af reduktionsmål.</p> <p>Samtidig bør kommunen formulere sin CO<sub>2</sub>-reduktionsmålsætning ud fra et basisår (eksempelvis 1990 eller 2015) frem for den anvendte praksis i form af reduktion ud fra en uigennemskuelig basisfremskrivning af sit CO<sub>2</sub>-udslip i 2025, således som det f.eks. gøres i Oslo.</p> <p>Klimabudgettet er et redskab, som skal sikre at der for hvert år frem mod milepæle i</p>	<p>Københavns Kommunens tilgang til klimaregnskabet er defineret i Københavns Kommunens Klimaplan og efterfølgende KBH 2025 Klimaplanen.</p> <p>Klimaplanen tager udgangspunkt i 2005, som basis år. Klimaplanen og efterfølgende roadmaps handler om de initiativer som skal lede frem til CO<sub>2</sub> neutralitet i 2025.</p> <p>Københavns Kommune følger de nationale opgørelser og FN's Klimakonvention, hvor den globale CO<sub>2</sub>-udledning opgøres for lande efter en geografisk afgrænsning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		275

	<p>klimaplanen som 2020, 2025 og 2030 besluttes, hvor stor en reduktion af drivhusgas der skal ske på en lang række detailområder, hvilken finansiering der skal følge hvert enkelt tiltag, og hvilke instanser der skal være ansvarlig for at gennemføre reduktionen.</p>			
<p>Infrastruktur</p>	<p>Målsætningen for transportmidlernes sammensætning burde i øvrigt skærpes ved alternativt at udskifte ture med kørte km.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, den foreslåede ændring vil betyde, at korte bilture, som bør flyttes til gang, cykel eller kollektiv trafik, vil have relativ lille effekt på opfyldelse af målet, hvorimod fjernelse af de lange ture, vil kunne have stor effekt på målopfyldelse.</p> <p>De lange ture går ifølge Transportvaneundersøgelsen typisk på tværs af kommunegrænsen og på tværs i regionen. Statslige investeringer i infrastruktur uden for kommunegrænsen vil derfor have stor indflydelse på målopfyldelsen. Det vil således være en målsætning, hvor Københavns Kommune kun i mindre grad kan påvirke målopfyldelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>276</p>

<p>Infrastruktur</p>	<p>I publikationen "København cyklernes by, Cykelregnskabet 2016" (s.14) ses fordelingen af transportformernes anvendelse af arealet mellem husene. Bilens dominans i cykelbyen København er overvældende.</p> <p>Der burde udarbejdes en ny trafikindikator, hvor arealanvendelsen i større omfang skal tilgodes de bløde trafikanter: gående og cyklister tillige med den overfladebaserede kollektive trafik.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for forslag til, at der udarbejdes en ny trafikindikator.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>277</p>
<p>Infrastruktur</p>	<p>Adskillige faktorer bidrager til den voksende biltrafik og dermed trængslen mod og i Københavns kommune. Flere af faktorerne er politisk skabte som resultat af både statslig og kommunal politik.</p> <p>1. Udbygning af indfaldsvejenes kapacitet mod København kombineret med prioriteret byudvikling ved havnen – kommende slagsmål: en Havnetunnel og Lynetteholm projektet,</p> <p>Københavns kommune har markeret, at man ikke er begejstret for den fortsatte udbygning af det radiale motorvejssystem mod København, da det blot bidrager til bilbaseret pendlertrafik på et højere niveau og dermed et forøget trængselsniveau – man kan ikke bygge sig ud af trængslen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune bl.a. gennem KKR Hovedstaden arbejder for at fremme automatisering af S-tog, der potentielt kan flytte pendlere fra bil til kollektiv trafik og dermed mindske trængsel på statsvejnettet i hovedstadsområdet og de kommunale veje i København. Yderligere arbejder Københavns Kommune for at etablere letbane fra Gladsaxe til Nørrebro Station, hvorfra der er kobling til Cityringen.</p> <p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjælp til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019</p> <p>I de igangværende Lynetteholmanalyser undersøges, hvordan et nationalt</p>		<p>278</p>

		<p>roadpricing system kan påvirke biltrafikken i Hovedstadsområdet.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at trængsel blandt andet skabes af et misforhold mellem efterspørgsel på anvendelse af vejene og udbuddet af vejene. I den igangværende forundersøgelse af Østlig Ringvej søges nyt udbud af en vejforbindelse tilvejebragt for den gennemkørende trafik i form af Østlig Ringvej samtidig med at udbuddet reduceres i Indre By i form af en trafiksaneringsplan. Herved flyttes transportmuligheden for de mange, der dagligt vurderer de har behov for køre i bil igennem København til udenom København. Samtidig undersøges ny metroforbindelse på tværs af havnen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p>Københavns Kommune lægger megen vægt på, at byen ligger i konkurrence med storbyer i det nære udland og forstadskommuner om tiltrækning af befolkning og arbejdspladser. Denne konkurrence har bidraget til den type uigennemsigtig byplanlægning, som kan betegnes forhandlingsplanlægning, hvor By &amp; Havn spiller en afgørende rolle. Meget lidt er reguleret på forhånd, så entreprenørerne har et stort spillerum til at få indføjet bestemmelser, som ikke ville være muligt i</p>	<p>Økonomiforvaltningen tager indsigers holdning til efterretning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		279

	<p>en normal lokalplansproces. Her burde hovedstadsregionen og staten blande sig og bidrage til at fastlægge nogle mere overordnede rammer for byudviklingsområdernes omfang og placering.</p>			
Lynetteholmen	<p>Staten og Københavns Kommune har i fællesskab lanceret projektet Lynetteholmen kombineret med en Havnetunnel og metroudbygning.</p> <p>Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområdet vil sandsynligvis medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafik. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring.</p> <p>Hvor skal byggematerialerne komme fra? Alene fra en fortsat dyr metroudbygning, som betyder så høje grund- og boligpriser, at København bliver en endnu mere gentrificeret by, alene for formuende og privilegerede indbyggere?</p> <p>En anderledes fordeling af byudvikling på Sjælland ville skabe en mere balanceret og mindre klimabelastende udvikling, men det kræver en overordnet planmyndighed, som kun staten i samarbejde med regionerne og Københavns kommune kan udfylde.</p>	<p>Planlægningen for Lynetteholmen er beskrevet i den politiske hovedstruktur i Kommuneplan 2019, men dette anlæg reguleres ikke i Kommuneplan 2019. Københavns Kommune kan ikke regulere planlægning i andre kommuner. Der vurderes at være en bolig efterspørgsel i såvel centralt beliggende områder som i velbeliggende områder andre steder i hovedstadsområdet. Dette bakkes op af baggrundsanalyserne foretaget forud for Kommuneplan 2019, som kan læses på <a href="http://www.kp19.kk.dk">www.kp19.kk.dk</a>. Det vurderes ikke, at en udbygning, der afviger fra denne bolig efterspørgsel, vil have klimamæssige fordele, men tværtimod vil kunne øge pendlingen.</p> <p>Økonomiforvaltningen forslår, at eksisterende tekst om Lynetteholmen på s. 74-75 i den politiske hovedstruktur, opdateres på baggrund af projektets nuværende status samt tydeliggøre videre proces:</p> <p><b>"Lynetteholmen</b></p>	Den politiske hovedstruktur	280

		<p>En ny <u>holm</u> til fremtidens byudvikling</p> <p><b>Et langsigtet bidrag til Københavns udvikling</b></p> <p>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 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 fortsat befolkningsvækst vil København på langt sigt mangle arealer til byudvikling. Lynetteholmens areal på <u>over 2 mio. m<sup>2</sup></u> vil derfor indgå som et vigtigt bidrag til muligheden for fortsat at bygge nye boliger til de nye</p>		
--	--	---	--	--

		<p>københavnere, og derved holde boligpriserne nede.</p> <p>Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at vi bliver flere i <u>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></p> <p>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>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.</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 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 <u>påvirkningen af beboere og brugere i de områder, der berøres af de store projekter, og anvise langsigtede holdbare løsninger, så områdernes kvaliteter kan videreføres.</u></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</u></p>		
--	--	---	--	--

		<p><u>drift af jordmodtagelse) forventes afsluttet i anden halvdel af 2020.</u></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>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Forstadskommunerne langs den kommende letbane i Ring 3 har planlagt byudvikling ved de kommende letbanestationer.</p> <p>Rådet for bæredygtig trafik foreslår et radiale letbanesystem, som forbinder forstadskommuner og centalkommuner, således at der tilbydes et alternativt kollektivt transportsystem på jordoverfladen, som kan tæmme den voksende biltrafik, i stedet for fortsat at satse på den meget dyre og</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen har besluttet at arbejde videre med en letbane, der forbinder letbanen i Ring 3 ved Gladsaxe Trafikplads med Nørrebro Station. Den endelige beslutning om anlæg af letbanen er dog ikke truffet.</p>		281

	<p>gældopbyggende underjordiske metroudbygning.</p> <p>Hvilken lokalisering af befolkning og erhverv, og hvilke forskellige transportsystemløsninger er mest fordelagtig set ud fra et samlet sjællandsk perspektiv?</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	<p>Metrosystemet har ikke bidraget og vil ikke bidrage til en reduktion af bilpendlertrafikken. Den nylig åbnede indre metroring vil kun i meget beskeden grad blive benyttet af pendlerbilister, men først og fremmest af tidligere buspassagerer - og cyklister.</p> <p>Metrosystemet er primært en rundkørsel inden for centralkommunernes grænser og vil ikke kunne udbygges til stationerne i den kommende letbane i Ring 3. Det vil blive for kostbart. Den opgave kunne løses af et overfladebaseret letbanesystem,</p>	<p>Ifølge Udredning om Cityringen forventes antallet af bilture i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune som helhed reduceret med ca. 1 %, når Cityringen åbner, svarende til 10.000 bilture pr. hverdagsdøgn. Den ene procent er således relateret til antal bilture ift. det samlede antal bilture i København og Frederiksberg Kommune.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at det, som beskrevet i forslag til Kommuneplan 19, er besluttet at arbejde videre med en letbane fra Nørrebro St. til den kommende letbane i Ring 3. Hvis den letbane etableres, vil den skabe forbindelse mellem metrosystemet og den kommende letbane i Ring 3.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		282
Parkering	Regulering af biltrafik via parkeringspolitiske foranstaltninger vurderes af adskillige trafikforskere som det mest effektive middel	Økonomiforvaltningen kvitterer for rådets tilkendegivelser.		283

	<p>til at få fjernet den mest unødvendige biltrafik.</p> <p>Den rette parkeringspolitik vil være et centralt middel til at komme langt med målsætningen at fremme en bæredygtig trafikudvikling. Og størstedelen af bilpendlerne har altid/næsten altid parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det skyldes naturligvis, at Kommunen igennem årtier har krævet rigeligt med parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri.</p> <p>Rådet for Bæredygtigt Trafik henviser til "Vejledning til kommunerne om krav til parkering i forbindelse med byggeri" af 1. juli 2018 fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvor det fremgår, at Kommunerne bestemmer helt selv antallet af P-pladser: Fra 0 kvadratmeter og opefter. Det er derfor ærgerligt og uforståeligt, at Københavns kommune forsætter med at kræve et stort antal parkeringspladser ved nybyggeri og tilmed også til pendlere.</p> <p>Følgende fire parkeringspolitiske foranstaltninger kan bidrage kraftigt til et bæredygtigt transportmodalskift, og foranstaltningerne kan folketingspolitikerne direkte eller indirekte fremme.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• For det første: Lad kommunerne bibeholde de indvundne p-afgifter med en klausul om, at de skal bruges til gavn for den kollektive trafik.</li> </ul>	<p>De nye bilparkeringsnormer i kommuneplanen skal bl.a. bidrage til sikre parkering til beboere i forbindelse med nye boliger og sikre gode rammebetingelser for byens virksomheder.</p> <p>Parkeringsnormen er i forslag til kommuneplan 2019 fastsat ud fra funktion, fx boliger, erhverv, grundskole, ungdomsboliger og kan derfor bedre afspejle de forskellige anvendelsers parkeringsbehov.</p> <p>Der er samtidig taget stilling til ejendommens geografiske beliggenhed, herunder kollektiv trafikbetjening, idet normerne varierer alt efter om ejendommen er beliggende i centrum, tætbyen og byudviklingsområderne eller i øvrig by.</p> <p>Hertil vil der blive arbejdet med muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne. Det kan være områder med meget få parkeringspladser eller hvor parkering er samlet i et parkeringshus</p> <p>Det bemærkes, at p-afgifter på de offentlige veje ikke reguleres i kommuneplanen.</p>		
--	---	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• For det andet: Gør det ikke muligt for statslige – og private –arbejdspladser i bycentrene at tilbyde gratis p-pladser til medarbejderne, hvilket bidrager til unødigt pendling og undergraver den kommunale afgiftspolitik.</li> <li>• For det tredje: Gør det til praksis at fremme bilfri boligområder. Mange byboere uden bilejerskab vil elske at bo i et ikke-bil-belastet område.</li> <li>• For det fjerde: Parkeringsnormerne i forbindelse med nybyggeri ved kollektive knudepunkter, eksempelvis den dyre metroring, skal reduceres til et minimum. Det er spild af kostbare infrastrukturprojekter, såfremt de ikke skal benyttes af bilpendlere.</li> </ul>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	<p><b>P-anlæg under Dantes Plads</b> Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at planerne om konstruktion af et underjordisk p-anlæg under Dantes Plads er vel et af de mest groteske eksempler på et projekt, som lokalbefolkning, Indre By Lokaludvalg og Rådet for bæredygtig trafik ikke kan se rationel begrundelse bag, et projekt som er blevet besluttet i et lukket kredsløb uden mulighed for borgerinddragelse.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen har besluttet at sælge grunden med henblik på opførelse af et p-anlæg under Dantes Plads.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		284
Infrastruktur	<p><b>Reduktion af biltrafik i Middelalderbyen</b> En reduktion af biltrafikken i Middelalderbyen været et dagsordenspunkt i adskillige årtier. Som så mange gange tidligere diskuteres igen et udkast til strategier for reduktion af biltrafik i</p>	Økonomiforvaltningen er i tvivl om formålet med høringssvaret. Såfremt formålet er at bakke op om det igangværende arbejde med trafikreduktion i Middelalderbyen,		285

	Middelalderbyen inden for rammerne af en nedsat borgersamling. I den meget styrede borgersamlingsproces er det tanken at inddrage lokalbefolkningen i ideudvikling og begyndende beslutningsproces.	kvitterer Økonomiforvaltningen hermed Rådet for Bæredygtig trafik for dette.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	<b>Indre By: et af kommunens mest forurenede bydele hvad angår ultrafine partikler</b> I oktober 2019 offentliggjordes et kort over forureningen med ultrafine partikler i kommunens gader, som er et resultat af et samarbejde mellem google og kommunen. Kortet viser med al tydelighed, at Indre By er et af kommunens mest forurenede områder med de farligste ultrafine partikler. Det sætter et stærkt lys på det manglende ambitionsniveau for bilreduktionsstrategier for Middelalderbyen:	Partikelforureningen i København er et sundhedsproblem i hele byen, der især skyldes brændeovne og trafik jf. kortet fra google-projektet.  Borgerrepræsentationen har i budget 2020 igangsat en analyse, der skal undersøge hvordan biltrafikken i indre by og brokvartererne kan reduceres.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		286
Turisme	<b>Turistpolitik</b> Københavns kommune bør iværksætte en analyse af turistsektorens udvikling i byen med henblik på at udforme en turiststrategi, som tilpasser dens omfang til byens kapacitet og accept fra befolkningen.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at Wonderful Copenhagen har i 2018 gennemført et omfattende analyseprojekt for turismen i København. Analysen kommer til at danne grundlag for revidering af Hovedstadens turiststrategi gældende for 2020.  Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 134.	Den politiske hovedstruktur	287

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	<p><b>Bystyret i Nottingham's prioriteringsliste</b> En strategi for prioritering af transportformer og et minimalt omfang af ikke-bæredygtige transportmidler kunne tage udgangspunkt i Bystyret i Nottingham's prioriteringsliste for trafik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum af trafikulykker</li> <li>• Bedst muligt miljø</li> <li>• Fodgængere og cyklister</li> <li>• Passagerer i den kollektive trafik</li> <li>• Handicappede bilister</li> <li>• Nødvendig varedistribution</li> <li>• Brug af personbiler i erhvervsammenhæng</li> <li>• Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden</li> <li>• Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed</li> </ul> <p>Ved alle trafikale tiltag kunne politikere og forvaltninger gøre brug af en sådan liste som en "lakmusprøve".</p>	<p>Forslaget indeholder et ønske om, at Københavns Kommunes politiske indstillinger vedr. trafik ændrer opbygning, så de fremover vurderer i hvilket omfang indstillingen hjælper til at løse en række prioriterede punkter om miljø og trafiksikkerhed, som det fx gør sig gældende i Nottingham.</p> <p>Opbygning af politiske indstillinger reguleres ikke i kommuneplanen, men i de politiske udvalgs forretningsordener.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune allerede har politikker på de nævnte områder, men at de i København ikke indgår i en fast prioritering, men i stedet prioriteres ud fra en case-by-case-tilgang, hvor de relevante elementer i et forslag/vurdering prioriteres.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		288
Infrastruktur	<p><b>Roadpricing</b> I forbindelse med klimaplanens vedtagelse i 2009 blev en trængselsring opfattet som det dominerende middel til at få reduceret pendlerbiltrafikken gennem byen. Dette middel blev desværre i sidste øjeblik inden</p>	<p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjemmel til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019</p>		289

	<p>vedtagelsen i FT droppet af en socialdemokratisk ledet regering.</p> <p>Forsøg med roadpricing foreligger nu, som peger på at teknologien er i orden til at komme i gang med gradvis udrulning af teknologien i et begrænset område, først og fremmest i Region Hovedstaden. Staten burde nu være moden til at få sat skub i en udrulning, så Københavns kommunes politikere skal skubbe på over for politikerne i det nysammensatte Folketing.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune ønsker at mindske trængsel i byen. I forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøger Københavns Kommune de trafikale effekter at et intelligent nationalt roadpricing system.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p><b>Begrænsning af biltrafik via mere restriktiv dosering af trafikken gennem kommunen:</b> Såfremt politikerne ønsker en reduceret gennemkørsel af biltrafik, så skal det ske via dosering, hvor indfaldsvejene rammer kommunegrænsen. Den eksisterende overdosis af biler konstateres som ophobning af biler ved lysskift i centrale gadekryds, hvor store færdselsårer krydser hinanden, således at det bliver vanskeligt for alle transportformer at passere krydset med stor sikkerhedsrisiko for specielt de bløde trafikantgrupper.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der allerede i dag er et tæt samarbejde mellem Københavns Kommune og Vejdirektoratet if. til at optimere trafikafviklingen i hovedstadsområdet. Midlerne hertil er blandt andet styring af trafikken via lyskrydssignalerne, vejskiltning mv. Parterne sidder fysisk sammen i Trafiktårnet ved Dybbølsbro. Den mere præcise indstilling af signalanlæg reguleres ikke gennem kommuneplanen. Den foreslåede styring bør håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		290
Infrastruktur	<p><b>Forlængelse af grøntid for gående og cyklister ved krydsning af de veje, hvor bilisternes gennemkørsel har høj prioritet:</b></p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en beslutning om forlængelse af grøntid ikke reguleres gennem kommuneplanen.</p>		291



	<p>Princippet tager sigte på at ligestille trafikantgrupperne. Det er urimeligt, at de langsomt bevægende trafikantgrupper ikke kan nå at krydse i et hug og derfor udsættes for at være partikelspisere i midterhellen.</p>	<p>Den foreslåede ændring bør håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p><b>En videreudvikling af det kollektive trafiksystem i Region Hovedstaden bør ske via et radiale letbanesystem med start i den kommende letbane i Ring3.</b></p> <p>I København udelukker den meget dyre satsning på metro, at andre kollektive transportsystemer udvides, først og fremmest buslinjer, mens kun én letbanelinje er på tegnebrættet: Frederikssundsvejslinjen til Nørrebro station og i en senere etape til Nørreport st. (KIK2). Et sådant radiale letbanesystem er blevet foreslået af DTU i samarbejde med Region Hovedstaden.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune arbejder med et bredt udbud af kollektive trafik løsninger herunder busdrift.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		292
Infrastruktur	<p><b>Beregning af de kollektive trafikanters tidsspilde som resultat af biltrafikkens opfyldning af gaderummet</b></p> <p>RBT foreslår, at man ved fremtidig planlægning af trafik foretager beregning af, hvor mange timer de kollektive trafikanter, cyklister og gående spilder i trafikken, fordi disse trafikantformer hindres i at komme frem som resultat af den omfattende biltrafik. Beregning af tidsspilde er normalt en privilegeret øvelse, som alene foretages for trafikanter i bil.</p>	<p>Forvaltningernes konkrete arbejdsmetoder reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker herudover, at forslaget er interessant, men ikke teknisk muligt på nuværende tidspunkt, da trafikmodeller ikke er bygget således op. Københavns Kommune er ved at få udarbejdet ny trafikmodel, som forventes færdig i 2020. Denne model modellerer cykler, gang og</p>		293

		<p>kollektiv trafik bedre end de hidtidige modeller.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p><b>Fuld fart på elektrificeringen af kommunalt bestilte transportmidler og arbejdsmaskiner</b></p> <p>Eldrift er en vigtig komponent til at løse påtrængende støj- og Krydstogtskibe og færger kan fortsat lægge til kaj i Københavns havn uden at blive påtvunget landstrøm, således som det er tilfældet i Oslo. Københavns kommune peger selv på anvendelsen af dieseldrevne arbejdsmaskiner som et stort problem. Nu må kommunen oppe sig og komme på højde med de byer og kommuner, som vi normalt gerne sammenligner os med.</p>	<p>Københavns Kommune har netop med budget 2020 afsat midler til forsøgsprojekter med fossil- eller emissionsfri anlægsmaskiner.</p> <p>Landstrøm til krydstogtskibe findes pt i Europa kun i Hamborg og Kristianssand. Oslo forventer at etablere landstrøm til krydstogtskibe i 2025, men skibene og havnen vil stadig være underlagt regler om modtagepligt.</p> <p>I Oslo er der etableret landstrøm til færgerne mellem Oslo og København og der etableres ligeledes landstrøm til færgerne i København i 2020 eller 2021 af Copenhagen Malmö Port.</p> <p>Det ligger udenfor kommuneplanen at forbyde krydstogtskibe, der ikke anvender landstrøm, blandt andet fordi havnen er et privat aktieselskab og ikke kan reguleres i kommuneplanen. Økonomiforvaltningen indgår i et samarbejdsprojekt med By &amp; Havn og Copenhagen Malmö Port om projektering af et landstrømanlæg i Nordhavn samt undersøgelse af, hvordan</p>	Den politiske hovedstruktur	294

		<p>der kan etableres landstrøm ved Langelinie, så emissionerne fra skibene kan reduceres.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 116.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p><b>Den internationale trafikinfrastruktur - indtænk klimabelastning: styrk de internationale jernbaneforbindelser og stop for planlagte lufthavnsudvidelser</b></p> <p>Denne ophobning af ønskede udvidelser af transporten er et godt eksempel på en manglende prioritering, hvor klimapolitikken ikke indtænkes. Internationalt foregår i dag en diskussion om at arbejde hen mod et skift af både personer og fragt fra vej til skinner og - inden for Europa - fra fly til skinner: en udvidelse og opgradering af de interne europæiske togforbindelser, herunder med nattog.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune bl.a. gennem Greater Copenhagen samarbejdet og i regi af KKR Hovedstaden fremmer større international tilgængelighed til København med kollektiv trafik. Det handler bl.a. om den faste Femernforbindelse, som kan reducere rejsetiden fra København til Hamborg fra 4,5 timer til 2,5 timer i tog. Hertil undersøger København sammen med Malmø mulighederne for at etablere en Øresundsmetro, som kan frigøre kapacitet ved Øresundsbroen og dermed plads til flere godstog på jernbanen.</p> <p>Det bemærkes endvidere, at jernbanedrift mellem regioner og mellem stater er uden for kommunens rammer.</p> <p>Københavns Lufthavn er beliggende i Tårnby Kommune.</p>		295

		Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Parkering	<p><b>Introduktion af bilfri og delvis bilfri byområder:</b></p> <p>I et notat "Muligheder for at skabe bilfri områder i København" fra den 8. marts 2007, udarbejdet af TMF til TMU på et medlemsforslag omkring bilfri bydele, redegør forvaltningen om mulighederne for at skabe bilfri områder i dels nye bydele og i dels eksisterende bydele og anvender i den forbindelse eksempler fra byer i en række europæiske lande.</p> <p>Politikerne bør lade sig inspirere af forvaltningens gennemgang af muligheder for etablering af bilfri områder i nye bydele tillige med etablering af bilfri områder i eksisterende bydele.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenderens høringssvar.</p> <p>Det bemærkes at kommuneplanforslaget adresserer bestræbelser på at afprøve mulighederne for at etablere bilfrie byområder. Der kan således i byudviklingsområder etableres en forsøgsordning med delvis bilfrie byområder efter udarbejdelse af et kommuneplantillæg. Ved et delvist bilfrit byområde forstås et område med færre parkeringspladser og/eller parkering samlet i et anlæg. Det kan understøttes af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og eventuel lavere parkeringsnorm.</p>		296

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(273) Dansk Fodgænger Forbund, Københavnsafdelingen

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Dansk Fodgænger Forbund (DFF) udtrykker glæde over Københavns Kommunes prioritering af fodgængere i KP19, herunder at komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.	Økonomiforvaltningen kvitterer for Dansk Fodgænger Forbunds tilkendegivelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		297
Infrastruktur	De væsentligste årsager til, at DFF oplever større utryghed ved at færdes til fods i København er: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fortovsarealer er sammenlagt med cykelstier flere steder med lav kantsten</li> <li>2. Delte stier inkl. på broer er adskilt med kridtstreg mellem cyklister og fodgængere</li> <li>3. Ingen tydelig skiltning med færdsel forbudt med løbehjul, cykler m.m. i parker og gågader</li> <li>4. Ingen kampagner for fremme af færdsel til fods med fokus på motion og bæredygtighed</li> </ol>	Økonomiforvaltningen noterer sig DFF's synspunkter, der omhandler utryghed for fodgængere.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		298
Infrastruktur	Supplerende forslag til de oplyste initiativer i KP19 til en bedre by for fodgængere:	Økonomiforvaltningen kvitterer for forslag til initiativer for at skabe en bedre by for fodgængere.		299

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Revurdering af fortovsarealer, som er sammenlagt med cykelsti med lav kantsten</li> <li>2. Revurdering af opdeling med kridtstreg på delte stier/broer</li> <li>3. Tydelig skiltning med færdsel forbudt med cykler på arealer forbeholdt fodgængere</li> <li>4. Kampagner om færdsel til fods i København herunder tryghed/sikkerhed</li> <li>5. Undersøgelser og forslag til tryghedsskabende initiativer på eksisterende arealer</li> <li>6. Bedre lysregulering for at nå over gaden for grønt lys (især ældre og svagt gående)</li> </ol>	<p>Forholdene reguleres ikke i kommuneplanen, der sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Sideordnede problemstillinger:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. At gå fra busholdeplads over cykelsti til fortov</li> <li>2. Cyklister med høj hastighed på delte stier/broer</li> <li>3. Gangarealer/fortove ved stationer bruges i stigende grad til P plads for cykler og løbehjul</li> <li>4. Udeservering tager i stigende grad plads ud over det tilladte areal på fortovet.</li> </ol>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig DFF's synspunkter, der omhandler utryghed for fodgængere.</p> <p>Forholdene reguleres ikke i kommuneplanen, der sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		300

## (390) Handicaprådet i Københavns Kommune

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>Overordnet ser Handicaprådet gerne, at der i højere grad bliver lagt vægt på at kvalificere og evaluere kommuneplanstrategien. Derfor efterspørger rådet, at man indlægger en midtvejsevaluering af implementeringen af de konkrete målsætninger, der er oplistet i kapitel 2.</p> <p>Evalueringerne skal være med til at sikre, at strategiens målsætninger bliver fulgt op af effektiv handling.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer rådets ide.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		301
Boliger	<p>Rådet efterspørger, at der mere eksplicit lægges vægt på, at en mangfoldig by også betyder en by, der er tilgængelig for alle borgere uanset funktionsniveau.</p> <p>Samtidig finder rådet det positivt, at man i strategien har som målsætning at løse den boligmangel, man kæmper med i København. Dog er det væsentligt at det i planen understreges, at al ny bebyggelse gøres tilgængeligt fra starten.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen. Det bemærkes at tilgængelighedskrav reguleres i bygningsreglementet og ikke i kommuneplanen.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		302
Infrastruktur	<p>Det er væsentligt, at der er gode cykelforhold i en by som København, men for de borgere, der ikke har mulighed for at bruge cyklen som transportmiddel, er tilgængeligheden i den kollektive trafik ligeledes helt central.</p> <p>Derfor henstiller Handicaprådet til, at man i strategien også lægger vægt på at understøtte den kollektive trafik. Rådet efterlyser samtidig et øget fokus på tilgængelighed. Flere steder i byen er busstoppesteder ikke tilstrækkeligt</p>	<p>Københavns Kommune arbejder løbende på at udvikle mobiliteten i, til og fra København. 95 % af borgerne i København har i dag under 400 meter til et stoppested eller under 600 meter til en station.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at forslaget til Kommuneplan 2019 har fokus på udvikling af den kollektive trafik som efterspurgt i hørings svaret. Forslaget har</p>		303

	<p>tilgængelige på grund af eksempelvis manglende nedkørsler eller ledelinjer. Dertil fungerer bussernes indbyggede ramper ikke hensigtsmæssigt, og der er ved flere busstoppesteder ikke tilstrækkelig plads til, at rampen rent faktisk kan anvendes af en kørestolsbruger.</p> <p>I forlængelse heraf bør det være en målsætning i kommuneplanstrategien, at der etableres anvendelige nedkørsler og ramper fra fortove og videre. Det er ofte et problem, at veje, cykelstier samt fortove bliver renoveret, hvorefter der glemmes at etablere de nødvendige nedkørsler.</p>	<p>også fokus på gangtrafik og et forslag om et mål om flere daglige gangture pr. københavner ved at forbedre komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere. Konkrete forhold om tilgængelighed reguleres dog ikke i Kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(391) DBU København

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	<p>København skal alene med afsæt i fremskrivning af de nuværende medlemstal i DBU København finde plads til 5.000 nye fodboldspillere i 2031, hvis befolkningsudviklingen når ca. 725.000 indbyggere som forventet. Derfor er det afgørende at indtænke fodbolden i nye byområder og opgradere de eksisterende faciliteter frem mod 2031.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for DBUs tilkendegivelse og bemærker, at det indgår som en del af Kommuneplan 2019s mål, at kommunens rekreative tilbud og områder imødekommer befolkningens behov.</p> <p>Hertil noterer forvaltningen, at der udenfor rammerne af kommuneplanen afsættes midler til rettidigt indkøb af grunde til kultur- og fritidsfaciliteter, og at der i kommunens arealplan arbejdes på at etablere flere boldbaner.</p>		304



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Skal målsætningen om flere idrætsaktive københavnere realiseres er det nødvendigt, at der investeres i både nye og eksisterende faciliteter så de følger befolkningsudviklingen frem mod 2031.	Økonomiforvaltningen kvitterer for DBUs bemærkning og henviser til besvarelse af bemærkning nr. 304.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		305
Kultur- og fritid	Man bør også være opmærksomme på udviklingen indenfor pige/kvindefodbold. Siden 2015 har 15 nye eller eksisterende klubber taget initiativ til pigefodbold i DBU Københavns område. Vi oplever i disse år en vækst på pigesiden med en stigning af pigemedlemmer på 25% siden 2015. Hvis udviklingen fortsætter, vil det skabe yderligere pres på klubbernes faciliteter – både i forhold til baner og omklædningsfaciliteter. DBU København ser frem til løbende dialog og inddragelse i de kommende år.	Økonomiforvaltningen kvitterer for DBUs bemærkning og henviser til besvarelse af bemærkning nr. 304.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		306
Kultur- og fritid	Der bør etableres miljøvenlige kunstgræsbaner i nye bydele/områder så vi sikrer, at borgerne ikke skal transportere sig langt for at kunne spille fodbold. Vi vil gerne i løbende dialog, når der skal udvikles faciliteter i nye områder – herunder Nordhavn, Jernbanebyen og Ørestaden, som vi anser for at være vigtige udviklingsområder frem mod 2031.	Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at der i forbindelse med udbygning af nye boligområder sikres den fornødne kommunale kapacitet i form af bl.a. kulturhuse, boldbaner og idrætshaller.  Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid. I kommuneplan 2019 fremgår der på	Retningslinjer	307

		<p>bydelsniveau en opgørelse af det forventede behov herfor frem mod 2030. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>I kommuneplanens retningslinjer kan det tydeliggøres, at der skal lægges særlig vægt på at sikre adgang til faciliteter til idræt bl.a. af hensyn til brugeres sundhed, når der foretages afvejninger med andre hensyn. Dette vil understøtte muligheder for et etablere anlæg som f.eks. "brobold" og baner med robuste overflader. Det foreslås derfor, at der tilføjes en ny retningslinje til afsnittet "Boliger og byliv" med følgende indhold:</p> <p>Integration af fritidsaktiviteter og -anlæg  Både organiserede og selvorganiserede fritidsaktiviteter/-anlæg skal så vidt muligt integreres i byen for at sikre korte afstande for brugerne og tilgængelighed for flest mulige. I afvejningen med hensyn til eventuelle påvirkninger af nabobebyggelse (lys, lyd mv.) skal det tillægges vægt, at fritidsaktiviteterne er væsentlige for brugernes sundhed og at det organiserede fritidsliv yder et vigtigt</p>		
--	--	---	--	--

		bidrag til at få børn og unge i gang med fysisk aktivitet.		
		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Vi skal udnytte potentialet i at bruge byens tagflader eller andre alternative byrum til fodboldbaner – f.eks. indtænke legepladser, skolegårde, baggårde og vandet i forhold til udnyttelse og etablering af nye baner og/eller klubhuse.	<p>Økonomiforvaltningen noterer, at DBUs bemærkning om alternative byrum til boldbaner ikke reguleres af kommuneplanen. Indsatsen håndteres i en sektorpolitik indenfor kultur- og fritidslivet, kommunalt byggeri og lokalplanproces.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer, at DBUs bemærkning om alternative byrum til boldbaner er omfattet af en retningslinje i kommuneplanen under Rekreation og natur, men at konkrete anlæg ikke reguleres her. Indsatsen håndteres konkret i en sektorpolitik indenfor kultur- og fritidslivet, ved kommunalt byggeri og i lokalplaner.</p> <p>I kommuneplanens retningslinjer kan det dog yderligere tydeliggøres, at byens rum indeholder potentiale for bevægelse, der kan udnyttes bedre. Det foreslås derfor, at der tilføjes en ekstra sætning i retningslinjen "Bevægelse i byrum" i afsnittet "Rekreation og natur":</p> <p>Bevægelse i byrum</p>	Retningslinjer	308

		<p>Ved udbygning af nye byrum og byområder skal der indtænkes muligheder for idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens inventar og overfladebelægninger eller som egentlige faciliteter. <u>Der skal sikres gode rammer for robuste anlæg, der kan rumme mange brugere, og for brugervenlige åbningstider for alle aldersgrupper.</u> Tagflader og andre egnede arealer skal så vidt muligt indrettes med mulighed for aktiviteter og ophold.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Kultur- og fritid	Når kvaliteten af byens eksisterende grønne områder skal øges til gavn for borgernes livskvalitet, bør fodboldbaner indtænkes.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for DBUs bemærkning og henviser til besvarelse af bemærkning nr. 304.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		309
Kultur- og fritid	Vi støtter ideen om at samlokalisere kultur- og fritidsfaciliteter, så nye klubhuse bliver mangfoldige mødesteder (moderne forsamlingshuse), der kan rumme flere foreninger og idrætter - herunder også fodbolden.	Økonomiforvaltningen noterer, at DBUs tilkendegivelse til samlokalisering af kultur- og fritidsfaciliteter ikke reguleres af kommuneplanen. Indsatsen håndteres i en sektorpolitik indenfor kultur- og fritidsliv og kommunalt byggeri.		310

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Vi ser gerne at man indtænker idrætsfaciliteter – herunder miljøvenlige kunstgræsbaner – i forbindelse med etableringen af nye skoler og institutioner. Her vil vi gerne stå til rådighed med sparring og forslag.	<p>Økonomiforvaltningen noterer, at DBUs bemærkning om at anvende midler til miljøvenlige kunstgræsbaner ikke reguleres af kommuneplanen. Indsatsen håndteres i en sektorpolitik indenfor kultur- og fritidsliv og kommunalt byggeri.</p> <p>Det kan dog tydeliggøres i kommuneplanen, at der skal være gode rammer for at integrere anlæg også til organiseret idræt i byen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 307 og 308.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	Retningslinjer	311
Kultur- og fritid	Vi bakker op om at udnytte de eksisterende faciliteter og omlægge græsbaner til miljøvenlige kunstgræsbaner. Omlægning forlænger åbningstid med 1.200 flere timer om året. -Vi skal skabe mere banekapacitet ved at omdanne aktivitetsarealer i byrummet til byrumsbaner med lys og kunstgræs, så de kan bruges til både organiseret fodboldtræning og selvorganiseret fodbold.	<p>Økonomiforvaltningen noterer, at DBUs bemærkning om at anvende midler til miljøvenlige kunstgræsbaner ikke reguleres af kommuneplanen. Indsatsen håndteres i en sektorpolitik indenfor kultur- og fritidsliv og kommunalt byggeri.</p> <p>Det kan dog tydeliggøres i kommuneplanen, at der skal være gode rammer for at integrere anlæg også til organiseret idræt i byen. Derfor foreslås</p>	Retningslinjer	312

		<p>en ny retningslinje jf. bemærkning nr. 307 og en ekstra sætning i retningslinje jf. bemærkning nr. 308.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kultur- og fritid	<p>Vi støtter op om etableringen af nye stadions i Valby og Sundby, der kan være fyrtårne for idræts- og kulturlivet i bydelene, og imødekomme fremtidens behov for at flere klubhuse kan integreres i nye stadions.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet og bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		313
Kultur- og fritid	<p>Vi støtter op om undersøgelser, der kan belyse potentialet i forhold til nye stadions i Valby og Sundby, som kan samle lokalområderne og styrke idræts- og kulturlivet i København.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for DBUs bemærkning og henviser til besvarelse af bemærkning nr. 313</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		314

(413) København Kommunes Råd for Visuel Kunst

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Kultur og fritid	Rådet for Visuel Kunst finder, at det er vigtigt at prioritere kunsten i det offentlige rum og en mere strategisk planlægning af denne - dels for at forskønne rummet til glæde for borgere og gæster - dels for at styrke især de nye bydeles identiteter og skabe værdi i nærmiljøet.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af høringssvar nr. 41. Forvaltningen gør dertil opmærksom på, at der i regi af Kultur- og Fritidsudvalget udarbejdes en kultur- og fritidspolitik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		315
Kultur og fritid	Desværre har Københavns Kommune i dag næsten intet budget til kunst i det offentlige rum, hvorfor udsmykningen af byen primært sker via donationer fra fonde og private aktører. Ofte resulterer det i, at udsmykningen ikke sker ud fra en samlet plan for området, hvilket kan have store konsekvenser for helheden og for borgernes modtagelse af kunsten. For at skaffe midler til finansieringen af kunsten i de nye bykvarterer mener Rådet, at Københavns Kommune bør lade sig inspirere af statens såkaldte 'kunstcirkulære', hvor det ved større statslige byggerier gælder, at der inden for byggebevillingen skal afsættes 1,5% af håndværkerudgifterne til kunstnerisk udsmykning.	Økonomiforvaltningen noterer Københavns Kommunes Råd for Visuel Kunst.  Forvaltningen bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		316
Kultur og fritid	Samtidig er det i København meget svært for især yngre og nyuddannede kunstnere at finde atelierpladser, der er til at betale. Rådet for Visuel Kunst foreslår derfor, at der skabes midlertidige atelierpladser i bygninger og lokaler, der står tomme i længere tid, hvilket også vil påvirke lokalmiljøet på en positiv måde.	Økonomiforvaltningen noterer, at Kommuneplan 2019 understøtter midlertidige aktiviteter i byrum og byen bygninger. Med Kommuneplan 2019 ønsker kommunen i særlig grad at fokusere		317

	Rent praktisk kunne afsøgningen af tomme bygninger/lokaler og udpegningen af kunstnere ske i et samarbejde mellem Københavns Kommunes ejendomsenhed Københavns Ejendomme og Rådet for Visuel Kunst/evt. kunstnerens organisation BKF.	på Nordvest som et bykvarter for både kreative og traditionelle erhverv.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(433) Islands Brygge Lokalråd

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Islands Brygge Lokalråd vi finder det meget vigtigt, at der fortsat skal planlægges med en grøn forbindelse fra Havneparken gennem Kigkurren som grøn plads og videre gennem den grønne kile til stisystemet på Amager Fælled.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af høringssvar nr. 15 Amager Vest Lokaludvalg.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		318
Andet	Islands Brygge Lokalråd er meget bekymrede for, at Kommuneplan 2019 åbner for en meget billig mulighed for at placere store tekniske anlæg i Havneparken. Anlæg, som kraftigt vil begrænse Havneparkens rekreative værdi for de lokale beboere.  Islands Brygges Lokalråd mener derfor, at i Kommuneplan 2019 bør tekniske anlæg i Havneparken afgrænses både med hensyn til placering og fylde. Der bør være krav om, at de tekniske anlæg ikke i væsentlig grad må begrænse Havne-parkens rekreative værdier.	Den nye særlige bestemmelse, som er indsat på HOFORs ønske, tydeliggør tilstedeværelsen af en væsentlig installation, men vurderes i øvrigt ikke at ændre på hvorvidt der kan placeres tekniske anlæg eller ej. Disse skal placeres i henhold til den til enhver tid gældende lokalplan.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		319



(466) Akademiraadet

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Akademiraadet opfordrer Københavns Kommune til at tage ansvaret for byens udvikling, for at sikre Hovedstadens kvaliteter nu, og i fremtiden.</p> <p>Konkret opfordres kommunen til at supplere kommuneplanen med en grøn helhedsplan, der for alvor integrerer løsninger på tidens store udfordringer, og som i højere grad indgår i og virker med den landskabelige og bymæssige sammenhæng, der er givet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Akademiraadets tilkendegivelse.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		320
Generelt	<p>Københavns Kommuneplan 2019 rummer fine hensigter. Men hensigterne følges ikke tilstrækkeligt op af ambitiøse konkrete anvisninger for by- og boligudviklingen, eller visioner for den grønne, bæredygtige udvidelse af byen. Da man i stort omfang udvidede København i 1908 valgte man at planlægge de nye kvarterer med lige stor vægt på etiske, æstetiske, sociale og økonomiske forhold. Den plan, man lagde dengang, har stort set vist sig at holde som ramme for en byudvikling med høj kvalitet. I Kommuneplan 2019 er vægten tippet til fordel for økonomien. Og de langsigtede værdier er nedprioriteret til fordel for den korte økonomiske gevinst.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen. Det bemærkes, at kommuneplanen udgør den overordnede ramme for den fysiske udvikling af København. Kommuneplanens indledende afsnit omhandler bl.a. hensynet til etableringen af en social og mangfoldig by. En række af kommunens øvrige visioner, fx arkitekturpolitikken og kommunens klimaplan er tillige retningsgivende for den samlede udvikling af København. Kommuneplanen sigter desuden på at give en tidssvarende ramme for udviklingen af København - der kan ruste byen til at håndtere kommende udfordringer, herunder at sikre en tilpas og langsigtet forsyning af boliger i København.</p>		321

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(541) Danske Studerendes Fællesråd

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>Danske Studerendes Fællesråd kvitterer for ønsket om at bygge flere studieboliger. En ambition om at "skabe rammerne" for en forøgelse af dækningsgraden fra 9 pct. til 16 pct.4 af ungdomsboliger over en lang årrække, er imidlertid desværre alt <i>for lidt</i> sammenholdt med den generelle prisudvikling på andre dele af markedet, som vi ser, at vi studerende skubbes ud af.</p> <p>Derfor foreslår de:</p> <p>1. En mere bastant formulering, så der ikke bare er en ambition om at skabe rammerne.</p> <p>2. Offentliggjorte delmål undervejs, så vi kan holde politikerne ansvarlige indenfor en overskuelig tidshorisont. Vi er selvfølgelig beviste om, at korte mål har større usikkerhed, men det har vi tillid til, at borgerrepræsentationen og forvaltningen godt kan finde ud af at kommunikere.</p> <p>3. En målsætning om en dækningsgrad på 33,3 pct. for ungdomsboliger i 2031, fremfor de kun 16 pct. der er lagt op til i dag</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at Kommunen ikke selv indgår i boligforsyningen jf. statsstøttereglerne og kommunalfuldmagten.</p> <p>Kommunen indgår i boligforsyningen ved at yde grundkapital til almene boliger, herunder almene ungdomsboliger.</p> <p>Derudover skaber kommunen rammerne for boligforsyningen, som dermed konkret varetages af private udviklere og almene boligselskaber.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at målsætningen for ungdomsboliger er fordoblet i Kommuneplan 2019. Hvor den i Kommuneplan 2015 var 6.000 ungdomsboliger i planperioden, er den i Kommuneplan 2019 12.000 ungdomsboliger i planperioden.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det i "Ungdomsboliganalyse til Kommuneplan 2019" fremgår, at dækningsgraden for studerende i 2031 vil være 35 %, såfremt der etableres 12.000 ungdomsboliger og</p>		322

		<p>at prognoserne for antallet af studerende holder.</p> <p>Såfremt dækningsgraden for alle unge i 2031 skal være 33,3 %, vil det kræve, at der opføres ca. 40.000 ungdomsboliger i planperioden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>Danske Studerendes Fællesråd foreslår, at man indskriver et mål om at lave en boliggaranti for alle studerende i København og omegnskommuner. Dette indebærer en forpligtigelse til, at Københavns Kommune sætter sig for bordenden med omegnskommunerne og sikrer, at en sådan ordning også bliver en succes. Det er samtidig væsentligt, at en boliggaranti for København og omegnskommuner ikke bliver en sovepude for manglende handling: derfor skal Københavns kommune være i front og være den kommune, der netto skaber flest nye reelle studieboliger, relativt til befolkningstal.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 322.</p> <p>Med ambitionen om at bygge 12.000 ungdomsboliger frem mod 2031 bidrager Københavns Kommune i høj grad til at øge den samlede mængde af ungdomsboliger i hovedstadsområdet, og får en dækningsgrad for ungdomsboliger, der er højere, end hvad nogen af landet øvrige, store uddannelsesbyer har i dag.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		323
Andet	<p>I forhold til temaet om mangfoldighed, vil vi gerne have tilføjet, at København skal være velkomme overfor vores internationale medstuderende. Vi synes, det ligger meget i ånden, men synes, det vil være meningsfuldt at få det ind i politikken.</p>	<p>Økonomiforvaltningen foreslår følgende ændring s. 37:</p> <p><b>"København som studie- og vidensby</b>  For at styrke virksomhedernes betingelser for innovation vil vi i forlængelse af Task</p>	Den politiske hovedstruktur	324

		<p>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></p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker i den forbindelse, at målet om at byde internationale studerende velkommen til byen udgør et selvstændigt tema i den politik for København som Studieby, som blev sendt i offentlig høring den 24. september 2019.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Andet	<p>Ifølge tal fra Københavns Universitets studiemiljøundersøgelse oplever 48 pct. af de studerende på universitetet fysiske stress-symptomer dagligt. Trivselskrisen har ingen simple løsninger og kan ikke løses af kommuner alene. Men det kunne med fordel indskrives i kommuneplanen, at man anerkender krisen og vil arbejde for at fremme studerendes trivsel. Dette kan bl.a. gøres ved at:</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at spørgsmålet om studerendes trivsel adresseres i den politik for København som Studieby, som blev sendt i offentlig høring den 24/9. I politikken udgør "Trivsel" et selvstændigt tema.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker endvidere, at der i kommunens budget for 2020 er afsat midler til etablering af</p>		325

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fremme studerendes fysiske/økonomiske trivsel</li> <li>2. Fremme studerendes sociale trivsel</li> <li>3. Fremme studerende psykologiske trivsel.</li> </ol> <p>Konkret foreslår vi, at der tilføjes en sætning eller et afsnit, om at man vil arbejde for at fremme den sociale, psykologiske og økonomiske trivsel blandt studerende.</p>	<p>angst- og depressionsklinikker som supplement til de stressklinikker, kommunen i forvejen har.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p><b>Bemærkninger ift. udsagn fra protokolbemærkninger:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konservative: Fornuftigt at kigge på at tilføje flere områder som steder man kan bygge i, væsentligt at det også medfører en tilsvarende forøgelse af målet om flere ungdomsboliger.</li> <li>- Radikale: Ros for aktivt at nævne studerende. Vi glæder os til at læse de nævnte forslag</li> <li>- SF: Spændende med bæredygtige boliger, husk at unge gerne vil bo bæredygtigt. Ift. kultur, kan det med fordel tilføjes, at dele af kulturlivet reelt er utilgængeligt for studerende. Det kunne fremme byens sammenhængskraft, hvis man gjorde noget for at gøre kulturlivet tilgængelig for ungdommen.</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for synspunkterne og henviser til besvarelse af bemærkning nr. 322.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at studerende adgang til kulturlivet ikke reguleres gennem kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		326
Parkering	<p><b>Bemærkninger ift. udsagn fra protokolbemærkninger:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Venstre og Konservative: Ønsket om at forringe parkeringsnormerne kan med fordel nedsættes specifikt for studieboliger, da vi ser eksempler på</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker at parkeringsnormen for ungdomsboliger med forslag til Kommuneplan 2019 foreslås nedjusteret fra 1:300 til 1:600 på</p>		327

	tomme parkeringskældre mm. Det er, specifikt i relation til studieboliger, unødvendigt bureaukrati. Dog væsentligt at fastholde tilgængeligheden for studerende med funktionsnedsatte, der kan have behov for handicap-pladser, derfor skal denne ikke tilsvarende nedsættes.	baggrund af bilejerskabet ved ungdomsboliger.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

## FONDE & FORENINGER

### (75) Grøn Agenda Sydhavn

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Ifølge Forslag til Kommuneplan 2019 skal en forventet befolkningstilvækst på 100.000 nye københavnere frem mod 2031, imødegås ved byudvikling bl.a. på de ved lov affredede naturområder ved Bådehavnsvej (Støjlepladsen), Selinevej (mellem jernbanen og motorvejen) og Vejlandskvarteret (Lærkesletten).</p> <p>Grøn Agenda Sydhavn mener ikke, at Københavns Kommune skal håndtere befolkningsvæksten med byudvikling i grønne områder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig foreningens holdning til lovgivning vedr. erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		328

### (77) Samvirkende Boligselskaber

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Rammer	<p>Samvirkende Boligselskaber har følgende ændringsforslag:</p> <p>At den del af foreslået rammeområde i Valby ved Bakkegårsvænge (R19.B.5.15), der i dag udgøres af Bekkersgård Butikscener overgår til at være en del af område ved Gammel Køgevej(D19.1.6):</p> <p>Ændringen vil sikre, at Bekkersgård Vænges butikscener fortsat har mulighed for at udvikle sig, således at attraktionen for området kan øges, og ejendommen kan indgå som et aktiv for beboerne og burgerne af det samlede område.</p>	<p>Bekkersgård butikscener indeholder ca. 670 kvm mindre butikker. Der er i bebyggelsen mulighed for flere små butikker. Derfor mener forvaltningen ikke at butikscener skal lægges ind under bymidten, da der her tillades store butikker. Desuden er Gl. Køge Landvej Bymidte allerede disponeret i lokalplaner. Derimod er det muligt at lægge butiksceneret i nærliggende Vinhaven Lokalcenter (D19.4.30).</p> <p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 67.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Forvaltningen indstiller, at Bekkersgård butikscener inkluderes i Vinhaven Lokalcenter (D19.4.30).</p> <p>Politisk hovedstruktur</p>	329
--------	--	--	---	-----

(80) Fiskerhavns Venner

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Hovedpunkterne i Fiskerhavns Venners høringssvar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mere natur for vores skattekrone, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur.</li> <li>• Sammenhængende grønne områder.</li> <li>• Beskyttelse af rekreative værdier.</li> <li>• Det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet.</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig foreningens holdning til lovgivning vedr. erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter.</p> <p>Økonomiforvaltningen 2019 bemærker, at det i Budget 2019 blev besluttet at udlægge Stejlepladsen til ca. 64.500 m<sup>2</sup> primært til boligbyggeri. Som en del af budgetaftalen blev det besluttet, at</p>	Den politiske hovedstruktur	330

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmads Gade.</li> <li>• At de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces.</li> </ul> <p>At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled</p> <p>er imidlertid i direkte i modsætning til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares.</p> <p>Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært "grønne pletter", men i høj grad grønne sammenhængende områder. Vi skal her henvise til Fingerplanen 2018.</p> <p>Da vi har særlig interesse i området omkring Bådehavnsvej, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil vi her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen,</p>	<p>lokalplanlægningen for Stejlepladsen skal være gennemført indenfor nuværende samling i Borgerrepræsentationen. Rammerne for udvikling af Stejlepladsen tager afsæt i denne politiske beslutning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at grundejerne syd for jernbanestrækningen er gået sammen om en strukturplan. Strukturplanen tager afsæt i hele Bådehavnsvej syd i en sammenhængende plan, der sætter de grundlæggende strukturer for udvikling af området. Det bemærkes, at det ligeledes er en del af Budget19 beslutningen, at arealet vest for Stejlepladsen udlægges til byudvikling.</p> <p><u>Arkitektkonkurrence</u></p> <p>For hvad angår den videre proces for Stejlepladsen kan det oplyses, at der kører en arkitektkonkurrence fra september til november 2019 i regi af grundejeren, By &amp; Havn.</p> <p>Det fremgår af konkurrenceprogrammet for arkitektkonkurrencen, at området skal udvikles til et bæredygtigt bykvarter med vægt på at understøtte og forstærke stedets kvaliteter. Et af delmålene er at skabe en variation i bebyggelse og boligformer, og fremme fællesskaber samt understøtte</p>		
--	--	---	--	--



	<p>Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune.</p> <p>Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled. Vi ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener vi, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles.</p> <p><b>Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager</b></p> <p>Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet</p> <p>byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system.</p> <p>Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "en Verdensby med ansvar". En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsgade. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsgade til en samlet bydel.</p>	<p>sameksistens med Fiskerhavnen. Hertil skal bebyggelsen skal være af høj arkitektonisk kvalitet, som fortolker stedets egenart.</p> <p><u>Lokalplanproces</u></p> <p>Sideløbende med arkitektkonkurrencen har grundejeren, By &amp; Havn, ansøgt om en lokalplanproces. Med afsæt i det fremtidige vinderforslag fra arkitektkonkurrencen vil Københavns Kommune gå i dialog med grundejeren, By &amp; Havn, om udarbejdelse af lokalplan og kommuneplantillæg.</p> <p>Første fase for lokalplanprocessen er en startredegyørelse, som forventes politisk behandlet i november. En startredegyørelse skitserer de overordnede rammer det konkrete projekt og er en mulighed for at få politisk tilkendegivelse af særlige plan-hensyn for det videre arbejde. Startredegyørelse er en ekstra lokalplan-fase i København Kommune, og er ikke et krav i planloven til lokalplanprocessen.</p> <p>Det blev 4.november vedtaget i regi af Teknik- og Miljøforvaltningen, at der i videre samarbejde med bygherre særligt skulle fokusere på;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En landskabsplan med hensigtsmæssige møder mellem hævet</li> </ul>		
--	---	--	--	--

	<p>Vi foreslår, at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området.</p> <p><b>Rekreative værdier og stiforbindelser</b></p> <p>Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn.</p>	<p>terræn og det eksisterende grønne areal samt den offentligt tilgængelige stiforbindelse mod vandet. Hertil sigtelinjer til vandet, Tippen og sejlkлубberne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En varieret bebyggelsesplan med plads til fællesskaber med reference til eksisterende bebyggelse langs havnen. Mødet mellem eksisterende og ny bebyggelse skal tage hensyn til den eksisterende bebyggelse.</li> <li>• At de almene boliger placeres i flere enheder og som en integreret del af bebyggelsesplanen. Det indgår i beslutningen med Budget 2019, at der skal stilles krav om 25 % almene boliger i lokalplanen.</li> <li>• At parkering, der forudsættes placeret uden for lokalplanområdet, vil være tilgængelig og i hensigtsmæssig afstand for beboerne.</li> <li>• At der etableres offentligt tilgængelige grønne byrum og forbindelser gennem den nye bebyggelse med plads til bynatur, fællesskaber og rekreativ anvendelse. Herunder at træer, der fældes, vil blive erstattet med minimum samme antal træer, som med hensyn til størrelse, placering og arter understøtter den rekreative anvendelse002E</li> </ul>		
--	---	--	--	--

		<p>Grundejer har ønsket at lægge to yderligere tilstødende grunde til lokalplanområdet med ønske om at bygge 7.500 m<sup>2</sup> og samtænke disse to grunde med udvikling af Stejlepladsen. Ved at øge lokalplanområdet med de to tilstødende grunde reduceres den samlede bebyggelsesprocent fra 150 til 140. Samtidig giver det mulighed for at rykke en del af bebyggelsen ud mod Bådehavnsgade, hvorved der kan bygges mindre tæt på Stejlepladsen.</p> <p>Den videre planproces vil bestå af i, at der på forvaltningsniveau udarbejdes et udkast til lokalplan, som der skal tages politisk stilling til. Herefter vil udkastet komme i offentlig høring i 8 uger. Høringen vil kunne findes på blivhørt.dk. Dernæst vil høringsforslag blive behandlet. Til sidst skal der tages endelig politisk stilling til vedtagelse af lokalplan. Lokalplanen forventes til politisk behandling om vedtagelse i ultimo 2019/primio 2020. Ved en vedtagelse af lokalplanen kan bygherre påbegynde byggeriet.</p> <p><u>Miljø</u></p> <p>Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at miljøet ved Stejlepladsen vil blive påvirket væsentligt, fordi der er tale om en grundlæggende landskabelig forandring i</p>		
--	--	--	--	--

		<p>forhold til de nuværende forhold. Der gennemføres derfor en miljøvurdering. Bygherre er derudover forpligtet til at sende en VVM-ansøgning om det konkrete projekt. De miljømæssige forhold vil således blive undersøgt parallelt med planprocessen og fremlagt samtidig med planforslagene til den politiske behandling.</p> <p><u>Udvikling i et helhedsperspektiv</u></p> <p>Økonomiforvaltningen orienterer til slut, at hele Bådehavnsvej vil blive udviklet ud fra et helhedsperspektiv, hvor bl.a. placering af kommunale behov, forbindelser og overgange, infrastruktur og områdets egenart indgår som ramme for en sammenhængende planlægning af byudviklingsområdet.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig foreningens synspunkt og foreslår følgende tilføjelse på s. 62 i kommuneplanen:</p> <p>”På den sydlige side af Sjællandsbroen ligger Bådehavnsvej. En stor del af området er karakteriseret ved industri- og havnefunktioner og er i dag udlagt som perspektivområde i kommuneplanen. Med Kommuneplan 2019 udlægges hele området - både nord og syd for banen - til</p>		
--	--	--	--	--

		<p>byudvikling.</p> <p>Som led i aftalen om alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter skal "Stejlepladsen" indgå i udviklingen af området. Området omkring Fiskerhavnen er sammen med området omkring Slusen udpeget som kulturmiljø. I udviklingen af Bådehavnsgade er det væsentligt at bevare det havneliv, der i dag udspiller sig, så Fiskerhavns og bådeklubmiljøets 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</u> naturområde rundt om Bådehavnsgade ses som en ressource, der kan skabe sammenhæng i områdets udvikling."</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
--	--	--	--	--

## (81) Fiskerhavns Vener

	Resumé af hringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p><b>Kongens Enghave: Bådehavnsade Syd/Øst - Stejlepladsen, samt Selinevej Nord I</b></p> <p>forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 har Rambøll udarbejdet en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for til Københavns Kommune.</p> <p>Med de oplysninger, der fremgår om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000-området, er det efter vores opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav.</p> <p>Fiskerhavns Vener gør indsigelse mod væsentlighedsvurderingen gældende ifm. den offentlige hring. Kommunen bør få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Før den foreligger, er det ikke muligt at afgøre, om der kan meddeles tilladelse jf. Habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for forenings synspunkt.</p> <p>Københavns Kommune har i henhold til habitatbekendtgørelsen foretaget en væsentlighedsvurdering af, om kommuneplan 2019 kan påvirke Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd herfor væsentligt.</p> <p>På baggrund af hringssvaret har forvaltningen suppleret væsentlighedsvurderingen med yderligere viden om Lille skallesluger, Stor skallesluger og Troidand, specifikt om hvorvidt disse kan blive påvirket af den ændrede arealanvendelse under en isvinter . Suppleringen har ikke givet anledning til ændring i den samlede konklusion for væsentlighedsvurderingen.</p> <p>Væsentlighedsvurderingen har ikke givet anledning til at vurdere, at planlægning af Stejlepladsen kan påvirke Natura2000-området væsentligt. Der vil derfor ikke blive udarbejdet en konsekvensvurdering.</p> <p>Forvaltningen gør opmærksom på, at grundejer vil udarbejde en VVM i sammenhæng med lokalplanprocessen. I VVM vil det blive undersøgt om byggeri,</p>		331

		herunder i anlægsperioden, på Stejlepladsen har væsentlig virkning på miljøet. I den forbindelse bliver der igen taget stilling til mulig påvirkning af Natura 2000-området.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i Kommuneplan 2019.		

(125) Enhedslisten Amager Vest

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	Enhedslisten Amager Vest beklager overordnet, at intet i den fremlagte kommuneplan vil komme de mange problemer til livs, som byen er plaget af, som dels skyldes fravær af by- og regionsplanlægning, dels af liberalisering af bygge-, bolig- og planloven, der gør, at byudvikling i de enkelte kommuner og landet som helhed ikke udvikles i en samlet fysisk, økonomisk og social bæredygtig retning.	Kommuneplan 2019 er udarbejdet i overensstemmelse med planloven og regulerer de forhold, der ifølge loven er hjemmel til. Kommuneplanen er ligeledes udarbejdet i overensstemmelse med gældende overordnet planlægning for hovedstadsområdet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		332
Almene boliger	Enhedslisten Amager Vest anbefaler, at kvoten for alment i nybyggeri hæves til 50 %, og man stopper for al privatisering i de ældre almene bebyggelser.  Der er i byen blandt mange borgere en modstand mod den stigende vækst, som er resultat, er en centralisering og en specialisering, som er med til at styrke uligheden både i byerne og mellem landsdele. Uanset 25 % nyt almene byggeri vil det	Økonomiforvaltningen bemærker, at i medfør af planlovens §15, stk. 2, kan kommunerne stille krav om op til 25 % alment nybyggeri ved ny lokalplanlægning. Det er således ikke muligt at stille krav om en højere andel.  Enkelte almene afdelinger skal som følge af statens lovgivning om		333

	<p>ikke løse noget for de fattigste, og fleksible udlejning og ny lovgivning vil under alle omstændigheder udelukke vise grupper af mindrebemidlede.</p>	<p>parallelsamfund reducere antallet af almene boliger. Borgerrepræsentationen har besluttet, at de almene boliger, der skal omdannes som følge heraf, skal opføres andetsteds i byen, således at antallet af almene boliger opretholdes.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boformer	<p>Forskere i cirkulær økonomi og bæredygtighed fastslår, at byggeriet i dag er en af de store CO<sub>2</sub> syndere. Hvis kommuneplanens mål om bæredygtigt byggeri skal opfyldes, må det fortsatte massive betonbyggeri forbydes.</p> <p>Det kræver en lokalplanlægning, der forlods udlægger områder til forskellige typer bofællesskaber, samt stiller krav til byggeteknisk fleksibilitet i byggeriet, så man nemt kan ændre boligstørrelser iht. husstandens skiftende behov for boligareal.</p> <p>Forskere på SDU har fastslået, at vi skal ned på 15 mr<sup>2</sup> pr. pers. For at opnå et neutralt CO<sub>2</sub> udslip. Her i byen er gennemsnittet 40-42 m<sup>2</sup> pr. pers.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at de foreslåede ændringer ikke kan reguleres gennem kommuneplanen. Lokalplanlægningen kan ikke tage højde for særlige ejer- og etableringsformer, hvorfor anvendelse til fx bofællesskaber skal initieres af grundejer. Kommuneplanen fastlægger særlige boligstørrelsesbestemmelser for bofællesskaber, således at denne boligtype kan etableres med mindre boliger og større fællesarealer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		334
Almene boliger	<p>Med kommunens fokus på såkaldte udsatte boligområder, overser man at flertallet består reelt af velfungerende mennesker, og at ghettolovgivningens sortering af beboerne har flere aspekter:</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.</p>		335



	<p>1. et politisk signal om at indvandrere og andre udsatte beboere ikke er velkomne.</p> <p>2. Lovens regler for lavt uddannelsesniveaue og indtægt vil udelukke enhver, der ikke har råd til det private boligmarked eller nye lejeboliger.</p> <p>3. Det handler om at skaffe plads til flere private boliger for at dække middelklassens behov.</p>	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Almene boliger	<p>I kommunens forslag anbefales at nye almene boliger skal "være delevnede" med både flygtninge og andre sociale målgrupper. Dette er dog at ignorere en social virkelighed, hvor det at blande mentalt, traumatiserede og psykiske syge eller forskellige misbrugere ikke er en heldig cocktail.</p> <p>Mange af disse bryder sig ikke om bo isoleret sammen med bedrestillede naboer, der tydeligvis foragter dem eller er bange for dem: der kræves derfor en ekstra indsats med byggeri af nye bofællesskaber, ofte suppleret med socialpædagogisk støtte.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Socialforvaltningen ved placering af borgere i boliger til boligsocial anvisning, tager højde for den enkelte borgers ressourcer og behov. Dermed tages der højde for, at støttekrævende borgere enten modtager den fornødne støtte i eget hjem, eller i et botilbud med tilknyttet socialpædagogisk støtte.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		336
KK-funktioner	<p>Der bliver ikke opkøbt eller udarbejdet arealplaner for skole, institutioner, plejehjem og kultur- og fritidsfaciliteter for tilflyttede borgere i rette tid. Der vælter op med skurvogne, der skal løse tilflytterne i det nye boligbyggeriers behov for institutioner.</p> <p>Grunden By &amp; Havn kniber det for kommunen selv at købe sig ind på et marked, hvor grundpriserne vedvarende stiger. Ingen forhindrer kommunen i at afsætte rammer og arealer af til disse formål på endnu ubebyggede jord i kommuneplanen, som</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		337

	<p>man gjorde det første årti efter kommuneplanlovens indførelse; det kræver blot politisk vilje på Rådhuset.</p> <p>Alle dårligt gående, gamle, arbejdsløse og bistandsklienter har fået længere og længere afstande til jobcentre og borgerservice.</p>			
Boliger	<p>Fremfor at privatisere i den almen boligmasse ville løsningen for at blande socialgrupper være, at Københavns Kommune genoprettede sin ejendomsportefølje på de ca. 20.000 boliger, der før lå spredt i byen. På det gamle private lejeboligmarked er der fortsat billige boliger, som forsvinder i takt med opkøb af kapitalfonde og spekulanter, som, øger huslejen. Kommunen burde opkøbe de lejeejendomme, der er til salg. Desuden burde den bekæmpe den lovgivning, som giver mulighed for uhæmmet ejendomsspekulation, som fjerner boliger der er til at betale og hermed øge uligheden i byen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at i medfør af lov om kommunernes styrelse, har kommunerne i dag ikke mulighed for at varetage boligforsyning, herunder opkøbe ledige ejendommen med henblik på udlejning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at den nuværende regering i februar 2020 forventes at fremsætte lovforslag om bl.a. mulighederne for at hæve huslejen i udlejningsboliger i forbindelse med renovering.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		338
Klima	<p>I forslag til kommuneplanen hævdes at byen er CO<sub>2</sub> neutral om 5-6 år. Vi ser imidlertid en fortsat stigende forurenet trafik, hvad angår biler, fly og cruisere. Ergo både person-, gods- og varetransporter til konsum og forbrug, og hermed borgerens og turisternes CO<sub>2</sub> aftryk, negligeres totalt.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Klimaplanens CO<sub>2</sub>-neutralitetsbegreb anvendes samt at der med Kommuneplan 2019 er øget fokus på såvel Klima som luftforurening i forhold til tidligere kommuneplaner.</p>		339

	<p>Enhedslisten Amager Vest henviser til, at vi i dag har et forvredet forhold mellem bolig-arbejdssted, som har styrket pendling ud og ind af byen. Følgen af befolkningstilvæksten i byen har medført stigning i bilejerskab og voldsom trængsel. Målingerne på alle trafikerede hovedfærdselsåre i byen viser, at de der bor her, er udsat for en luft- og støjforurening der overskrider grænseværdien. Der er en fortsat fortætning af nye og gamle byområder, hvor byens grønne arealer indskrænkes og bebygges, og med et stigende befolkningsantal får vi både et voldsomt slid, pres og trængsel på de grønne områder, som mindsker deres rekreative kvaliteter.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Det er ikke nok at se på byens infrastruktur ift. el og varme vedr. bæredygtighed eller energibesparelser, der alene vedr. byens kommunale egne besiddelser og byggerier. Den største del af bygningsmassen er privat, og det største CO<sub>2</sub> aftryk kommer fra byens ansatte og borgernes eget konsum og forbrug, samt deres omfattende transport med arbejde ud og ind ad byen. Hverken stat eller kommune synes at have forstået, at 30 % af nytidens samlede CO<sub>2</sub> udslip kommer af fra byggeri og vejanlæg. Man indregner ikke det CO<sub>2</sub> aftryk og forurening der kommer fra udvinding af råmaterialer, transport, byggematerialer og montage. Derfor er det meste nybyggeri i København slet ikke bæredygtigt. Før byens kan kalde sig CO<sub>2</sub> neutral må alle disse parametre tages med i et samlet klimaregnskab, og dertil må holdbarhed og levetid også indgå.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsendernes synspunkter vedrørende klimaspørgsmål. Mål og beregningsmetoder mv. i kommunens Klimaplan 2025 fastlægges ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		340
Infrastruktur	<p>Enhedslisten Amager Vest er uforstående over for, at kommuneplanen ikke indeholder grundige</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at målsætningerne 3 x 1/3 modal split</p>		341

	<p>pendlingsanalyser med henblik på at løse den omfattende transport af mennesker, person-, service- og varebiler, der hver dag får byen og dens udfaldsveje til at sande til i trængsel og farlige emulsioner.</p> <p>Forslaget om bæredygtig trafik forholder sig slet ikke til realisterne, da 40 % af byens bosatte beskæftigede dagligt pendler ud ad kommunen, et tal der vedvarende stiger med befolkningsvæksten. Der beskrives en fordeling på transport frem mod 2026: 33 % skal cykle og 33 % bruge kollektiv transport og 33 % skal bruge bil. På Rådhuset ser man åbenbart byen som et lukket system af borgere, der kun bevæger sig rundt i byen. Af de 60 % bosatte der altså ikke skal ud af byen, udgør børn, pensionister og studerende en meget stor gruppe. Den nye Cityring vil derfor ikke influere på de mange, der arbejder uden for København, og som fortsat vil bruge bilen. Det samme gælder for de mange, der ikke bor i nærheden af en metro, efter mange lokale busser i byens yderområder er forsvundet. Med 600 meter som norm for en del stoppestedsafstanden, negligeres desuden alle med tilgængelighedsproblemer.</p>	<p>forholder sig til trafik til, fra og rundt i København. I KKR Hovedstaden samarbejdet fremmer Københavns Kommune bl.a. automatisering af S-tog, der kan øge andelen af pendlere som rejser med kollektiv trafik. Hertil arbejder Københavns Kommune for letbane mellem Nørrebro st. og letbanen i Ring 3 ved Gladsaxe Trafikplads. Yderligere arbejder Københavns Kommune og KKR Hovedstaden Ring Syd-projektet, der giver direkte tog mellem Roskilde og lufthavnen samtidig med at Hovedbanegården aflastes. Både S-tog og letbane binder København og hovedstadsområdet bedre sammen til gavn for pendlere både i og uden for København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kultur- og fritid	<p>I kommuneplanen burde der afsættes rum/arealer til flere lokale mødesteder, for at fremme en social interaktion, der kan bidrage til venskaber og tryghed. I de tidligere kommuneplaner blev der faktisk afsat plads af til nye medborgerhuse i byen, som led i ideen om at styrke det lokale demokrati. Frem for at centralisere og samlokalisere tilbud i kommunen ud fra ønsket om "bedre udnyttelse af</p>	<p>Kommunen har som ambition, at kommunale anlæg skal anvendes også når den primære målgruppe ikke har dem i brug og dermed give borgerne flere muligheder og tilbud i deres lokalområde, f.eks. kan en skole bruges</p>		342

	<p>kvadratmeterne" burde der være fokus på mindre og nære kulturelle tilbud i byens kvarterer og lokalområder. Dette ønske om samlokalisering er udtryk for den fortætning, som de stigende grundpriser kræver.</p> <p>Det forekommer Enhedslisten Amager Vest mystisk, hvordan fortætning skulle skabe en sammenhængskraft på tværs af bydele, som det står.</p> <p>Forudsætningen for et stærkt kultur- og fritidsliv er, at der er attraktive og fysiske rammer for byens boliger. Problemet er dog at det kniber med at finde offentlige tilbud til alt, som ikke har et profitmæssigt motiv, idet alle attraktive arealer og bygninger i kommunen er i spil som givtige spekulationsobjekter.</p> <p>København ligger og har i årtier ligget langt under vores nabokommuner hvad angår tilbud om fritidsaktiviteter pr. indbygger, fra svømmehaller til boldbaner. Fokus er først og fremmest på event og store kommercielle sport og kulturbegivenheder.</p>	<p>til musik, foredrag, madlavning m.v. i aftentimerne.</p> <p>Ligeledes skal det bemærkes, at lokale mødesteder også tilvejebringes i boligforeninger m.v. f.eks. som 1% projekter som byens hus i Ørestad eller andet regi, som ikke er kommunalt.</p> <p>Endelig skal det bemærkes, at København sigter på at holde status quo i forhold til boldbaner og svømmehaller i takt med at byen vokser, og på svømmehaller er der fundet placeringer til yderligere to haller, som kan hæve dækningen pr. borger såfremt dette prioriteres ved et budget.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>Enhedslisten Amager Vest konstaterer, at nybyggeri sjældent skaber gode overraskelser, da det hovedsageligt er uden arkitektonisk interesse. De variationer i bybilledet vi ser, virker mere som rent anarki end som gennemtænkte byrum.</p> <p>Netop hvad angår byrum, er der et tydeligt fravær af forskellige typer offentlige rekreative arealer til forskellige målgrupper, som kunne fremme det i planforslaget ønskede rammer for liv og leg, som i</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsendernes holdning til arkitektur og til forskelligheden af indretning af byrum. Disse forhold reguleres ikke direkte i kommuneplanen. Arkitektonisk kvalitet kan reguleres indenfor de rammer, som planloven giver for lokalplanlægningen. Varetagelse af forskellige målgruppers interesser ved indretningen af byrum er et mål i</p>		343

	<p>øvrigt ser helt bort fra behov for haver og pladser med ro og stilhed.</p>	<p>kommuneplanen, men den konkrete realisering sker i fagforvaltningerne.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kreative zoner	<p>Efterhånden som priserne i de gamle bydele stiger, forsvinder både bygninger og arealer, som midlertidige steder for kreative sjæle. Det er beklageligt, at man accepterer denne midlertidighed, frem for at afsætte dem som permanente steder for iværksættere og idemagere uden kapital på lommen. Det er beklageligt, at kommunen intet gør for at fastholde flere områder end dem i Nordvest og Kødbyen.</p> <p>Det samme problem gælder for mange midlertidige byhaver, som forsvinder når spekulanterne skal bruge jorden.</p> <p>Mange områder i andre bydele var i tidligere kommuneplaner anvendelsesbestemmelser udlagt til erhverv og offentlige institutioner. Disse rammebestemmelser er blevet ændret til fordel for boligbyggeri. Således har man fra kommunalt hold fjernet mange muligheder for at fastholde lokaler og arealer til små iværksættere, håndværkere m.fl. Ikke mindst har rammeændringen har gjort det svært at finde plads til offentlige institutioner og tilbud.</p> <p>Nedlæggelse af mange af byens erhvervsområder har været med til at skævvride arbejdsmarkedet,</p>	<p>Der er i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2019 foretaget et serviceeftersyn af områder til blandet erhverv og industri, med henblik på at sikre, at der fortsat er mulighed for at drive virksomhed med egentlig produktion i København. Serviceeftersynet har ikke givet Økonomiforvaltningen anledning til at tro, at København er underforsynet med denne type områder.</p> <p>Kommuneplanen muliggør, at arealer, der afventer senere byudvikling mv., kan anvendes midlertidigt til en række forhold. Dertil hører også f.eks. dyrkning af haver. Der er imidlertid tale om en helt frivillig anvendelse, som grundejerne kan vælge at gøre brug af, og der gælder netop for arealer, der er udpeget til byudvikling. Byhaver for borgere har været forsøgt på en række offentligt ejede arealer, hvor dette er i overensstemmelse med kommuneplanen. I det omfang de er</p>		344

	således at en masse håndværkere nu dagligt kører ind fra syd- eller nordvest Sjælland.	nedlagt igen skyldes dette primært manglende pasning.  Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 183.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kreative zoner	Det påstås at København har en mangfoldighed af arbejdspladser, men det er en tilsnigelse ift. for 40 år siden. Tidligere erhvervsområder udlagt til produktion og håndværk er omdannet til boliger, og firmaer er enten endt i provinsen eller i omegnskommunerne.	Økonomiforvaltningen bemærker, at København fortsat er en by med en bred vifte af arbejdspladser med produktion, iværksætteri, kontorvirksomheder etc. Dermed ikke sagt, at der er den samme fordeling af arbejdspladser som for 40 år siden.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		345
Erhverv	Kommunen satser på at skabe optimale rammer for private virksomheder, men for 40 år siden handlede kommuneplanen derimod om optimale rammer for borgerens trivsel, hvorfor lokalisering af medborgerhuse, skoler og offentlige institutioner var i fokus, og rammeplanerne handlede om en jævn fordeling af erhverv og forskellige boligområder i hele byen.	Kommunen søger gennem Kommuneplan 2019 at skabe udviklingsmuligheder for en god by at bo og arbejde i. Offentlige institutioner søges indpasset ved lokalplanlægningen, idet Økonomiforvaltningen har et særligt team, der arbejder med at sikre de nødvendige offentlige institutioner i byen.		346

		Økonomiforvaltningen ser samtidigt det nødvendigt at der kommer investeringer til udvikling af byen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Amager Fælled	Enhedslisten Amager Vest er stærke modstandere af affredning af næsten ¼ af arealet langs Lossepladsvej, samt nybyggeriet på Amager Fælled.	Økonomiforvaltningen noterer sig indsendernes holdning til lovgivning vedr. Erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		347

(133) AAB, afdeling 34, Emdrup

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Afdelingsbestyrelsen stiller sig fuldstændig uforstående overfor følgende 3 punkter:  At kommunen overvejer at opføre op til 16 containerboliger i et område, som ligger klos op ad Lundehusskolen med børn fra 0-10 klasse. Disse har sammen med unge på sportsområderne hver dag deres gang på ovenstående område. Desuden findes svømmehal og børneinstitutioner, som frekventerer arealet med forskellige aktiviteter.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	348



<p>Skæve boliger</p>	<p>Beboerne i AAB, afdeling 34, og rigtig mange andre mennesker omkring os, får reduceret deres livskvalitet ved ikke at have den sædvanlige mulighed for at anvende området optimalt. Vores grønne område er derfor under pres i København. Ghetto lignende områder med boliger til særligt udsatte/ikke-tilpassede i almindelige boligformer og fællesskaber er med til at reducere værdien af rekreative formål og områder, specielt i Emdrup. For ikke at forøge muligheden for at øge den gule liste til en rød liste, er vores argumentation særdeles betydelig.</p>	<p>København Kommune arbejder løbende for at sikre en rummelig og blandet by, hvor der skal være plads til alle – også socialt udsatte. Kommunen har derfor løbende behov for at finde egnede arealer til etablering af boligløsninger til udsatte københavnere- herunder skæve boliger. Staten giver et tilskud til etablering af skæve boliger og som i Københavns Kommune opføres og driftes af et alment boligselskab. Boligerne henvender sig til borgere som Københavns Kommune er forpligtet til at hjælpe qua deres sociale problemer og Københavns Kommune har 100 procents anvisningsret til boligerne. Borgerne er ofte tidligere hjemløse som har glæde af at få deres egen bolig med videre rammer en de kan få inden for øvrige boligtilbud.</p> <p>I arbejdet med at finde egnede grunde til skæve boliger har Københavns Kommune undersøgt ubebyggede kommunalt ejede arealer inden for hele Københavns Kommune.</p> <p>Københavns Kommune vurderer at Strødamvej er egnet til skæve boliger og det vurderes at de skæve boliger kan indpasses på en måde sådan at de grønne kvaliteter inden for området bevares, og at de eksisterende kvaliteter de nuværende</p>	<p>Den politiske hovedstruktur</p>	<p>349</p>
----------------------	--	--	------------------------------------	------------

		<p>beboere i området fremhæver kan tilgodeses med den kommende udvikling.</p> <p>Når Københavns Kommune arbejder med at indpasse boligløsninger til Socialt udsatte inden for eksisterende bolig- og bymiljøer er det på baggrund af Socialforvaltningens gode erfaringer med at have tilbud til udsatte liggende inden for tæt bebyggede områder. Der vil være fast personale tilknyttet boligerne, som er der for at hjælpe og støtte borgerne i dagligdagen.</p> <p>Statens ghettoliste omhandler kun almene boligafdelinger, og da de kommende skæve boliger placeres inden for områder der er ejet af Københavns Kommune, vil de ikke tælle med ind under områdefægrænsningerne for de almene boligforeninger som lige nu fremgår af observationslisten.</p> <p>Kommuneplan 2015 muliggør etablering af skæve boliger på arealet, og der er ikke forslag til ændringer af den gældende ramme i forslag til Kommuneplan 2019. I den videre proces skal der udarbejdes lokalplansforslag på baggrund af et konkret projektforslag der udvikles for grunden. Lokalplansforslaget for projektet vil blive offentligt bekendtgjort med mulighed for at naboer og andre interessenter kan komme med</p>		
--	--	--	--	--

		<p>bemærkninger og indsigelser til lokalplansforslaget.</p> <p>På baggrund af det store behov for at løse opgaven hensigtsmæssigt med denne boligtype, foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst i den politiske hovedstruktur uddybes for at tydeliggøre Københavns Kommunes arbejde med at udvikle en mangfoldig by med plads til alle - herunder socialt udsatte københavnere. Ændring i målsætning ændres også i kommuneplanens retningslinjer.</p> <p>Ændringsforslag til målsætning på s. 12 og 43:</p> <p>"At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige, ældre og socialt udsatte borgere, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder."</p> <p>Ændringsforslag til afsnit 'Varierede byområder' s. 14:</p> <p>"Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer, boligstørrelser og -typer. Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og skal forholde sig til den københavnske egenart."</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Ændringsforslag til afsnit 'Plads til nye boligformer og boligeksperimenter' s. 18:</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>Ændringsforslag til bydelsafsnit om Bispebjerg s. 54:</p> <p><b>"En sammensat bydel</b></p> <p>Bispebjerg er en varieret bydel bestående af hovedsageligt boliger,</p>		
--	--	---	--	--

		<p>erhvervsområder og tidligere industriområder. Bydelen består af kvartererne Nordvest, Ryparken-Lundehus, Emdrup, Bispebjerg og Utterslev. Bydelens største rekreative områder er Utterslev Mose og Lersøparken, som danner bydelens grønne grænser. Bispebjerg Kirkegård udgør desuden en grøn ressource også som rekreativt rum for Bispebjerg. 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. Der planlægges dog etableret botilbud og boligløsninger for socialt udsatte borgere på kommunalt ejede grunde. 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>Kommuneplan 2015 muliggør etablering af skæve boliger på arealet, og der er ikke forslag til ændringer af den gældende ramme i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>I den videre proces skal der udarbejdes lokalplansforslag på baggrund af et</p>		
--	--	--	--	--

		<p>konkret projektforslag der udvikles for grunden. Lokalplansforslaget for projektet vil blive offentligt bekendtgjort med mulighed for at naboer og andre interessenter kan komme med bemærkninger og indsigelser til lokalplansforslaget.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Skæve boliger	<p>Arealets oprindelige formål går flere hundrede år tilbage i tiden. Dels er området et afvandingsreservoir ved skybrud, hvilket samtidig har dannet sit helt eget mikroklima, resulterende i, at man i dag oplever flagermus samt kan se træfugle, gæs og andre dyr. Biodiversiteten er sjælden i København, og en afhændelse af arealets oprindelige formål mindsker denne, og kan skabe varig skade. Ingen ved, om en oversvømmelse vil være en ny situation i fremtiden ved så drastiske ændringer i området. Lindetræsalleen har sin egen historie, som vi er meget stolte af.</p> <p>I tillæg hertil henholder vi os til Bispebjerg Lokaludvalgs anbefaling af 18. juni 2019 til Socialudvalget - "Kommentar til tre forslag om byggeri af skæve boliger og botilbud til sindslidende" - at det parklignende grønne område bør fredes. Afdelingsbestyrelsen er</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	350

	stærkt imod, at Københavns Kommune fortsætter det planlagte projekt.			
--	--	--	--	--

(135+428) Rytisk Center

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	<p>Det er flere steder beskrevet at, Kultur- og fritidsfaciliteter er kommunale funktioner (eks. side 18). Vi vil gerne understrege, at en stor del af kommunens kultur- og fritidsaktiviteter udbydes af ikke kommunale institutioner. Det synes vi er vigtigt formuleres tydeligt i den samlede kommuneplan.</p> <p>I afsnittet 'En kulturel storby med kant' (side 29) beskrives hvordan man skal have adgang til boldbaner, skøjtehallen og svømmehaller.</p> <p>Vi vil gerne understrege at kulturoplevelser ikke kun ses og høres, men skal udvikles og udføres af alle lag – lige fra amatører til professionelle.</p> <p>Det er vigtigt, at man i Kommuneplanen tager kultur- og fritidslivets værdi alvorligt i forhold til kreativ byudvikling, hvor blandt andet identitet og sammenhængskraft bør nævnes.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Rytisk Centers høringssvar, og bemærker, at dette ligger i tråd med Kommuneplan 2019 i kapitlet "En kulturel storby med kant" med en bred eksempelsamling på, hvordan kultur- og fritidsfaciliteter kan forstås. Ligeledes indeholder kommuneplanens målsætninger på s. 43-45 flere mål om at understøtte rammerne for et kultur- og fritidsliv.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		351
Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>Vi noterer (på side 33) at Københavns Kommune udpeger bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer.</p> <p>Som stor og mangeårig kulturinstitution i København er vi meget interesseret i at høre,</p>	<p>Udpegningen af bygninger er baseret på SAVE-metoden jf. den gældende registrering, men kan afvige fra de faktiske forhold (ombyggede, nedrevne etc. bygninger) eller fra bestemmelser i</p>		352

	<p>hvordan disse udpeges, og hvilke der er udpeget? Rytmask Centers bygning er en af de få bevaringsværdige bygninger tilbage efter sanering af Sundevedsgade Kareen. Sammenholdt med vores eksistens og betydning for kulturlivet siden 1978, undrer det os, at vi ikke er blevet kontaktet i dette henseende.</p>	<p>lokalplaner. Det er i så fald lokalplanens bestemmelser, der er gældende.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kultur- og fritid	<p>Tilføjelse af ny målsætning (side 43, 'Overordnet byudvikling'):</p> <p><u>"At sikre en stærk og visionær byudvikling i samarbejde med Københavns kulturaktører, foreningslivet og byens erhvervsliv"</u></p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig Rytmask Centers synspunkt og noterer, at kommunens samarbejde og partnerskaber med private og offentlige aktører ligger udenfor rammerne for regulering i kommuneplanen. Forvaltningen foreslår, at der i rubrikken "Det gør kommunen også" på side 33 tilføjes punktet:</p> <p><u>"Vi samarbejder med borgere, kulturaktører, foreningsliv og erhvervsliv om at skabe byens kultur- og fritidsliv."</u></p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	Den politiske hovedstruktur	353
Kultur- fritid	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 45, 'Rekreation og natur'):</p> <p>Ny overskrift: "Rekreation <del>og</del> natur <u>og kultur</u>"</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer, at målsætningerne i rubrikken referer til såvel byens grønne ambitioner og ambitioner for kultur- og fritidsliv under den fælles betegnelse "rekreation".</p>		354



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Tilføjelse af ny tekst (side 45, punkt 3): "At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til <u>kultur- og</u> fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder"	Økonomiforvaltningen noterer sig dette og foreslår følgende tilføjelse til målsætning i retningslinjer og på s. 45 i politisk hovedstruktur:  "At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til <u>kultur- og</u> fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder".  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Retningslinjer  Politisk hovedstruktur	355
Det grønne	På side 70 i Kommuneplanen beskrives udviklingstanker for Vesterbro. Det er Rytmask Centers overbevisning at hele Vesterbro, som bydel bør betegnes som kreativ bydel inklusiv de udvalgte byudviklingsområder, som i Kommuneplanen kun er nævnt som grønne potentialeområder.  Vi mener, at det bør hedde: Kreative, grønne potentialeområder.	Økonomiforvaltningen kvitterer for Rytmask Centers tilkendegivelse. Økonomiforvaltningen noterer, at Kommuneplan 2019 indeholder målsætning for udvikling af byen rekreative faciliteter, herunder kreative, i sammenhæng med befolkningsudviklingen. Dette gælder også de enkelte bydele. Behovet for konkrete kreative faciliteter vil blive afklaret løbende med udvikling af bydelen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		356

Kultur- og fritid	Vedr. beskrivelsen af behov frem mod 2030 på Vesterbro, savner vi en beskrivelse af, at en stærk og visionær byudvikling går hånd i hånd med et stærkt kulturliv, der både består af private og offentlige aktører.	I forbindelse med udviklingen af Jernbanebyen arbejdes der med en vision for udvikling og placering af de kommunale funktioner som en del af den overordnede ønskede byudvikling.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		357
-------------------	---	---	--	-----

(136) Boligforeningen AAB, København

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Boligforeningen AAB ønsker et trygt og attraktivt by- og bomiljø for både egne beboere som alle øvrige beboere på Ydre Nørrebro, i området op til industri kvarteret langs Rovsingsgade.</p> <p>Boligforeningen AAB anbefaler derfor, at Københavns Kommune tilføjer 'Industriområdet Rovsingsgade' som byudviklingsområde i kommuneplan 2019 og ændrer områdets rammestatus fra E1- til C3-område.</p> <p>Boligforeningen AAB hilser det meget velkomment, at industriområdets grundejere nu har fundet sammen og er parate til at revitalisere området. En byudvikling det pågældende sted vil nemlig give bydelen et længe efterstræbt boligsocialt boost og bidrage til udbygningen af den blandede by.</p>	<p>I forbindelse med Økonomiforvaltningens erhvervsanalyse er området ved Rovsingsgade udpeget til bevaring, da der vurderes at være et velfungerende erhvervmiljø.</p> <p>Økonomiforvaltningen er dog klar over, at specielt bilsalg muligvis får udfordringer i fremtiden.</p> <p>Der forventes frem mod Kommuneplan 2023 at skulle igangsættes et arbejde med at vurdere behovet for at have plads til mindre virksomheder og håndværkere i byen, hvor specielt dette område sammen med erhvervsområder i Nordvest vil være centralt.</p> <p>Derfor foreslår Økonomiforvaltningen, at man i forlængelse af analysen påbegynder</p>		358

	Boligforeningen AAB har derfor afgivet vedhæftede støtteerklæring til grundejerne i 'Industriområdet Røvsingsgade' - og vi håber, at Københavns Kommune anerkender behovet og medtager *Industriområdet Røvsingsgade' som byudviklingsområde i KP19.	en proces sammen med grundejerne og andre involverede med henblik på en eventuel kommende omdannelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(176) Socialdemokratiet, Indre By og Christianshavn, 3. kreds

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	3. Kreds roser overordnet udkastet til KP19. Udkastet lægger op til at bygge videre på de senere års succesfulde udvikling af byen, og vi synes, der anlægges en god balance med vægt på både at udvikle en by med plads til alle, en miljøbevidst og ren by og en by med et sundt og succesfuldt erhvervsliv. I en periode, hvor Socialdemokratiet taber stemmer i København til både venstrefløjen og Det Radikale Venstre, synes vi, at udkastet er et godt og offensivt bud på byens og vores strategi.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		359
Boliger Almene boliger	Vi støtter det overordnede greb i forslaget, at der skal bygges boliger, så vi fortsat udvikler en blandet by med "plads til alle". Vi støtter i den forbindelse varmt beslutningen om at 25 pct. af nye boliger skal være almennyttige. Vi er omvendt skeptiske over for beslutningen om at øge hastigheden i nybyggeriet til 5.000 boliger pr. år, en vækst på godt 75 pct. i forhold til de	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen og noterer, at der er fokus på at skabe nye boliger samtidig med at der er en høj kvalitet i det byggede miljø.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		360

	<p>2800 boliger pr. år, som blev bygget i perioden 2007-2018.</p> <p>Vi tvivler på, at den høje nybygningsrate kan realiseres over så lang en periode, og frygter, at strategien vil påføre kommunen mindre indtægter, fordi grunde må afhændes til under deres reelle værdi.</p> <p>Afgørende for os er imidlertid, at en høj nybygningsrate ikke medfører en byudvikling af dårlig kvalitet. Det er i det lys, at vi, som beskrevet nedenfor, ønsker præcisere rammer for udviklingen i vores eget område i henseende til skabelsen af nye grønne område, bygningshøjde og bebyggelsesprocent.</p>			
Infrastruktur	<p>Det tilkendes gives, at kørselsafgifter er en ønskværdig metode til regulering af trafikken i byen, og at der vil blive arbejdet for at skabe lovgivningsmæssige muligheder herfor og på - i samarbejde med omegnskommunerne - at udvikle et tidssvarende, fleksibelt og effektivt system for sådanne afgifter i planperioden.</p>	<p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjemmel til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøges de trafikale effekter ved et intelligent nationalt roadpricing system i Hovedstadsområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		362
Parkering	<p>3. Kreds foreslår, at parkeringspladsnormen for boliger fastsættes til 1 pr. 175 etage-m<sup>2</sup> (1:175) i</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker at parkeringsnormen for boliger i forslag til</p>		363

	<p>centrum (herunder Indre By) og til 1:125 i tætbyen/byudviklingsområder (herunder Christianshavn). For plejehjem forhøjes normen til 1:685 i de to nævnte områder.</p>	<p>Kommuneplan 2019 er fastlagt efter bilejerskabet i byen i dag og efter den geografiske beliggenhed. Bolignormen er således 1:200 i centrum, 1:175 i tætbyen/byudviklingsområderne og 1:150 i øvrig by.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at parkeringsnormen ved plejeboliger og plejecentre er blevet justeret fra 1:300 til 1:500 på baggrund af erfaringstal og på baggrund af en helhedsvurdering, idet der ud over selve boligerne ligeledes er servicearealer mv. tilknyttet, der også afkaster et parkeringskrav.</p> <p>Det bemærkes, at det forsat vil være muligt at foretage en konkret vurdering, såfremt der kan påvises et andet parkeringsbehov.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>3. Kreds foreslår, at det præciseres i KP2019 i hovedtræk, hvilke tiltag til højvandssikring, der forventes gennemført i planperioden.</p>	<p>Københavns Kommunes Stormflodsplan fra 2017 fastlægger principper for stormflodssikring og beskriver mulige tidsperspektiver for anlæg af beskyttelse, der går betydeligt ud over planperioden (til 2031). Der er imidlertid ikke truffet konkret beslutning om anlæg i kommunen. Derfor er det ikke muligt at fastlægge, hvilke tiltag der vil blive gennemført og på hvilket tidspunkt.</p>		364

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	3. Kreds foreslår, at Indre By og Christianshavn friholdes fuldt ud for nye højhuse i den 12-årige planperiode. Af udkast til retningslinjer for KP19 fremgår, at højhuse ikke skal kunne etableres i et område, der omfatter Christianshavn, Middelalderbyen og et område af den øvrige Indre By, som afgrænses af HC Andersens Boulevard og V.-N. Farimagsgade, Stockholmsgade og Kastellet. Tivoli er også undtaget. Områderne vest herfor skal godt kunne bebygges med højhuse. Vi finder, at området, der undtages for højhuse, også bør omfatte idet mindste resten af Indre By nord og nordøst for Studiestræde (buen langs søerne til Classensgade, mv.). Vi lægger afgørende vægt på, at denne retningslinje følges i planperioden og bemærker i den forbindelse, at der for få år siden er givet tilladelse til byggeri med kiphøjde på 42 meter midt i "byprofilområdet" (Papirøen).	Det bemærkes, at Papirøen i den på daværende tidspunkt gældende kommuneplan ikke var omfattet af den omtalte udpegning og retningslinje. Planlægningen for denne bygningshøjde er der derfor helt i overensstemmelse med kommuneplanen. Med forslaget til Kommuneplan 2019 er denne udpegning udvidet.  Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 156.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		365
Det grønne	3. Kreds foreslår, at der anføres en grøn cirkel på perspektivområdet Refshaleøen og på Nyholm på kortet i afsnittet Christianshavn markerende, at der er behov for og potentiale for et mellemstort eller stort grønt område i den fremtidige udvikling af hver af de to øer.  I modsætning til, hvad der gælder for flere andre byudviklingsområder, er der ikke markeret	Økonomiforvaltningen bemærker, at forslaget til Kommuneplan 2019 allerede angiver en mulighed for et potentialeområde for et grønt område på Refshaleøen/Lynetten, jf. kort side 59.  For så vidt angår Nyholm har de til kommuneplanprocessen udarbejdede analyser ikke peget på behov for et grønt		367

	<p>potentiale for grønt område på Refshaleøen. Et mellemstort eller stort grønt område bør være et minimum på Refshaleøen, og for Nyholm bør det allerede nu markeres, at der er potentiale, selvom statens plan for øen endnu er under udarbejdelse.</p>	<p>område. I den videre udvikling af Nyholm vil de kulturhistoriske interesser være af central betydning, men dette udelukker ikke, at der også kan være grønne arealer tilpasset den skala og kontekst, der kendetegner Nyholm, da Økonomiforvaltningen er enig i, at der er store kvaliteter i Nyholm inkl. de eksisterende grønne områder på øen, da Økonomiforvaltningen er enig i, at der er store kvaliteter på Nyholm inkl. de eksisterende grønne arealer på øen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Boformer Almene boliger</p>	<p>3. Kreds foreslår, at der forudsættes etableret 60 nye plejehjemspladser eller plejeboliger på Christianshavn i 1. KP19-planperiode (2019-24) som supplement til de eksisterende, herunder de 130 pladser, som forudsættes moderniseret i KP19-udkastet. Ældre medborgere i København bør kunne tilbydes ældreboliger/plejeboliger/plejehjemspladser i deres lokalområde. Hvis Christianshavns dækning med plejeboliger skulle være den samme som i det øvrige København, skal der i bydelen være ca. 60 plejeboliger stigende til 150 i 2030. Plejeboligerne på Christianshavn foreslås etableret inden for rammerne af lov om almene boliger, formentlig som led i et af de kommende nybygningsprojekter i området, alternativt ved</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har afsøgt mulighederne for at anskaffe arealer til etablering af plejeboliger på Christianshavn. Dette har hidtil ikke vist sig at være muligt, som lokaludvalget også nævner i henvendelsen.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til Sundheds- og Omsorgsforvaltningen for en nærmere redegørelse herfor.</p> <p>Det bemærkes at de almene boliger i Laksegade etableres ved hjælp af krav i lokalplanen og at der i lokalplanen for Kuglegården og Papirøen er stillet krav om almene boliger. Såfremt der i den</p>		368

	<p>erhvervelse og ombygning af statens ejendom Strandgade 29 (tidl. Miljøstyrelsen). Det har været nævnt, at det er vanskeligt at etablere pladserne som almene boliger, fordi de høje grundpriser på Christianshavn skaber vanskeligheder med at holde sig inden for almenboliglovens maksimalbeløb. Kredsen bemærker i den forbindelse, at det er lykkedes at få opfyldt kravet om 25 pct. almene boliger i nybyggeri i projektet Laksegade Øst (Danske Bank-området), der omfatter nogle af Københavns dyreste grunde.</p>	<p>kommende planperiode opstår nye byggemuligheder i bydelen vil det jf. Kommuneplan 2019 være et område, hvor kravet om 25 pct. almene boliger stilles.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(183) Boligforeningen AAB, afdeling 32 "Emdrup Vænge"

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Det er en stor forringelse af vores boligområde, hvis Socialforvaltningen får lov til at bygge 12 skæve boliger i et parkanlæg, der er omkranset af vores boliger. En bebyggelse med skæve boliger her kan ikke andet end forstyrre den fred, der hersker her, således at man kan forestille sig mange ubehagelige konfrontationer med de nye beboere. Vi får frataget den herlighedsværdi i form af grønne områder, der har bevirket at folk var glade og taknemmelige for at få en almen bolig her. Samtidig stiller vores boligafdeling, som de andre almene boligafdelinger i Københavns Kommune, 1/3 af vores ledige lejligheder og rækkehuse til rådighed for kommunen, der benytter sig 100</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	369



	<p>pct. af dens anvisningsret, da vores boliger stadigvæk har en lav husleje. Derfor løfter vi allerede en social byrde for kommunen. Uanset Socialforvaltningens gode intentioner med at hjælpe udsatte borgere til at få en bolig i form af 'skæve boliger', og dermed har bedt Økonomiforvaltningen om at finde egnede kommunale områder, så mener beboerne i AAB, afdeling 32, ikke at det er et egnet område, og at det snarere er en krænkelser at lægge de skæve boliger i deres friarealer.</p>			
--	---	--	--	--

(184) Sdr. Frihavnsudvalg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>Vi støtter ønsket side 20 og 26 om, at "luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes" (Vedtaget af BR i 2013).</p> <p>Det ønsker vi konkretiseret med konkrete mål om, at der etableres landstrøm på alle relevante havneanlæg senest i 2021, og at der specielt ved bolignære kajpladser stilles krav om tilslutning til landstrøm fra 2023. Begrundelsen er, at flere uafhængige målinger ved Langelinie har vist store koncentrationer af de meget sundhedsskadelige NO<sub>x</sub>-partikler, og at analyser har vist en samfundsmæssig god business-case i landstrøm, ligesom det via en aktiv prispolitik kan gøres til en direkte indtægtskilde for København og/eller dets</p>	<p>Copenhagen Malmö Port er et privat aktieselskab og kan ikke reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Økonomiforvaltningen indgår i et samarbejdsprojekt med By &amp; Havn og Copenhagen Malmö Port om projektering af et landstrømanlæg i Nordhavn samt undersøgelse af, hvordan der kan etableres landstrøm ved Langelinie.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 116.</p>	Den politiske hovedstruktur	370

	selskaber CMP og By & Havn. Det hører med, at den forurenende krydstogtindustri er i kraftig vækst, modsat det meste af den øvrige transportsektor, hvor udviklingen i retning af renere køretøjer går hurtigere. Endelig bør det noteres, at beboelserne i Sdr. Frihavn ligger meget tæt på kajlæggene med Krydstogtskibe og Oslo-færgen.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Vi støtter også udsagnet side 23 om, at "der etableres en ny elektrisk havnebusforbindelse med gratis cykelmedtagning på tværs af havnen mellem Refshaleøen, Langelinie og Nordhavn". Vi finder det vigtigt at det nye nordlige net får flere afgang i timen end de planlagte 2, ligesom vi anser det for vigtigt, at det bindes effektivt sammen med det øvrige havnebusnet. Begrundelsen er, at afstandene mellem bydelene i det nordlige havneområde er meget større end i det øvrige havneområde, og dermed afgørende for gående og cyklende, at havnebusserne binder områderne effektivt sammen. Der bør sættes mål om, at åbningen finder sted senest i 2020.	Forlængelsen af havnebusruten fra Refshaleøen til Nordhavn er vedtaget af Borgerrepræsentationen med budget 2019 og der er indgået kontrakt mellem Movia og operatør. Forlængelsen fra Refshaleøen til Nordhavn åbner i 2021. Frekvensen for havnebusserne reguleres ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		371
Rammer	Vi noterer med tilfredshed, at den eksisterende bygningshøjde på 5/6 etager og 21/24 meter fastholdes i bilag 4 (2019-0049174-3). Vi advarer mod tendensen til at dispensere herfra. Begrundelsen er, at i såvel Nordhavn som Ørestaden skyder der	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 i		372

	<p>bygninger op med højder på +27 meter. Det er ødelæggende for den Københavnske profil med bygninger altovervejende på højst 5 etager kun afbrudt af tårne med spir. Vi noterer os, at i Kommuneplanen 2019 side 73 beskrives Holm 8 og 9 i Nordhavn uden forbehold, mens vi har erfaret, at der allerede nu planlægges med en byggehøjde på op til 34 meter endda få meter fra kajkant og mod vest med stor skyggeeffekt på østvendte boliger. Det finder vi helt uacceptabelt og anmoder om, at der udarbejdes et sæt operationelle betingelser for, at der gives dispensation.</p>	<p>forslaget generelle bygningshøjde på 24 m og punktvis mulige bygningshøjde op til 30 m. Da skyggerne fra byggeriet i eftermiddag- og aftentimerne primært vil falde på Sundkrogsgade og andet erhvervsbyggeri, indstiller forvaltningen, at bygherres ønske imødekommes. Muligheden for bygningshøjder op til 38 m mod Svanemøllehavn foreslås dermed indarbejdet i kommuneplanens ramme i forbindelse med endelige vedtagelse af Kommuneplan 2019, og der bliver dermed ikke behov for en dispensation.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Vi er enige i at nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima (s. 20). Vi noterer imidlertid, at det friareal der skal sikres ved ny bebyggelse eller udvidelse af eksisterende, ikke nødvendigvis skal være grønt (helt eller delvist), men endog kan bestå af tagterrasse (s. 79). Vi finder ikke at dette er i overensstemmelse med det overordnede mål om livskvalitet og klima. Det er vigtigt at have grønne oaser i</p>	<p>Den konkrete indretning af friarealer reguleres ikke i kommuneplanen. Det primære formål med friarealer er at tilvejebringe gode nære opholdsarealer for beboere og brugere af byggeri, hvilket f.eks. kan ske på tagterrasser, der vurderes at bidrage til livskvalitet og eksempelvis også indrettes på eksisterende byggeri, hvor dette ikke er et planmæssigt krav. Opholdsarealerne skal imødekomme brugernes behov og ønsker.</p>		378

	<p>nærområderne tæt på beboelse af hensyn til den daglige trivsel og for at undgå nødvendigheden af transport til grønne områder. Derfor mener vi, at der skal være krav om friarealer og promenader langs havnen ved nyt byggeri. Som supplement kan man arbejde med flydende haver med inspiration fra bl.a. Rotterdam havn.</p>	<p>Der er allerede krav om friarealer for nyt byggeri uanset beliggenhed og således også langs havnen. Her stilles samtidig krav om offentlig adgang på promenader. Jf. planloven kan kommune- og lokalplaner som hovedregel ikke regulere anlæg på søterritoriet. Der kan bl.a. derfor ikke optages bestemmelser om flydende haver, men Økonomiforvaltningen noterer sig forslaget til den videre planlægning af havnenære områder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Vi ønsker at der udlægges store arealer i Nordhavn til en naturpark med vægt på vild natur.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 328.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		379
Andet	<p>København har i en parallel proces til Kommuneplan 2019 arbejdet på øget københavnerinddragelse. Det finder vi særdeles tiltrængt og positivt. Resultatet er i Kommuneplanen reduceret til et afsnit på side 81 om "5 principper for dialog" med karakter af hensigtserklæringer.</p> <p>Det finder vi alt for vagt i forhold til ønsket om, at borgerne får øget og tidligere reel</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette, og bemærker, at kapitlet ikke er udtømmende, men beskriver ét blandt mange eksempler på, hvordan Københavns Kommune siden 2014, har arbejdet for en styrkelse af hele kommunens arbejde med københavnerinddragelse. Et arbejde der</p>	Den politiske hovedstruktur	380

	<p>indflydelse på lokale projekter og forhold. Vi finder, at alt for mange elementer aftales inden høringsprocesserne med det resultat, at vi som borgere høres, men ingen afgørende indflydelse får. Vi støtter, at projekter af primær lokal karakter udlægges til Lokaludvalgene med direkte valg af medlemmerne og økonomisk ramme og ressourcer for arbejdet. Andre byer har gode erfaringer på området. I det omfattende rapportarbejde med Københavnerinddragelse ligger mange konkrete ideer, som kan udmønte de fem principper.</p>	<p>bl.a. har resulteret i de fem principper for øget københavnerdialog.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 200.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(185) Sundbyernes Grundejerfællesskab

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>I oplægget til Kommuneplan 2019 for København er der lagt vægt på en række værdier for byen. Hvilket er positivt. Bl.a. skal der passes godt på byens kvaliteter, ligesom København også fremover skal være en mangfoldig by. En af kvaliteterne er også beboelsesområder med arkitektur og indretninger og grønne områder.</p> <p>I den sammenhæng udgør det brede grønne bælte fra Emdrup området i Nord og ned over Bispebjerg, Husum, Brønshøj, Vanløse, Valby og Sundbyområderne på Amager med villaer, rækkehuse, parcelhuse og haveforeninger et særdeles unikt beboelsesområde, med gode</p>	<p>Det er korrekt, at illustrationer og kort i forslag til Kommuneplan 2019 ikke har et fokus på områder kendetegnet ved villaer, rækkehuse og lignende. Kortene i bydelsopslag mv. har særligt til hensigt at belyse, hvor der foreslås ændringer og ny byudvikling. Det betyder samtidig, at de store haveboligområder (B1-rammer), hvor kommuneplanen ikke lægger op til væsentlige ændringer, kan virke underbelyste.</p> <p>Her er der, med undtagelse af nogle få konkrete rammeændringer, uændrede muligheder for den løbende fornyelse der ønskes, men ikke for egentlig</p>	Den politiske hovedstruktur	381

	<p>rammer for familieliv og sociale udfoldelser i grønne omgivelser.</p> <p>Boligformen er eftertragtet og værdsat gennem generationer. Påfaldende er det bare, at der i kommuneplanoplægget ikke et eneste sted er omtalt dette store, værdifulde boligområde, hvilket vi finder overordentligt mangelfuldt i planen. Ej heller er der et eneste billede af villa- og parcelhusområder, mens andre boligformer, byggerier og husbåde er eksponeret i rigeligt mål i oplægget.</p>	<p>omdannelse. Nogle særligt værdifulde eksempler på denne bebyggelsesform er udpeget som værdifulde kulturmiljøer mv. Disse udpegninger er opretholdt uændret i forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at billedmaterialet i Kommuneplan 2019 opdateres i den endelige version med henblik på at illustrere variation i boligtyper i København.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Under afsnittet "En grøn, sund og bæredygtig by" vil det være oplagt, at omtale nævnte beboelsesområder som vigtige at bevare og styrke, bl.a. af hensyn til byens målsætninger om CO2-neutral, grønne områder, styrkelse af biodiversiteten samt tilpasningen i det hele taget til fremtidens klima samt til fremme af folkesundheden i København.</p> <p>Med henblik på klimasikring og afløb for overfladevand i skybrudssituationer er allerede indledt tiltag med indretning af "Grøn Klimavej" på en række private fællesveje i grundejerforeninger. Formålet er at lade regnvandet nedsive i jorden lokalt og/eller forsinke det, for at aflaste et ellers overbelastet kloaknet i København. Det bør understreges i kommuneplanen, at arbejdet med indretning</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at bevarelse af de omtalte villaområder ikke indgår i kommuneplanen, ligesom bevarelsen af andre kvarterer ikke indgår.</p> <p>Villaer og villaveje kan bidrage til især biodiversitet og skybrudssikring, men det er også i villaområder og haveforeninger, at partikelforureningen fra brændeovne er højest og hvor bilejerskabet er størst, hvilket er problematisk for luftkvalitet, CO2 og trængsel. Dette er dog ikke noget, der direkte reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		382

	af Grøn Klimavej som led i skybrudssikringen nyder fremme i Københavns Kommune. Under afsnittet om trafik nævnes ønsket om mindst 1/3 cyklister, mindst 1/3 kollektiv trafik og højest 1/3 biltrafik.			
Infrastruktur	<p>Metroen har været en stor gevinst for den kollektive trafik, men for villa- og parcelhusområder, der ligger op til metrostationerne, er det blevet et betragteligt problem, at udefra kommende bilister parkerer på de private fællesveje i nærheden af stationerne. Tilsvarende parkeringsudfordringer er på private fællesveje i områder grænsende op til nye bydele, fx Ørestad. For at spare de tårnhøje parkeringsafgifter i de nye bydele (fx Ørestad) parkerer både fastboende og folk, der dagligt kører i bil til/fra arbejde i bydelen, på de tilstødende private fællesveje i grundejerforeninger fx Øst for metrolinjen langs Ørestad, hvor det er gratis for dem at holde.</p> <p>Kommunen og By &amp; Havns planer om yderligere 2.500 boliger i forbindelse med Ørestad på den del af Amager Fælled, som nu er navngivet "Vejlandskvarteret", vil mangedoble parkeringspresset på de private fællesveje langt ind på Amager, i grundejerforeningerne Øst for Ørestad Boulevard og metrolinjen.</p>	<p>Kommuneplanens parkeringsnormer finder anvendelse ved nybyggeri, tilbygning eller ændret anvendelse. Parkering skal endvidere tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter en konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret fx i parkeringsanlæg eller på private fællesveje.</p> <p>Det er ikke planmæssigt muligt at regulerer brugen af parkeringspladserne, herunder hvilken type bil, der skal benyttes, eller at kræve at parkeringspladserne reelt er til rådighed for beboerne i det konkrete byggeri, parkeringspladserne er knyttet til.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune løbende har fokus på og søger løsninger ift. de trafikale gener som u hensigtsmæssig parkering kan give anledning til i byen. Håndhævelse af parkering i København er Teknik- og Miljøforvaltningens ressort.</p>		383

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	<p>Som led i bevarelsen og den grønne værdisætning af villa-, haveforenings- og parcelhusområderne er det tillige afgørende, at der er den fornødne plads på parcellerne.</p> <p>I tilknytning til kommuneplanen bør der være krav til grundstørrelse, bygningsudformning, bebyggelsesgrad, afstand til skel for indretninger mv. på parcellen. Ved at præcisere dette i kommuneplanen, kan det i supplerende regelsæt fastlægges, at der ikke nyudstykket grunde, som er mindre end 600 m<sup>2</sup> for opførelse af enfamiliehuse, 900 m<sup>2</sup> for opførelse af tofamiliehuse (med vandret lejlighedsskel) i eksisterende villa- og parcelhusbebyggelse og at opførelse af dobbelthuse (med lodret lejlighedsskel) kræver mindste grundstørrelse på 1.200 m<sup>2</sup>. Villaservitutter skal fortsat respekteres. Med de nævnte krav til mindste grundstørrelse vil bestemmelserne i København også være i overensstemmelse med retningslinjer på området i omegnskommunerne.</p> <p>Bestemmelserne vil være med til at sikre, at villa- og parcelhusområderne bevares som vigtige og livgivende grønne områder for beboernes trivsel og velvære samt for floraen, faunaen, biodiversiteten og for medvirken til sikring af klimaet i fremtiden i København.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 703</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		384



Andet	<p>SGF finder endvidere kommuneplanforslaget mangelfuldt ved, at der ikke er en by- og boligbebyggelsesplanlægning og struktur, der har med omegnskommunerne, hvor der også bygges boliger på livet løs. Omegnskommunerne er en vigtig del af det storkøbenhavnske område og dermed for København som landets hovedstad.</p>	<p>Københavns Kommune indgår i et samlet boligmarked i Hovedstadsregionen. Der har længe været stor efterspørgsel efter centralt beliggende boliger, hvilket har været medvirkende årsag til betydelige prisstigninger. Forslag til Kommuneplan 2019 peger på, at der skal skabes plads til nye boliger i Københavns Kommune for at imødekomme denne efterspørgsel efter boliger fra forskellige familietyper og indkomstgrupper. Prisudviklingen i København betyder også, at efterspørgslen efter boliger i den øvrige region stiger og har skabt grundlag for nye boligprojekter og byområder. Der foregår således en betydelig udvikling i andre dele af regionen. Den statslige planlægning for hovedstadsområdet varetager også disse hensyn.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		385
Klima	<p>SGF det heller ikke hensigtsmæssigt, at der bygges tættere og tættere og højere og højere i København, da det vil være i direkte modstrid med byens planer om at være en grøn, klimavenlig og sund storby for borgerne at bo og leve i. I den forbindelse ser vi netop nævnte grønne bælte med villaer, parcel- og rækkehuse samt haveforeninger som værende</p>	<p>Der er ikke med forslag til Kommuneplan 2019 sket en ændring af byggemulighederne i de omtalte områder (B1-rammer). Deres tilladte tæthed og højde er uændret. Det bemærkes, at grundlaget for effektiv grøn mobilitet (kollektiv trafikbetjening) står i et direkte forhold til brugerpotentialet, der således er lavere ved lav</p>		386

	<p>med til at kunne løse to af storbyens store udfordringer:</p> <p>1) Lokal afledning af overfladevand (skybrudssikring) og</p> <p>2) Med bevoksninger med træer, buske og levende hegn være med til at binde CO2 og dermed ikke lede det til atmosfæren.</p>	<p>bebyggelsestæthed. Det indgår som målsætning i kommuneplanen, at regnvand i vid udstrækning håndteres lokalt, hvilket mange haveboliger har et godt potentiale for.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>SGF savner endvidere en meget klarere plan for formidlingen af den forventede stigende trafik i byen og her ikke mindst på Amager end det, der er beskrevet i forslaget til Kommuneplan 2019. Allerede nu er trafikproblemerne tårnhøje på Amager. Lastvognstrafikken fylder voldsomt på de smalle indfaldsveje på øen og antallet af personbiler er med de mange nybyggerier og indflytning af i tusindvis af nye borgere øget enormt. Med situationen og en fortsættelse af planerne om mere byggeri og dermed i tusindvis af flere biler på Amager, ser vi i øjnene, at trafikken på øen sander til, hvis ikke der gøres noget. Situationen er tillige forværret af, at i hundredtusindvis af biler hver dag passerer og/eller skal ud og hjem til Amager over kun fire broer, og at disse broer allerede i dag er "flaskehalse" i et helt urimeligt omfang.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i forbindelse med etablering af Lynetteholmen udarbejdes forundersøgelser af to infrastrukturprojekter, der kan forbedre den trafikale betjening på Amager. Forundersøgelserne omhandler en Østlig Ringvej og en metroforbindelse. Forundersøgelsen af Østlig Ringvej undersøger blandt andet en linjeføring fra lufthavnen, via Lynetteholmen til Nordhavn, hvor den skaber forbindelse til Nordhavnstunnellen, Nordhavnsvejen og Helsingørmotorvejen. Således vil den fungere som en ny overgang på tværs af havnen og vil kunne aflaste trafikken på dele af Amager. Borgerrepræsentationen har besluttet, at Københavns Kommune skal arbejde for, at en metroforbindelse til Lynetteholmen udformes som en ny krydsning af havnesnittet, hvor der skabes forbindelse på tværs af de to eksisterende metrolinjer M1 og M2. Således vil den i</p>		387

		<p>den udformning fungere som en ny, grøn transportmulighed på tværs af Amager.</p> <p>Udarbejdelse af en trafikplan for Amager kan ikke reguleres gennem kommuneplanen. En sådan trafikplan bør håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(207) Kommunistisk Parti Amager

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>Der er mange fine visioner for byen i forslaget til kommuneplan. Vi er helt enige i, at København skal være en by for alle. "En by hvor der ikke kun er boliger til de rigeste, men en by hvor også folkeskolelæreren, politibetjenten og københavnere uden for arbejdsmarkedet har råd til at bo", som det beskrives i kommuneplanen.</p> <p>Men i virkelighedens verden har København i høj grad udviklet sig til en by for højtlønnede mennesker med lange uddannelser, mens faglærte og ufaglærte arbejdere ligesom folk udenfor arbejdsmarkedet i stigende grad presses ud af byen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for synspunktet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		388
Boliger	Der er brug for langt flere billige boliger i København.	Det er en målsætning i kommuneplanen, at kommunen anvender kravet om op til		389

	<p>Men kendsgerningen er, at det ene område efter det andet plastres til med dyre ejer- og lejeboliger, som ikke kan betales af en faglært arbejders månedsløn. Her batter det ikke ret meget, at der i kommuneplanen åbnes for, at op mod 1500 af de i alt 60.000 boliger, der planlægges bygget over de næste 12 år, må have en husleje på max 3300 kroner om måneden.</p>	<p>25 % pct. almene boliger i nye lokalplaner. Det medfører op til 15.000 nye almene boliger i den kommende planperiode.</p> <p>Nye almene boliger er i gennemsnit 24 % billigere end tilsvarende nye private udlejningsboliger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>Et centralt problem er, at Københavns jord i vid udstrækning er blevet privatiseret og nu sælges på markedsvilkår, en stor del af det gennem By &amp; Havn. Det betyder, at det altid handler om at få den højeste pris og sælge de mest attraktive grunde. Indtjeningen går forud fra en helhedsvurdering af, hvad der vil give den bedste by for Københavnerne at bo i. De høje grundpriser er med til at presse priserne i vejret på nybyggerierne og fører til meget høje huspriser og huslejer.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer synspunktet og henviser til de baggrundsanalyser, der er udarbejdet til Kommuneplan 2019 i forhold til yderligere data på boligmarkedets udvikling.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		390
Arkitektur. Kulturarv og højhuse	<p>Og det har samtidig som konsekvens, at der overalt bygges ekstremt tæt og ekstremt højt. Højhusbyggeriet ved Amager Strand er et skræmmende eksempel på det. Det ene højhus efter det andet, uden at der er taget det mindste hensyn til sammenhæng og fælles udtryk. Og ind imellem højhusene er der presset lavere byggerier ind, med stort set ingen mulighed for at få sol og lys ind i boligerne.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer synspunktet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		391

	<p>Grønne områder og bymiljø mellem husene er totalt fraværende.</p> <p>Det må forhindres når nye områder som for eksempel området omkring Prags Boulevard og Kløverparken skal bebygges.</p>			
Det grønne	<p>Det skal være klare regler, som sikrer tilstrækkeligt med grønne og rekreative områder ved nybyggeri. Og det skal have konsekvens for bygherrer og boligejere, hvis de ikke overholder reglerne.</p>	<p>Kommuneplanen indeholder regler for friarealer ved nybyggeri. Det sikres i lokalplaner og byggesagsbehandling, at disse arealer tilvejebringes.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		392
Det grønne	<p>Kommunistisk Parti Amager er modstander af planerne om at bygge omkring 2500 boliger på Amager Fælled og godt 500 boliger på Stejlepladsen i Sydhavnen. Vi mener, at Københavns Kommune skal omgøre sin beslutning fra budgetforliget for 2019 om at bebygge de to grønne områder, som man til og med har fået affredet med det formål for øje. En stor del af Amager Fælled er allerede bebygget eller ændret fra vild natur til parklignende områder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsendernes holdning til aftalen indgået i forbindelse med Budget 2019 vedr. erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter samt den efterfølgende statslig lov, der affreder de pågældende arealer.</p> <p>Naturen på Amager Fælled plejes jf. udviklingsplanen for området. Udviklingsplanen er udarbejdet i samspil mellem brugere og interessenter og kvalificeret af blandt andet Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Dansk Ornitologisk Forening og Dansk Botanisk Forening med flere.</p>		393

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Lynetteholmen	<p>Kommuneplanen omfatter også beslutningen om etablering af øen Lynetteholmen med boliger til omkring 35.000 mennesker efter 2031. Salget af grunde skal finansiere metro til området og etablering af en østre ringvej med havnetunnel. Det er helt uacceptabelt og totalt udemokratisk at en så vidtrækkende beslutning tages af en snæver kreds af politikere på Christiansborg og Københavns Rådhus og derefter lanceres som en kendsgerning uden nogen som helst form for offentlig debat.</p> <p>Der rejser sig en række spørgsmål, som fortjener nærmere analyse og debat. For eksempel: Er der overhovedet brug for 35.000 flere boliger? Hvorfor skal vi lave et stort og dyrt projekt med at bygge en helt ny ø i stedet for at udvikle hovedstadsområdet mod vest, hvor pengene ville række meget længere? Hvorfor skal vi trække endnu mere trafik ind i København?</p> <p>Kommunistisk Parti Amager efterlyser saglig orientering om hele Lynetteholm-projektet og en grundig offentlig debat i forhold til, om det er den vej, København skal gå.</p>	<p>Lynetteholmen er ikke del af forslag til Kommuneplan 2019, men omtalt som et fremtidigt projekt, hvis realisering vil ligge efter planperioden.</p> <p>Realiseringen ligger udenfor Københavns Kommunes plankompetence, idet den forudsætter en række statslige tilladelser til opfyldning på søterritoriet mv.</p> <p>Lynetteholmen er genstand for en særskilt proces, herunder en miljøkonsekvensvurdering, hvor det vil være muligt at fremkomme med synspunkter om projektet.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 280.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	Den politiske hovedstruktur	394

(21) AAB, Afdeling 36, Emdrup Huse

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Skæve boliger	<p>Afdeling 36 i Emdrup Huse er stærkt imod etablering af containere på Emdrupvej 99 og Strødamvej 10.</p> <p>Afdeling 36 stiller sig fuldstændigt uforstående overfor på den ene side at være på listen over "udsatte boligområder", og på den anden side påtænker Københavns Kommune at boligplacere sårbare og marginaliserede borgere klos op ad afdeling 36. Afdeling 36 mener, at det vil medføre yderligere sociale problemer og øget konfliktniveau i vores lokalområde.</p> <p>Beboere i boligområdet har solgt hash til elever på Lundehusskolen. Med boligplacering af psykisk syge, misbrugere og hjemløse 200 meter fra Lundehusskolen, vil København Kommune markant øge risikoen for salg af stoffer til børn og unge. Afdeling 36 mener, at det er paradoksalt, at Københavns Kommune på den ene side fører skærpet tilsyn med Lundehusskolen, som er beliggende i et udsat boligområde, samtidig med at Københavns Kommune påtænker at indsætte marginaliserede borgere 200 meter fra selvsamme folkeskole.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	395
Skæve boliger	<p>Lindetræerne på Emdrupvej 99 er kategoriseret som "ikoniske træer i København".</p> <p>Afdeling 36 mener, at det er paradoksalt og absurd, at Københavns Kommune indkøber og planter nye lindetræer på Kongens Nytorv samtidig med, at Københavns Kommune</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p>	Den politiske hovedstruktur	396

	påtænker at fælde gamle og smukke lindetræer på Emdrupvej 99.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Skæve boliger	Emdrupvej 99 er et rekreativt grønt område, som flittigt benyttes af skoleelever, børn og unge og gamle, hundeluftere, solbadere og boldspillere osv. Emdrup- Bispebjerg er et tæt bebygget alment boligområde med hyppig forekomst af sociale problemer; så der er stærkt behov for at bevare det grønne område til glæde for børn og voksne. Desuden er det grønne område hjemsted for fugle, egerne og andre smådyr. Når Københavns Kommune påtænker at fjerne et rekreativt grønt område og fælde gamle lindetræer for i stedet at opstille containerboliger til marginaliserede borgere, mener afdeling 36, at det er fuldstændig paradoksalt og uden hold i virkeligheden, når Københavns Kommune markedsfører sig som en grøn og klimabevist kommune.	Økonomiforvaltningen henviser til bevarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	397

(197) Københavns Amatørsejlkлуб

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrig byudviklingsområde Svanemøllehavnen	I KP19 fremgår det, at Øresunds sejlkлуб Frem's landplads skifter karakter fra "rekreativt område", til "Forsyning". Samtidig har K.A.S fået oplyst, at Frem's og K.A.S fælles landplads "kulpladsen" planlægges inddraget som byggegrund for boligbyggeri.  Hofor ønsker at benytte Frem's landplads til at opføre et nyt moderne spidsbelastnings	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 427.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.  Rammeområderne R19.T.2.5 og	398



	<p>varmeværk, som kan erstatte det gamle og udtjente Svanemølleværk.</p> <p>K.A.S finder det oplagt, at dette nye værk bygges på Svanemølleværkets eksisterende område, som i forvejen er afsat til formålet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• K.A.S ønsker Frem's landplads bevaret som rekreativt område i KP19.</li> <li>• K.A.S ønsker, at kulpladsen bliver klassificeret som rekreativt område, og at den bevares som landplads og parkeringsplads for sejlkubberne.</li> </ul> <p>Alternativt ønsker vi os kompensation 1-1 i den nye erstatningshavn, som opføres under nordhavnstunnel byggeriet, og som i så fald bør gøres permanent.</p>		<p>R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	
--	---	--	--	--

(212) Grundejerforeningen Valby Vænge

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Saxtorphsvej er absolut ikke den rette placering for en ny børneinstitution. Trafikken er kaotisk allerede, når børneaflevering til de eksisterende to institutioner - i bil for manges vedkommende - kolliderer med udflytterbus, beboeres børn på vej til skole osv., på en lille villavej, hvor to biler knapt kan passere hinanden. Vi har i flere år forsøgt at få tilstrækkelig opmærksomhed om dette, så vi kan få en holdbar trafiksituation på</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		399

	Saxtorphsvej og i området omkring. Den grønne plet, der med det kommende budget planlægges bebygget, bruges af skoler, institutioner og kvarterets børn, og det er tidligere, i forbindelse med tidligere byggeri, blevet lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret. Læg i stedet den nye institution i Grønttorvet eller Kulbanekvarteret, hvor mange af de børn, der skal gå i institutionen, formentlig kommer til at bo.			
--	---	--	--	--

(219) Lundehus kulturforsyning

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Almene boliger	I følge kommuneplanen skal "København være en by med plads til alle". Det er fint, Vi vil også gerne være med til at huse svage medborgere, men vores kvarter har totalt ændret befolkningssammensætning takket være kommunens ret til at placere netop svage borgere i de almennyttige boliger, Det har medført, at vores kvarter er et af de fattigste i byen og over halvdelen er af anden etnisk oprindelse.	Det bemærkes, at kommuneplanen indeholder de principper for blandet by, som Borgerrepræsentationen har vedtaget særskilt d. 9. maj 2019. Heri indgår det, at nye almene boliger som udgangspunkt placeres, hvor der i forvejen er få almene boliger. Områder med mange almene boliger kan med fordel fortættes med andre ejerformer.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		400
Infrastruktur	"Et andet vigtigt budskab er, at vi skal passe på byens kvaliteter. Når vi udvikler byen, skal vi huske at passe på det særlige ved København,	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168.		401

	<p>hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder".</p> <p>Det har kommunen forbrudt sig imod ved at lægge en motorvej (Nordhavnsvejen) tværs over vores boldbaner, og den agter nu at fortsætte med kommuneplanens forslag til bebyggelser i vore meget benyttede parker.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	<p>"Sidst, men ikke mindst, så ønsker københavnernes, at København også fremover skal være en mangfoldig by med diversitet og tolerance. En by, hvor man kan omgås hinanden uanset baggrund".</p> <p>Kommentar: Vi savner mødesteder, som man fx. ser det på Østerbro, i Nordvest, Valby, Vanløse Sydhavnen og på Nørrebro</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Lundehus kulturforsynings tilkendegivelse, og noterer at denne holdning spejler Kommuneplan 2019 og målsætningerne for den overordnet byudvikling, samt boliger og byliv (s. 43).</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		402
Skæve boliger	<p>Kommentar til kommuneplanen s. 55: På Strødamvej 10 vil man placere 12 skæve boliger på et grønt areal beplantet med store flotte gamle træer. Området ligger mellem mange almene boliger, hvis beboere bruger det grønne areal til rekreative formål. Området burde i stedet fredes som park.</p>	<p>København Kommune arbejder løbende for at sikre en rummelig og blandet by, hvor der skal være plads til alle - også socialt udsatte. Kommunen har derfor løbende behov for at finde egnede arealer til etablering af boligløsninger til udsatte københavnere.</p> <p>Når Københavns Kommune skal finde egnede placeringer til kommunale behov, anvendes arealer ejet af Københavns</p>		403

		<p>Kommune før at kommunen evt. køber arealer.</p> <p>Det vurderes, at de skæve boliger kan indpasses på en måde sådan at de grønne kvaliteter inden for området bevares, og at de eksisterende kvaliteter de nuværende beboere i området fremhæver kan tilgodeses med den kommende udvikling.</p> <p>Når Københavns Kommune arbejder med at indpasse boligløsninger til Socialt udsatte inden for eksisterende bolig- og bymiljøer er det på baggrund af Socialforvaltningen gode erfaringer med at have tilbud til udsatte liggende inden for tæt bebyggede områder. Der vil være fast personale tilknyttet boligerne som er der for at hjælpe og støtte borgerne i dagligdagen.</p> <p>Da boligerne er placeret inden for områder der er ejet af Københavns Kommune, vil de ikke tælle med ind under områdeafgrænsningerne for de almene boligforeninger, som ghettolisten omhandler.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p>		
--	--	--	--	--

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Skæve boliger	Kommunen agter også at opføre op til 16 containerboliger i parken over for 'Emdrup Sø (Emdrupvej 99). Det ligger klos op ad Lundehusskolen med børn fra 0-10 klasse. Disse har sammen med unge på sportsområderne hver dag deres gang på ovenstående område. Desuden findes svømmehal og børneinstitutioner, som frekventerer arealet med forskellige aktiviteter. Også dette flotte område burde være fredet som den park, det jo er.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	404
Skæve boliger	Kommunen agter at genhuse 61 sindslidende med evt. misbrugsproblemer midt i Ryparken (nr. 75-81). Det giver ingen mening. Ryparken opfylder allerede nu kriterierne for at være et udsat boligområde, og en placering af 61 nye beboere med udfordringer af forskellig art vil ikke bidrage til, at få boligområdet til at udvikle sig i en positiv retning. Der ligger 4 privatskoler i Ryparken i umiddelbar nærhed af nr. 75-81 - en af skolerne ligger på en matrikel, der støder direkte op til nr. 81. Derudover ligger der mange daginstitutioner i området. Der skal være plads til at huse skæve eksistenser i Bispebjerg Bydel. Men det bør ikke ske ved at inddrage grønne arealer, der benyttes rekreativt af de nuværende beboere, eller ved at placere udsatte borgere blandt	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	405

	borgere, der allerede er udfordret på anden vis.			
--	--	--	--	--

(223) Foreningen Hovedstadens Forskønnelse

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	FHF finder, at Kommuneplan 2019 skal sikre, at idéerne om/planerne for en Vestre Remissepark/Jernbanebyen og en stor naturpark i Nordhavn kan realiseres. Begge forslag er udarbejdet med en solid lokal forankring i bl.a. lokaludvalgene.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for foreningens tilkendegivelse og bemærker, at der i helhedsplanen for Jernbanebyen vil blive arbejdet med, hvordan en grøn struktur kan indgå i den nye bydel. Heri vil lokaludvalgets forslag indgå til inspiration, men eftersom der er mange ønsker til nye funktioner i området, vil ønsket om en grøn park skulle afbalanceres med de øvrige behov og visioner.</p> <p>Med forslag til Kommuneplan 2019 udlægges et større område i Ydre Nordhavn til offentlige formål (O-ramme), som muliggør anlæggelsen af et stort grønt område på 28 ha. Herudover vil det i forbindelse med lokalplanlægningen også blive sikret andre grønne områder i Nordhavn.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		406
Andet	Kommuneplan 2019 bør endvidere sikre, at der i overensstemmelse med den overordnede	Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder i retningslinjerne for Rekreation og natur en		407

	<p>planlovgivning sikres, at der udlægges arealer til kolonihaver i takt med det øgede etageboligbyggeri. Beboerne i nyopførte lejligheder efterspørger også kolonihaver som frirum. København er i forvejen underforsynet med kolonihaver.</p>	<p>række udpegninger af potentielle områder til fremtidige kolonihaver (primært daghaver).</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Arkitektur, kulturarv og højhuse</p>	<p>FHF bakker op om Københavns Museums høringssvar ønske om, som det fremgår af museets høringssvar, at Kommuneplan 2019 sikrer, at der tages meget bedre hånd om sikring af byens bevaringsværdige kulturarv. Det kræver en konkret kortlægning og opstilling. Det er ikke nok med flotte hensigtserklæringer.</p>	<p>Der er i Kommuneplan 2019 uændret udpeget værdifulde kulturmiljøer. Københavns Museum har medvirket ved det kortlægningsarbejde, der ligger til grund for udpegningen.</p> <p>Der er også udpeget såvel områder som enkeltbygninger til varetagelse af bygningsarven. Dette emne er således underlagt regulerende bestemmelser og ikke kun målsætninger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		408
<p>Arkitektur, kulturarv og højhuse</p>	<p><b>Fejl! Linkreferencen er ugyldig.</b></p>	<p>Nyholm rummer mange fredede og bevaringsværdige bygninger og området er fortsat udpeget i Kommuneplan 2019 som et værdifuldt kulturmiljø der ønskes fremtidssikret. Nyholm er dog statens grund, ikke kommunens. Vi kan i Københavns Kommune dermed ikke disponere over grunden. Det er alligevel kommunens ønske at både bevare og udbygge stedets kulturarv, identitet og</p>		409

		grønne træk gennem den kommende udvikling så snart Staten definerer sine ønsker for området.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Endelig skal FHF slå til lyd for, at Kommuneplan 2019 har øje for, at der overalt i byen sikres "åndehuller", både helt tæt på og i tilknytning til de enkelte områder.	Økonomiforvaltningen lægger til grund, at der med "åndehuller" menes ubebyggede arealer til ophold mv. Ved ny udvikling/bebyggelse sikres der friarealer, så der altid er nære opholdsarealer for beboere/brugere.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		410

(225) Grundejerforeningen Valby Vænge

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	Saxtorphsvej er absolut ikke den rette placering for en ny børneinstitution. Trafikforholdene er allerede kaotiske. Derfor er yderligere en institution på vejen ikke en løsning på manglen på institutionspladser i Valby.  Et forslag vil være at lægge den nye institution ved Grønttorvet eller i Kulbanekvarteret på den anden side Vigerslev Allé, så at de børn og forældre som, formentlig, skal bruge den nye institution heller ikke skal krydse en stærkt	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		411



	<p>trafikeret vej ved aflevering og hentning. Den grønne plet, hvor et kommende byggeri planlægges, bruges i dag af skoler og institutioner i området og ikke mindst af kvarterets og resten af Valbys børn. Kommunen har, i forbindelse med tidligere byggeri, lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret.</p>			
--	---	--	--	--

(226) Københavns Petanque Klub

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	<p>Jernbanebyen på Vesterbro er et perfekt område til at skabe en bæredygtig, social og kulturel bydel, til konkret gavn for byens borgere.</p> <p>Københavns Petanque Klub mener, en hovedstad som København i udpræget grad mangler en petanque-hal med tilhørende udendørsbaner. Et petanquecenter vil i høj grad kunne bidrage til at skabe liv og lokal forankring i en bydel som Jernbanebyen. Arkitektonisk kan en hal både let og intuitivt indpasses i bybilledet i en by som Jernbanebyen med både beboelse, erhverv og fritidsaktiviteter. Kravene til ovenstående er forbløffende begrænsede, og kan i sin essens skrues ned til flg.: Et groft spilunderlag (fx skærver direkte ovenpå beton eller asfaltdæk), mulighed for opvarmning til mindst 18 grader, elektrisk ovenlys samt toiletter.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for idéen om en indendørs petanque-bane, som er en af mange idéer til fritidsaktiviteter, som der ønskes plads til i Jernbanebyen. Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, boliger og erhverv, og med mulighed for forskellige idræts- og fritidsfaciliteter. Områdets muligheder undersøges med en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>Hvis petanque-klubben er interesseret i indendørs faciliteter i området, foreslås det, at der tages kontakt til DSB Ejendomme eller Freja Ejendomme ift. eventuel anvendelse af en af deres eksisterende bygninger.</p>		412

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(236) Enhedslisten Indre By

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Kommunen har svært ved at finde sine ben mellem serviceorgan og myndighed dvs. mellem på den ene side servicering af københavnernes, spekulanter og investorer og på den anden side håndhævelse af allerede vedtagne regler og love. ØIB ser ingen erkendelse af eller forholdene sig til problematikken.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette. Konkret myndighedshåndhævelse er ikke et emne, der kan reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		413
Generelt	De fire centrale budskaber, overborgmesteren nævner i indledningen har vi svært ved at genfinde i K19. Snarere finder vi planen står i grel modsætning til disse budskaber, hvilket giver et demokratisk problem, idet københavnernes ofte spørger "hvad nytter det" om høringer, konferencer og borgerpaneler. Vi noterer os, at alle ændringer af bebyggelsesprocenterne er forhøjelser.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette, og bemærker, at Kommuneplan 2019 bygger på et større analysearbejde og ikke mindst de centrale budskaber, der er kommet af dialogprocessen #københavnersnak i efteråret 2018, da Kommuneplanstrategi 2018 var i høring.  Med høringen af Kommuneplan 2019 har kommunen tilsvarende haft fokus på at inddrage bredt og lytte til de forskellige holdninger, der er til byens udvikling.  I forhold til konkrete bebyggelsesprocenter henviser		414

		<p>Økonomiforvaltningen til, at der i denne kommuneplan udlægges rammer til offentlige formål, blandt andet to parker på Enghave Brygge og i Nordhavn, hvor der således ikke sker en forhøjelse af bebyggelsesprocenten.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 164.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
Erhverv	<p>Ligeledes finder ØIB, at arealanvendelseskategorierne bør være mere detaljerede og styrende. Bag f.eks. "erhverv" kan der gemme sig en slagterforretning, en frisør, et stormagasin, en natklub, en café, et kontor, et hotel og meget mere. De forskellige arealanvendelser har stor indflydelse på københavnernes hverdag på flere måder f.eks. husleje, lugt, støj, trafik, men byen bliver også trist, hvis en vej/gade/et område domineres af ganske få erhverv. Kommunen bør derfor arbejde for mere differentierede og styrende arealanvendelseskategorier.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 150.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		415
Andet	<p>Byggetilladelser har formelt ikke noget med kommuneplan eller lokalplaner at gøre i det omfang, de sidste overholdes.</p> <p>Der skal meget mere fokus på byggesagerne. Byggesagsbehandling er delegeret til forvaltningen, hvilket betyder,</p>	<p>Konkrete procedurer for byggesagsbehandling er ikke et emne, der kan reguleres i kommuneplanen.</p>		416

	<p>at TMU/politikerne først opdager en byggesag, når løbet er kørt og der ingen vej tilbage er, og værre får de ingen fornemmelse af, hvilke beslutningsprocesser, der fører til, hvorvidt en byggesag anses for at være en lokalplansag, eller på anden vis er så indgribende, at den burde politisk behandles.</p> <p>Vores forslag vil være, at man beder om at se bestemte byggesager. Det kunne dreje sig om omfang, en følsom lokalisering, generering af trafik, ændret anvendelse, æstetisk mv. Det kan man allerede i dag, men det kræver, at man ved, at de er der.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Befolkningstal	<p>Historien om den store tilvækst af beboere lever stadig. Det er udviklingen, skriver man. Vi synes, at der i planen skjuler sig en apolitisk, opgivende tilgang til planspørgsmålet kendetegnet ved, at man fremskriver eksisterende tendenser og kalder det "udviklingen". Men politik og planlægning handler om at styre ikke om at overlade udviklingen til hverken Vorherre, bygherrer, udviklere eller kapitalfonde.</p>	<p>Økonomiforvaltning kvitterer for synspunktet.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	417
Turisme	<p>ØIB er uforstående over for, at kommunen tilsyneladende uden planmæssige overvejelser lader en så stor mængde hoteller opføre i Indre By. De fortrænger vælgere og skatteydere og pisker priserne i vejret. Hvis de skal overleve, skal antallet af turister stige i et omfang, som vil smadre dagliglivet i Indre By og brokvartererne, hvor det handelsliv, som retter sig mod københavnere, ikke kan betale butiksløjen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at stillingtagen til det enkelte hotelprojekt tages i lokalplanlægningen og byggesagsbehandlingen.</p> <p>Kommuneplanen tager altså ikke stilling til det enkelte projekt, men har dog konstateret, at det er ønskeligt for den fremtidige udvikling, at turismen spredes i flere bydele.</p>		418

		<p>Økonomiforvaltningen henviser i øvrigt til besvarelse af bemærkning nr. 421.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
KK-funktioner	<p>ØIB foreslår, at kommuneplanen arbejder med plads og mulighed for, at middelalderbyen og Nansensgadekvarteret får en folkeskole, så der ikke skal mases flere spor ind på de allerede overfyldte folkeskoler, hvoraf de 3 ligger klumpet sammen i det nordøstlige hjørne og den 4. i det sydvestlige. Hvis de lokale børn, der går i en af de 8 privatskoler, valgte folkeskolen, ville kommunen ikke kunne imødekomme ønsket.</p>	<p>Folkeskolerne i Indre By dækker behovet for skolekapacitet. Kommuneplanen muliggør en udvidelse af skolekapaciteten, og Nyboder Skole udvides såfremt behovet vokser og ikke kan løses på nærliggende Østerbro.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		419
KK-funktioner	<p>ØIB foreslår, at Stockhusbroen genetableres, så Nyboderkvarteret med dets mange plejehjem, daginstitutioner og alment byggeri, blev inviteret inden for i Østre Anlæg, som i dag på grund af banelinjen vender ryggen til kvarteret.</p>	<p>En evt. genetablering af Stockhusbroen reguleres ikke ved kommuneplanen, idet der ikke vil være tale om en overordnet stiftelse. Det vil afhænge af forhandlinger med BaneDanmark samt midler afsat hertil i kommunens budget.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		420
Andet	<p>ØIB foreslår, at kommuneplanen arbejder med at begrænse den ensidige anvendelse af Indre Bys arealer, så antallet af hoteller med dertil hørende trafik begrænses</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at anvendelsen i Indre By er fordelt mellem områder til boliger (B-områder), boliger og serviceerhverv (C-</p>		421

		<p>områder), serviceerhverv (S-områder) samt offentlige formål (O-områder). Kommuneplanen giver mulighed for etablering af hoteller i C- og S-områder. Dertil kan muligheden for hoteller yderligere indsnævres ved lokalplanlægning.</p> <p>På denne baggrund vurderer Økonomiforvaltningen ikke, at anvendelsen er ensidig.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Arkitektur. Kulturarv og højhuse</p>	<p>ØIB foreslår, at kommuneplanen arbejder med at udpege områder, hvor man forestiller sig at vedtage bevarende lokalplaner. Dette ville bl.a. betyde, at byggetilladelser i det pågældende område altid udløste en lokalplan.</p>	<p>Kommuneplanen har i rammer allerede udpeget områder, f.eks. Kartoffelrækkerne, hvor der ved ombygning og reetablering stilles ekstraordinære krav om arkitektonisk helhedsvirkning. I lokalplaner fastsættes bebyggelsesregulerende bestemmelser, som opretholder områdets særlige karakter.</p> <p>Der er desuden retningslinjer for kulturarv og bygningsbevaring, som skal følges i lokalplanlægningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		422

Erhverv	<p>ØIB foreslår, at kommunen tilbageleverer det offentlige rum til københavnernes og deres gæster ved en meget mere restriktiv politik over for tilladelser til udeservering, og ved at genindføre betaling for råden over gadeareal. Det er konkurrenceforvridende og urimeligt, at bilister og butikker skal betale, mens restauranter og cafeer gratis kan få udvidet deres serveringsareal, så ganske få m<sup>2</sup> herefter kan lejes ud til 50.- 60.000 om måneden. Hertil kommer ringe tilgængelighed på de smalle ofte skæve fortove.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet. udeservering reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		423
Infrastruktur	<p>ØIB foreslår, at den megen snak om trafik omsættes til begrænsninger i hele København.</p> <p>ØIB nærer intet ønske om via en havnetunnel at eksportere trafikken til vores nabobydele</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen med budget 2020 har igangsat analyser, der skal undersøge mulighederne for at begrænse biltrafikken i Indre By og CO<sub>2</sub>-udledningen fra biltrafikken generelt i København. Disse analyser forventes blandt andet at pege på konkrete forslag til trafiksanering.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By.</p>		424

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	ØIB foreslår, at Middelalderbyen reelt lukkes for al gennemkørende trafik.	Mobilitet: Jacob  Økonomiforvaltningen bemærker, at Teknik- og Miljøforvaltningen allerede arbejder med et projekt om reduktion af biltrafikken i Middelalderbyen. Dette arbejde forventes fremlagt til politisk behandling i sommeren 2020.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		425

(238) A/B Sønder Boulevard 37

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Vedr. Skelbækgade 2-4:  Andelsforeningen er overordnet bekymret for den status, som karréen i den nordlige del af Skelbækgades vestlige side har. Som det eneste område langs Sønder Boulevard har det ikke fået status af områdetype 'Boliger - B4', men i stedet samme status som dele af Kødbyen, uagtet at der er beboelse langs Sønder Boulevard og Sommerstedgade.  Vi er, som naboer, selvsagt meget bekymrede for de støjgener, dette kan medføre.	Økonomiforvaltningen noterer sig bekymringen, og bemærker at den konkrete håndtering af de nævnte forhold om varelevering og afhentning af affald skal håndteres i den konkrete byggesagsbehandling. Der er i dag erhverv i den pågældende ejendom, og derfor vil der være tale om eksisterende lovlig anvendelse, såfremt ejendommen fortsat udnyttes til erhverv.		426



	<p>Henset til interessekonflikten mellem erhverv/turisme og privatbolig, og det faktum at gården vil skulle deles imellem disse parter, kun adskilt af en 2 meter høj mur, anser vi det som en nødvendighed, at der udarbejdes en lokalplan for bygningen, de tilstødende matrikler 1425, 1426 og 1206 samt tilhørende gårdrum, til regulering af hensyn til det fremtidige naboskab og vores livskvalitet.</p> <p>Det bør i lokalplanen endvidere indskærpes, at varelevering og anden støjgenerende transport i gårdrummet, eksempelvis afhentning af affald, ligeledes kun skal ske med hensyn til beboere i bygningerne.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(242) Interesseorganisation for 273 lystbådehavne

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
<p>Øvrig byudviklingsområde</p> <p>Svanemøllehavnen</p>	<p>Vedr. Svanemøllehavnen</p> <p>Fjerner man lystbådehavnes mulighed for opbevaring af både om vinteren, skaber man en grundlæggende usikkerhed for havnen, klubberne og de fremtidige udviklingsmuligheder.</p> <p>Københavns Kommune til at gå i en konstruktiv dialog med havnebestyrelsen med det formål at skabe størst mulig gennemsigtighed om planerne for området. Særlig fokus bør i første omgang være på at sikre medlemmerne af Øresunds Sejlklub</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og vurderer, at en mere hensigtsmæssig balance mellem byudvikling og det maritime miljø i og omkring Svanemøllehavnen kan findes ved at muliggøre et nyt spidslastanlæg på det grønne areal ved Strandvænget, i stedet for arealet der i dag benyttes af sejlklubben Frem til oplagsplads.</p> <p>Muligheden har også været drøftet i dialogen mellem sejlklubber,</p>	<p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p> <p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver</p>	<p>427</p>

	<p>Frem og Københavns Amatør Sejlklub fortsatte muligheder for at kunne opbevare bådene nær klubhuset på Vinterpladsen og Kulpladsen. Det bør i den forbindelse undersøges, om et eventuelt spidsbelastningsanlæg kan placeres et sted, der ikke berører arealerne til vinteropbevaring. Indtil der ligger en afklaring af alternative udviklingsmuligheder og lokaliseringer, bør rammerne for Svanemøllen, 897, ikke ændre status fra Rekreative Formål til Forsyningsformål.</p>	<p>repræsentanter fra en af roklubberne, HOFOR, By &amp; Havn og Københavns Kommune.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at området, der i forslag til Kommuneplan 2019 er udlagt som T-område, og som i dag benyttes til vinteropbevaring af lystbåde, udlægges som O-område.</p> <p>I stedet udlægges det grønne areal ved Strandvænget til T-område, så et nyt spidslastanlæg muliggøres der. Området er i dag et O-område.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	
--	---	---	--	--

(248) Kommunistisk Parti, Sydhavnen

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Det kan ikke nok understreges, at Sydhavnen som kvarter måske er det kvarter i København, som i de kommende år kommer til at opleve den største befolknings tilvækst, muligvis overgået af Amager Vest.</p> <p>Samlet set tager den nuværende byudvikling slet ikke hensyn til de særlige forhold for området, og derfor ønsker vi at Kommuneplan 2019 sikrer, at udviklingen</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>	Den politiske hovedstruktur	428

	<p>foregår ud fra en samlet og sammenhængende plan.  Hovedelementer i en samlet og sammenhængende plan for området, herunder områderne både nord og syd for Bådehavnsvej bør indeholde følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At alle nuværende grønne områder bevares, og at der ikke bygges på Stejlepladsen.</li> <li>• At mindre erhverv, herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen, ligeledes fastholdes.</li> <li>• At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 procent, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter.</li> <li>• At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for en unik byudvikling med eksperimentelle bolig- og ejerformer.</li> <li>• At de rekreative værdier styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette borgernes adgang til området og de grønne områder for hele Sydhavnen.</li> </ul> <p>For at sikre denne udvikling bør de nuværende planer for byggeri på Stejlepladsen sættes på pause i minimum to år.</p>			
--	--	--	--	--

## (253) Dansk Sejlunion

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
<p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>Svanemølleværket</p>	<p>Dansk Sejlunion erfarer, at Københavns Kommune i "Kommuneplan 2019" foreslår at ændre området ved Svanemølleværket fra: "institutioner og fritidsområder til tekniske anlæg for at sikre udviklingsmuligheder for varmforsyning".</p> <p>At ændre områdestatus for matriklen, som Øresunds Sejlklub Frem for nuværende anvender til landplads, vil bringe hele havnefællesskabet i Svanemøllehavnen i en situation, som påvirker den rekreative værdi med langt større rækkevidde og konsekvens end inddragelse af matriklen i sig selv. Dansk Sejlunion henstiller til, at Københavns Kommune forholder sig til Folkeoplysningslovens §21 og §22, og Folkeoplysningsbekendtgørelsen kapitel 4, §10, stk. 2, idet det er en forudsætning for Svanemøllehavnens fremtid at råde over landplads til vinteropbevaring, herunder de ca. 200 både på den aktuelle matrikel.</p> <p>Dansk Sejlunion er uforstående for, at etablering af et spidsbelastningsanlæg kræver en ændring af status for området ved Svanemølleværket, idet et spidsbelastningsanlæg kan huses i de</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p> <p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	429

	nuværende bygninger med kraftvarmeværk.			
--	---	--	--	--

(256+257+261+514) NOAH-TRAFIK

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Parkeringspolitikken er et af de vigtigste redskaber til at få en by, hvor miljø og miljøvenlige transportformer er i centrum. Hvis der f.eks. er mange pendlerparkeringspladser, så kommer der mange pendlere i bil til byen. Hvis der er få p-pladser, pendler folk på anden måde.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		430
Trafikmål	Målsætning i kommuneplanen: "At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil." Denne målsætning er den samme, som er nedfældet i Kommuneplan 2015, men det ser skidt ud med at overholde denne ret så beskedne målsætning, der ikke lægger op til at begrænse biltrafikken.  Hvis der kommer flere personture på cykel, så kan også - ifølge målsætningen - accepteres flere bilture.  Det går den forkerte vej - det fremgår dog ikke af forslaget til KP19. For at finde disse oplysninger om den trafikale tilstand skal man se på side 10 i "Forslag til Kommuneplanstrategi 2018-Verdensby med ansvar".	Økonomiforvaltningen er opmærksom på, at udviklingen i andelen af bilture er stagneret, og der ses et fald i andelen med kollektiv trafik. Dog ses stigning i andelen der cykler.  Der er i 2019 åbnet ny metro Cityring og der er med budget 2020 igangsat et arbejde, der skal reducere CO2-udledningen fra trafikken frem mod 2025, bl.a. ved at reducere biltrafikken.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		431

<p>Trafikmål Parkering</p>	<p>I Kommuneplanen står der, at vi skal skabe en by, hvor færre bruger bil og flere bruger de grønne og effektive transportformer. Der er ikke i Kommuneplanforslag 2019 anført tiltag, der vil betyde at "<i>færre bruger bil</i>". Tværtimod vil de mange ekstra parkeringspladser ved de bebudede store byggerier, færre busser på gaderne efter 13. oktober 2019, høje takster i den kollektive og en havnetunnel til Amager stimulere bilkørslen i kraftig grad.</p>	<p>Der er i 2019 åbnet ny metro Cityring og der er med budget 2020 igangsat et arbejde, der skal reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken frem mod 2025, bl.a. ved at reducere biltrafikken. Ligeledes er taksterne for beboerparkering øget med budget 2020, hvilket kan reducere antallet af biler, og en eventuel Østlig Ringvej skal ses i sammenhæng med trafiksanering af indre by.</p> <p>De nye parkeringsnormer i forslag til Kommuneplan 2019 er fastlagt ud fra funktion, fx boliger, erhverv, grundskoler, ungdomsboliger og afspejler derfor bedre de forskellige anvendelses parkeringsbehov. Samtidig varierer normerne efter ejendommens geografiske beliggenhed i byen. Der vil med de nye normer i Kommuneplan 2019 blive opført færre p-pladser, da parkeringsnormen særlig ved boliger nedjusteres. Med kommuneplanforslaget introduceres ligeledes mulighed for forsøgsordning med delvis bilfrie byområder. Der kan således i byudviklingsområder etableres en forsøgsordning med delvis bilfrie byområder efter udarbejdelse af et kommuneplantillæg. Ved et delvist bilfrit byområde forstås et område med færre parkeringspladser og/eller parkering samlet i et anlæg. Det kan understøttes af kollektiv trafikbetjening,</p>		<p>432</p>
--------------------------------	---	--	--	------------

		<p>fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og eventuel lavere parkeringsnorm.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
Infrastruktur	<p>I kommuneplanen står der, at København vil arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres.”</p> <p>Kommunen foreslår blot, at en ekstremt dyr havnetunnel skal nedsætte bilpresset i de centrale bydele. Hvorfor ikke arbejde for at de pendlere i biler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil begynder at benytte transportmidler, der ikke belastede byen i så ekstrem grad, som de næsten tomme biler?</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Østerbro, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Trafiksanering kan få flere til at anvende Østlig Ringvej i stedet for at køre igennem byen, men kan også få flere til at anvende andre transportmidler så som kollektiv trafik og cykel.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at Københavns Kommune arbejder på en længere række af projekter, der kan få bilisterne til at anvende andre transportformer.</p>		433

		<p>Eksempelvis udbygning af metronettet, etablering af letbane, busfremkommelighedsprojekter, udbygning af cykelnettet, interessevaretagelse if. til at få staten til at udbygge S-togs- og regionaltoget mv.</p> <p>Københavns Kommune arbejder også for indførelse af intelligent roadpricing og er i regi af Lynetteholmprojektet i gang med en analyse af effekten af et nationalt road pricing system for trafikken i København og Hovedstadsområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>I kommuneplanen står der, at 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. Det kan have den konsekvens, at vi enkelte steder må gå på kompromis med ønsker om lokal begrønning og parkering.</p> <p>Det er for nemt at henvise til busbaner og busprioritering, som har været påkrævet gennem årtier, men stadig kun er marginalt gennemført. Mange steder, hvor der er lavet busbaner, er i øvrigt ikke steder hvor behovet er størst, men hvor der er noget mere eller mindre overflødig vejareal, som busserne så har fået som busbane. Det har pyntet på statistikken over antal kilometer busbane, men ikke hjulpet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at busbaner og busprioritering er et vigtigt redskab for at sikre bussernes fremkommelighed, men at der også skal tages hensyn til den øvrige trafik og byrum. Københavns Kommune har bl.a. anlagt busbaner på trafikerede veje som Lyngbyvej, Frederikssundsvej og Blegdamsvej. Alle disse projekter er lavet i tæt samarbejde med Movia, som hjælper med at vurdere, hvor busbaner kan gøre mest gavn.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		434



<p>Infrastruktur</p>	<p>For at få flere til at gå flere ture og nærme sig "målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken" foreslås primært i kommuneplanen "partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet"</p> <p>KP19 burde indeholde et forslag om lavere hastighedsgrænser i byen og udbredelse af zoner med maksimal hastighed på 30 km/t. Københavns Kommune og Københavns politi har endog på visse veje sat en højere hastighedsgrænse end den generelle byhastighedsgrænse på 50 km/t.</p>	<p>Hastighedsbegrænsninger reguleres ikke i Kommuneplanen, men i sektorpolitik. Eventuelle lavere hastighedsgrænser skal godkendes af politiet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		<p>435</p>
<p>Andet</p>	<p>I kommuneplanen er der en målsætning om at støjbelastning af eksisterende og nye boliger reduceres.</p> <p>Der er intet i Kommuneplanforslaget, der kan medvirke til at reducere støjbelastningen.</p> <p>Tværtimod vil mere biltrafik give mere støj. Og der lægges som nævnt ikke op til lavere hastighedsgrænser.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København.</p> <p>Konkretet tiltag til reduktion af støj håndteres i sektorpolitikker.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker yderligere, at Borgerrepræsentationen i oktober 2019 godkendte Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til revideret handlingsplan for vejstøj 2018-2023. Det bemærkes yderligere, at Borgerrepræsentationen har besluttet, at alle dieselbusser frem mod 2025 så vidt muligt skal omstilles til støjsvage elbusser eller andre busser med tilsvarende støj- og miljøegenskaber.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>436</p>

<p>Infrastruktur</p>	<p>I kommuneplanen er en målsætning, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.</p> <p>Der er ingenting i Kommuneplanforslaget, der trækker i retning af færre dræbte og alvorligt skadede. Mere biltrafik og fortsat høje hastighedsgrænser lægges der op til. Ikke just befordrende for trafiksikkerheden.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune i alle trafikprojekter indtænker trafiksikkerhed. Derudover har Københavns Kommune vedtaget en "Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken i 2025".</p> <p>Hastighedsbegrænsninger reguleres ikke i Kommuneplanen, men i sektorpolitik. Eventuelle lavere hastighedsgrænser skal godkendes af politiet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>437</p>
<p>Infrastruktur</p>	<p>I kommuneplanen er der en målsætning, at luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes. Det skal blandt andet være mere attraktivt at vælge elbil frem for benzin- eller dieselbil.</p> <p>Der er intet om at begrænse bilmængderne i kommuneplanen. Elbiler fylder det samme, som andre biler når de kører og parkerer, og de giver ingen fordele for trafiksikkerheden. Produktion af el-biler og deres batterier er mere ressourcekrævende end andre biler. Men CO<sub>2</sub>udslippet ved produktionen medregnes ikke i danske opgørelser fordi produktionen sker i udlandet. Det er ikke rimeligt når brugen af el-bilerne er i Danmark. Der kommer også megen forurening af luften fra el-biler både fra dækslid og bremsestøv. Derfor er det ikke en løsning med flere opladere og gratis parkering for elbiler.</p>	<p>Det fremgår af forslag til Kommuneplan 2019, at andelen af biltrafik maksimalt skal udgøre 1/3 af de kørte ture (bil, cykel og kollektiv trafik).</p> <p>Der er i 2019 åbnet ny metro Cityring og der er med budget 2020 igangsat et arbejde, der skal reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken frem mod 2025, bl.a. ved at reducere biltrafikken. Ligeledes er taksterne for beboerparkering øget med budget 2020, hvilket kan reducere antallet af biler.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>438</p>

<p>Infrastruktur</p>	<p>For at dæmpe biltrafikken må man bruge alle tilgængelige trafikpolitiske virkemidler såsom parkeringspolitik, hastighedsdæmpning, busbaner, signalprioritering, der primært støtter bæredygtig trafik såsom gang, cykling og kollektiv trafik. Tillige må alle bilfremmende anlæg som en havnetunnel droppes. Københavns Kommune bør også arbejde aktivt for at få indført en form for "bybelastningsafgift", roadpricing og beskatning af pendlerparkeringspladser m.m.</p> <p>Vi ønsker, at Københavns Kommune i fremtiden satser på letbaner på overfladen fremfor på mere metro.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, for gennemkørende trafik ved at give dem, der vurderer de har behov for at køre i bil igennem byen, mulighed for at køre udenom byen. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Trafiksanering kan få flere til at anvende andre transportformer som kollektiv trafik, cykel mv. Københavns Kommune arbejder desuden med udbygning af metronettet, etablering af en letbanelinje, busfremkommelighedsprojekter, udbygning af cykelnettet mv.</p> <p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjæmmet til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019.</p> <p>Det bemærkes videre, at i forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøges, hvilke trafikale effekter et intelligent nationalt roadpricing system kan have i København og hovedstadsområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>439</p>
----------------------	---	--	------------

<p>Infrastruktur</p> <p>Lynetteholmen</p>	<p>Vi mener, at Nordhavnstunnelen og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes –bl.a. set i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO2-udslippet med 70 % i 2030.</p> <p>Bygning af en havnetunnel og Lynetteholmen vil give en yderligere forværring af situationen. At bygge så mange boliger og arbejdspladser et så afsides sted, som Lynetteholmen er tænkt placeret, vil udløse uoverskuelige trafikale belastninger. Det er dog også tanken at anlægge en metrolinje,</p>	<p>Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget. På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik fra containerhavnen og krydstogtterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej. Den daværende regering og Københavns Kommune har i principaftale af 27. juni 2014 bl.a. besluttet at anlægge en Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten.</p> <p>Nordhavnstunnelen bygges af Vejdirektoratet som en tunnel bl.a. for at minimere generne for mennesker og omgivelser. Det skyldes, at tunneler medvirker til at få trafik væk fra veje i terræn og ned under jorden. Det er især gavnligt ift. den nuværende store trafik til og fra containere- og krydstogtterminalen. Med den forventede udviklingen af bilparken i Danmark, vurderer Vejdirektoratet, at biltrafik på sigt også vil være grøn.</p>	<p>440</p>
---	--	--	------------

		<p>Nordhavnstunnelen er, efter ønske fra staten, forberedt til den statslige omfartsvej Østlig Ringvej. Økonomiforvaltningen bemærker, at Østlig Ringvej ikke er besluttet, selvom Nordhavnstunnel forberedes til videreførelsen. Der foregår pt. en forundersøgelse af Østlig Ringvej, der forventes afrapporteret primo 2020.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(258) Socialdemokratiet Vesterbro/Kgs. Enghave

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Vedr. Sydhavnen/Kgs. Enghave - særligt området omkring Bådehavnsgade og Fiskerhavnen:</p> <p>Vi mener, at der skal være diversitet i boligerne de nye boligområder, så de bliver målrettet forskellige indkomster og aldersgrupper i flere forskellige ejerformer og boligstørrelser, herunder 25% almene boliger. Vi synes, at der skal bygges bofællesskaber til familier, unge og ældre, og at fællesskab mellem mennesker skal styrkes. Og vi ønsker en mangfoldig byudvikling med et udseende, som ligger i forlængelse af den</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>	Den politiske hovedstruktur	441

	<p>selvbyggerkultur, der findes fx i Haveforeningerne og Fiskerhavnen.</p>			
Rammer	<p>Vi mener, det er afgørende, at man prioriterer planlægning af offentlige faciliteter fra starten og udformer områderne derefter. Vi har tidligere på Holmene i Sydhavnen været vidner til, at kommunen er kommet på bagkant med offentlige faciliteter og institutions- og skolekapacitet.</p> <p>Vi synes også, at byudviklingen på Holmene har virket tilfældig og at man har underprioriteret fælles byrum og pladser. Det ønsker vi ikke gentaget.</p> <p>Vi mener derfor, at de nye områder bør klassificeres som C*-områder, som muliggør en rækkefølgebestemmelse.</p>	<p>Økonomiforvaltningen analyserer løbende behovet for offentlige funktioner og søger at indpasse sådanne ved ny planlægning i områder, hvor dette lader sig gøre.</p> <p>Fælles byrum og pladser i byudviklingsområder kan fastsættes i lokalplanlægningen.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		442
KK-funktioner	<p>Med den store tilvækst af beboere omkring Bådehavnsgade og Borgmester Christiansens Gade bliver der også brug for mere skolekapacitet.</p> <p>Vi foreslår en løsning, hvor man beholder det nuværende skoledistrikt og laver en to-matrikelløsning, hvor en nybygget skole bliver en del af Ellebjerg Skole. Vi forestiller os, at man starter på den gamle Ellebjerg Skole i 0. klasse og så skifter til den nye skole i udskolingen i fx 6. klasse. Dermed vil man kunne blande børnene fra</p>	<p>Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at der i forbindelse med udbygning af nye boligområder sikres den fornødne kommunale kapacitet i form af bl.a. daginstitutioner, skoler og plejecentre. Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale</p>		443

	<p>starten og give dem et fællesskab, uanset om man kommer fra de nye byområder, eller fra de gamle.</p> <p>Vi mener den bør ligge på den nye skole og understøtte stedet som et samlingspunkt for hele bydelens børn og unge.</p> <p>Vi mener, at skolen bør placeres på den nordlige side af jernbanen, så den kommer til at ligge så tæt på den nuværende Ellebjerg Skole, som muligt.</p>	<p>behov i rette tid.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Forvaltningen henviser dertil til besvarelse af bemærkning nr. 130.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>Bådehavngade</p>	<p>Vi mener, at de nye beboelseskvarterer så vidt muligt skal tilpasses Fiskerhavnen og Tippens særlige karakter, så forandringerne får så få konsekvenser for de eksisterende beboere og brugere som muligt. Den særlige kultur og den københavnerhistoriske værdi omkring Fiskerhavnen skal sikres. Herunder mener vi, at lejeaftalen med beboerne, som bor på vejene fra Bådehavngade ned til vandet, skal langtidssikres, fx i form af en 30-årig løbende opsigelse.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Forvaltningen gør dertil opmærksom på at leje af private grunde ikke reguleres af kommuneplanen</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	444
<p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>Bådehavngade</p>	<p>Den planlagte bebyggelse på den vestlige side af Bådehavngade grænser op mod Tippen. Vi mener i den forbindelse, at man bør frede den nordlige del af Tippen, ligesom den sydlige er det, så man undgår spekulation i at udvide bebyggelsesområdet i fremtiden.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Forvaltningen bemærker dertil, at fredningsforhold ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og fastlægges i regi af Fredningsnævn.</p>	Den politiske hovedstruktur	445

	Byggeriet bør udføres miljørigtigt og i en god kvalitet, både arkitektonisk og fysisk i en stil, som matcher lokalområdet og den eksisterende bebyggelse med høj anvendelse af træ og i et mangfoldigt udtryk. Det bør også udformes grønt, så dyr, mennesker og biodiversitet får så gode livsbetingelser som muligt.	Områdets fysiske disponering vil blive fastlagt i den videre lokalplanproces, herunder, herunder udformning af bebyggelse og materialevalg.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Øvrige byudviklingsområder Bådehavns-gade	Bådehavns-gade er allerede i dag stærkt trafikeret og til tider delvis ufremkommelig for biler, særligt ved udkørsel fra området. Det skal der findes en løsning på i fremtiden, når antallet af biler vokser med antallet af sydhavnere. Metrostation Sluseholmen er placeret for enden af Bådehavns-gade på den anden side af den stærkt trafikerede Sydhavns-gade. For at sikre en høj tilslutning til den, bør man se på, dels hvordan der skabes en sikker overgang fra Bådehavns-gade fx i form af en gang- og cykelbro, og dels at der bliver mulighed for at tage en lokal bus fra hele området til metrostation.	Økonomiforvaltningen kvitterer for Socialdemokratiets bemærkninger.  Forvaltningen bemærker, at der af Kommuneplan 2019 fremgår særligt fokus på forbindelser over Sydhavns-gade (s. 62).  Forvaltningen bemærker dertil, at buslinjeføring ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og håndteres i en sektorpolitik indenfor mobilitet og kollektiv trafik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		446
Jernbanebyen	Vi har forsøgt at give en mere detaljeret beskrivelse af, hvad vi ønsker der skal ske med det område som benævnes "Jernbanebyen SYD" og som forventes udviklet fra 2022" i Københavns Kommuneplan 2019 "Jernbanebyen". Vi har delt det op i følgende hovedpunkter.	Økonomiforvaltningen kvitterer for de mange grundigt beskrevne og skitserede idéer og visioner for Jernbanebyen. I løbet af 2020 forventes det, at grundejerne DSB og Freja vil igangsætte en helhedsplan for Jernbanebyen,	Den politiske hovedstruktur	447



	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Boliger i området mellem Metro Kontrol- og Vedligeholdelse center og Vasbygade (Jernbanebyen SYD).</li> <li>2. Rekreativt område ved Jernbanebyen SYD.</li> <li>3. Stationskvarteret ved Sydhavns station.</li> <li>4. Adgangsveje og stier gennem Jernbanebyen.</li> </ol>	<p>hvor områdets overordnede visioner og muligheder skal undersøges og fastlægges. I gennem det seneste stykke tid har en arbejdsgruppe med repræsentanter fra grundejere, Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen arbejdet på at afdække nogle af de miljømæssige, støjmæssige, trafikale, tekniske og infrastrukturelle udfordringer og muligheder i området. Placering af spildevandsanlæg og transformerstation er også emner i arbejdsgruppen.</p> <p>Økonomiforvaltningen deler kredsens ønske om at skabe en ny bydel med forbedrede forbindelser til og fra de omgivende bydele og forbedret forbindelse på tværs af Metroselskabets klargøringscenter, der deler bydelen på tværs. I arbejdsgruppen for Jernbanebyen behandles emnet adgange og forbindelser, og flere forskellige løsninger på langs og på tværs af området undersøges. Løsningerne drøftes med grundejerne DSB og Freja, med henblik på at imødekomme eventuelle fremtidige ønsker fra grundejerne om finansiering gennem udbygningsaftaler.</p> <p>I helhedsplanen for Jernbanebyen vil der skulle udarbejdes en plan for</p>		
--	---	---	--	--

		<p>en grøn struktur i området, bestående af grønne forbindelser, bevaring af eksisterende træer, en ny park samt friarealer for de nye bebyggelser. Den nærmere placering af den grønne struktur, som også vil kunne rumme blå vandelementer, ønskes undersøgt med helhedsplanen.</p> <p>I kommunens arealplaner for kommunale funktioner er det bl.a. vurderet, at der er behov for en 11-mands fodboldbane og en park i Jernbanebyen. De kommunale behov vil blive indskrevet i kommuneplanens hovedstruktur i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(270) Øresunds Sejlklub Frem

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrig byudviklingsområde	Supplerende høringssvar fra Øresunds Sejlklub Frem er vedhæftet. Se i øvrigt det fælles høringssvar fra de tre sejlklubber i Svanemøllehavnen: Frem, Københavns	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk	448

Svanemølle- værket	Amatør Sejlklub og Sejlklubben Sundet samt Svanemøllehavnen A/S	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	hovedstruktur s. 73.  Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.	
Øvrig byudviklings- område  Svanemølle- værket	Overordnet vender vi os imod at omdanne maritime og rekreative områder til forsyningsområde. En adskillelse af Frems landplads fra klubbens øvrige aktiviteter risikerer ikke alene at ødelægge en 120-årig gammel sejlklub, men risikerer at ødelægge grundlaget for Nordeuropas største lystbådehavn.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		449
Øvrig byudviklings- område  Svanemølle- værket	Det er klubbens ønske, at sejlklub, museum og evt. boliger indgår i et samlet projekt, så fælles synergi udnyttes. Derfor skal området ikke skifte formål fra rekreativt til forsyning, før en sådan plan er lavet, og i givet fald kun samtidig med en ændring af Svanemølleværkets status.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.  Rammeområderne R19.T.2.5 og	450

			R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.	
Øvrig byudviklings- område  Svanemølle- værket	Klubben har en udfordring med opbevaring af både og parkeringspladser, hvis den såkaldte "kulplads" (se vedhæftede skitse) inddrages til boligbebyggelse, som By og Havn har annonceret. Frem bakker fuldt og helt op om sejlkubbens K.A.S' uddybende kommentarer om Kulpladsen. Hvilket igen understreger et behov for en samlet løsning for området.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.  Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.	451

(281) Kulbaneparkens venner

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrig byudviklings-område Kulbane - kvarteret	Kulbaneparkens Venner hilser den nye Kommuneplan velkommen, og vi bemærker med stor glæde at kulbanekvarteret er blevet nævnt med intet mindre end tre af 9 mulige rammeændringer.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		452
Øvrig byudviklings-område Kulbane - kvarteret	Kulbaneparkens venner er dog kritiske overfor, at man har valgt at lade et af Københavns største grønne anlægsprojekter i nyere tid udgå af planen.  Kulbaneparkens venner mener, at kommuneplanen bør tildele Kulbaneparken en tydelig plads i afsnittet omkring Valby.  Kulbanekvarteret har et potentiale til at blive et fantastisk område. Allerede nu er det et område hvor pionerånden, det eksperimenterende og det inkluderende allerede lever i fuldt flor. Kulbaneparkens venner håber at Kulbaneparken vil få en lagt større plads end den på nuværende tidspunkt har i den nye kommuneplan.	Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at Kulbaneparken indgår som en del af den grønne arealplan, hvorfor parken ses som vigtig i udviklingen af grønne arealer i Valby.  Der foreslås mindre grafiske præciseringer i baggrundskortene til kommuneplanens hovedstruktur på s. 67 og kort på for- og bagside, så kortene afspejler virkeligheden mest muligt. Økonomiforvaltningen bemærker, at formålet med baggrundskortene er eksklusivt geografisk orientering og at de ingen politisk eller planmæssig betydning har.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	453

## (286) SF - Vesterbro

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>SF-Vesterbro mener ikke, at der tages ansvar for de mest udsatte borgere i byen.</p> <p>Det er afgørende at få H17 til at fungere, fordi det er det ene af de blot to fixerum i byen - begge på Vesterbro. Der bør oprettes flere fixerum i byen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet. Drift og oprettelse af nye fixerum reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		454
Andet	<p>Helt overordnet er der brug for en social genopretningsplan i København. Der bør i KP19 formuleres - og finansieres - ambitiøse mål for en social genopretning, så vi kan være stolte af byens indsats og ønske at promovere vores resultater for verden.</p> <p>Vester Remisepark - eller Jernbanebyen - kan indtænkes i en genopretningsplan for det sociale område. Her kan man vælge at koncentrere socialøkonomiske virksomheder og skæve boliger. Det ville være en beslutning, der kunne bringe udsatte borgere ind i nye fællesskaber og dermed styrke den sociale integration.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for idéen om at styrke den sociale integration i byen med tiltag i Jernbanebyen. Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som bosted for voksne, skole, daginstitutioner, plejecenter mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en samlet helhedsplan i 2020-2021. Socialøkonomiske virksomheder vil kunne indpasses i en ny bydel. Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	455

Andet	De 58 mio.kr. kommunen indtil for tre år siden modtog om året til området fra staten (særlig del af satspuljemidlerne), må der genforhandles om med en ny socialdemokratisk regering. I det hele taget har bortfaldet af alle satspuljemidler ramt byens tilbud til udsatte borgere hårdt.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet. Tildeling af satspuljemidler reguleres ikke i kommuneplanen, men af partierne i Folketinget.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		456
-------	--	--	--	-----

(252+287) Amager Fælleds Venner

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Amager Fælleds Venner er overordentligt tilfredse med, at forslaget til Kommuneplanen rummer ambitiøse ønsker i forhold til at København i det næste årti skal udvikle sig til en grøn, sund og bæredygtig by.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		457
Øvrige byudviklingsområder Vejlands- kvarteret	Amager Fælleds Venner finder det fuldstændig uforståeligt, at det fremgår af kapitel 3 (s.50-51) i selvsamme forslag til kommuneplan, at der tiltænkes at byudvikle på dele af Amager Fælled med mulighed for udvikling fra 2019. Det er med dyb bekymring, at vi kan læse, at der planlægges at udlægge et 18 ha stort areal nord for Vejlands Alle til 2.500 boliger, det i planen såkaldte "Vejlandskvarter".	I forbindelse med Budget 2019 blev det besluttet at reducere de resterende byggemuligheder planlagt i den nordlige del af Ørestad og at flytte byggeplanerne fra arealet ved Sundby St. til arealet ved det nuværende vandrehjem ved Vejlands Allé (Vejlandskvarteret). Her er der til dels allerede bebyggelse, og det er vurderet, at naturen har lavere kvalitet sammenlignet med det oprindelige byggefelt.		458

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Øvrige byudviklingsområder Ørestad Fælled Kvarter	Det er også med stor bekymring, at Amager Fælleds Venner ser, at kapitel 3 (s. 50-51) indeholder forslag om, at Ørestad Fælled Kvarteret får ændret status til institutioner og fritidsområder, givet det forhold, at der pt. er en igangværende behandling i Fredningsnævnet vedr. fredning af dette område.	Ændringen til et O-område (institutioner og fritidsområder) skal understøtte den igangværende fredningssag. Med ændringen tilkendegives, at området ikke længere er udlagt til byudvikling.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		459
Det grønne	Amager Fælleds Venner er begejstrede for, at Københavns Kommune ønsker at være et foregangseksempel i den grønne omstilling. Vi noterer os, at der i udkastet til Kommuneplanen er lagt op til, at Københavns Kommune skal finde nogle byløsninger, der skal bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer og realiseringen af FN's 17 verdensmål. Amager Fælleds Venner savner dog i udkastet til kommuneplanen konkrete bud på, hvorledes Københavns Kommune vil tage ansvar for de verdensmål, hvor det går allermest i den forkerte retning. Netop i den kontekst mener Amager Fælleds Venner, at det er overordentligt vigtigt, at den kommende Kommuneplan foretager en helhjertet prioritering af Amager Fælleds uerstattelige natur. Dette er nemlig en af de vigtigste redskaber til at sikre, at	I forbindelse med budget 2019 blev det besluttet at reducere de resterende byggemuligheder planlagt i den nordlige del af Ørestad og at flytte byggeplanerne fra arealet ved Sundby St. til arealet ved det nuværende vandrehjem ved Vejlands Allé (Vejlandskvarteret). Her er der til dels allerede bebyggelse, og det er vurderet, at naturen har lavere kvalitet sammenlignet med det oprindelige byggefelt.  Udviklingen af Vejlandskvarteret understøtter (blandt andet) FN's verdensmål nummer 11: 'Bæredygtige byer og lokalsamfund'. Det gør Vejlandskvarteret, da området ligger inden for cykelafstand til metrostationerne Sundby St. og Bella	Den politiske hovedstruktur	460



	<p>Københavns Kommune kan bidrage til en positiv udvikling i forhold til Verdensmål nr. 15, som handler om at sikre livet på land.</p>	<p>Center St., så mange kommende beboere kan tænkes ofte at bruge kollektiv transport frem for egen bil, og da udviklingen af området er med til at finansiere udviklingen af byens metrosystem.</p> <p>Samtidigt har bygherre oplyst, at projektet vil blive DGNB certificeret og primært opført i træ. Træ som byggemateriale har et relativt lille klimaaftryk.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 515.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Boliger	<p>Amager Fælleds Venner er uenige i den påstand, at bebyggelse på Amager Fælled vil kunne bidrage til at dæmpe prisstigninger på boliger i København. Vi mener, ligesom flere andre, at nybyggeriet i København i dag er drevet af kapitalkræfter og en byggesektor, der er mere optaget af at maksimere profitten i byudviklingen, end i at skabe en by, som lever op til at kunne indfri de 17 verdensmål. Amager Fælleds Venner er uenige i den påstand, at bebyggelse på Amager Fælled vil kunne bidrage til at dæmpe prisstigninger på boliger i København. Vi mener, ligesom flere</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at befolkningsudviklingen i København forventes at medføre prisstigninger på boliger. Disse forventes at kunne dæmpes ved at tilføre byen yderligere boliger. Økonomiforvaltningen henviser i den forbindelse til de faglige baggrundsanalyser, som ligger til grund for Kommuneplan 2019 og som findes på <a href="http://www.kp19.kk.dk">www.kp19.kk.dk</a></p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p>		461

	andre, at nybyggeriet i København i dag er drevet af kapitalkræfter og en byggesektor, der er mere optaget af at maksimere profitten i byudviklingen, end i at skabe en by, som lever op til at kunne indfri de 17 verdensmål.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Amager Fælleds Venner er opmærksomme på, at Københavns Kommune har igangsat en dialog med staten i forhold til at få statslig kapital til finansiering til yderligere metrostrækninger i København. Vi finder det glædeligt, at Københavns Kommune har igangsat en dialog med staten om, hvorledes der findes andre metoder til at finansiere metroen end de grundsalg, som kan foretages af selskabet "By & Havn".	Økonomiforvaltningen noterer sig indsenders synspunkt.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		462
Andet	Amager Fælleds Venner er enige i arkitekt Peter Shultz Jørgensens betragtning om, at udviklingen af København skal tænkes langsigtet, hvis den skal leve op til ønsket om at være en ansvarlig byudvikling.	Økonomiforvaltningen noterer sig indsendernes synspunkt. Kommuneplanen kan umiddelbart rumme bestemmelser for en 12-årig periode, men det indgår i vurderingen, at der ses på potentielle udviklingsmuligheder efter denne periode (perspektivområder), hvorfor forvaltningen anser planen for at leve op til ønsket om at være langsigtet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		463

(315) Haveforening Birkevang

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Bystævneparken	<p>I helhedsplanen for Bystævneparken er et af de helt store emner for Hf. Birkevang trafikken. Hvordan sikrer man i fremtiden infrastrukturen i Husum, og hvordan er Bystævneparken helt konkret ind tænkt i det store billede.</p> <p>Vi mener, at der er behov for en trafikale helhedsplan for Husum (Brønshøj og Tingbjerg), som ikke kun tager højde for trafikken i det kommende boligkvarter, men hele området bredt set. Den trafikale helhedsplan bør omfatte såvel biltrafik, som offentlig transport, bus, S-tog og metro/letbane. Vi er i Hf. Birkevang imod en åbning af de mindre veje som hovedvej til og fra det fremtidige Bystævneparken. Vi er særligt kritiske overfor øget vejstøj og luftforurening, men også den øgede trafik, en sådan åbning af vejene vil generere.</p> <p>Derudover er det også på tale om at lave en vej, som forbinder Tingbjerg med Bystævneparken, hvilket ville give mulighed for at benytte Bygaden som smutvej til og fra Hillerød motorvejen. Ydermere er der i budgettet for helhedsplanen afsat et eksproprieringsbeløb til at udvide Ærtebjergvej. Derfor foreslår vi i Hf. Birkevang en alternativ vej, som går vest om skolens område og ender ud ved Bystævnet ved parkeringshuset i syd.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at planlægning for bystævneparken - herunder vejbetjening og bebyggelsesprocent - ikke er en del af Kommuneplan 2019.</p> <p>Økonomiforvaltningen behandler hørings svaret til helhedsplan for Bystævneparken i forbindelse med endelig vedtagelse af denne og bemærker, at den videre dialog i sagen vil ske, når sagen overgår til at være en lokalplanproces.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		464

	<p>Når det er sagt, er vi meget positivt indstillede for ideerne om at åbne Bystævneparken op, og foreslår derfor, at man åbner vejene Hørtoftevej, Botoftevej, Gårdtoftevej og Ærtebjergvej, men kun for cyklister og fodgængere. Derudover kan man opsætte hydrauliske vejpullerter, som kan give adgang for renovations-, bus- og redningskørsel, men ikke gennemkørsel for normal trafik.</p>			
Bystævneparken	<p>I Hf. Birkevang er vi generelt meget positive for udviklingen af en grøn og bæredygtig bydel som nærmeste nabo, som kan være med til at styrke Husum, som en blandet bydel, hvor der er både ejer, lejer og andelsboliger.</p> <p>Vi synes, at scenarie A med en bebyggelsesprocent på 100 % er det absolutte maksimum, dels er højhuse på 11 etager ikke det, vi forbinder med et attraktivt boligkvarter med rækkehuse mv.</p> <p>Vi vil derfor foreslå, på linje med tankerne i planen i øvrigt, at højhusene vil stige trinvis mod øst, så de laveste er tættest på Hf. Birkevang og villakvartererne ved siden af.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 464.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		465
Bystævneparken	<p>Vi ser naturen som et af Brønshøj-Husums helt store kvaliteter, og vi er derfor også glade for, at man i helhedsplanen er gået seriøst til værks og har vurderet, hvilke grønne kvaliteter, der skal være og allerede er i Bystævneparken.</p> <p>Vi mener, at det er vigtigt for både nuværende og</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at bevaring af konkrete træer varetages i lokalplanlægningen. Kommuneplan 2019 fastsætter, at der ved planlægning af kommunale projekter skal tages stilling til bevaring af evt. værdifulde træer på stedet. Økonomiforvaltningen takker for</p>		466

	<p>kommenende generationer, at man bevarer så mange af de bevaringsværdige træer som muligt. Helt konkret er der i helhedsplanen 21 træer, der er beskrevet som udsatte, og vi håber, at man vil gøre sit bedste for at bevare disse, selvom det kan være besværligt i et stort nybyggeri.</p> <p>Til slut vil vi gerne gentagne vores invitation til politikere, embedsmænd og arkitekter til at komme på besøg i Birkevang.</p>	<p>invitationen og vil notere sig et besøg, som en mulighed i den videre proces.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(329) BK87

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Dette ser vi absolut problematisk med det forslåede byggeri:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Byggeprocenten vil skabe en voldsom kontrast til det eksisterende</li> <li>2. Det vil give et absolut tab af naturområde og af rekreative område</li> <li>3. De mange nye borgere vil skabe et hidtil uset pres på det omkringliggende miljø alene i kraft af deres antal</li> <li>4. Så mange mennesker, i så tæt byggeri, klos op og ned ad Fiskerihavnen vil have store konsekvenser. Presset vil øges, brugerne vil ændre karakter og anvendelsen vil skifte til noget helt andet end det er i dag. Fiskerihavnen vil tabe den karakter der ellers fremhæves som bevaringsværdig af Københavns Kommune. Det er særligt problematisk da denne havn, med sit</li> </ol>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for BK89s høringssvar.</p> <p>Økonomiforvaltningen 2019 noterer, at det i Budget 2019 blev besluttet at udvikle Stejlepladsen primært til boligbyggeri på 64.500 etagemeter. Som en del af budgetaftalen blev det besluttet, at lokalplanlægningen for Stejlepladsen skal være gennemført indenfor nuværende samling i Borgerrepræsentationen. Rammerne for udvikling af Stejlepladsen tager afsæt i denne politiske beslutning.</p> <p>Fiskerhavnen i Bådehavnsgade Syd er i kommuneplanen udpeget som et kulturmiljø. I planlægningen af byudvikling af Bådehavnsgade Syd skal det derfor sikres, at der også tages højde for områdets</p>		467

	<p>miljø, ikke kan genskabes og derfor vil være et kulturtab for fremtidige generationer.</p> <p>I stedet forslår vi at udviklingen af Bådehavngade sker med respekt for ovenstående og at der arbejdes på én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmands Gade. Vi opfordrer til at de nuværende byggeplaner sættes i bero, for at sikre en nye og bedre løsning.</p>	<p>kulturhistoriske værdier og sammenhænge, så de væsentlige kvaliteter kan udnyttes som et aktiv og synliggøres til gavn for bevarelsen og oplevelsen af byens historie såvel som for identiteten i de omdannede byområder.</p> <p>Områdets fysiske disponering vil blive fastlagt i den videre lokalplanproces, herunder, herunder bebyggelsesstruktur og placering af friarealer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(351) Socialdemokratiet i Bispebjerg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>Bispebjerg skal have en mere blandet boligmasse. Andelene af almennyttige boligbyggerier, private andelsboligforeninger, ejerbolig og privat udlejning skal være tættere på det kommunale gennemsnit frem mod 2031.</p>	<p>Bispebjerg har i dag ca. 32 % almene boliger. Det betyder, jf. kommuneplanens retningslinjer for anvendelse af krav om nye almene boliger i lokalplaner, at området som udgangspunkt ikke skal tilføres flere almene boliger, men i stedet hvor muligt fortættes med flere forskellige ejerformer. Dermed bør indsigers ønske være muligt at opnå i den kommende planperiode, såfremt der bygges flere boliger i bydelen.</p>		468

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	Der skal bygges flere større boliger i vores bydel. Gennemsnitsstørrelsen på bydelens boliger skal stige fra de nuværende 65 m <sup>2</sup> til et niveau tættere på det kommunale gennemsnit frem mod 2031.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 170.  Høringssvaret giver anledning til ændring i kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	469
Almene boliger	Kommunen skal sikre en bedre fordeling af ressourcervage borgere mellem bydelene, som tildeles boliger i den almene boligsektor. Ved anvisning af almene boliger til socialt udfordrede borgere, skal kommunen være mere opmærksom på bydelens eksisterende socioøkonomiske sammensætning.	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelse, og bemærkes at fordelingen af borgere, der anvises efter den boligsociale anvisning ikke kan reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		470
Andet	Alle nybyggerier skal bidrage til det lokale byrum. Kommunen skal i forbindelse med alle nybyggerier i vores bydel sørge for inddragelse af borgere og lokale interessenter.	Københavns Kommune opererer med en udvidet offentlighed ved byggesager, der skal sikre størst mulig borgerindflydelse på nybyggerier i byen. Det er dog kun borgere, der er part i sagen, som har adgang til at blive hørt.  Dertil vil der ved lokalplanlægning og tillæg til kommuneplanen altid blive afholdt offentlig høring, som det er forudsat i planloven.		471

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Den lokale arkitektur i det gamle industri kvarter skal så vidt muligt bevares, når der renoveres eller bygges nyt.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Kommuneplan 2019 indeholder retningslinjer for, at planlægningen af byudvikling og -omdannelse skal inddrage de konkrete områders indhold af kulturhistoriske spor, og hertil hører også evt. bygninger af særlig kulturhistorisk værdi.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		472
Infrastruktur	Der skal være bedre forbindelsesmuligheder ind til og ud af centrum fra Bispebjerg. På kort sigt er der brug for, at kommunen arbejder for at skabe bedre og mere direkte forbindelsesmuligheder fra Bispebjerg og ind til centrum ved fx at se på busruterne.	Økonomiforvaltningen bemærker, at det aktuelle busnet er besluttet af Borgerrepræsentationen efter høring af lokaludvalg m.fl. i forbindelse med Nyt Bynet. Busnettet og linjeføringer reguleres ikke gennem kommuneplanen, som sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København. Forslaget bør håndteres i en sektorpolitik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		473
Infrastruktur	En bedre trafikregulering/trafiksanering af de tungt trafikerede gader i Bispebjerg og mærkbart lavere hastighed på vejene.	Økonomiforvaltningen bemærker, at forbindelsesmuligheder på Bispebjerg ikke reguleres gennem kommuneplanen, som sætter rammerne for den		474



	For at sænke hastigheden og gøre det mere sikkert at færdes på vejene, kan man fx indsnævre vejene, anlægge chikaner (evt. med blomster eller træer), plante flere vejtræer og sikre bedre belysning på vejene. Det er vigtigt, at trafikreguleringen/trafiksaneringen sker på en måde, der samtidig bidrager til en forskønnelse af det lokale byrum.	overordnede byudvikling i København. Forslaget bør håndteres i en sektorpolitik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(355) Trafikforeningen Webersgade

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Det er på tide at lukke for gennemkørende trafik i Webersgade, hvilket vil passe fint sammen med visionerne om at flere skal gå og cykle og over i kollektiv trafik og færre skal køre i egen bil.</p> <p>Det kan passende ske med en trafiksaneringsplan, hvor trafikken fra Hans Knudsen Plads og ud mod Amager foregår i en retning fra Fredens Bro ad Øster og Nørre Søgade til Gyldenløvesgade og i modsatte retning fra Gyldenløvesgade ad Nørre og Øster Farimagsgade og videre ad Sølvgade med modsat ensretning og frem til Fredens Bro.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		476

(357) Borgergruppen mod udvidelsen af Københavns Lufthavn

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	Hvis alle københavnere, også os på Amager, skal have ret til ren luft og ikke udsættes for	Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Lufthavn ligger i Tårnby		477

	<p>sundhedsbelastende forurening, så er Københavns Kommune nødt til at indtænke den eksisterende luftforurening og støj fra Københavns Lufthavn og politisk sige nej til den planlagte udvidelse af lufthavnen til dobbelt størrelse. En så voldsom udvidelse vil forøge den i forvejen kritisable situation for borgerne, særligt i Amager Øst ift. luftforurening og støj.</p> <p>Hvis Københavns Kommune har en ambition om ren luft og at borgernes sundhed ikke belastes, er kommunen nødt til som en start at undersøge den faktiske luftforurening fra lufthavnen tilbundsgående. Og dernæst indgå en kritisk dialog med Københavns Lufthavn og de ansvarlige tilsynsførende myndigheder om begrænsning af støj og luftforurening fra lufthavnen.</p>	<p>Kommune og dermed ikke er en del af København, der kan reguleres af kommuneplanen.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(358) Stands&Dans forening

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	<p>I oplæg til ny kommuneplan er der meget få konkrete tanker om nye bevægelsesrum - der er tale om vandet, lommeparker og at vi skal udnytte eksisterende faciliteter bedre. Vi har deltaget i diverse workshops som har været oplæg hertil og jeg synes tydeligt at huske at rigtig mange mennesker talte om faciliteter på de møder. Det føler vi ikke er blevet hørt og/eller taget til efterretning. Vi må og skal have flere muligheder for at kunne dyrke indendørs idræt, dans og bevægelse. Det er supervigtigt for</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Standard&amp;Dans tilkendegivelse, og noterer, at bevægelsesrum er omfattet i Kommuneplan 2019s målsætninger herunder, i målsætningen om " At udvikle varierede byrum, der indbyder til ophold, aktivitet, og oplevelser for alle grupper af borgere."</p>		478

	foreningslivet, frivilligheden og folks fysiske og mentale sundhed.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(395) Selskabet for Rationel Almen Planlægning

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>KK har en målsætning om at være CO2-neutral by i 2025. Denne målsætning er markedsført på verdensplan, men ser ud til ikke at kunne holde. bl.a. pga. massive fejlinvesteringer i transport som metroen, der ikke flytter bilister, underfinansiering af cyklen, samt positiv særbehandling af biler, trafikalt og med subsidieret beboerparkering.</p> <p><b>Cykler som strategisk transportform i Københavns Kommune</b></p> <p>Det glemmes ofte at cyklen er den hurtigste transportform i KK, bl.a. i dette forslag til kp19.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KK bør gennemføre en undersøgelse med transporttider dør-til-dør for gang, cykling, bil, bus, metro, S-tog, regionaltog og evt. andre transportformer, gerne fordelt på afstand i KK.</li> <li>• At være den strategiske transportform, indebærer at hele kommunen transportmæssigt først og fremmest skal være indrettet til cykler. Vejene skal være indrettet til cykler og får særbehandling iht. færdselsloven. Fx skal det ikke være biler der får grønt højresving, mens</li> </ul>	<p>Det er forventningen at målsætningen om CO2-neutral by i 2025 kan opnås. Borgerrepræsentationen har med budgettet for 2020 igangsat en analyse af, hvordan CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres med mindst 50.000 tons i 2025.</p> <p>Økonomiforvaltningen kvitterer for de forskellige forslag på cykelområdet. Forholdene reguleres ikke i kommuneplanen, der sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København. Forslagene bør i stedet håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Økonomiforvaltningen kvitterer for de forskellige forslag på cykelområdet. Forholdene reguleres ikke i kommuneplanen, der sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København. Forslagene bør i stedet håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker yderligere, at Københavns Kommune løbende arbejder på at udvikle cykelinfrastrukturen, så tilgængelighed i, til og fra byen kan ske med klimavenlig</p>		479

	<p>cyklerne får rødt for ligeudkørsel, og samtidigt rødt for højresving.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektiv trafik skal indrettes til cykelmedtagning - der for at have effekt skal være gratis, også i regionaltoget og fjerntog, og stationsnærhedsprincippet skal erstattes af et cykelstationsnærhedsprincip, hvor stationen kan nås inden for cirka 8 minutter på cykel, eller cirka 2,5 km.</li> <li>• KK bør fremme cyklen i sin plan for at blive CO2-neutral. Det kan gøres via mange tiltag. Fx bør KK lave kampagner til fremme af cykling i skoler og børneinstitutioner, over for virksomheder og turister.</li> </ul>	<p>transport. Igennem de seneste 10 år er der investeret mere end 1 mia. kr. i cykelinfrastruktur. Eksempler herpå er bl.a. bredere cykelstier, broforbindelser som Cykelslangen samt arbejdet med supercykelstier, der forbinder København og omegnskommunerne med cykelstier af høj kvalitet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Trafikmål Parkering	<p><b>Begrænsning af biler</b></p> <p>KK har lavet en målsætning om højst 25 % af ture i KK skal være biler. Denne målsætning om bilbegrænsning har det svært. Det går desværre den forkerte vej. Skal udviklingen vendes må KK tage drastiske midler i brug.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KK skal fortsætte med at sætte parkeringsprisen for beboere op - mindst til omkring de 10.000 kr. Årligt.</li> <li>• KK bør undersøge at sætte beboerlicensen op mod hvad en kommerciel parkeringsplads koster i parkeringshus, det er omkring 25.000 kr. årligt, da KK ikke bør være</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indsigers synspunkter.</p> <p>Det bemærkes, at kommuneplanen ikke regulerer prisen på beboerparkering, beboerlicenser, parkeringszoner eller parkeringspladser til elbiler på de offentlige veje. Dette sker som en del af de årlige budgetforhandlinger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		480

	<p>konkurrenceforvridende, især ikke når det er KK's politik at begrænse biler.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KK bør udvide de zoner, hvor gadeplansparkering ikke er tilladt. KK bør indføre begrænsninger på privat parkering, og inddrage parkeringspladser. El-biler bør kun have begrænsede rabatter på parkering, da det også er biltrængslen der skal begrænses, og en elbil fylder det samme som en fossilbil. Selvkørende biler bør KK se på, så de ikke bare skaber mere trængsel ved at køre rundt, uden at parkere.</li> <li>• KK bør stoppe udbygning af veje til biler, bl.a. Havnetunnellen og i Nordhavn, da den nye kapacitet blot bliver brugt op på kort tid, og så skal der udbygges igen. KK skal hellere satse på cykler og tog.</li> </ul>			
Infrastruktur	<p><b>Stop udbygning af metro og letbane</b></p> <p>Metroen tiltrækker ikke bilister, formentlig fordi den ikke er konkurrencedygtig tidsmæssigt, men benyttes af gående, buspassagerer og cyklister. Metroen har derfor meget ringe klimaeffekt, måske endda negativ, da den tiltrækker cyklister, som er mindre miljøbelastende og sundere og billigere. Cyklen er en hurtigere transportløsning end metroen dør-til-dør, og metroen er dermed en tidsrøver.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I betragtning af metroens ringe miljøeffekt, og tidsmæssige negative effekt, bør de nye metroanlæg stoppes,</li> </ul>	<p>Borgerrepræsentationen behandlede i november 2018 to infrastrukturanalyser "Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2" (KIK2) og "Udvidet screening af letbane på Frederikssundsvej". Analyserne peger på et fremtidigt infrastrukturbillede for Københavns Kommune i 2050, der består af en Metro Havnering suppleret af en letbane fra Nørreport St. til Gladsaxe Trafikplads med kortere etaper i 2035. Der er således politisk opbakning til arbejdet for metro-letbanebetjening af København.</p>		481

	<p>man må kunne få meget mere for pengene med andet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Al planlægning af letbaner bør indstilles. Letbanerne er endnu langsommere end metroen, og den planlagte letbane på Nørrebro - Gladsaxe giver ikke engang tidsgevinster ifht. eksisterende busløsninger.</li> <li>• Lov om metro bør ændres så jordspekulationsgevinsterne kan bruges til trafikinfrastruktur, herunder især til cykler og konkurrencedygtig offentlig transport, og ikke biler.</li> <li>• KK bør omstrukturere behandling af transport, så OKF ikke bruger alle deres mange milliarder på metro og bus, mens de strategisk vigtige cykler bliver spist af med nogle få hundrede millioner om året.</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at den undersøgte letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads forventes at komme op til 6 minutter hurtigere frem end de eksisterende busser på strækning fra Nørrebro St. til Husum Torv.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p><b>Udbyg investeringer i konkurrencedygtig offentlig transport</b></p> <p>KK skal have transporttilbud der er bedre end bilen, først og fremmest cykler men også konkurrencedygtig offentlig trafik, som er hurtigere end bilen. Region Hovedstaden har fx for nylige lavet en trafik- og mobilitets-plan.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune udvikler løbende cykelinfrastrukturen i byen, så den bliver mere optimal og fremmer grøn mobilitet. Hertil indgår København i supercykelstiprojektet, som kan binde Region Hovedstaden bedre sammen med cykelstier. Yderligere fremmer Københavns Kommune automatisering af S-tog, som kan blive mere konkurrence dygtigt ift. bil som transportmiddel, for pendlere i Hovedstadsområdet.</p>		482

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af forslag til Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	<p><b>Samarbejde omkring konkurrencedygtig offentlig transport med andre aktører</b></p> <p>Vi skal arbejde sammen udenbys for at løse KK's trængselsproblemer. Bl.a. med DSB og regionerne om regionaltoget, og helst med gratis cykelmedtagning. KK bør samarbejde med andre kommuner om park'n'ride og bike'n'ride anlæg ved stationerne, gerne med finansiell støtte fra KK, da det er os der ellers får mange af deres biler.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune allerede i dag samarbejder med øvrige kommuner i hovedstadsområdet om at sikre mere kollektiv mobilitet. Således fremmes automatisering af S-toget og identifikation af parker &amp; rejs anlæg i KKR Hovedstaden regi, ligesom kommunen deltager i udvikling af supercykelstier i hovedstadsområdet. Yderligere undersøges mulighederne for en Øresundsmetro mellem København H og Malmø C, som kan øge andelen af kollektive rejser og dermed mere klimavenlig mobilitet over Øresund.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		483
Infrastruktur	<p><b>Udbyg busnettet</b></p> <p>Busserne er ikke konkurrencedygtige ifht. cykler og biler, men en del borgere kan eller vil ikke bruge cyklen, fx bevægelseshæmmede eller folk med småbørn i barnevogn. Til dem er et fintmasket busnet med kort afstand mellem stoppestederne og nem indstigning fra gadeniveau en god løsning, også som fødelinjer til den hurtigere offentlige transport.</p>	<p>Busnettet og linjeføringer reguleres ikke i kommuneplanen, som sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København.</p> <p>Forslaget bør håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		484
Andet	<p><b>Handicap-venlig by</b></p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker at fokus på at skabe en</p>		485

	<p>KK er fyldt med flisebelagte fortove med fliser beregnet til nedbør, eller brosten, der er svære at forcere i kørestol eller rollator. En jævnere belægning vil være at foretrække. Byen bør indrettes så handikappede ikke unødigt hindres på deres vej – de har det svært nok i forvejen.</p>	<p>tilgængelig by for alle er beskrevet på s. 15 i den politiske hovedstruktur. Det bemærkes at indretning af byrummet mv. ikke reguleres i kommuneplanen, men i lokalplaner, der er under Teknik- og Miljøforvaltningens ressort.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p><b>Grøn by</b></p> <p>Beplant byen, gerne i højden på husmurene - planter optager ultrafine partikler og nedbringer dermed forureningen og forbedrer luftkvaliteten, og dæmper støj.</p> <p>Der dør over 500 mennesker årligt i KK pga. luft- og støjforurening. Det er skandaløst mange.</p>	<p>Beplantning af byen facader og tage er medtaget i kommuneplanen, hvor det fremgår, at lokalplanlægningen skal mulighederne for at optage bestemmelser om beplantning, grønt på facader og tagflader m.v. indgå i en konkret vurdering sammen med andre hensyn.</p> <p>Planlægningen skal generelt fremme borgernes adgang til den nære bynatur samt en grøn byudvikling inden for rammerne af planlovens adgang til lokalplanregulering.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		486
Det grønne	<p><b>Terapeutisk by</b></p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det psykologiske miljø og den mentale trivsel er et tværgående aspekt i Kommuneplan 2019,</p>		487



	<p>Parker og anlæg giver åndehuller i byen, der er med til at forbedre det psykologiske miljø. det psykologiske miljø skal indtænkes i hele planlægningen af byen, bl.a. ved indretningen af byrummet, veje mm.</p>	<p>bl.a. ved mål om flere grønne områder og øget kvalitet af eksisterende grønne områder, og mål om trygge bykvarterer med mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt liv. Den konkrete indretning af byrum, veje mv. reguleres dog ved lokalplaner og ikke kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kultur- og fritid	<p><b>Gratis kommunale museer</b></p> <p>BR har foreslået at statslige museer i KK bliver gratis. Man kunne jo begynde med sig selv, i det mindste med en gratis dag i KK's museer, som mange private museer allerede har. KK bør samarbejde med alle museer, statslige, kommunale og private om formidling, bl.a. på flere sprog, ikke blot dansk og engelsk, ved måske at udvikle et multisprogligt open source system til sine egne museer og tilbyde det til andre.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 193.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		488
Andet	<p>Internet</p> <p>Der bør være adgang til gratis internet overalt i KK, også til turisterne, for at de kan orientere sig, også gerne på et sprog, de forstår.</p>	<p>Et kommunefinansieret gratis internet målrettet borgere og turister vil skabe en konkurrenceforvridende situation i forhold til de private leverandører, som i dag på kommercielle vilkår leverer internet til borgere i deres boliger og til borgere og turister med smartphone. Det vil samtidig</p>		489

		<p>ikke være inden for kommunalfuldmagtens grænser.</p> <p>Københavns Kommune tilbyder dog bl.a. wifi på en række offentlige institutioner, hvor det også er muligt for turister at tilslutte sig internettet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Turisme	<p><b>International formidling, og behandling af turister</b></p> <p>KK som en verdensby med ansvar og kant lyder som en god idé, så de gode løsninger som frembringes eller bruges i KK kan blive udbredt til andre dele af verden og vores politikker således får meget større effekt på verdens miljø mm. Dette kan også den anden vej hvor vi lærer af resten af verden. KK bør have en rimelig stor indsats med personaleressourcer til denne to-vejs kommunikation, og organisation for alle dele af KK's virke, så dette kan ske effektivt. bl.a. skal ting, rapporter mm, oversættes til mange sprog.</p> <p>Turister besøger gerne KK for at se vores løsninger, og kan være gode ambassadører for os. KK bør have dette in mente, og afsætte ressourcer til dette formål at betjene turister som formidlere af KK's politikker.</p>	<p>Københavns Kommune arbejder aktivt med at fremme byens internationale relationer, og at showcase Københavns styrkepositioner også over for turister. Videndeling med andre byer sker bl.a. gennem Københavns medlemskab af det internationale bynetværk, C40.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		490

(399) G/F Lundehussøens Haveby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Medlemmerne i G/F Lundehussøens Haveby er meget bekymrede over forslag til rammeændringer på Emdrupvej der muliggør boliger til udsatte borgere. Vi undrer os over hvordan man kan give dispensation til et opsættelse af containerboliger i et grønt område med ikoniske træer etc. Og man skal ikke glemme øvrige anlægsomkostninger og arbejde - som afløb, el, etc. Desuden ser vi faren for at Emdrup Søpark kan blive et tilhold for personer med en anden dagsorden - som salg af stoffer etc. Videre er vi bekymrede over værdien af vores huse i området - priserne kan gå ned grundet at ingen ønsker flytte ind i dette område hvor det findes personer med andre behov. Vi vil opfordre til Borgerrepræsentationen og politikerne - her ansvarlige borgmestre, at virkelig tænke godt igennem inden man tager den endelige beslutning.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	491

(411) Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM)

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm støtter Københavns Kommunes udmelding om, at "Udviklingen af Nyholm bør også ses i lyset af den kommende udvikling på Refshaleøen og Lynetteholmen" (p.58), men vi ønsker en	Økonomiforvaltningen bemærker, at By og Havn vil udarbejde en trafikal undersøgelse af jorddeponikørslen til Lynetteholm. Det vil ske som en del af By og Havns redegørelse til Miljøstyrelsens miljøkonsekvensvurdering og indgå i	Den politiske hovedstruktur	492

	<p>kraftigere markering af, at alle projekter i området skal sammentænkes og udføres i en helhed i projektfaserne, når det gælder trafikale infrastruktur, støj samt påvirkning af klima-, miljø- og sundhed både før, under og efter opførelse.</p> <p>Dette gælder således også den fremtidige trafikbelastning fra projektering og udbygning af Havnetunnelen og Metrolinjerne, der allerede nu bør indtænkes i en fremtidssikret løsning, således at den forventede trafikforøgelse ikke alene vil være fastlåst på benyttelse af få eksisterende ind- og udfaldsveje til området. Udover miljø, klima- og sundhedspåvirkningen af området kan de i forvejen belastede veje Raffinaderivej, Kløvermarksvej, Forlandet og Refshalevej ikke håndtere en trafikforøgelse af sådan en størrelse, hvorfor der er behov for at etablere nye adgangsveje til modtagepladsen på Refshaleøen og senere byudvikling af områderne og forventede arbejde på Østlig Ringvej og Metrolinjerne.</p>	<p>vurderingen af behov for afværgeforanstaltninger mv. i forbindelse med projektets godkendelse.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at Københavns Kommune udarbejder en undersøgelse af, hvordan trafik fra kommende indbyggere og arbejdspladser på Refshaleøen og Kløverparken vil påvirke den eksisterende infrastruktur i området. Det sker i en af de syv Københavnersporsanalyser, der blev besluttet med overførselssagen "En nødvendig aftale i en by, der vokser" fra foråret 2019. Undersøgelsen forventes offentliggjort i december 2019.</p> <p>Derudover afventer kommunen stadig Statens planer for fremtidens Nyholm. Når planerne er offentliggjort og området udvikles, ønsker kommunen at den trafikale tilgængelighed i Nyholm ses i sammenhæng med kommende udvikling af Refshaleøen, Lynetteholmen og Nordøstamager.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 280.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til at foreslå en ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

Lynetteholmen	<p>Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm finder, at den nuværende VVM undersøgelse vedrørende anlæg af Lynetteholmen (forventes afsluttet medio 2020), hvor et forslag fra By og Havn netop er sendt i høring, arbejder med løsninger og mandat, der er for snævert knyttet til et enkelt projekt, her jordopfyldning af Lynetteholmen.</p> <p>Den Overordnede Grundejerforening er ikke modstander af førnævnte projekter, men ønsker en sammenhængende plan, sammenregning og infrastruktur for gennemførelsen af disse, og ønsker, at Københavns Kommune sætter sig i spidsen for at sikre sådan en overordnet plan overfor borgere og Miljøstyrelsen, der er myndighed for VVM-undersøgelser - i stedet for undersøgelser hen ad vejen fra de enkeltvise projekter og tilknyttede kommunale aktører.</p>	<p>Lynetteholmen er ikke del af forslag til Kommuneplan 2019, men omtalt som et fremtidigt projekt, hvis realisering vil ligge i forlængelse af planperioden. Lynetteholmen er, som indsenderne er opmærksomme på, genstand for en særskilt proces, herunder en miljøvurdering, hvor det er muligt at fremkomme med synspunkter om projektet, herunder om afgrænsningen af vurderingen, om evt. alternativer mv.</p> <p>Realiseringen ligger udenfor Københavns Kommunes plankompetence, idet den forudsætter en række statslige tilladelser mv. Derfor er Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansvarlige for den igangværende proces.</p> <p>Processen er indledt med den netop afsluttede indkaldelse af ideer og forslag, der er åben for alle. Her indgår også muligheden for at foreslå alternative løsninger, der kan opfylde formålet med projektet. De foreslåede alternativer vil blive vurderet. Det samme vil det såkaldte 0-alternativ, altså en situation, hvor projektet ikke gennemføres.</p> <p>Der vil være en ny høring i 2020 (af 8 ugers varighed) om selve miljøkonsekvensvurderingen og udkast til de tilladelser, der er nødvendige for at</p>		493
---------------	--	---	--	-----

		<p>gennemføre projektet. Her vil alle igen kunne komme med bemærkninger, inden den endelige beslutning tages.</p> <p>Københavns Kommune følger løbende processen og kommunen har valgt at udarbejde nogle supplerende analyser, bl.a. om de langsigtede trafikforhold, supplerende stormflodsikring mv. Dette arbejde indgår dog ikke i Kommuneplan 2019, da det først ventes afsluttet i begyndelsen af 2020.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Lynetteholmen	<p>Den Overordnede Grundejerforening Margrethholm ønsker en plan, der i højere grad indtænker langsigtede og helhedsorienterede løsninger, som eksempelvis benyttelse af K-vej på Prøvestenen og dele af Kraftværksvej over Lynettehavnen/Margrethholm Havn eller andre omfartsveje, der i højere grad respekterer borgernes og Københavns Kommunes prioritet om "Plads til alle" og "Pas på byens kvaliteter".</p>	<p>Forslag om alternative trafikale løsninger vil kunne være en del af miljøkonsekvensvurderingen, men kan ikke reguleres i Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		494
Lynetteholmen	<p>Den Overordnede Grundejerforening Margrethholm savner, at Københavns Kommune i Kommuneplan 19 mere eksplicit noterer en ambition om denne nødvendige varetagelse af borgernes tarv i nærområdet i</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 280.</p>	Den politiske hovedstruktur	495

	stedet for at henvise til kommende og enkeltvise undersøgelser og redegørelser fra andre kommunale aktører.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Lynetteholmen	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 75)</p> <p>Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm ønsker, at der i kapitlet "Lynetteholmen - En ny ø anlægges efter 2031" tilføjes en tekst eller lignende tekst i afsnittet "Et grundigt forarbejde" (p.75) om, at "Københavns Kommune vil tilsikre, at der i relation til analyser og undersøgelser af påvirkningen af nærområdet fra trafik, støj, forurening og Co2-udledning i forbindelse med projekternes langvarige udførelse også udarbejdes en samlet og langtidsholdbar trafik- og miljøløsning for den fremtidige etablering af Lynetteholmen, Refshaleøen, Østlig Ringvej, metrolinjer og Kløverparken, der i særlig grad tager hensyn til den nærliggende beboelse og offentlige forsamlingsområder som idrætsanlæg".</p> <p>Vi ønsker ligeledes en lignende tekst indføjet i kapitlerne for "Christianshavn" (pp.58-59) samt "Amager Øst" (pp.5253), der er de berørte områder.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 280.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	496
Infrastruktur	Den Overordnede Grundejerforening ønsker endvidere, at den tosporede cykelvej på Raffinaderivej udbygges og færdiggøres, så den følger hele vejen fra Prags Boulevard frem til Kløvermarksvej, og ikke som i dag stopper ved Sundby Boldklub, hvorefter	Økonomiforvaltningen bemærker, at vejenes fysiske udformning ikke er en del af Kommuneplanen, men håndteres i sektorpolitik. En eventuel forlængelse af		497

	cyklister (heriblandt børn til institutioner, idrætsanlæg og Amager Strandpark) sendes ud på den farlige vej, der i høj grad benyttes af tung trafik.	cykelstien vil kræve, at der afsættes midler i Københavns Kommunes budget.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Endvidere er vi meget optaget af at få skabt en sikker skolevej for cyklister, der forbinder Margretheholm med Christianshavn skole og de mange børneinstitutioner på Christianshavn og Holmen. I dag deler cyklende børn vejen med tunge lastbiler og anden biltrafik, ligesom flere veje skal krydses uden behørig sikkerhedsforanstaltninger. Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm vil gerne bidrage med yderligere input og sparring i forhold til de mange forbedringsmuligheder, vi ser, såfremt Københavns Kommune er interesseret.	Økonomiforvaltningen bemærker, at vejenes fysiske udformning ikke er en del af Kommuneplanen, men håndteres i sektorpolitik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		498

(418) Grundejerforening i Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	Det fremgår af udkastet til budgetforlig 2020, at der er afsat 133 mio. kr. til bygning af 13 børnegrupper på adressen Saxtorphsvej 11-31.  Vi blev i sin tid lovet (ganske vist mundtligt), at der ikke ville blive bygget yderligere på det grønne område mellem de to nuværende institutioner. Det vil derfor være i	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		499



	<p>overensstemmelse med overskriften på udkastet til budgetforliget - grøn by - at bevare det sidste lille grønne område i et tæt bebygget kvarter med meget små grunde, som ikke levner ikke plads til boldspil m.v.</p> <p>Yderligere daginstitutionsbyggeri vil belaste trafikken i dagtimerne ved aflevering/afhentning af børnene. Trafikken i området er i øvrigt også belastet uden for institutionernes åbningstider. Der bliver kørt hurtigt på Panumsvej og Castbergsvej, og området bruges til gennemkørsel af andre end beboerne til Vigerslev Allé og Toftegårds Allé. Det er vores opfattelse, at trafikproblemerne i forbindelse med daginstitutionerne skal løses i sammenhæng med de øvrige trafikproblemer i de tre grundejerforeningers områder. Vi har siden januar 2015 anmodet Trafik- og Miljøudvalget samt forvaltningen om hjælp til at nedbringe trafikgenerne i vores område som følge af den nye institution Saxtorphsvej 11 samt Arken, Saxtorphsvej 31. Men uden held.</p>			
--	--	--	--	--

(422) Miljøpunkt Amager

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Vi vil gerne rose kommuneplanen for det fortsatte stærke fokus på cyklisme og det øgede fokus på fodgængeres forhold.</p> <p>Der bør etableres mere sikre cykelfaciliteter med fx hævede og brede</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet og bemærker, at Københavns Kommune løbende arbejder på at udvikle cykelinfrastrukturen, så tilgængelighed i, til og fra byen kan</p>		500

	<p>cykelstier, sådan at både cyklister og bilister kan føle sig mere trygge ved at færdes sammen i trafikken. Og der bør gøres en særlig indsats i nærområderne omkring skoler så forældre og børn trygt kan cykle til skole.</p>	<p>ske med klimavenlig transport. I gennem de seneste 10 år er der investeret mere end 1 mia. kr. i cykelinfrastruktur. Eksempler herpå er bl.a. bredere cykelstier, cykelstier ved skoleveje, broforbindelser som Cykelslangen samt arbejdet med supercykelstier, der forbinder København og omegnskommunerne med cykelstier af høj kvalitet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>En vedholdende cykelsatsning er også relevant i de omkringliggende kommuner i forhold til samarbejder om supercykelstier. I samarbejde med Cykelbiblioteket og Bicycle Innovation Lab på Amager vil vi gerne være med til at oplyse om, og understøtte, at endnu flere benytter cykler til pendling på de længere afstande.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for udvalgets tilbud om at være med til at oplyse om, og understøtte at endnu flere benytter cykler til pendling på længere afstande.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		501
Infrastruktur	<p>En Østlig Ringvej/Havnetunnel mellem Nordhavn og Amager vil have stor indflydelse på infrastrukturen på Amager i forhold til øget trafik. Løsningen vil muligvis aflaste de indre bydele og andre strækninger for biltrafik, men belaste Amager. Det gælder både i forhold til</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i forbindelse med den igangværende forundersøgelse af Østlig Ringvej udarbejdes analyser vedrørende hvordan trafikken vil ændres ved etablering af Østlig Ringvej. Ligeledes udarbejdes</p>		502

	<p>flere biler på vejene og mere trængsel, men også øget luftforurening.</p> <p>Hvordan vil Københavns Kommune sørge for at forureningen ikke blot flyttes til andre bydele? Derfor skal de miljø- og trafikmæssige konsekvenser for Amager undersøges og være fuldstændig acceptable. Amagers natur, miljø, infrastruktur og boliger skal holdes skadesløse som følge af den trafik, der ledes ad havnetunnelen, såfremt den etableres.</p>	<p>analyser af den miljømæssige effekt af Østlig Ringvej.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>De bæredygtige transportformer skal fremmes, da de indvirker positivt på luftkvaliteten. Det er derfor afgørende for Miljøpunkt Amager at trafikken mellem Lynetteholmen, Refshaleøen og Amager inkluderer cykel- og gangbroer over havnen. Samt at der sørges for skinnebåren trafik gennem en eventuel havnetunnel.</p>	<p>Der er med forslag til Kommuneplan 2019 fokus på, at de bæredygtige transportformer skal fremmes. Forslag til kommuneplan indeholder en overordnet målsætning om at maksimalt 1/3 af de kørte trafikture skal være med bil, hvilket er en væsentlig reduktion i forhold til i dag.</p> <p>Økonomiforvaltningen kan herudover oplyse,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• at der er i forslag til Kommuneplan 2019 er indtegnet en stiforbindelse over havnen ved Kastellet/Refshaleøen. Stiforbindelser til/fra Lynetteholmen afventer beslutning om udformning af Lynetteholmen.</li> </ul>		503

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• At det er en forudsætning for etableringen af Lynetteholmen, at der etableres metroforbindelse hertil</li> </ul> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Luftforurening er et emne, der optager borgerne på Amager. Det gælder både luftforurening fra biler og tung trafik, men ikke mindst i forhold til lufthavnen. Der er i kommuneplanen et fokus på at gøre turismen i byen bæredygtig, men det må nødvendigvis også inkludere hvordan turisterne kommer hertil og der trækker øget flytrafik ned i ligningen. Frem for at øge CO2-udledningerne fra flytrafik ved at udvide lufthavnen, ser vi hellere et øget fokus på at fremme forbindelserne med bus og tog og gerne med ordentlige nat-forbindelser til andre europæiske storbyer.</p> <p>Vi vil gerne hjælpe med at udbrede kendskabet til luftforurening og tiltag på Amager for eksempel ved at formidle lokale målinger og tiltag, samt arbejde for at fremme bæredygtig transport til fods og på cykel.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Lufthavn ligger i Tårnby Kommune og dermed ikke er en del af København, der reguleres af kommuneplanen.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		504
Øvrige byudviklingsområder	<p>Miljøpunkt Amager finder at byggeri ifølge den politiske aftale om mulighed for byggeri på campingarealet/Lærkesletten på Amager</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig Miljøpunkt Amagers holdning til aftalen om erstatning for Ørestad Fælled Kvarteret. Alle relevante</p>		505

Ørestad Fælled Kvarter	<p>Fælled vil ødelægge naturværdier, forringe fælledens biodiversitet og modarbejde det vigtige mål om at få flere københavnere ud i naturen med alle de kropslige og mentale gevinster det giver for dem selv og dermed for hele samfundet.</p> <p>Konsekvenser for natur, biodiversitet og befolkningens friluftsliv og velfærd skal være grundigt analyseret og offentliggjort inden et eventuelt byggeri vedtages.</p>	<p>Konsekvenser af byudviklingsprojektet vil blive grundigt analyseret, da projekterne både vil blive miljø- og VVM-vurderet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Der er en ambition om flere store og små grønne, rekreative områder. Det er særligt vigtigt at huske midt i en masse nybyggeri. De grønne og blå områder og forbindelser bidrager til at fremme et sundt og aktivt hverdagsliv.</p>	<p>Med kommuneplanens bestemmelser om friarealer, promenader og adgang til vandet vurderes det, at indsendernes synspunkt er varetaget.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		506
Det grønne	<p>Det er godt at læse at Københavns Kommune også har fokus på opholdsarealer på tagterrasser, taghaver mm. I London er der fx etableret en offentlig park på taget af et højhus (Sky Garden). Miljøpunkt Amager ser også potentiale i at indtænke urban farming i højden og andre nye, innovative steder på Amager. Vi ønsker at fremme adgangen til at udnytte byens tage og andre arealer til urban farming</p>	<p>Kommuneplanen vurderes at rumme tilstrækkelige bestemmelser (Generelle rammebestemmelser) til at muliggøre rekreativ udnyttelse af tagflader.</p> <p>Urban farming forstået som fødevareproduktion til mere end eget forbrug vurderes generelt at være forenelig med arealanvendelsen i mange områder, hvor der må udøves erhverv. Urban farming kan ligeledes</p>		507

		<p>etableres efter bestemmelserne om midlertidig anvendelse af arealer i perspektivområder og områder udlagt i 2. del af planperioden.</p> <p>Urban farming vurderes derfor samlet set at være muliggjort bredt i kommuneplanen. Men der kan være andre forhindringer af teknisk og miljømæssig art, som kommuneplanen dog ikke kan løse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 45):</p> <p>I forhold til klimatilpasning af kommunen vil vi foreslå, at pind nr. 7 på side 45, om regn/skybrud i kommuneplanen, omformuleres. Den nuværende sætning opfordrer til et samlet system, som bortleder vandet fra skybrud og voldsomt regn til havet. Det kan give en manglende fleksibilitet i arbejdet med området kun at arbejde med en løsning der leder til havet, samtidig med at udfordringen med højtstående grundvand ikke adresseres. Vi foreslår følgende omformulering af sætningen: "At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til håndtering af regnvand, skybrud og højtstående grundvand, der aflaster</p>	<p>Regn vil enten fordampe, nedsive til grundvandet eller via naturlige eller menneskeskabte løb blive ledt til havet. Nedsivning er naturligvis del af en løsning for regnvandshåndtering, men skybrudsplanen sigter mod at håndtere de overskydende mængder, der må bortledes, og de vil i sidste ende blive ledt til havet.</p> <p>Håndtering af grundvandsstand indgår kun indirekte i de planer og dertil hørende retningslinjer, der gælder for håndteringen af ekstrem regn (er bl.a. medbestemmende for muligheder for lokal nedsivning). Hvorvidt der vil blive tale om et samlet system også vedr. løsning af</p>		508

	kloakken og i et samlet system beskytter byen mod stigende vandmængder.”	udfordringer med grundvandsstand, som her beskrevet, er det derfor for tidligt at fastlægge med Kommuneplan 2019.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Øvrige byudviklingsområder Prøvestenen	Prøvesten Syd er et stort naturareal på Amager som længe har haft lukket adgang. Der er et lokalt ønske om at åbne området op for offentligheden. Miljøpunkt Amager ønsker at dette område udlægges til nyt potentialeområde for et stort/mellemstort grønt område.  Miljøpunkt Amager ønsker også et øget fokus på at forbedre Grønjordssøens økologiske tilstand.	Med forslag til Kommuneplan 2019 er der åbnet for en bredere anvendelse af Prøvestenen Syd, så der også muliggøres erhverv. Området er påvirket af naboskabet til vindmøller og miljøbelastende virksomheder, og det vurderes at en kombineret anvendelse med både fritidsfaciliteter og erhverv (herunder i tilknytning til lystbåde faciliteter) vil kunne skabe et grundlag for at åbne det for offentligheden.  Plejetiltag for Grønjordssøen fastlægges ikke i kommuneplanen. Større indsatser vil være en del af udviklingsplanen for naturområderne på Amager Fælled.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		509
Klima	Det er det vigtigt at være opmærksom på, at den københavnske del af Amagers	Reguleringen af arealanvendelse og dermed grundvandsbeskyttelse		510

	egne drikkevandsressourcer er i så ringe forfatning, at det må være en primær planlægningsopgave for byen at sikre, at det midtsjællandske drikkevand, vi nu nyder, ikke lider en tilsvarende skæbne, og at byen derfor skal arbejde for yderligere at sikre os mod brug af gift nær vores drikkevand.	udenfor kommunen kan ikke ske i kommuneplanen. Disse hensyn varetages primært i den statslige vandplanlægning.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boformer Parkering	Det er oplagt at kombinere efterspørgslen efter alternative og mere bæredygtige boformer med reviderede parkeringsbestemmelser, som gør det lettere at indrette grundenes udearealer efter beboernes behov og ønsker.  Vi ønsker mulighed for at nedsætte antallet af parkeringspladser og i stedet skabe fælles rammer om at benytte delebiler (og senere førerløse biler), samt cykler, fødder og offentlig transport.	Økonomiforvaltningen noterer sig indsenders synspunkt. Det kræver ny lovhjemmel, såfremt man skal nedsætte antallet af p-pladser såfremt der er en delebilsordning i byggeprojektet, da kommunen ikke kan kræve det af grundejer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		511
Det grønne	Vi bakker op om den fortsatte vigtighed i at etablere friarealer og promenader langs havnen for at sikre borgernes fælles adgang til de blå byrum. Også når det kommer til udviklingen af Nordøstamager, hvor det er oplagt at arbejde med et grønt rekreativt bånd mellem Kløverparken og Prøvestenen.	Kløverparken er et perspektivområde, der først kan byudvikles efter planperioden. Kommuneplan 2019 indeholder derfor ikke en regulering af områdets fremtidige anvendelse og disponering. Det vil være i en fremtidig lokalplanlægning, at en fastlæggelse af friarealer/promenader vil ske.		512



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Klima	I Kommuneplanen er der på side 20 nævnt en målsætning: At fjerne eller minimere virkninger af forurenede jord for borgernes sundhed, grundvandet og miljøet i øvrigt. Er det en regning der pålægges enkelte borgere eller en fælles indsats?	Udgifterne til håndtering af forurenede jord på en grund afholdes normalt af det projekt, der skal realiseres på grunden. Der findes en række puljer mv. til håndtering af særligt problematiske ældre forureninger. Administration og kriterier for disse midler reguleres ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		513
Erhverv	Små og mellemstore virksomheder kan være med til at fremme den grønne omstilling lokalt. For at skabe muligheder for erhvervet, der arbejder med at fremme cirkulær økonomi, er det vigtigt med billige lejemål med mulighed for fællesskaber, der kan fremme en bæredygtig dagsorden.  Miljøpunkter ser gerne at der opstår endnu flere fællesskaber på Amager.	Økonomiforvaltningen anerkender indsigers pointe og bemærker, at der med Kommuneplan 2019 er otte kreative zoner i byen, som ofte indeholder relativt prisbillige lejemål.  Frem mod Kommuneplan 2023 vil Økonomiforvaltningen udarbejde en analyse af kommunens erhvervsarealer, hvori de kreative zoner indgår, for at sikre at kommunens regulering heraf modsvarer virksomhedernes behov for lokaliseringmuligheder.		514

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Turisme	Miljøpunkt Amager har med glæde noteret at FN's verdensmål for bæredygtig udvikling er nævnt under afsnittet om turisme. Miljøpunktet havde gerne set, at verdensmålene var nævnt flere steder i Kommuneplanen. Det er ikke nok, at København er en attraktiv destination - det skal også være en bæredygtig destination.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for bemærkningen om, at København skal arbejde for at være en bæredygtig turistdestination. Der er i turismesamarbejdet fokus på at gøre turisternes adfærd mere bæredygtig.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at der indsættes ny tekst om Københavns Kommunes arbejde med realiseringen af FN's verdensmål, der understøtter en bæredygtig byudvikling.</p> <p>Ændringsforslag til afsnit ' En tilgængelig by for alle' s. 15:</p> <p><b>"En tilgængelig by for alle</b>  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>Ændringsforslag til afsnit 'Bæredygtig byudvikling' s. 22:</p> <p>"I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte</p>	Den politiske hovedstruktur	515

		<p>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 københavnere og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling.”</p> <p>Ændringsforslag til afsnit 'Københavns som grøn foregangsby' s. 41:</p> <p><b>“København som grøn foregangsby</b> København er <u>nationalt såvel som 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 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</p>		
--	--	--	--	--

		<p>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>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(426) Fonden Peder Skram

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Fonden ser derfor meget gerne, at kommunen i KP19 fastsætter nogle mere bindende rammer for udviklingen af Nyholm med yderligere fokus på bevaring af kulturarven og formidlingen af Nyholms særlige maritime historie. Fonden har selvsagt et ønske om, at kommunen i Kommuneplanen og i den fremtidig planlægning skaber de bedste betingelser og rammer for fortsat at have skibene liggende på Nyholm og drive museumsaktivitet med adgang fra Nyholm.	<p>Nyholm rummer mange fredede og bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøet er i vide udstrækning sikret. Området er ligeledes fortsat udpeget i Kommuneplan 2019 som et værdifuldt kulturmiljø der ønskes fremtidssikret. Det er derfor kommunens ønske at både bevare og udbygge Nyholms kulturarv og identitet gennem den kommende udvikling så snart Staten definerer sine ønsker for området.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		516
Andet	Tilføjelse af ny tekst:	I forslag til Kommuneplan 2019 er området fortsat udlagt til institutioner og offentlige		517

	Fonden ønsker, at kommunen indfører et afsnit i kommuneplanen om "Flådens Leje" og "de afgrænsede vandområder". Forslag til tekst er flg. "Bolværket omkring Nyholm og vandområderne frem til estakadernes afgrænsning af Flådens Leje fra Københavns Havn fastholdes som udlagt til militære formål og offentligt tilgængelige institutioner og formål som fx maritime udstillinger og museum samt formidling af Nyholms historie."	formål. Kommuneplanen regulerer ikke hvorvidt området må bruges til specifikke offentlige og fritidsaktiviteter, nemlig aktiviteter til militære formål. Alle kulturhistoriske interesser og elementer som Holmens Hovedvagt, Sixtus Batteri, kaserner, Christian IV's mastekran samt vandarealerne (Flådens Leje, Elefantløbet, Krudtløbet, Tømmergraven, Erdkehlgraven) forventes vil være af central betydning i den videre udvikling af Nyholm.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		

(429) Enhedslisten Vanløse

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	Når kommunen ikke længere selv råder over arealer i bydelene, mister man muligheden for en overordnet planlægning, herunder af byggeriets karakter og placering af offentlig service på centrale steder.  Efter en beslutningsproces, der slet ikke inddrog beboerne i København, lægger det nuværende udkast til Kommuneplan 2019 op til mere bebyggelse på Amager Fælled, i Sydhavnen og til 4000 m <sup>2</sup> bebyggelse på den tidligere fredede Bellahøjmark.	Økonomiforvaltningen kvitterer for synspunktet.  Kommunens arealplaner muliggør, at man i rette tid kan planlægge for den fornødne kommunale kapacitet. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.		518

	<p>Det ønsker vi ikke, og det står i modsætning til forslaget ideale målsætninger om en grøn og bæredygtig by, samt københavnernes ønsker om at fastholde byens historie og kulturarv.</p> <p>I København som helhed vil der efter kommuneplanforslaget inden 2030 mangle: 421 dagtilbudspladser, 32 skolespor, 9 biblioteker/kulturhuse, 14 idrætshaller, 5 svømmehaller, 1544 plejehjemspladser m.m.</p> <p>Hvor skal disse serviceinstitutioner være?</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	<p>Enhedslisten Vanløse bemærker en række demokratiske udfordringer; kommuneplanen lægger op til frit spil for boligspekulation og selskabet By &amp; Havn. Der udfærdiges arkitektkonkurrencer på grunde, hvor der ikke er vedtaget kommuneplan, endsige lokalplan. Der accepteres højhuse, hvor københavnere ønsker noget andet. Fredninger fjernes af Borgerrepræsentationen i et budgetforlig og med et regeringsindgreb. Borgernes indflydelse på planlægningen bliver en illusion, fordi det i forvejen er bestemt at indtægterne fra grundsalgene skal dække den voksende Metrogæld. Derfor sælges der til højstbydende, som herefter opfører dyre boliger. I Nordhavn og på Lynetteholmen vil man gentage denne udemokratiske fremgangsmåde og konstruktion.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		519
Klima Infrastruktur	<p>Kommuneplanforslaget lægger op til en meget stor ekstra CO2 belastning med bygning af 60.000 nye boliger, en del af dem</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommunen arbejder ambitiøst med klimadagsordenen og blandt andet ser, at</p>		520

	<p>ovenikøbet på tidligere fredede grønne områder.</p> <p>Der ses ingen hensigter om begrænsninger af bil-, bus- og lastbiltrafik i byen - og til byen, f.eks. ved road-pricing. Tværtimod accepterer kommuneplanforslaget, at der vil blive mere trafik og trængsel. Det betyder mere CO2, mere partikelforurening og mindre sundhed for byens borgere.</p>	<p>ejendomsudviklere vælger trækonstruktioner på eksempelvis det nye kvarter Vejlandskvarteret, hvilket medfører en mindre CO2 belastning i forhold til byggematerialet.</p> <p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjæmmet til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at i forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøges, hvilke trafikale effekter et intelligent nationalt roadpricing system kan have i København og hovedstadsområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Vanløse er også hårdt ramt af pendlertrafik gennem store trafikårer som Jyllingevej, Slotsherrensvej, Sallingvej, Hulgårdsvej, Hillerødgade, Ålekistevej, Grøndals Parkvej, Rebildvej og Godthåbsvej. Vi ser i kommuneplanforslaget gennemgående en manglende vilje til at gøre noget ved trafikken, der giver en betydelig stigning i støj- og luftforurening, til skade for byens beboere og bekæmpelsen af klimaforværringen.</p>	<p>Borgerrepræsentationen har med budget 2020 igangsat en analyse for grøn omstilling af trafikken. Analysen skal afdække mulighederne for at reducere den CO2-udledende trafik og samtidig gøre det lettere at vælge de grønne trafikløsninger i København. På baggrund af analysen kan der træffes beslutning om trafikreduktion, som eventuelt kan indgå som kommuneplantillæg.</p>		521

		<p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Det grønne Infrastruktur</p>	<p>Der skal generelt i København bevares- og skabes grønne arealer og åndehuller i mellem bebyggede og trafikerede områder. Og der skal skabes sammenhængende områder og pladser, der er fri for gennemkørende trafik, især forurenende tung trafik. Det kan f.eks. ske ved at lave gågader, "sivegader" eller lign., hvor fodgængere, ældre og cyklister har forret. Busser i rute, biler og varevogne med ærinde i området kan tillades at køre langsomt igennem, men de skal tage hensyn til gående, ældre og cyklister (- som også skal færdes hensynsfuldt). Disse områder skal desuden i videst muligt omfang gøres grønne, beboer- og miljøvenlige, med træer, opholdsmuligheder for alle, o.a.</p> <p>I Vanløse kan der f.eks. etableres et sammenhængende område i Jernbane Alle mellem Jydeholmen og Vanløse Alle, omkring Vanløse station/Metroen - omfattende Vanløse Torv, Frode Jacobsens Plads og en stor del af den ubebyggede grund overfor Frode Jacobsens Plads.</p>	<p>Københavns kommune arbejder løbende på at skabe bedre forhold for gående og cyklister.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 521.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		522



<p>Infrastruktur</p>	<p>Gader og veje med megen- og hurtig bil- og busstrafik, skal fredeliggøres og gøres sikre for cyklister og gående. Det kan gøres ved, at cykelstier lægges på højre side af parkerede biler - eller (indtil dette kan ske) at cykelstier markeres med kraftig optrukket hvid linie. Gående skal have mere sikkerhed i trafikken ved lyskryds, lys- og skiltemarkeringer eller "heller" midt på vejen. Dette skal især gælde omkring skoler og børn- og unge institutioner.</p> <p>Fredeliggørelse af trafikken og sikring af cyklister bør f.eks. ske i Vanløse på Jydeholmen, Hyltebjerg Alle ("Supercykelstien") og omkring skolerne i Vanløse. For gående bør der på gader og veje med stærk trafik eller dårlige oversigtsforhold, være fodgængerovergange med lyskryds, blinklys, skilte, "heller", eller hvad der er mulighed for. Dette bør f.eks. ske ved Føtex-udgangen fra butikscentret "Kronen", ved Vanløse Alle - Apollovej.</p>	<p>Københavns kommune arbejder løbende på at skabe bedre forhold for gående og cyklister.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 521</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>523</p>
<p>Boliger</p>	<p>København er allerede i høj grad udbygget. Hvis der skal bygges, bør det primært være boliger, inkl. ungdomsboliger og boliger til socialt udsatte og ældre. Der mangler boliger af forskellig størrelse, der er til at betale for folk med almindelige indkomster. For øjeblikket bygges der i alt for høj grad til rige og tilflyttere.</p>	<p>Kommuneplanens rækkefølgeplan indebærer, at der muliggøres op imod 60.000 nye boliger på arealer, der ikke i dag anvendes til boligformål.</p> <p>25 % af disse boliger bliver opført som almene boliger, der er den billigste og mest tilgængelig boligform i kommunen.</p> <p>Kommuneplanens boligstørrelsebestemmelser understøtter</p>		<p>524</p>

		<p>desuden, at der opføres en blanding af mindre og større boliger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Almene boliger	<p>Ved nybyggerier skal der fra start være bopælspligt og mindst 25 % almene boliger, gerne mere, hvis denne andel kan sættes op via ny lovgivning. Ved store ændringer eller totalmoderniseringer i den "gamle" private boligmasse bør andelen af almene boliger også sættes til mindst 25%.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår af rammebestemmelserne i Kommuneplan 2019, at alle nye boliger fastlægges om helårsboliger, herunder at de ikke må anvendes til ferieboliger eller anden midlertidig beboelse.</p> <p>Planloven muliggør at kommunerne kan stille krav om op til 25 % almene boliger ved nye lokalplaner. Der kan således ikke stilles krav om en højere andel. Kravet om almene boliger finder anvendelse ved ny planlægning, og således også ved modernisering, såfremt denne indebærer etablering af nye boliger ved en lokalplan.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		525
Arkitektur, kulturarv og højhuse Andet	<p>Københavns Kommune skal i stigende grad søge at påvirke- og regulere arten og udformningen af nye byggerier i København. Der skal stilles beboer- og miljøvenlige krav til, hvad byggerierne skal bruges til, deres arkitektur og sammenhæng med det omgivende miljø og områdets historie. Hvis</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at planloven ikke indebærer en handlepligt i forbindelse med lokalplanlægning.</p> <p>Udformning mv. af konkrete byggerier reguleres ikke i kommuneplanen, men i den relevante lokalplanlægning.</p>		526

	<p>denne øgede kommunale indgriben ikke kan ske for øjeblikket, bør politikere i kommunen og Folketinget opfordres til at arbejde for en ændring i Planloven og anden lovgivning, der muliggør mere og bedre kommunal regulering. Dette kan f.eks. ske ved, at der gives kommunen mulighed for at pålægge bygherren handlepligt inden for en vis tidsramme for gennemførelse af byggeri iflg. en vedtaget lokalplan. Eller der kan gives kommunen ret til at til at ændre-, annullere og genbehandle en lokalplan, hvis der ikke bygges på grunden indenfor en fastsat tidsramme, eller hvis en ny udvikling i lokalområdet åbenlyst gør den hidtidige lokalplan uhensigtsmæssig. Desuden kunne der ved denne lovgivning gives kommunen ret til at foranstalte midlertidig anvendelse af en grund, indtil der bygges på grunden.</p> <p>I Vanløse burde kommunen have mulighed for at gribe ind over for ejeren af den ubebyggede grund overfor Frode Jacobsens Plads. Her har ejeren, trods en vedtaget lokalplan fra 2012 ("Indertoften II"), endnu ikke bebygget grunden eller villet lade grunden benytte midlertidigt til andre formål.</p>	<p>Høringssvaret ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Det grønne</p>	<p>Eksisterende parkområder skal sikres, og der skal laves flere grønne områder med træer, buske og legeområder for børn og voksne i tætte boligområder i København. Alt for mange åndehuller er forsvundet og bebygget. Etableringen af de mange dyre</p>	<p>De udpegede grønne områder i kommuneplanen er sikret (som O1-rammer mv.), men deres vedligeholdelse kan ikke reguleres i kommuneplanen. Kunstgræsbaner har store fordele i forhold til robusthed og muliggør derfor,</p>		<p>527</p>

	<p>kunstgræsplæner på sports- og legearealer, mindsker de naturlige græsarealers miljøfunktioner og giver øget forurening af omkringliggende jord- og vejarealer, samt børn og unge der benytter kunstgræsarealerne.</p> <p>I Vanløse kunne der laves flere grønne åndehuller, f.eks. ved Helga Larsens Plads. Damhusengen og Grøndalsparken skal også sikres og vedligeholdes kompetent.</p>	<p>at flere brugere får glæde af kommunens anlæg. De er derfor et af flere midler til at opfylde målsætninger om bedre adgang til fritidsfaciliteter i kommunen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Der skal ske en større indsats for at skybrudssikre København. Der er udført flere gode tiltag, f.eks. omkring Skt.Kelds Plads og Tåsingegade på Østerbro. Men mange flere af denne slags skal gennemføres i hele København.</p> <p>I Vanløse kan skybrudssikringen ske som ved Tåsingegade/Tåsinge Plads på Østerbro. Dette kunne f.eks. gøres på Hyltebjerg Alle og Bogholder Alle. Alternativt kan der laves smalle grønne nedslivningsgrøfter omkring boligblokkene, som omkring to karreer ved Katrinedalsvej-Tulstrupvej. Eller alternativt: Laves små græsstykker eller haver ud til vejen, som på den lille vej Hanebred (nær Ålekistevej og Bogholder Alle.)</p>	<p>Kommuneplanens fastlæggelse af skybrudsindsatser er overordnet, så de mindste anlæg (primært til nedslivning eller kortvarig tilbageholdelse) ikke er omfattet af retningslinjen. Der er samtidig tale om en principiel regulering, der muliggør konkret tilpasning, da udførelsen vil ske over mange år. Kommuneplanen er derfor ikke til hinder for lokale tiltag og tilpasninger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		528
Turisme	<p>Københavns Kommune skal ikke i så høj grad som nu planlægge for turister og for at tiltrække internationale begivenheder,</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til bemærkning nr. 1050.</p>		529

	konferencer, hypede koncerter eller store sportsbegivenheder.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	<p>Københavns Kommune bør arbejde på at begrænse biltrafikken til det centrale København, f.eks. ved roadpricing, hvor teknologien er klar- samtidig med en nedsættelse af priserne på den kollektive trafik. Kørselshastigheden skal sænkes, f.eks. ved "stærekasser, og der skal gribes kraftigere ind overfor "vanvidskørsler" i byen.</p> <p>Omkring Vanløse Station er der store problemer med pendlere, der parkerer i lang tid, så lokale beboere ikke kan parkere deres biler i rimelig afstand fra deres bolig.</p>	<p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjemmel til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at i forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøges, hvilke trafikale effekter et intelligent nationalt roadpricing system kan have i København og hovedstadsområdet.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at taksterne i den kollektive trafik fastsættes af trafikselskaberne og således ikke kan reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker videre, at kommunen løbende har fokus på parkering i byen, herunder ved stationer.</p>		530

		<p>Hertil samarbejdes med øvrige kommuner i KKR Hovedstaden regi om mulighederne for anlæg af parker &amp; rejseanlæg, for at få flere til at benytte kollektiv trafik som transportmiddel.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Parkering	<p>Desuden skal der gøre mere for at sikre etableringen af et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til biler omkring tog- og busstationer i Københavns omegn. Dette bør gøres, så pendlere til Københavns centrale arbejdspladser ikke heldagsparkerer omkring mere ydre tog- og metrostationer i tæt befolkede bydele i København.</p>	<p>Økonomiforvaltningen er enig i synspunktet og henviser blandt andet til arbejdet med at indføre park-and-ride anlæg i Region Hovedstaden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		531
Kultur- og fritid	<p>Københavns Kommune bør sørge for flere og bedre kulturtilbud til borgerne i bydelene. De lokale kulturinstitutioner, fritids- og sportsfaciliteter fungerer ikke tilfredsstillende for øjeblikket. Der er flere steder mangel på idrætsfaciliteter, bl.a. fordi skolerne har forsteret til hallerne - selvom de ikke altid benytter dem.</p>	<p>Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at i der planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for et kultur- og fritidsliv, og at kultur- og fritidsfaciliteterne ses i sammenhæng med befolkningsudviklingen. Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra</p>	<p>Politisk hovedstruktur Retningslinjer</p>	532

		<p>2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 31.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	Bedre sociale forhold: Her tilslutter vi os Socialudvalgets høringssvar til Kommuneplan 2019, af 6. maj 2019.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		533
Andet	Alle gader og veje, der tilhører Vanløse (Lokaludvalgs område), bør have postnummer 2720.	<p>Idet postnumre er Postvæsenets inddeling af Danmark til dets håndtering af breve med videre, og Postvæsenet ved lov hører under Staten, kan indsigers ønske ikke imødekommes af kommunen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		534

(457) Sejlklubben Sundet

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Øvrig byudviklingsområde</p> <p>Svanemøllehavnen</p>	<p>Af kommuneplanforslaget fremgår det, at Øresunds Sejlklub Frem's landplads skal ændre status fra areal til brug for rekreative formål til et T2 areal, der kan benyttes til forsyningsformål.</p> <p>Mister Frem sin landplads i nærområdet, bliver den nuværende fleksibilitet omkring håndtering af medlemmernes både væsentligt besværliggjort.</p> <p>Hvis Københavns Kommune fastholder ændringen til T2 areal, er det derfor vores håb, at genhusningen af vinterpladsen sker i tæt tilknytning til Svanemøllehavnen. Ud over til vinteropbevaring af medlemmernes både, tjener de tre klubbers landpladser også som parkeringsplads for medlemmernes biler, når de tager af sted på kortere eller længere ture.</p> <p>Sejlklubben Sundet ser naturligvis helst, at man ændrer T2 status for Frem's landplads tilbage til rekreativt område, for at bevare det særegne miljø omkring Svanemøllehavnen, som vi sætter så stor pris på.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 427</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p> <p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	<p>535</p>
---	---	---	---	------------

(460) fsb

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
<p>Boliger</p>	<p>I København vil andelen af ældre stige markant og dermed også efterspørgsel på flere seniorvenlige boliger. fsb vil gerne drøfte og konkretisere med Københavns Kommune, hvilke funktioner og faciliteter i en ældrebolig, der kan reducere behovet</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen og henviser til Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, der bl.a. varetager den konkrete</p>		<p>536</p>



	for pleje- og hospitalsfaciliteter og som vil give værdi og livskvalitet for kommunens ældre borgere.	behovsprogrammering af plejeboliger.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boformer	fsb kan også konstatere et behov hos vores beboere for at ændre på størrelse og faciliteter i boligerne. Det knytter sig oftest til livsændringer, fx familieførøgelse, fysisk handicap, overgang fra studerende til erhvervsaktiv. fsb vil gerne tilbyde et varieret udbud af boliger med forskellige boligtyper og til forskellige boformer. En løsning kan være at øge fleksibilitet i rumløsninger og areal i boliger og fællesrum, især i nybyggerier.	Økonomiforvaltningen bemærker, at dette ikke reguleres i kommuneplanen. Ved udmøntning af støtte til almene boliger, lægger Københavns Kommune vægt på at boligerne understøtter ændringer i fx livssituationer ved en fleksibilitet i udformning, jf. København Kommunes program for almene boliger. Selve projekteringen af almene boliger varetages af boligorganisationerne selv.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		537
	fsb anbefaler at justere bestemmelser om parkeringsnorm i Kommuneplan 2019. Det er ønskeligt med en anden tilgang til parkeringsnormer for bofællesskaber. Her bør det fælles areal, uden for selve boligen, ikke udløse et krav om parkering, hverken til cykel eller bil, da der ikke er tale om, at der bor personer på det fælles areal.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		538

(462) Idrætsforum København, del af Danmarks Idrætsforbund (DIF)

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	<p>Det er positivt at Kommuneplanen tager højde for at bygge nye idrætsfaciliteter i nye og voksende bydele. Det er dog uvist, om det omfang af faciliteter som Kommuneplanen lægger op til, er tilstrækkeligt til at sikre, at københavnere i fremtiden har samme adgang til at dyrke foreningsidræt. Ikke mindst taget i betragtning af, at de københavnske idrætsfaciliteter allerede i dag er under pres.</p> <p>Kommunen kunne med fordel udvikle en konkret beregning af, hvor mange faciliteter der fremover skal afsættes til idræt og bevægelse når bydele udvikles, for at sikre en tilstrækkelig dækning af idrætsfaciliteter i København, og kunne lægge en mere konkret beregning til grund for de politiske beslutninger.</p>	<p>København sigter på at holde antallet af boldbaner, haller og svømmehaller konstant i forhold til den voksende befolkning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p>		539

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Samtidig vil Idrætsforum København gerne pointere, at der også fremadrettet vil være behov for selvstændige idrætsfaciliteter. Kommuneplanen kunne godt give det indtryk, at man alene kan klare sig med de idrætsfaciliteter, der bygges i forbindelse med skolebyggerier. Selvom princippet om at bygge skoleidrætshaller og svømmehaller i forbindelse med nye skoler er meget prisværdigt, er det Idrætsforum Københavns opfattelse, at det ikke kan stå alene. Der er også brug for selvstændige idrætsfaciliteter i fremtiden, og gerne i forbindelse med andre rekreative områder.	De fleste nye idrætshaller bygges på skoler, men det gælder ikke svømmehaller og boldbaner. Der er ikke forslag om at ændre faciliteter som i dag er fritliggende udenfor skolerne.  For så vidt angår de rammebetingelser, som kommuneplanen udstikker for anlæg til idræt i byrum henvises til svar til nr. 391.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		540
Kultur- og fritid	Idrætsforum København er store fortalere for kommunens beslutning om altid at bygge en fuld idrætshal i forbindelse med bygning af nye skoler.  Hvis skoleidrætshallerne ikke blot skal ende som træningshaller for idrætsforeningerne, men også skal være omdrejningspunkter for foreningskulturen, er det imidlertid afgørende, at der skabes bedre fælles klubfaciliteter omkring hallerne. De københavnske foreninger søger steder at	Det skal bemærkes, at kommunen ikke har besluttet at bygge idrætshaller på alle nye skoler. Men i de tilfælde, hvor der bygges en skoleidrætshal, skal den bruges af skolen såvel som foreninger og klubber. Klubberne og skolens brug af faciliteterne fastlægges ikke i		541

	<p>holde til. Særlige lokaler hvor frivillige trænere kan skabe et klubmiljø, hvor børn, unge og forældre føler sig hjemme og får lyst til at involvere sig i foreningernes forpligtende fællesskaber.</p>	<p>kommuneplanen men lokalt af skolen og klubberne.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kultur- og fritid	<p>Grundlaget for Kommuneplanen er, at København vokser. Flere københavnere øger behovet for flere boliger, flere arbejdspladser og flere udfoldelsesmuligheder i fritiden. Det er prisværdigt, at Kommuneplanen tager højde for udviklingen ved at prioritere idræts- og fritidsfaciliteter i de voksende og nye bydele. Det er dog også en udfordring, der understreger det problematiske i, at Københavns budget på kultur- og fritidsområdet ikke automatisk tilpasses befolkningsudviklingen og den socioøkonomiske udvikling i kommunen.</p> <p>Det er Idrætsforum Københavns klare overbevisning, at hvis Kommuneplanens målsætninger skal realiseres, kræver det både, at antallet af idræts- og fritidsfaciliteter følger befolkningsudviklingen, og at de kommunale budgetter til idræt og foreningsliv demografereguleres i takt med, at flere borgere kommer til.</p>	<p>Kommuneplanen forholder sig ikke til demografiregulering af tilskud til idrætsforeninger m.v.</p> <p>København sigter på at holde antallet af boldbaner, haller og svømmehaller konstant i forhold til den voksende befolkning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 539.</p>		542

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Jernbanebyen	<p>Idrætsforum København vil gerne kvittere for Kommuneplanens tilgang til at udnytte byrum og byområder til idrætsfaciliteter, der kan understøtte aktiviteter og bevægelse.</p> <p>Et konkret eksempel på det, er Jernbanebyen på det tidligere godsbanearreal (side 70-71). Det er uheldigt at det nye byudviklingsområde opdeles af Metroselskabets klagøringscenter, der skaber en dårlig sammenhæng i området. Klagøringscenteret kunne med fordel overdækkes helt eller delvis, hvilket ville skabe en unik plads henover klagøringscenteret, som kunne udgøre et rekreativt område med idrætsfaciliteter, parklignende egenskaber og forbindelser mellem bydelene. Det vil formentligt også have en positiv betydning for eventuelle støjgener fra klagøringscenteret.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker forslaget om at anvende dele af Metroselskabets klagøringscenter til overdækning for fx idrætsfaciliteter.</p> <p>Muligheden for overdækningen undersøges og drøftes i arbejdsgruppen for Jernbanebyen, som udgøres af kommunen, Metroselskabet og de øvrige grundejere i området. Økonomiforvaltningen deler det synspunkt at dele af klagøringscenteret med fordel kunne overdækkes for at skabe bedre sammenhænge og flere arealer. Realisering af dette vil afhænge af tekniske, juridiske og økonomiske forhold.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p>	Den politiske hovedstruktur	543

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Idrætsforum København vil gerne bistå Københavns Kommune med at søge et internationalt sammenligningsgrundlag for løsninger indenfor idræt og bevægelse. København står overfor en række særlige storby udfordringer, som også er gældende for andre af verdens storbyer. Konkret foreslår Idrætsforum København, at Københavns Kommune søger optagelse i storbynetværket "Active Citizens Worldwide", som består af byer som London, Stockholm, Singapore og Auckland, og har til formål at styrke idræt og fysisk aktivitet i storbyerne og samtidig mål effekterne heraf på samfundsniveau.	Økonomiforvaltningen noterer, at Københavns Kommune er positiv for vidensdeling om byers udvikling, hvorfor kommunen løbende deltager i relevante netværk og i dialog med offentlige og private aktører.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		544
Øvrige byudviklingsområder Svanemølleværket	Idrætsforum København vil gerne bakke op om høringssvarene vedrørende Svanemølleværkets nedlukning fra hhv. Dansk Sejlunionen, sejlklubberne omkring Svanemøllehavnen og roklubberne fra Svanemøllehavnen.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.  Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver	545

			offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.	
Kultur- og fritid	Idrætsforum København vil ligeledes bakke op om DBU Københavns høringssvar vedrørende det stigende behov for idrætsfaciliteter i takt med befolkningsudviklingen.	Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at der i planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for kultur- og fritidsliv. Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.  For at sikre en vægtning af hensynet til idræt i forhold til andre hensyn er der foreslået ændringer af retningslinjer herom jf. svar til DBU København.	Retningslinjer	546

		For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 307 og 308.		
		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(472) Det Grønne Knæ

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	For os er "grøn" lig med "natur" og det er der ikke meget af inden for kommunegrænsen. Derfor ser vi gerne, at naturen får en større plads i kommunen, så der målrettet og planmæssigt arbejdes for nye arealer, der kan udvikle sig på naturens præmisser, samt at disse nye områder knyttes sammen så de kan åbne mulighed for en øget biodiversitet. Der skal sikres adgangsveje mellem de naturlige områder, hvor dyr og planter kan spredes og formere sig, så der ikke bliver tale om indavl og fald i bestandene.	Grønne områder forstås i kommuneplanlægningen bredt og indeholder således også, men ikke kun, områder med naturkvaliteter, der berettiger at naturbeskyttelsen er det eller et af flere primære hensyn.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		547
Det grønne	I Fingerplanen 2018 gøres der opmærksom på præcis dette forhold og det fastslås, at der skal arbejdes for dette. I "håndfladen", altså de indre dele af Fingerplanen/København, eksisterer der i dag en mulighed for at sikre en sådan "grøn linje", som vi ønsker	Økonomiforvaltningen kan ikke genkende beskrivelsen af indholdet af landsplandirektivet Fingerplan 2019, hvor det må være kortbilag B og F, der henvises til.  Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder udpegning af naturområder		548



	<p>Kommuneplan19 indtegner (henvisninger til kort).</p> <p>Det drejer sig om områderne fra Sydspidsen af Sydhavnstippen, ved Kalveboderne, og ind til Søndermarken/Frederiksberg Kommunegrænse. Fra den fredede del af Sydhavnstippen1) er der et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er sikret2), men som vil være en vigtig del af denne linje ind i landet. På den anden side jernbanen er der et mindre selvgroet skovområde med stiforbindelse3) videre til Karens Minde-området4), som indeholder park, dyrefolde til heste og et bevaringsværdigt kulturhus. Herfra starter Sjælør Boulevard5), som er en bred akse gennem Musikbyen op mod Valby. Hele denne strækning er beplantet med store træer og vil (i forbindelse med det planlagte skybrudssikringsanlæg i området) kunne få øget biodiversiteten ved mere varieret beplantning. Herfra er der en barriere ved krydset Sjælør Boulevard/ P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade/Ellebjergervej6), hvorefter Sjælør Boulevard fortsætter langs Vestre Kirkegård7). Her kan der sikres et bredt område til stiforbindelse og beplantning mod indgangen til kirkegården ved Banestien i forbindelse med kommende skybrudssikring. Fra Vestre Kirkegård, via cykel/gangbroen over Vigerslev Allé8) til</p>	<p>og potentielle naturområder samt økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser i overensstemmelse med de regler, der gælder for det landsdækkende Grønt Danmarkskort. Denne udpegning er til dels sammenfaldende med indsendernes forslag, men fastlægger ikke områdernes konkrete udvikling, herunder afvejning med skybrudssikring, på det her foreslåede detaljeringsniveau.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

	Carlsbergområdet, kan denne grønne kile forbindes med de eksisterende haver på Carlsbergområdet <sup>9</sup> ) og via Gamle Carlsbergvej en forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have.			
Stejlepladsen Øvrige byudviklingsområder Bådehavns­gade	<p>Bebyggelse af områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager: Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle områder, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser) at vi ønsker dem bevaret under de nuværende former og bestemmelser. Det drejer sig om Fiskerhavnen<sup>10</sup>), dens bebyggelser og Stejlepladsen<sup>11</sup>), der henligger som vildt naturområde og samtidig udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen.</p> <p>Dog er vi enige i, at området mellem Bådehavns­gade og Sydhavnstippen <sup>12</sup>) kan omdannes til boligområde i stedet for det nuværende industriområde. Men vi ønsker at al fremtidig bebyggelse skal holdes inden for rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygnings­højde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side banen omkring</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Det Grønne Knæ's tilkendegivelse.</p> <p>Bådehavns­gade Vest er udlagt til C*, uden specificering af bebyggelsesprocent, højde mv. Det betyder, at fastsættelse af bebyggelsesprocent mv. vil ske ved kommende kommuneplanlægning, der forventes at foregå sammen med lokalplanlægning for området. Her vil områdets disponering blive fastlagt, herunder, herunder grønne og rekreative områder. Udvikling af Stejlepladsen tager afsæt i de politiske rammer besluttet ved Budget 2019.</p> <p>Forvaltningen bemærker dertil, at Fiskerhavnen ikke indgår i byudviklingsområdet for Bådehavns­gade.</p> <p>Hørings­svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		549

	haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.			
Det grønne	<p>I forhold til den øvrige bebyggelse i Sydhavnen er det vigtigt at sikre gode og lette adgangsforhold til førnævnte områder. Først og fremmest for de mange nye boligbebyggelser på Holmene og omkring Sydhavnsgade, hvor der ikke er friarealer eller naturområder overhovedet, men en stor befolkningstæthed.</p> <p>Den kommende metrostation Sluseholmen vil blive et vigtigt udgangspunkt for alle københavnere og turister, der ønsker hurtigt at komme ud til disse enestående områder i Hovedstaden. Her vil en grøn korridor langs Bådehavnsgade mod Sydhavnsgade og Borgmester Christiansensgade<sup>13</sup>) og en eller flere stibroer over Sydhavnsgade sikre de bløde trafikanter ordentlige adgangsforhold til disse.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for foreningens synspunkt til forbindelser og grønne arealer omkring Sydhavnen.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, forbindelse over Sydhavnsgade indgår i Kommuneplan 2019 som et opmærksomhedspunkt i den videre udvikling af Sydhavnen (s.62).</p> <p>Den fysiske disponering af området vil blive fastlagt i lokalplanprocessen, herunder infrastruktur og stiforbindelser.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		550
Stejlepladsen	<p>I forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 har Rambøll udarbejdet en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for til Københavns Kommune.</p> <p>Med de oplysninger, der fremgår om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000-området, er det efter vores opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		551

	<p>habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Derfor bør kommunen få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Før den foreligger, er det ikke muligt at afgøre, om der kan meddeles tilladelse jf. Habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2.</p>			
--	---	--	--	--

(473) Grundejerforeningen Ankeret

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Med de grønne intentioner i Kommuneplan 19 virker det forkert at man i Københavns Kommunes budgetforlig for 2020 planlægger endnu en institution på Saxtorphsvej i Valby. Tilkørselsforholdene er meget dårlige til Saxtorphsvej, der i forvejen rummer 2 institutioner og en udflytterbus. De lokale grundejerforeninger Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har gennem flere år gjort Teknik og Miljøforvaltningen opmærksom på de kaotiske trafikforhold på stedet.</p> <p>Det må være muligt at finde en bedre placering for en ekstra institution. Det forøgede behov skyldes formentlig bebyggelser på F.L Smidt grunden og på Grønttorvet og det vil være en oplagt bedre trafikmæssig løsning at placere en eller flere institutioner i disse områder. Begge områder ligger på den modsatte side af den</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		552

	stærkt trafikerede Vigerslev alle i forhold til Saxtorphsvej. En ny institution på Saxtorphsvej vil således betyde at mange forældre og børn skal passere denne farlige trafikåre til og fra institutionen.			
--	---	--	--	--

(474) Stræderne og Strøggets Beboerforening (SSBF)

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Befolkningstal	Det første, som er en præmis for hele planen, er det ufortalte kommunale ønske/plan for et konstant stigende indbyggertal. Andre landsdele og regioner kunne med fordel og efter eget ønske udvikles, så København (og Frederiksberg) ikke skal by-fortættes og have flere nye kvarterer (med høje huslejer) for at rumme de mange nye tilflyttere. En lav befolkningstilvækst vil sikre kommunens beboere en langt bedre livskvalitet på langt sigt.	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen, og bemærker at befolkningsvæksten i København forventes at fortsætte som beskrevet, hvorfor kommuneplanen bl.a. har fokus på tiltag der kan understøtte at befolkningstilvæksten ikke har negative effekter. Ved at øge boligantallet i kommunen i takt med befolkningstilvækst tilsigtes det, at prisudviklingen kan dæmpes.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.  <b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b>	Den politiske hovedstruktur	553
Diverse	Vi støtter helhjertet indholdet i høringsvar 291, fra Indre By Lokaludvalg.	Økonomiforvaltningen kvitterer for høringssvaret.  Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 147 til 164.		554

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Trafikken skal snarest begrænses mest muligt, især pendler- og gennemkørende tung trafik. Der efterlyses en grundig analyse af de bedste virkemidler.	Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Samtidig er der med Budget 20 besluttet igangsat flere analyser vedrørende begrænsning af trafikken i København.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		555
Erhverv	Der efterlyses politisk vilje og juridiske beføjelser til at stoppe og vende den igangværende udvikling, hvor beboere og detailhandel presses ud af Indre By til fordel for restaurations-og natteliv.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 160.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		556
Turisme	Der skal satses på kvalitetsturisme, samtidig med at presset fra turisme generelt skal lettes. Turismen skal samtidig spredes til hele byen.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 134.	Den politiske hovedstruktur	557

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Kultur- og fritid	Der skal signaleres politisk vilje og gives juridiske beføjelser til at sprede events og store arrangementer over hele byen for dermed at mindske trykket på Indre By.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune i 2019, har vedtaget en forskrift for udendørs arrangementer. Forskriften indeholder bl.a. en oversigt over arrangementpladser fordelt i byen, og et delmål med forskriften er at regulere og mindske støjgener ved udendørs arrangementer, som holdes i parker, på byens pladser og andre lokaliteter i Københavns Kommune.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		558
Boliger	Kapitalfonde, der skyder penge i hoteller og udlejningsejendomme i Indre By, og for folk med ønske om at drive hotellignende virksomhed i centralt beliggende lejligheder bør stærkt begrænses, da boligpriserne stiger, skatteborgere forsvinder og kulturen i Indre By ændrer sig.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 560.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		559
Erhverv	Kapitalfondenes indtog betyder desuden at erhvervslejemål bliver så dyre, at detailhandlen må give op. Kommuneplanen skal forholde sig til udviklingen på Indre Bys ejendomsmarked. Målet må være at sikre og udvikle Indre By som beboelsesområde, der	Økonomiforvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at regulere hverken prisen på erhvervslejemål eller kapitalfondenes adgang til at købe disse.  Økonomiforvaltningen er dog opmærksom på udfordringen med tomme lejemål i dele af Strøget.		560

	er med til at understøtte det lokale erhvervsliv.	Københavns Kommune er derfor i dialog med Foreningen BID Frederiksberggade 1459, som har til formål at understøtte udviklingen af Frederiksberggade på Strøget. Foreningens ambition er at skabe en attraktiv hande­lsgade til gavn for såvel byens borgere og besøgende som ejere af ejendomme og erhvervsdrivende i gaden.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Det påpeges at kommuneplanen og lokalplaner skal kunne sikre de historiske bymiljøer gennem fastsættelse af få gode arkitektoniske principper for byggeri. Det skal fastslås i kommuneplanen, at der ikke må bygges højhuse i og tæt ved Indre By og Christianshavn.	Reguleringen af bygningshøjder er ikke ændret med Kommuneplan 2019, dog er afgrænsningen af den zone i Indre By (samt Tivoli) og på dele af Christianshavn, hvor egentlige højhuse som udgangspunkt ikke tillades, udvidet en smule.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		561
Infrastruktur	Af tekniske detaljer er det aktuelt presserende at få ordnede forhold for brug og placering af de forkætrede el-løbehjul. Allerhelst vil vi helt undvære dem. Dette emne er i disse dage til diskussion mellem kommuner og Transportministeriet, som ministeren nu har lovet at lovgive for. For beboerne er det forstyrrende, især henkastede løbehjul og de høje hastigheder i tæt bebyggelse og gader	Københavns kommune vedtog i juni 2019 nærmere regler for hvor mange løbehjul der må opsættes i dele af København. De nærmere regler for el-løbehjul er ikke en del af kommuneplanen.		562



	med mange fodgængere. Samme kan også anføres for el-cykler af enhver art.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Diverse	Vi er fuldt enige i høringssvar nr.: 3, 180, 28, 50, 59, 112, 166, 176.	Økonomiforvaltningen kvitterer for høringssvaret, og henviser til besvarelse af bemærkning nr. 3, 180, 28, 50, 59, 112, 166, 176.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		563

(475) Ejerforeningen Charlotte Amalies Bastion

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Vi i ejerforeningen Charlotte Amalies bastion vil gerne henstille kommunen til i det videre arbejde med kommuneplanen at inkludere løsninger for sikker trafik for børn og bløde trafikanter i området fra Margretheholm henover Holmen og til børneinstitutionerne og skolerne på Christianshavn, især i lyset af den øgede trafik hen over Holmen, der vil komme som følge af udvikling af beboelse på Nyholm og de forandringer i trafikmønstre, der må forventes som følge af trafikken til anlæg af Lynetteholmen.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 411 og ændringsforslag nr. 280.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	564

(480) Miljøpunkt Nørrebro

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Klima	<p>Vi mener ikke København ukritisk skal bruge DCEs tal for tidlige dødsfald fra luftforurening.</p> <p>Man bør derfor ændre tallet fra 550 til ca. 1.000 jf. overborgmesterens citat i læserbrevet om 500 ekstra dødsfald fra diesel</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 207 og nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den Politiske hovedstruktur	565
Klima	<p>Vi finder det meget glædeligt, at København har nedsat sit eget ekspertpanel, der skal beskæftige sig med luftforureningsbilledet i byen og at der er lavet samarbejde med Google m.fl.</p> <p>Vi mener det vil være fornuftigt både fagligt og politisk ift. staten, at invitere Frederiksberg med i disse bestræbelser. Frederiksberg og København ses som en enhed (centralkommunerne) i luftforureningsopgørelser fra staten og i miljøzonestrategier.</p>	<p>Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har et tæt samarbejde om luftforurening og forvaltningerne kender hinandens projekter. De konkrete projekter er igangsat og reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		566
Parkering	<p>Kap. 1, s. 23: I den første udgave af Forslag til KP19 stod der på side 20, 2. spalte, 3. afsnit: "Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne."</p> <p>Vi er ærgerlige over, at denne sætning er væk.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 64.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	567
Parkering	<p>I eksisterende by med parkering på offentlig vej vil det være simpelt at fratage bebyggelser mulighed for beboerparkering. Dette simple greb vil sikre, at beboere i bilfri</p>	<p>Tildeling af beboerlicens og parkeringszoner reguleres ikke kommuneplanen.</p>		568

	områder ikke alligevel belaster naboer med beboerparkering. Bilfri kvarterer vil være billigere at bo i, vil aflaste vejinfrastrukturen og give sundere økonomi i den offentlige transport.	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Parkering	Vi mener det er glædeligt og nødvendigt, at parkeringsnormen generelt sættes lavere. Vi er dog bekymrede for, at fleksibiliteten og det faglige skøn bliver mindre. På Nørrebro har vi fx både eksisterende skoler og den fremtidige skole i De Gamles By, hvor man er tvunget til at have en masse parkeringspladser, som der ikke er brug for, og som tager økonomi og arealer fra en bedre skole og udearealer etc. De mange parkeringspladser i offentlige institutioner er i strid med, at vi har Danmarks laveste bilejerskab og at området er indrettet som en lukket trafikklave.	Der indføres med forslag til Kommuneplan 2019 funktionsopdelte parkeringsnormer. Parkeringsnormen vil således fastsættes ud fra funktion, fx boliger, erhverv, grundskole, ungdomsbolig mv. og kan dermed bedre afspejle de forskellige anvendelses parkeringsbehov. I forhold til normen ved grundskoler og daginstitutioner er der for bl.a. at skabe klarhed og gennemsigtighed indført en fikseret parkeringsnorm, som varierer efter den geografiske beliggenhed i byen (centrum, tætbyen/byudviklingsområderne og øvrig by). Den nye norm for hhv. grundskoler og daginstitutioner vil i udgangspunktet medføre færre parkeringspladser. Parkeringsnormen kan dog fortsat fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises et højere/lavere parkeringsbehov.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		569
Bispeengbuen	Nedrivningen af Bispeengbuen og etablering af Bispeengen som grønt område og	Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen gerne ser, at		570

	<p>skybrudsareal ser ud til at være mere realistisk end nogensinde. Vi ser gerne at Ladegårdsåen eksplicit nævnes.</p>	<p>Bispeengbuen nedlægges og erstattes af en tunnel. Borgerrepræsentationen ønsker, at den nuværende vejkapacitet opretholdes, at der bør byudvikles på overfladen og at vejen fortsat er en statsvej.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
Klima	<p>Vi ser gerne, at man anerkender, at biomasse er et nødvendigt overgangsbrændsel og ikke bæredygtigt på længere sigt. Vi mener København i langt højere grad skal satse på sol (og vind, men det gør København allerede i stort omfang). Solceller er kun nævnt én gang i udkastet.</p> <p>Solenergi er en afgørende del af fremtidens energisystem og prisen på solenergi falder hurtigere end nogen anden energikilde og vil også i Danmark blive billigere end vind. Alligevel er der meget lidt solenergi i København og det mener vi ikke er forsvarligt.</p> <p>København er i solcellebranchen kendt for at være et af de vanskeligste steder at opsætte solcelle, fordi der er mange æstetiske hensyn og lokalplaner mm., og en langsommelig og til tider dysfunktionel byggesagsbehandling. Vi mener ikke, der er proportioner i, at man ved opsætning af solceller stiller så høje</p>	<p>Byggesagsbehandling af solcelleanlæg kan ikke reguleres i kommuneplanen. Der er ikke i kommuneplanen lagt begrænsninger på egnede bygningers anvendelse til solenergi, men det vil være en konkret vurdering, om der gives tilladelse, og her inddrage andre hensyn end klimaet.</p> <p>Med forslag til Kommuneplan 2019 er der åbnet for etablering af et større solcelleanlæg området ved Damhusåens Rensningsanlæg. Mindre anlæg kan i øvrigt etableres i de fleste rammeområder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		571

	<p>æstetiske og tekniske krav, at det ofte er vanskeligt at opsætte solceller. Vi mener at København bør tage et opgør med dette system og definere, at bæredygtig energiforsyning er mere vigtig end hvordan tagene ser ud.</p> <p>Tesla, solartag.dk m.fl. er nu så langt med bygningsintegrerede solceller, at det bør være et mål for en ambitiøs storby at opsætte solceller på alle sydvendte tage. Der bør laves en fast track ordning for solceller i Københavns kommune, så solceller kan godkendes hurtigt. Fast track ordningen skal sikre, at alle synergier ifm. de mange forventede tagudskiftninger og energirenoveringer - samt i nybyggeri - udnyttes fuldt ud.</p>			
Klima	<p>For at imødekomme ambitionerne om en bæredygtig storby foreslår vi desuden, at København opsætter et mål om at skabe verdens første smart grid i fuld skala - kort sagt at VE (vedvarende energi) og EV (electric vehicles) udbredes og tænkes sammen i et decentralt dynamisk net, så synergieffekter i VE og EV udnyttes bedst muligt. Elbiler bliver derved en del af en nødvendig decentral lagringsløsning for den vedvarende energi (delayed charging og senere Car2Grid) og VE kan forbedre totaløkonomien i elbiler ved at levere billig el til opladning om natten.</p>	<p>Københavns Kommune ønsker gerne, at flere elbiler erstatter diesel- og benzinbiler. Elnettet og stabiliteten i elforsyningen, herunder lagring, er i imidlertid Energinets myndighedsområde sammen med Radius, for så vidt angående Radius område i og omkring Hovedstaden. Det er derfor Energinet, som skal definere et eventuelt behov for car2grid løsninger. Dette kan ikke reguleres i kommuneplanen.</p>		572

	Vi mener de kumulative positive effekter i kombinationen af VE og EV generelt undervurderes (specifikt bør fald i omkostninger fra forurening med dieselos og forbrænding i kraftværker medregnes i en samfundsøkonomisk beregning).	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(484) Partnerskabet

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrige byudvikling sområder Tingbjerg	<p>Partnerskabet finder det usagligt, at Københavns Kommunes arealer i Tingbjerg samt Utterslevhuse ikke indgår i KP19's byudviklingsområde, da der er tale om et sammenhængende byområde, og da disse arealer spiller en væsentlig rolle for udviklingen af området.</p> <p>Partnerskabet undres over, at det udpeget byudviklingsområde er ikke er identisk med områdeafgrænsning i startredegerelsen for lokalplan for Tingbjerg, som også omfatter kommunens arealer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Partnerskabet forslår følgende ændring til KP19: Byudviklingsområdet i KP19 kommer til at omfatte alle de arealer, der er i henholdsvis Udviklingsplanen til Ministeriet og i Partnerskabets Byudviklingsplan for Tingbjerg.</li> </ul> <p>Det bemærkes, at områdeafgrænsningen for det igangværende lokalplansarbejde heller ikke er identisk med KP19. I lokalplansafgrænsningen er</p>	<p>Økonomiforvaltningen bakker op om byudviklingsplanen for Tingbjerg, idet der skal ses samlet på udvikling af Tingbjerg, Bystævneparken, Utterslevhuse og de omkringliggende grønne arealer samt infrastruktur i områderne.</p> <p>For så vidt angår de grønne kommunale arealer omkring Tingbjerg ligger disse i Statens Fingerplans udpegede grønne kiler, hvor der ikke må bebygges. Derfor kan kommunen ikke lade disse indgå i byudviklingsområdet.</p> <p>Med hensyn til Utterslevhuse skal der ikke ske nogen byudvikling her. Grundet Fingerplanens grønne kile, vil området ikke hænge sammen med Tingbjerg. Derfor udpeges Utterslevhuse ikke, idet byudviklingsområder er områder, hvor der skal ske en større byudvikling.</p>		573

	<p>kommunes arealer medtaget og her gælder de samme bebyggelsesregulerende bestemmelser for både boligorganisationernes og kommunes arealer.</p> <p>Set i lyset af bestræbelserne på etablering af en vejforbindelse over Vestvolden til Bystævneparken synes det også ejendommeligt, at de to omkringliggende byområder med kommunes arealer og Utterslevhuse ikke er med i KP19's byudviklingsområde. Det må anses for et væsentligt argument for Bystævneforbindelsen, at denne ses som et vigtigt element i byudvikling de tilstødende arealer for at løfte hele bydelen.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
<p>Øvrige byudvikling sområder</p> <p>Tingbjerg</p>	<p>Det bemærkes, at KP19 har fastlagt udviklingen af Tingbjerg til 1. del af planperioden (2019-2024).</p> <p>Det er positivt, at den overordnede byudvikling i Københavns Kommune vil involvere Tingbjerg, og at der sikres en samlet koordineret udvikling med udbygningen af infrastruktur, kollektiv trafik og kommunale investeringer i offentlig service.</p> <p>Partnerskabet tager rækkefølgeplanlægningen til sig og forventer, at lokalplanlægningsarbejdet vil blive udført frem til 2024 og omfatte alle arealer, der er medtaget i Udviklingsplanen til Ministeriet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet og ser frem til den videre proces omkring realisering af udviklingsplanen for Tingbjerg.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		574
Rammer	Partnerskabet har positivt noteret sig, at Tingbjerg har fået status af B3* rammeområde, og har i den forbindelse fået en højere bebyggelsesprocent fra 60 % til 110 %, og en	Økonomiforvaltningen noterer sig Partnerskabets synspunkter, der omhandler den kommende planlægning.		575

	<p>ændring i friarealsprocent for boliger fra 100 % til 50 % og for erhverv fra 20 % til 15 %.</p> <p>Det er partnerskabets klare forventning, at friarealnormen kan fastsættes for hele byområdet under ét og ikke nødvendigvis for enkelte delområder. Dette er afgørende for at sikre en samlet udvikling af hele Tingbjerg med differentieret bebyggelse, der både består af lavere rækkehuse, opgangshuse i flere etager og egentlige etagebebyggelse.</p> <p>Dog har partnerskabet bemærkninger til bygningshøjden, som er ændret fra 14 meter til maks. 20 meter. Partnerskabet ser positivt på en forøgelse af bygningshøjden - i enkelte tilfælde er en højde på 20 meter ikke tilstrækkelig</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Rammer	<p>Partnerskaber har bemærket, at de bygningsregulerende bestemmelser for område O1 (kommunale arealer) ikke giver mulighed for opførelse af boliger, som angivet i startredegørelsen for den kommende lokalplan for Tingbjerg.</p> <p>Partnerskabet foreslår følgende ændring af rammebestemmelsen for O1: rammebestemmelsen ændres fra O1 til B3*, herunder øvrige justeringer af rammebestemmelser for B3*, som er nævnt i dette høringssvar, herunder bygningshøjde.</p>	<p>O1-områderne omkring Tingbjerg er udpeget som grønne kiler i statens Fingerplan 2019. Her kan der ikke placeres byggeri.</p> <p>Før Fingerplanen evt. bliver revideret, har kommunen ikke mulighed for at ændre på planforholdene i Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		576
Boliger	Partnerskabet har noteret de nye bestemmelser om boligstørrelser, og kan for Tingbjerg tilslutte sig et gennemsnit på 95 kvm, hvor op til 50 % af	Økonomiforvaltningen noterer sig Partnerskabets synspunkter, der omhandler den kommende planlægning.		577



	bruttoetagearealet fritages for beregning. Det giver bygherre og projektet fleksibilitet i forhold til antal boliger og boligtyper.	Dog vil det være forvaltningens udgangspunkt, at der hovedsageligt arbejdes med at tilføre familieboliger såsom rækkehuse til området for at tilføre flere store boliger til et område, som pt har en overvægt af 2-3 værelses lejligheder.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Rammer	Kommuneplan 2019 Rammeområde B3* er for hele boligområdet fastsat til en maks. bygnings højde på 20 meter.  Partnerskabet foreslår følgende ændring: For ydre Tingbjergs boligområde fastsættes højden til en maks. bygnings højde på 24 meter, hvilket svarer til den i KP19 rammeområdet O2* (skoleområdet) maksimale bygningshøjde.	For at understøtte udviklingsmulighederne i Tingbjerg, som de fremgår af helhedsplanen, er Økonomiforvaltningen positivt indstillet på at give de ønskede muligheder, også i punktet nedenfor.  Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 57.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Der gives mulighed for følgende maksimale højder i lokalplan:  I ramme nr. R19.B.7.17 op til 30  I ramme nr. R19.B.7.18 og R19.B.7.21 op til 24 m.  Den politiske	578

			hovedstruktur	
Rammer	<p>For det ydre Tingbjerg forstås bebyggelse, der løber ved Langhusvej, Tingbjerg Ås, kollegiebebyggelsen på Terrasserne og areal syd for Ruten ved Bystævneforbindelsen (i Tingbjerg Byudviklingsplan benævnt byggefelt S) samt areal nord for Ruten ved Idrætsparken (i Tingbjerg Byudviklingsplan benævnt byggefelt U).</p> <p>For det nordlige område - området nord for Tingbjerg Ås, i Tingbjerg Byudviklingsplan benævnt byggefelt N, er der behov for en bygningshøjde på op til 30 meter for dele af området, som også skal fungere som en støjskærm mod motorvejen.</p> <p>Partnerskabet foreslå følgende ændring til KP19:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mulighed for bygningshøjde på op til 30 meter, hvori dette er begrundet i et støjensyn, og hvor det af byarkitektoniske hensyn ønskes, at markere et skift i Tingbjergs bygningstyper og skala.</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 578.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Rammer	579
Erhverv	<p>Den nuværende ramme for detail giver mulighed for LIDL på Bygården (Lille Torv) samt yderligere en dagligvarebutik på ~1000 m<sup>2</sup>. Partnerskabet vurderer, at dette vil føre til en underforsyning. Fra andre områder ved man, at der skal være en dagligvarebutik per ~3.000 indbyggere. Når Tingbjerg er færdigudbygget, vil der bo ~10.000</p>	<p>Ruten Bydelscenter er fuldt disponeret i lokalplaner.</p> <p>Økonomiforvaltningen er indstillet på at give det ønskede for at understøtte byudviklingen i området, og foreslår følgende:</p>	Rammer	580

	<p>indbyggere, derfor ser partnerskabet at det vil være nødvendigt, at udvide rammen med endnu en dagligvare på 1.200m<sup>2</sup>. Hvis der ikke planlægges med detail i Bystævneparken bør det overvejes at udvide rammen yderligere.</p>	<p>Ramme D19.2.11 for Ruten Bydelscentre udvides og detailhandelsmuligheden hæves til 7.600 bruttoetagemetre.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>I forbindelse med udvikling af boliger omkring O2* vil partnerskabet anmode KK om, at der gives mulighed for at opføre boliger på dele af Københavns Kommunes område nord for skolen, hvor der også planlægges daginstitutioner, dette af hensyn til sikring af en samlet planlægning af området nord for skolen, som i dag har tre grundejere (KK, SAB og FSB). Det igangværende arbejde med lokalplansprocessen viser, at der behov for en samlet bebyggelsesplan for hele området for at skabe optimal infrastruktur til institutioner og boliger.</p> <p>Partnerskabet foreslår følgende ændring: På rammeområdet O2* gives der mulighed for at opføre en rækkehusbebyggelse på maks. 10 boliger.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i O2-rammen kan tillades ungdoms-, kollegie- og ældreboliger.</p> <p>Rammeforholdene omkring skolen kan evt. ændres ved et kommuneplantillæg.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		581
Parkering	<p>Parkering i KP19 er for boliger fastsat til 1 plads pr. 175 kvm, hvilket er i god overensstemmelse med partnerskabets vurdering af parkeringsbehovet for nybyggeri.</p> <p>I KP19 rammer - er Utterlevhuse ikke en del af det udpeget byudviklingsområde og det betyder, at pnormen for Utterlevhuse forbliver 1:150,</p>	<p>Antal parkeringspladser fastsættes iht. kommuneplanens norm, hvilket ikke kan afviges.</p> <p>Daginstitutionernes parkeringspladser kan stå på åben vej og dermed anvendes af alle. Dette giver dog ikke mulighed for at</p>		582

	<p>hvorimod Tingbjerg og Bystævneparken får en parkeringsnorm på 1:175.</p> <p>Konsekvens af KP19 er to p-normer for ét samlet område, hvilket ikke er optimalt i en bydel, som i virkelighedens verden deles om de p-pladser, der er i den samlede bydel.</p> <p>Det er noteret, at der er mulighed for en konkret vurdering af parkeringsnormen (mulighed for at reducere til 0) i forbindelse med anvendelse af eksisterende bebyggelse og tagboliger.</p> <p>Dobbeltudnyttelse af p-pladser ved daginstitutioner.</p> <p>Partnerskabet foreslår følgende ændring: At dele af institutionernes p-pladser (50 %) etableres, så de kan benyttes af områdets beboere uden for intuitionernes åbningstid.</p>	<p>mindske kravet til parkeringspladser ved ny boligbebyggelse.</p> <p>Vedr. byudviklingsområde henvises der til besvarelse af bemærkning nr. 573.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Parkering	<p>Partnerskabet støtter op om KP19 forslag til cykelparkeringsnormen 3:100, da vi vurderer, at denne kapacitet vil svare til det fremtidig behov.</p> <p>Eventuel ændring i behov kan vurderes, når letbanen er etableret.</p> <p>Partnerskabet foreslår følgende ændring: Overdækket cykelparkering ændres fra 50 % overdækket cykel p-pladser til 30 % overdækket cykel p-pladser.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indsigers høringssvar. Antal cykelparkeringspladser fastsættes ved kommuneplanen. I Kommuneplan 2019 er normen fastlagt til 3:100m2 bolig. Økonomiforvaltningen bemærker, at der genindføres et overdækningskrav på 50% ved boliger og på erhverv hæves den fra 25 % til 50 %, således at der på cykelparkering generelt er et overdækningskrav på 50 % i tråd med ungdomsboliger, butikker og uddannelsesinstitutioner. Et overdækningskrav på 30 % kan ikke</p>		583

		<p>imødekommes, da det vil medføre øget cykelparkering på friarealet.</p> <p>Kommende lokalplan for området skal være i overensstemmelse med Kommuneplan 2019, herunder bil- og cykelparkeringsnormerne.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(486) Verdens Skove

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Verden Skove understøtter visionen om København som et grønt forbillede for andre byer, og vi hilser det velkomment, at denne grønne vision forankres i kommuneplanen. Vi er dog bekymrede over de valgte midler til at nå målet, og de historiske erfaringer igennem de seneste årtier med skrumpende og pressede naturområder i København.</p>	<p>Der er ikke i kommuneplanen sket en reduktion af udpegede naturområder, men alene en ændret udpegning som følge af lov om erstatning for Ørestad Fælled Kvarter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		584
Klima	<p>Ambitionen om at København skal være CO2-neutral allerede i 2025 er særdeles krævende, men kan gøre København til en ledestjerne for andre byer, både globalt og regionalt, hvis den gennemføres.</p> <p>Vi er dog foruroligede over vejen til den angivelige CO2-neutralitet. En hjørnesten i</p>	<p>Den nuværende klimaplan blev vedtaget i 2012 med et mål om CO2-neutralitet i 2025. Udviklingen i den årlige CO2-udledning frem mod målet opgøres i kommunens CO2-regnskab, der hviler på KL's CO2-beregner fra 2008.</p>		585

	<p>planen om at gøre København CO2-neutralt i 2025, er i forslag til kommuneplan den "grønne" fjernvarme. Selv om det ikke nævnes i forslag til kommuneplan, står et ombygget Amagerværk med den træflisfyrede nye Blok4 centralt. Kommuneplanen udtrykker endvidere en konkret og umisforståelig målsætning om at "øge anvendelsen af bæredygtig biomasse". Selvom målet om en CO2-neutral by i 2025 er rosværdigt, fremstår midlet til at nå dette mål, der blandt andet ligger i en markant øget anvendelse af træbaseret biomasse i fjernvarmen, derfor ekstremt problematisk.</p> <p>Energistyrelsen henregner ganske vist biomasse teknisk og bogføringsmæssigt set som CO2-neutralt brændsel, men antagelsen om biomasse som generelt set klimavenlig energi er for længst problematiseret både af danske og udenlandske forskere.</p> <p>Det er mere end tvivlsomt om Danmarks forbrug af biomasse er bæredygtigt på globalt plan. Hvis alle brugte biomasse som os, så ville vi snart ikke have flere skove. Derfor er det ekstra problematisk, at København ikke alene vil opnå CO2-"neutralitet" i 2025 via en massiv satsning på biomasse, men tilsyneladende dermed også promoverer dette som en fortrinlig løsning. Det er ikke en løsning vi skal opfordre resten af verden til at kopiere.</p>	<p>Beregneren er baseret på retningslinjer fra det internationale klimapanel IPCC (International Panel on Climate Change) under FN's Klimakonvention og dækker aktiviteter indenfor den geografiske afgrænsning af kommunen som fx energiforbrug og transportarbejde.</p> <p>I København anvender HOFOR bæredygtig biomasse om lever op til den danske energisektors fælles bæredygtighedskriterier, der skal medvirke til at sikre, at biomassen er klimavenlig. Og i CO2-regnskabet indgår biomassen som CO2-neutral. Det er i overensstemmelse med national og international praksis.</p> <p>Biomasse er således et vigtigt skridt på vejen mod CO2 neutralitet og betyder, at kullene kan udfases fra kraftvarmeværkerne. Samtidige arbejdes der også på de næste produktionsformer, fx store varmepumper og geotermi i det kollektive system.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	Når det gælder den anden grønne dimension i kommuneplanen, nemlig naturens plads i	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 585.		586

	<p>forslaget, så ligger der i den foreslåede kommuneplan også konkrete muligheder for områder med store og mellemstore grønne områder, blandt andet i Nordhavn.</p> <p>Det er også afgørende vigtigt, at eksisterende større naturområder i København bevares og ikke reduceres. Desværre har den hastige byudvikling i København gennem flere årtier sat de grønne områder under et næsten konstant pres.</p> <p>Verdens Skove er bekymret over en udvikling hvor tidligere grønne områder udlægges til byggeri. Skove finder det ydermere principielt problematisk i forhold til fredningslovgivningen, at København inddrager fredet natur gennem at bygge på et affredet område</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(489) Østerbro Havnekomité

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>FN's klimarapport vil stille krav til Københavns Kommune om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At det på en retvisende måde afgøres, hvordan forskellige politiske tiltag påvirker klimaet og vores forbrug af ressourcer. Det bør ved byggeri af fx den foreslåede havnetunnel opgøres, hvilken klimaeffekt, der er ved brug af de nødvendige materialer, ved transport af</li> </ul>	<p>Ønskerne reguleres ikke i Kommuneplanen, men Økonomiforvaltningen kan oplyse at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paris-aftalen og andre FN-aftaler på klimaområdet stiller krav til staterne og ikke kommunerne, men kommuner har alligevel en mulighed for at bidrage. I den forbindelse har Københavns Kommune en ambition om at være</li> </ul>		587

	<p>materialer og ved den øgede trafik, der vil komme ved en udvidelse af vejnettet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At der foretages en oversigt over forureningen fra de stigende antal krydstogtskibe, der lægger til i København.</li> <li>• At der laves en gennemskuelig oversigt over, hvilke udslip af CO2, man ikke regner med i Københavns regnskab og hvilke former for negativ CO2, kommunen indregner ved at opføre solcelleanlæg andre steder i landet, fx i Løgstør, for på den måde at foregive at være CO2 neutral i 2025.</li> <li>• At der foretages en skærpet kontrol af, om den biobrændsel, der bruges i København er CO2 neutral.</li> </ul> <p>At der laves en oversigt over mulig nedgang i CO2 ved klimarenovering af kommunens ejendomme, samt over udgifter ved dette.</p>	<p>CO2-neutral i 2025, hvilket fremgår af forslag til Kommuneplan 2019.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Københavns Kommunes CO2-regnskab, indeholder overordnede indsatser og initiativer for CO2-reduktioner ved energieffektivisering, ved energiproduktionen, på mobilitetsområdet og for kommunens egen virksomhed.</li> <li>• Analyse af alternative drivmidler fra krydstogtskibe, som blev afrapporteret i marts 2019, viser emissionerne fra krydstogtskibe.</li> </ul> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 585 og 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
<p>Infrastruktur</p> <p>Turisme</p> <p>Klima</p>	<p>Kommuneplanen bør indeholde et oplæg til forhandling med regeringen om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udbygning af den offentlige trafik. Den finansielle model omkring udbygningen af metroen ved grundsalg bør ændres og Københavns store gæld i den forbindelse afvikles.</li> <li>• Opsætning af lade-standere til eldrevne biler.</li> <li>• Forbud mod diesellastbiler uden filtre.</li> <li>• Krydstogtskibe.</li> </ul>	<p>Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder tekst om udbygning af den kollektive trafik, bæredygtig trafik, miljøzoneregulering samt krydstogtskibe, herunder ønsker til ændret lovgivning, og Københavns Kommune er allerede i dialog med staten herom. Forhandlinger med staten foretages ikke gennem kommuneplanen.</p> <p>Der blev i marts 2019 afrapporteret en analyse af emissioner fra krydstogtskibe, men der foreligger ingen analyse af de</p>		588



	<p>Analyse af negative konsekvenser ved den stigende masseturisme med krydstogtskibe og de problemer den medfører i form af luftforurening, social dumping og skattefritagelse, Airbnb-udlejning.</p>	<p>Øvrige negative konsekvenser, der nævnes i høringssvaret. En sådan analyse er omkostningsgenererende og ville skulle bestilles af Borgerrepræsentationen på baggrund af budgetforhandlinger. Bestilling af en sådan analyse skal derfor ikke foretages i kommuneplanen</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Containerterminalens placering bør ændres, så den belaster København mindst muligt luftforurenings- og klimamæssigt. Det kunne gøres ved at flytte den ud ved en af hovedfærdselsårene og jernbanenettet. Drop de nuværende planer og udlæg i stedet landområdet såvel som vandområdet omkring Nordhavn til rekreative områder og naturpark.</p>	<p>Containerterminalens placering er fastlagt ved lov, og der er givet miljøgodkendelse til anlægget, der sikrer, at evt. miljøpåvirkning er acceptabel. Det bemærkes, at terminalen vil være velbetjent af hovedfærdselsårer når Nordhavnstunnelen er anlagt.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		589
Det grønne	<p>Der er brug for flere grønne områder og bynær vild natur.</p> <p>Den økonomi, der tages ud af kommunens budget i form af anlægsstop og driftsstop, kunne i en aftale mellem stat og kommune</p>	<p>Københavns Kommune har en grundkøbspulje, der bl.a. kan anvendes til opkøb af arealer til kommunale grønne områder. Anvendelsen af puljen fastlægges i kommunens budgetter på baggrund af</p>		590

	<p>reserves til grøn klimaomstilling i kommunen og bruges til opkøb af grunde til natur og grønne områder samt til reovering af kommunens ejendomme.</p> <p>Generelt mener vi, at 'grønne områder' bør defineres nærmere efter hvilken hovedfunktion, de grønne områder har/skal have, fx aktivitetsområder.</p>	<p>arealplaner. Disse bliver løbende aktueliseret og er bl.a. derfor ikke del af kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Østerbro Havnekomite støtter Nordhavn Naturpark. Den tænkes placeret i den nordligste Nordhavn og dækker et areal på 100 ha, der svarer til 25 m<sup>2</sup> pr. indbygger i København. Østerbro Havnekomite henviser til en række marinebiologiske naturværdier omkring Ydre Nordhavn.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen. Der planlægges i Ydre Nordhavn for et større grønt område på 28 ha. Herudover vil der i forbindelse med de kommende lokalplaner blive sikret flere lokale grønne byrum.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		591
Boliger	<p>Østerbro Havnekomite stiller spørgsmålstegn ved, hvordan der skal være plads til alle?</p> <p>Der mangler forslag til, hvordan byudvikling skal ændre karakter, så de nybyggede områder ikke bliver til flere velhaverbydele med mange boliger uden bopælspligt. Der skal være boliger, som Københavnerne har råd til at bo i.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at 25 % af de boliger, som kommuneplanen muliggør, skal være almene boliger, der har en lavere husleje end fx nyopførte, private udlejningsboliger.</p> <p>Nye boliger fastlægges desuden i lokalplanlægningen til helårsbeboelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		592

Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>Østerbro Havnekomite mener, at København er kendt som en smuk by, fordi den har undgået højhusbyggeri og har bevaret sine historiske kvarterer. Det ry kan byen ikke længere leve op til med havnekajer med høje firmadomiciler, og vi ser fortsat forslag til byggeri af høje domiciler langs Kalkbrænderiløbskaj, forslag til at ødelægge Stubben i Nordhavn, og forslag til at ødelægge Sejlklubbens Frem's områder ved Svanemølleværket.</p>	<p>De forskellige bykvarterer udvikles ud fra deres kontekst og egenart. De centrale historiske kvarterer er således med bestemmelser i kommuneplanen overvejende friholdt for højt byggeri, mens nye kvarterer kan rumme andre bygningstyper bl.a. i kraft af deres eksisterende store skala.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser i øvrigt til besvarelse af bemærkning nr. 427, 142 og 459.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		593
Infrastruktur	<p>Østerbro Havnekomite er enig i, at der bør sætse på at forbedre forholdene for de bløde trafikanter. Desværre indeholder kommuneplanen planer om udbygning af flersporede veje som første del af en havnetunnel, samt tung trafik fra containerterminalen placeret yderst i Nordhavn.</p>	<p>Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget. På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik fra containerhavnen og krydstogtsterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej. Den daværende regering og Københavns Kommune har i principaftale af 27. juni 2014 bl.a. besluttet at anlægge en</p>		594

		<p>Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten.</p> <p>Nordhavnstunnelen er, efter ønske fra staten, forberedt til den statslige omfartsvej Østlig Ringvej. Der foregår pt. en forundersøgelse af Østlig Ringvej, der forventes afrapporteret primo 2020.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	Efter valget Grundlovsdag ser det ud til, at der politisk er opstået en forståelse for det demokratiske underskud, der eksisterer i både København og på Folketingsniveau. Protesterne over af-fredning af de grønne områder var massiv.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsendernes synspunkt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		595
Klima	Østerbro Havnekomité opfordrer til, at Københavns Kommune 2019 udvides med en konkret klimaplan, som inddrager havneområderne, der pt ikke indregnes med i Københavns klimaregnskab, selvom de belaster de nærmeste bydele med voldsom partikel- og CO2- forurening. Den kan også indeholde forslag til højvandssikring af København, fx med en slusereguleret dæmning bygget af overskudsjord fra metrobyggeriet, der forbinder Nordhavn med Lynetten i stedet for en tætbebygget Lynetteholm.	<p>Københavns Kommunes Klimaplan 2025 er et selvstændigt dokument og fremtidige ændringer heraf fastlægges ikke i Kommuneplan 2019. I Stormflodsplan 2017 er højvandssikring belyst. Dette har netop været del af grundlaget for at pege på Lynetteholmen som en del af løsningen på den langsigtede udfordring med stormflod.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		596

## (492) Miljøpunkt Nørrebro

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 45)            " At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til regnvandshåndtering, skybrud og højtstående grundvand, der aflaster kloakken og i et samlet system bortleder vandet fra skybrud og voldsom regn til havet. beskytter byen mod stigende vandmængder."</p> <p>Formuleringen i udkastet ser ikke ud til at være i overensstemmelse med skybrudsplanen og spildevandsplanen og man forpligter sig på at lede vandet 'til havet', som ikke er en samfundsøkonomisk optimal løsning alle steder i byen, ligesom (kraftig) regn og skybrud juridisk er to meget forskellige situationer med vidt forskellige regler for udledningstilladelser, rensning mm., hvorfor man ikke burde kommuneplanlægge at lede det 'i havet' i et 'samlet system'.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 508.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		597
Klima	<p>Det fremgår i vedhæftede notat fra brancheorganisationen DANVA, at der ikke er en "samfundsmæssig hensigtsmæssig håndtering af terrænnært grundvand, og at der i Danmark mangler placering af ansvar for håndtering af terrænnært grundvand - især i byerne."</p> <p>Vi ønsker, jf. brancheorganisationen DANVAs anbefaling, at der i kommuneplanen åbnes op for "strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau. (inkl. terrænnært grundvand)",</p>	<p>Det sikres i de konkrete projekter til realisering af skybrudsplanen, at løsning af problemer med store regnmængder ikke leder til andre problemer i form af indsvivende vand i bygninger og anlæg. Københavns Kommune kan tilslutte sig, at de vil komme øget behov for fokus på terrænnært grundvand i de kommende år. Der bliver da også løbende foretaget analyser, pejlinger mv., men der er på nuværende tidspunkt ikke grundlag for at</p>		598

	således at "de samlede vandstrømme kunne håndteres/koordineres med henblik på at undgå suboptimering, ligesom løsning af et problem ikke vil give problemer for andre.	regulere spørgsmålet i Kommuneplan 2019.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(493) Nordhavns Naturvenner

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Nordhavns Naturvenner finder det vigtigt, at der i takt med udviklingen af København etableres større samlet naturområder, da det har manglet i de sidste årtiers byudvikling.</p> <p>Her mener Nordhavns Naturvenner, at Ydre Nordhavn er en oplagt placering, der tilbyder gode rammer for en stor naturpark, til glæde for alle københavnere.</p> <p>Nordhavns Naturvenner har udarbejdet et forslag til Naturpark Nordhavn, som ønskes integreret i Kommuneplan 2019, der bl.a. vil kræve en rammeændring.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for forslaget til Naturpark Nordhavn.</p> <p>Med forslag til Kommuneplan 2019 udlægges et større område i Ydre Nordhavn til offentlige formål (O-ramme), som muliggør anlæggelsen af et stort grønt område på 28 ha. Der er endnu ikke taget stilling til de to grønne områders udformning. Herudover vil det i forbindelse med lokalplanlægningen også blive sikret andre grønne områder i Nordhavn. Det bemærkes, at en naturpark på 100 ha som beskrevet i materialet vil være en udfordring at realisere i henhold til Lov om Cityringen, hvori det fremgår at Københavns Kommune er forpligtet på at planlægge for minimum 2 mio. etagemetre i Ydre Nordhavn.</p> <p>I forslag til Kommuneplan 2019 fremgår det, at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i</p>		599

		<p>sammenhæng med befolkningsudviklingen og - sammensætningen.</p> <p>Der henvises i øvrigt til besvarelse af bemærkning nr. 75 og 406.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>Ydermere mener Nordhavns Naturvenner ikke, at kommuneplanen bør tage udgangspunkt i By &amp; Havns strukturplan, da der her er placeret boldbaner, som ikke muliggør en samlet naturpark.</p> <p>Nordhavn Naturvenner er dog enig i, at der er behov for boldbaner i Nordhavn.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at strukturplanen for Nordhavn fastlægger de overordnede rammer for byudviklingsprojektet, men at disponering af grønne områder, bebyggelse, byrum mv. skal kvalificeres yderligere i masterplaner og lokalplaner for de enkelte holme.</p> <p>Det bemærkes endvidere, at Københavns Kommune løbende udarbejder arealplaner, der skal sikre, at kommunen kan planlægge for kommunale behov som fx boldbaner mv. i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019, i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		599a

## (500) Ellebjerg Skoles Skolebestyrelse

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Ellebjerg Skole er opmærksomme på KP19, og at der efter nybyggerierne omkring Bådehavnsgade og Borgmester Christiansensgade kommer til at mangle tre skolespor. Vi er også bevidste om at der er planer om at bygge en skole i Ellebjerg Skoles distrikt. Da skolen er inde i en meget positiv udvikling i forhold til elevoptag, er vi også observante på hvad en ny skole i vores grunddistrikt kan betyde for os.</p> <p>Vi ønsker derfor at inddrages i hele processen omkring den nye skoles placering, hvilke klassetrin den skal rumme (0-9, 7-9 eller noget tredje) samt hvordan distriktet skal udformes.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indspil.</p> <p>Som en del af udviklingen af Bådehavnsgade vil relevante aktører blive inddraget i processen for at sikre et nyt sammenhængende byudviklingsområde. Hvad angår afklaring af fremtidig skolestruktur og type af skole vil dette ske i regi af Børne- og Ungdomsudvalget.</p> <p>Der henvises dertil til besvarelse af bemærkning nr. 130.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		600

## (502) Danske Landskabsarkitekter

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Vi vil opfordre til, at man i lokalplanen stiller målbare krav til omfang, nærhed og kvalitet af offentlige udearealer i forhold til byens beboere, både for byggefeltet, bykvarterer og bydele. Vi vil gerne opfordre til, at der maksimalt er 300 meter fra boliger til offentligt grønt område på minimum 1000 kvadratmeter og at det grønne område skal være forbundet med andre grønne områder via grønne korridorer - med reference til DGNB certificering for byområder (se</p>	<p>Den analyse af adgangen til offentligt tilgængelige grønne områder, der er udarbejdet til kommuneplanprocessen, har efter politisk ønske haft fokus på større grønne områder (dvs. områder væsentligt over 1000 m<sup>2</sup>). Adgangen til de mindre byrum med et grønt præg er derfor ikke analyseret.</p> <p>Kommuneplanens mål for adgang til rekreative og grønne byrum er ikke</p>		601



	<p>yderligere herunder). Det er den afstand, der skal til for at man kan tale om borgernes sociale og sundhedsmæssige fordele. Men det handler ikke alene om sundhed og fællesskab. Det handler også om det grønnes bidrag til klimasikring og CO2-optag samt det positive bidrag til byklimaet.</p> <p>I kraft af DL's engagement i Green Cities, vil vi også opfordre til, at der indskrives en grøn norm med reference til Green Cities' oplæg til Grøn Norm.</p>	<p>standardiserede med faste måltal. Der sker derfor en konkret vurdering i udviklingen af nye byområder. Det vurderes dog, at de fremsatte forslag i vid udstrækning bliver imødekommet, idet offentligt tilgængelige friarealer, træerækker, skybrudsanlæg på terræn mv. alt sammen bidrager hertil. Disse emner reguleres i lokalplaner, og kommunen stiller her de krav, som planloven giver hjemmel til. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at indskrive normer mv. i kommuneplanen, som ikke kan reguleres med hjemmel i planloven.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Parkering	<p>Dobbeltudnyttelse af p-pladser ved daginstitutioner, skoler o. lign.</p> <p>DL forslag: At dele af institutionernes p-pladser (50%) etableres, så de kan benyttes af nærområdets beboere uden for institutionernes åbningstid.</p> <p>Dette af hensyn til optimering af p-arealer således at byens samlede befæstede arealer minimeres og der kan sikres så mange grønne områder som muligt i byen.</p>	<p>Parkeringspladserne der opføres i forbindelse med nybyggeri mv. skal i udgangspunktet etableres på egen grund.</p> <p>Kommunen dobbeltudnytter p-pladserne i det omfang, det er muligt og hensigtsmæssigt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		602
Parkering	<p>Cykelparkering DL ser positivt på KP19 forslag til cykelparkeringsnormen 3:100m<sup>2</sup> etageareal.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p>		603

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	<p>Friarealer DL vil gerne opfordre til at præcisere krav til friarealberegning.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DL forslag: At der laves bestemmelser omkring, at friarealer inden for et bydelsområde, skal være integreret i et overordnet netværk af friarealer. At et sammenkædet eller enkeltstående friareal større end 1000m<sup>2</sup> betragtes som et sammenkædet friareal. At et område betegnes som "sammenkædet", hvis det er forbundet med et andet friareal med en tilstrækkeligt bred forbindelseskorridor.</li> <li>• DL forslag: At friarealer der ikke har direkte kontakt til jord som hævede dæk, altaner, tagterrasser, taghaver o. lign. indgår i beregningen ved at arealet tæller med en reduceret faktor 50%. Fordi: det er med reference til biofaktorberegning, hvor begrænsede vækstdybder og begrænsede mulighed for større træer og plantninger ligeledes tæller med reduceret faktor.</li> <li>• DL forslag: At befæstelsesgraden bliver flyttet over i lokalplanen frem for at være angivet i spildevandsplanen. Fordi: det ikke alene handler om afledning af regnvand, men fordi det også handler om arealer fri til grønt - og dermed biodiversitet og CO<sub>2</sub>optag. Og fordi befæstelsesgraderne ikke er bindende og det er</li> </ul>	<p>Kommuneplanen kan ikke ændre beregningsregler for friarealer, da disse er lovbestemte. Krav til friarealer er knyttet til lokalplaner eller byggetilladelser. Regulering kan derfor ske indenfor et lokalplanområde eller i en byggetilladelse og ikke på tværs af lokalplaner/byggesager.</p> <p>Opholdsarealer, der ikke befinder sig på terræn, vurderes konkret ud fra de forhold, der karakteriserer lokalplanområdet eller ejendommen, hvor der søges byggetilladelse. I vurderingen indgår flere faktorer, herunder opholdskvaliteten for brugerne. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at afskære en sådan konkret vurdering af de samlede forhold.</p> <p>Kommuneplanen regulerer ikke graden af befæstelse. Kommuneplanen afskærer heller ikke muligheden for at optage bestemmelser om befæstelse henholdsvis beplantning i lokalplaner, hvis der vurderes at være hjemmel i planloven og en konkret planmæssig begrundelse.</p> <p>Kommuneplan 2019 har ikke ændret ved, at overdækkede arealer (skure etc.) ikke medgår ved beregningen af friarealer.</p>		604

	<p>ikke muligt at håndhæve dem, alene fordi de omtales i spildevandsplanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DL forslag: at der indføres en maksimal befæstelsesgrad for friarealer.</li> <li>• DL forslag: At antal m2 overdækket areal eks. overdækket cykelparkering fortsat ikke indgår i friarealberegningen. Fordi overdækninger ikke tæller med som friareal. Da skal andel af friareal naturligvis fastholdes.</li> </ul> <p>Alternativt at indføre specifikke krav til 'Opholdsarealer' på samme måde som i andre kommuner eksempelvis Holbæk Kommune. Fordi: der er brug for et kvantitativt tal for, hvor meget plads der er tilbage til rekreative områder og ikke kun 'fri' af bebyggelse.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	<p>DL vil gerne opfordre til at der tages udgangspunkt i Green Cities oplæg til Grøn Norm for Bynatur. En præcisering af normer for bynatur vil være med til at sikre Københavns ambitiøse mål for byen. - Sikring af andel og målbarhed af grønne områder - Sikre og forbedre københavnernes adgang til grønne arealer - Sikre og forbedre grønne områders minimums størrelse og kvalitet - Sikre implementering af visionerne beskrevet i Bynaturstrategien - Sikre at Kommunen kan leve op til EU's mål om at standse tilbagegangen i biodiversitet inden 2020</p>	<p>Kommuneplan 2019 tager udgangspunkt i planlovens regler for indhold af kommuneplaner. Hertil hører bl.a. udpegning af Grønt Danmarkskort, udpegning af konkrete rammer til offentlige rekreative arealer (O1-områder), krav til friarealer i tilknytning til byggeri.</p> <p>Planer, der ikke hviler på planloven og ikke kan implementeres med denne, kan udarbejdes som sektorplaner, som f.eks. træpolitik, strategi for bynatur etc.</p>		605

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(507) Danmarks Naturfredningsforening København

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Kommuneplanen bør have særligt fokus på at reservere natur i følgende områder - som større naturområder eller del af større naturområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ydre Nordhavn</li> <li>• Vester Remisepark (Otto Busses Vej-området)</li> <li>• Sydhavnstippen</li> <li>• Lærkesletten på Amager Fælled</li> <li>• Stejlepladsen i Fiskerihavnen</li> <li>• Kløvermarken, Kløverparken og Prøvestenen Syd</li> </ul> <p>Der bør også være fokus på at bevare eksisterende åndehuller med natur som bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• To områder på Ydre Østerbro ved Strødamvej og Emdrupvej</li> <li>• Amagerbaneområdet langs Uplandsgade.</li> </ul> <p>Der bør være særligt fokus på at bevare følgende områder som åndehuller med kulturhistorisk værdi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiskerihavnen</li> <li>• Nyholm</li> <li>• Vester Remisepark</li> </ul>	<p>Forslag til Kommuneplan 2019 udpeger områder til større grønne områder på Ydre Nordhavn og Enghave Brygge. Der er i fredning taget stilling til grønt område på Sydhavnstippen, hvilket også afspejles i kommuneplanen. For så vidt angår Jernbanebyen vil omfang og placering af rekreative arealer og bynatur indgå i den videre planlægning for byudviklingen. På Østamager opretholdes arealanvendelsen i planperioden og en fremtidig disponering af perspektivarealerne her sker derfor ikke i Kommuneplan 2019.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig foreningens holdning til den ændrede fordeling af grønne områder, der følger af lov om erstatning for Ørestad Fælled Kvarter.</p> <p>Der er i Kommuneplan 2019 ikke planlagt for en nedlæggelse af områderne ved Emdrupvej og Uplandsgade. En sekundær anvendelse af en del af områderne til grupper med særlige boligbehov vurderes ikke afgørende at ændre deres kvalitet.</p>		606

		<p>Planlægningen for Fiskerihavnen og Nyholm er ikke ændret med Kommuneplan 2019. For de dele af det udpegede kulturmiljø på jernbaneterrænet, der vil indgå i den kommende byudvikling, vil de bærende bevaringsværdier indgå i den videre planlægning.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186 og 130.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(522) 1. kreds Socialdemokratiet Østerbro

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 29):</p> <p><u>"København som kulturby København skal indtænke kultur i byplanlægningen. Rammerne for kultur skal vokse i takt med byens demografi, og der skal afsættes plads og en fast procentdel af byggesummen til kultur, hvor byen vokser. København skal være en by, der tør give alle fra vuggestue over børnehave, folkeskole og videre kunst, kultur og dannelse. Alle bydele skal have professionelle faciliteter og aktiviteter, rettet mod børn og voksne uanset økonomisk</u></p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig partiets synspunkter, og ser dette spejlet i Kommuneplan 2019s målsætninger, herunder i de tre mål følgende mål (s.45):</p> <p>"At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og -sammensætning."</p> <p>"At kommunens rekreative tilbud og områder imødekommer befolkningens behov."</p>		607

	<p><u>baggrund. Kulturen sætter København på verdenskortet og er ikke kun for københavnernes.</u></p>	<p>"At rammerne og borgernes interesse for at bruge byen som helhed til kultur- og fritidsaktiviteter styrkes."</p> <p>Supplerende til kommuneplanen udarbejder Københavns Kommune derfor løbende arealplaner, der sikrer at man kan planlægge for kommunale behov i rette tid. Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030 vil blive opdateret med nyeste tal fra 2019 i alle bydelsafsnit i den politiske hovedstruktur.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kultur- og fritid	<p>Ordet "finkultur" på side 29 skal fjernes helt, da vi mener at der ikke er noget der hedder finkultur - det er desuden med til at sætte skel mellem forskellige typer af kultur. ...</p> <p>"med mulighed for at dyrke finkulturen i teateret, høre musik på en af Københavns mange festivaler"... Det kunne stå: ...</p> <p>"med mulighed for at dyrke kultur f.eks i teatret, i koncertsalen, i udstillingslokalet, høre musik på en af Københavns mange festivaler"</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og foreslår følgende ændring på side 29 i den politiske hovedstruktur:</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>	Den politiske hovedstruktur	608

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Almene boliger	S. 16 "særligt fokus på de udsatte boligområder." Ordet ghetto udgår af hele teksten. Ny målsætning: "At integrationen af beboere i udsatte områder styrkes, ved demokratisk inddragelse, aktivt medborgerskab og aktiv arbejdsmarkedspolitik."	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Københavns Kommune anvender ikke betegnelsen "ghetto" om boligområder i kommunen. Dette ændrer dog ikke ved, at der i Lov om Almene Boliger mv. indgår en kategorisering af almene boligområder som fx "ghettooråder". For at henvise til disse betegnelser er i Kommuneplanen 2019 refereres til statens ghettoliste mv. Når kommunen selv benævner områderne, anvendes betegnelsen udsatte boligområder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		609
Andet	s. 26 "Et sundt København". "For at øge den fysiske sundhed blandt lavindkomstgrupper skal de tilbydes målrettede motionstilbud til rimelige priser."	<p>Motionstilbud til særlige målgrupper i byen er ikke et emne for Kommuneplan 2019, men der henvises i stedet til at rejse ideen over for Sundheds- og Omsorgsforvaltningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		610
Parkering	s. 27 "København kommunes indsatser".	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.		611

	<p>"Vi reviderer parkeringsbestemmelserne så de tilpasses efter målsætningen om 70% CO2 reduktion i 2030."</p> <p>"Vi vil arbejde for rimelige takster i offentlig transport. Taksterne skal være på et niveau der kan betales af alle indkomstgrupper."</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Generelt	<p>s. 32 og 33.</p> <p>"Variation i bybilledet" - "Københavns kommunens indsatser." Samme tekst 2 gange</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at udvalgte indsatser gentages på s. 33 for at tydeliggøre Københavns Kommunes indsatser for at understøtte en kulturel storby med kant.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		612
Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>"Vi friholder en stor del af Indre by og Christianshavn for opførelse af nye højhuse med henblik på at bevare den karakteristiske profil med tårne, spir og kupler i de historiske bydele."</p> <p>Erstattes med:</p> <p>"Alle nye højhuse som placeres i ældre boligområder med sammenhængende arkitektur skal planlægges i tæt samarbejde med beboere og uafhængige bygningsagkyndige. Indre by og Christianshavn skal friholdes for højhusbyggeri."</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en stor del af Christianshavn allerede er friholdt for højhuse.</p> <p>Udviklingen af nye bykvarter og enkeltejendomme sker på baggrund af en arkitektonisk belysning af bebyggelsens omfang, herunder sammenhængen med den omkringliggende bystruktur. København udvikles overvejende i en københavnsk skala, der i nogle områder suppleres af højere bebyggelse, fx højhuse. Højhuse kan være med til at udvikle attraktive og tætte byområder, der understøtter brugen af kollektiv trafik. De skal placeres med blik for byens og stedets kvaliteter og understøtte bylivet</p>		613



		<p>og det nære miljø. I forbindelse med ønske om etablering af fx højhuse foretager kommunen de offentlighedsfaser, som omgiver lokalplanlægningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	s. 45 "Energi og miljø" Ny mål indsats "At inddrage Københavns borgere som aktive medspillere i klima og miljøindsatsen."	<p>Københavns Kommunes klima- og miljøindsatser inddrager borgerne på mange måder. Det vurderes derfor ikke, at dette vil være noget nyt, som der er behov for at sætte op som mål for kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		614

(527) Enhedslisten Amager Øst

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	Enhedslisten Amager Øst mener, at det er uklart, hvilket materiale, der er i offentlig høring, og påpeger, at dette er uhensigtsmæssigt, da det kan opfattes som, at det kun er den anviste fil, der er i offentlig høring, og ikke samtlige materiale på kp19.kk.dk. Enhedslisten Amager Øst mener, at dette bør give anledning til	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette, og beklager såfremt indsiger ikke har fundet det tydeligt, hvilket materiale til Kommuneplan 2019, der har været i offentlig høring.</p> <p>Borgerrepræsentation har den 22. august 2019 besluttet at offentliggøre Forslag til Kommuneplan 2019</p>		615

	<p>politiske overvejelser om høringsprocessen.</p>	<p>”Verdensby med Ansvar” for Københavns Kommune og miljørapport.</p> <p>Kommuneplanen består af den politiske hovedstruktur, retningslinjer, redegørelse og rammer for kommunens udvikling frem mod 2031. Økonomiforvaltningen har offentliggjort kommuneplanforslaget og miljørapporten på <a href="http://plandata.dk">plandata.dk</a> i overensstemmelse med planlovens regler herom.</p> <p>Det bemærkes, at der på høringsportalen Bliv Hørt er skrevet følgende sætning: ”Læs kommuneplanen i dens helhed på <a href="http://kp19.kk.dk">kp19.kk.dk</a>”.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Generelt	<p>Enhedslisten Amager Øst påpeger, at der i Amager Øst tilsyneladende gennemføres ændringer i områdebetegnelser, som ikke fremgår af det materiale, som er fremlagt i høring.</p> <p>Det gælder f.eks. Prøvestenen Syd, hvor der ikke er overensstemmelse mellem kommuneplanforslaget og den detaljerede gennemgang i ”Bilag 4 - Ændringer for konkrete rammeområder -</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at bilag med konkrete ændringer til rammeområder i KP19, er et baggrundsnotat til den politiske sag til Økonomiudvalget den 13. august og kan findes på <a href="http://kk.dk">kk.dk</a>. Bilaget har til formål at tydeliggøre ændringsforslag pba. intern høring af KP19 og er således ikke en del af</p>		616

	<p>Baggrundsnotat til forslag til Kommuneplan 2019". Fx. omtales ændringen af Prøvestenen Syd overhovedet ikke i den detaljerede gennemgang.</p> <p>Enhedslisten Amager Øst har desuden via lokaludvalget modtaget et nyt "Bilag 4", som afviger fra den, der ligger på hjemmesiden, men som politikerne har modtaget. Her er der i alle bydele forskelle på den version som politikerne har fået forelagt på BR den 22.08.19 og den der er i høring.</p>	<p>kommuneplanen, som er i offentlig høring.</p> <p>Det bemærkes, at alle rammeændringerne fremgår af Planadata.dk samt KP19.kk.dk under rammer. Herunder Prøvestenen Syd.</p> <p>Bilaget er beklageligvis ikke opdateret på hjemmesiden og vil fremgå efter endelig vedtagelse af KP19.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Befolkningstal	<p>Enhedslisten Amager Øst efterspørger, at Kommuneplan 2019 gør sig overvejelser om, hvad der driver befolkningsudviklingen og herunder, hvad det betyder for byudviklingen og boligbehovet.</p> <p>Enhedslisten Amager Øst mener, at der er angivet en forventet befolkningstilvækst, som ikke stemmer med befolkningsfremskrivningen i Danmarks Statistik. Der henvises til, at befolkningstilvæksten kun stiger med 86.000 over de næste 12 år, samt at det over de næste 10 år er 75.000 og at der forventes en befolkning på 709.538 i 2031.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at såvel i kommuneplanen som i al anden kommunal planlægning, eksempelvis kapacitetsbehovet på dagtilbuds- og skoleområdet, anvendes kommunens egen befolkningsprognose. Det er ligeledes kommunens egen prognose, der anvendes ved budgetlægning og demografiregulering. Det skyldes dels, at den udarbejdes tre måneder tidligere end Danmarks Statistiks og dels, at den kan nedbrydes på distrikter, hvilket er en helt nødvendig forudsætning for at kunne planlægge placeringen af fremtidige kommunale institutioner.</p> <p>De to prognoser er grundlæggende bygget op på samme måde rent</p>	Den politiske hovedstruktur	617

	<p>Det foreslås, at kommuneplanen udvides med et afsnit, der nærmere beskriver den faktiske befolkningsudvikling i København.</p> <p>Tilføjelse af tekst s. 9:</p> <p>“<del>Bare</del> de sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og de næste 12 år forventes byen at vokse med <del>ca. lige så mange</del> <u>ca. 86.000, altså knap så mange</u>. I 2031 forventes der at bo ca. <del>725.000</del> <u>710.000</u> indbyggere inden for kommunegrænsen.”</p>	<p>metodemæssigt, og nogle år er resultaterne stort set enslydende, andre år har Danmarks Statistik højere estimater for befolkningsudviklingen end KK, andre år ligger de lavere, hvilket rigtig nok er tilfældet i den seneste prognose. Der er forskel fra prognose til prognose, og prognoseresultater ændrer sig fra år til år, hvilket er årsagen til, at de opdateres. Men kommunen må være konsekvent i valget af prognose over tid og konsekvent i valget på tværs af formål og opgaveløsning.</p> <p>Den foreløbige befolkningsudvikling i 2019 har allerede oversteget Danmarks Statistiks forventninger for hele året med næsten 2.000 borgere som følge af en nettotilflytning, der er væsentlig højere end prognosticeret.</p> <p>Baggrunden for, at resultaterne langt fra altid stemmer overens er dels forskelle i den måde inputdata er behandlet (frasorteringer), antallet af geografiske niveauer i prognosehierarkiet og ikke mindst, at Danmarks Statistik skal have hele prognosekomplekset til at stemme mellem landets 98 kommuner.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p>		
--	---	--	--	--

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommenplan 2019.		
Kreative zoner	Enhedslisten Amager Øst mener ikke, at der er sammenhæng mellem de indledende overordnede målsætninger om f.eks. vigtigheden af kreative erhvervsområder og kommuneplanens faktiske indhold, hvor man vil omdanne kreative erhvervsområder til boligområder f.eks. i Amager Øst.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 46.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		618
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Enhedslisten Amager Øst mener, at der bør blive strammet op på rammevilkårene for kulturhistorisk bevaring og at dispensationsmuligheder herom begrænses eller fjernes. Det foreslås, at lokaludvalgene får en større rolle i sikringen af bevarelsen af bygninger med historisk værdi.	Adgangen til at dispensere fra lokalplaner kan ikke reguleres med kommuneplanen. Bevarelsen af bygninger med væsentlig historisk værdi er især afhængig af bæredygtige anvendelser, der sikrer ressourcer til deres vedligehold. Her har lokaludvalgene mulighed for at bidrage med idéer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		619
Klima	Enhedslisten Amager Øst mener, at kommuneplanen bør behandle emnet om CO2-neutralitet mere seriøst. Kommuneplanen, bør således indeholde en egentlig status for arbejdet hermed i form af et selvstændigt afsnit,	Opfølgning på vejen til CO2 neutralitet sker i Klimaplansammenhæng. Medio 2020 vil der således i regi af KBH 2025 Klimaplan, blive udarbejdet et roapmap for perioden 2021-2025,		620

	med gennemførte tiltag og kommende planer, og herunder en belysning af, hvilke reduktioner der skyldes kommunale tiltag, og hvilke der skyldes national politik.	som følger op på KBH 2025 Klimaplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Enhedslisten Amager Øst efterspørger en beskrivelse af, hvordan Københavns Kommune kan arbejde strategisk med urban farming.  Tilføjelse af ny tekst s. 45 tilføres nyt punkt: <u>"At adgangen til at udnytte byens tage og andre arealer til urban farming fremmes"</u>	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 36.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		621
Klima	Enhedslisten Amager Øst efterspørger måltal for genanvendelse af byens byggematerialer.  Tilføjelse af en række punkter på s. 45 under "Energi og Miljø", som fremlægger de politiske målsætninger for bl.a. bæredygtig byudvikling og -omdannelse.	Kommuneplanen kan ikke regulere brugen af byggematerialer. Københavns Kommune ønsker at fremme genanvendelse af byggematerialer, men man ikke i afgørelser mv. sikre opfyldelse af et måltal. Kvantitative målsætninger for området vurderes derfor at høre til i Ressource- og affaldsplan.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 37.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	622
Infrastruktur	Tilføjelse af tekst s. 22: "I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion samt CO2-neutral	Økonomiforvaltningen bemærker, Københavns Kommune har som mål at være verdens første CO2-neutrale		623

	<p>fjernvarme, og kollektiv trafik, men også tiltag, som kan reducere CO2-udledningen fra de øvrige sektorer. <u>Vi har en særlig udfordring med bilkørslen og der er behov for en samlet plan for, hvorledes vi bedst muligt fremmer de alternativer, som bedst medvirker til at reducere bilkørslen i samt til og fra København.”</u></p>	<p>hovedstad i 2025. Sammen med øvrige kommuner og Region Hovedstaden har København i KKR Hovedstad regi fokus på automatisering af S-tog, som potentielt kan flytte pendlere fra bil til kollektiv trafik. Hertil har kommunen løbende har fokus på trængsel i byen og Hovedstadsområdet.</p> <p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjæmmet til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019</p> <p>I forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøges bl.a., hvilke trafikale effekter et intelligent nationalt roadpricing system kan have i København og hovedstadsområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Trafikmål	<p>Enhedslisten Amager Øst mener, at det er problematisk, at det nye busnet beskrives som en øget sammenhæng i den kollektive transport.</p> <p>Kommuneplanen forholder sig alt for passivt til både målsætningen om at</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 39.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	Den politiske hovedstruktur	624

	højst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal ske med bil, og at mindst 3/4 af trafikken skal være med cykel, gang eller kollektiv trafik i 2025.			
Almene boliger	<p>Enhedslisten Amager Øst mener, at det bør ændres, at der ikke stilles krav om almene boliger, når lokalplanen omfatter mindre end (vist nok 3.000) etagemeter.</p> <p>Tilføjelse af tekst s. 14:  "Derfor er almene boliger en vigtig del af den sammenhængende by, og vi stiller krav om 25 % almene boliger i de lokalplaner, hvor det understøtter en blandet by. <u>Herunder også i mindre lokalplaner såfremt et alment boligselskab er konkret interesseret.</u></p>	<p>Størrelseskravet til hvornår krav om almene boliger stilles i lokalplaner reguleres ikke i kommuneplanen, men i administrationsgrundlaget for anvendelse af krav om almene boliger, der er vedtaget af Borgerrepræsentationen d. 9. maj 2019. Heri fremgår det, at kravet kan stilles, hvis en lokalplan rummer mindst 3.200 kvm ny boligbyggeret. Det svarer til indarbejdelse af en almen afdeling på 800 kvm. Størrelsen er fastlagt i samarbejde med de almene boligorganisationer, og afspejler den mindste størrelse som de almene bygherrer mener er hensigtsmæssigt at opføre i forhold at opnå en sammenhængende driftsøkonomi i nybyggede almene boligafdelinger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		625
Boliger	<p>Enhedslisten Amager Øst mener, at det nødvendigt at modvirke spekulation i opkøb af billige ejendomme med efterfølgende renovation.</p> <p>Tilføjelse af tekst s. 17:</p>	<p>Kommuneplanen regulerer ikke fastsættelse af boligpriser/huslejeniveauer eller rammerne for renovering af udlejningsejendomme.</p>		626



	<p>"Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger. <u>Det er dog her nødvendigt at modvirke spekulation i opkøb af billige ejendomme for at tjene store penge på en hurtig renovering, som presser beboerne ud med store huslejestigninger.</u> Endvidere kan <u>tilføjes eller tilføjer nye erhvervslokaler eller kommunale funktioner for at sikre blandede boligformer.</u> På den måde bruges byens befolkningsvækst til at skabe tættere, blandede boligområder med en større diversitet i ejerformer, boligtyper og beboergrupper."</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		
Rammer	<p>Enhedslisten Amager Øst påpeger, at det for Prøvestenen Syd i Kommuneplan 2019 fremgår, at anvendelsen ændres fra O til E-ramme, men at dette ikke fremgår af Bilag 4 på kp19.kk.dk. Dette fremgår dog af bilag 6 som blev forelagt BR den 22.08.19. Enhedslisten Amager Øst mener, at dette er udtryk for at politikerne gennem en fejlagtig præsentation skulle nikke til at et stort rekreativt område skal omlægges til erhvervsområde med det gode formål at åbne området op, men at dette ikke skulle ud i den offentlige høring. Det påpeges også, at der på møderækkerne mellem lokaludvalget og By &amp; Havn ikke har været fremført ønske om at ændre arealets formål.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 63.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommunen ikke kan forholde sig til indholdet af møder, som kommunen ikke har været deltager i.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		627
Infrastruktur	<p>Enhedslisten Amager Øst mener, at der er behov for, at der udvikles</p>	<p>Der er i KIK2 screeningsfasen, der blev afrapporteret til</p>		628

	<p>sammenhængende planer for infrastruktur i Nordøstamager, der tager højde for den trafikale udvikling, der har præget trafikken på Amager Strandvej og Kløvermarksvej/Uplandsgade de senere år.</p> <p>Tilføjelse af tekst s. 52:  "Med etablering af metro til lufthavnen har byudviklingen på Amager Øst det seneste årti koncentreret sig omkring områderne ved Krimsvvej, Strandlodsvej og Ved Amagerbanen. <u>Udbygningen kalder på behovet for en sammenhængende plan for infrastruktur (cykel, kollektiv transport og biler) i Nordøstamager. Særligt bør ses på letbane- eller BRT-løsninger, da en evt. metro vil ligge langt ude i fremtiden.</u>"</p>	<p>Borgerrepræsentationen i september 2017, gennemført beregninger for en metro, letbane og BRT over havnesnittet, fra København H til Refshaleøen via Nordøstamager, hvor der i dag opleves begyndende kapacitetsproblemer. Beregningerne viser, at det er nye metrolinjer, der aflaster den eksisterende metro mest, med op imod 30.000 passagerer pr. hverdagsdøgn i 2035 og 50.000 i 2050, mens letbane- og BRT-scenarierne til sammenligning aflaster med op til 3.200 passagerer pr. hverdagsdøgn i 2035 og op til 7.000 i 2050 på strækningen over havnesnittet. Ifølge beregningerne vil letbane og BRT ikke være i stand til at afhjælpe transportbehovet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Enhedslisten Amager Øst mener, at en forbedring af den kollektive trafik af området ved Amager Strandvej 3 bør være en forudsætning for udvikling af grunden. Det menes, at forvaltningens fejlskøn af stationsnærheden skyldes, at tegningen på s. 53 er misvisende.</p> <p>Tilføjelse af tekst s. 53:  "3. Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord</p>	<p>Hovedparten af Amager Strandvej 3 ligger stationsnært, idet alene et lille areal i den nordøstre del af grunden ligger udenfor de 1.000 m fra Øresund St. Udbygningen vurderes derfor ikke at kræve en forbedring af den kollektive trafik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		629

	Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra industri til blandet boliger og Serviceerhverv. <u>En udbygning kræver dog en forbedring af den kollektive trafikbetjening af området."</u>			
Øvrige byudviklingsområder Kløverparken	Tilføjelse af tekst s. 52: "(...) men samtidig således at virksomheder med den største forureningsbelastning og/eller risiko fremadrettet placeres i størst mulig afstand fra Kløverparken. <u>Kommunen er dog villig til at arbejde med en helhedsplan for Kløverparken og de nærtliggende områder såfremt grundejerne er interesseret heri."</u>	Kløverparken er udpeget til perspektivområde, hvorfor, der ikke må foretages byudvikling.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		630
Rammer	Enhedslisten Amager Øst ønsker ikke en rammeændring af Vermlandsgade fra J2 til C3. Det påpeges desuden, at forslaget til rammeændringen ikke indgår i Kommuneplan 2019, men gør det i bilag 6, som blev forelagt BR 22.08.2019.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 52.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		631
Rammer	Enhedslisten Amager Øst er imod, at Siljangade i Kommuneplan 2019 ændres fra E0 til C2 og mener, at omdannelsen strider imod de overordnede ønsker om en blandet by med plads til kreativt erhverv jf. s. 32 og 34.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 53.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		632
Rammer	Enhedslisten Amager Øst ønsker at bevare Strandlodsvej 48 som S3-ramme indtil der er lavet en samlet plan for hele strækningen langs Strandlodsvej og pga.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 56.		633

	et ønske om at bevare lokale arbejdspladser og sikre en blandet by.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Rammer	Enhedslisten Amager Øst ønsker, at den oprindelige formulering for Krimsvvej fastholdes: "Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og erhvervsandelen mindst 25 % af etagearealet."	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 57.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		634
Rammer	Enhedslisten Amager Øst ønsker ikke, at villaområder ændrer ramme fra B1 til B2, da de mener, at det reelt dækker over ønsket om fortætning, hvor etplansvillaer herefter kan erstattes af højere byggeri, med de værdistigninger dette kan give. En fortættet villaby vil alene være målrettet højindkomstgrupper, forøge biltrafikken og indskrænke det samlede areal af grønt og dermed samlet reducere biodiversiteten i byen.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 58.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		635
Rammer	Enhedslisten Amager Øst er imod, at der for Engvej foreslås en rammeændring fra B2 til B3 og mener, at B2-rammen bør fastholdes.	Engvej er ændret til B3 for at muliggøre flere almene boliger i området, hvor der er mangel herpå ift. Kommuneplan 2019's mål.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		636

(529) Haveforeningen Vennelyst

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	----------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>Kløverparken</p>	<p>Haveforeningen Vennelyst, Kløvermarksvej har følgende bemærkninger til Københavns Kommuneplan 2019.</p> <p>Side 52: 1) At området langs med Ydre Stadsgrav og Kløvermarksvej bliver bevaret som kolonihaveområde, samt at de særlige bygningsmæssige og rekreative værdier fortsat bevares.</p> <p>2) At matr. 456, Vermlandsgade 5, 2300 S bliver udmatrikuleret og lagt ind under matr. 23, og dermed udlagt til kolonihaveformål.</p> <p>3) At Kløvermarksvej fra Vermlandsgade til Raffinaderivej bliver omlagt til "stillevej" uden tung trafik, og at der oprettes en tvangsrute for den tunge trafik til Refshaleområde, ad Vermlandsgade og Raffinaderivej. Det er vores håb at disse bemærkninger fra os bliver medtaget i den forvaltningsmæssige og politisk behandling af en god og saglig plan.</p>	<p>Området langs med Ydre Stadsgrav og Kløvermarksvej er i retningslinjen for kolonihaver udpeget til varige overnatningshaver, da området er beskyttet af Kolonihaveloven, og derfor vil blive opretholdt i overensstemmelse med denne lov.</p> <p>Den omtalte nabomatrikel er offentligt rekreativt område (O1-område) og underlagt bebyggelsesregulerende beskyttelsesbestemmelser af hensyn til fortidsmindet Christianshavns Vold. Arealet vurderes derfor ikke egnet til kolonihaveformål.</p> <p>Trafikale forhold som stillevej og tvangsruter reguleres ikke i en kommuneplan. Det kan dog evt. indgå i anden planlægning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		637
---	---	---	--	-----

(540) DGI Storkøbenhavn

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	DGI Storkøbenhavn fremsender hermed høringssvar til Københavns Kommunes udkast til kommende kommuneplan - Verdensby med ansvar. DGI	Økonomiforvaltningen kvitterer for DGIs synspunkt.		638

	Storkøbenhavn bakker op om kommuneplanen og stiller sig i øvrigt til rådighed for Københavns Kommune, når der bliver behov for at tænke idræt og foreningsliv ind i byplanlægning og konkret byudvikling.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Øvrige byudviklingsområder Kløverparken	Kløvermarken: Der er udarbejdet en lokal helhedsplan for idrætten af de lokale klubber, som pt. i praksis faseopdeles ift. den løbende finansiering af de mange delelementer og forslag, som helhedsplanen rummer. Der mangler pt. projektledelse ift. at få den samlede plan faseopdelt, realiseret og finansieret.	Økonomiforvaltningen bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter, projektledelse og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		639
Kultur- og fritid	Sundby Idrætspark: Området mangler en helhedsplan, der kan forbinde området til de mange omkringliggende boligområder, herunder ikke mindst Urbanplanen, hvor der er en boligsocial indsats og helhedsplan, og den grundet anlægsloftet udskudte byfornyelse.	Økonomiforvaltningen noterer, at det er sigte at genopstarte Områdefornyelsen for Sundby i primo 2020, og at der heri indgår planer om en helhedsplan for Sundby Idrætspark og det nærtliggende område.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		640

KK-funktioner	Vanløse Stadion: Området grænser op mod Damhusengen, som er et stort grønt område, som det er oplagt at tænke ind og lave koblinger til ift. den forventede befolkningstilvækst og nye syvsporede folkeskole.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		641
Kultur- og fritid	Valby Parken: Der er udarbejdet en vision for hele området, hvor lokaludvalget har været aktive i processen, der dog er politisk kulsejlet flere gange. Valby Idrætspark har brug for et gevaldigt løft, hvis fremtidens idrætsefterspørgsel fra de mange børn og unge i Folehaven, Sydhavn og Valby Syd skal imødekommes.	Økonomiforvaltningen bemærker, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter, projektledelse og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.  Kommuneplan 2019 muliggør en fortsat udvikling af Valby Idrætspark.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		642
Kultur- og fritid	Tingbjerg Idrætspark: I forbindelse med helhedsplanen for Tingbjerg, som indebærer en væsentlig byfortætning af området, var Tingbjerg Idrætspark ikke medtænkt i første omgang. Nu arbejdes der på at skabe bedre fysiske koblinger og sammenhænge mellem de to relativt isolerede områder: Boligområdet Tingbjerg - og Tingbjerg Idrætspark. Der	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		643

	<p>er brug for at udvikle idrætsparken, så den kan blive ramme for mange flere børns og unges idræts- og foreningsdeltagelse. Der er brug for et helhedsperspektiv på Tingbjerg Idrætspark, så den bliver en integreret del af byudviklingen i de omkringliggende boligområder.</p>			
Kultur- og fritid	<p>Københavns Kommune har besluttet at holde fast i den, med DGI Storkøbenhavns øjne, vigtige principbeslutning om, at der skal opføres en hel idrætshal (20x40 mtr.) ved nyopførelse af en folkeskole i kommunen. Dette er en både intelligent og effektiv måde at regulere idrætsudbuddet på i takt med, at børnetallet stiger.</p> <p>Vores ønsker til de mange kommende skolehaller er imidlertid, at der tages mere udgangspunkt i de lokale foreningslivs ønsker og behov, den lokale kontekst og i mindre grad i standardiserede, generiske løsninger. DGI Storkøbenhavn ønsker, at de skoler og børnehaver som skal etableres i de kommende år, tager udgangspunkt i barnets hele liv - også fritidslivet. Forudsætningen herfor er at arbejde med en mere ambitiøs model end en standardiseret skoleidrætshal ved de kommende folkeskoler. Ved f.eks. at tilbygge en række klublokaler på skolerne.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 541.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		644



Kultur- og fritid	<p>Ét af de hovedgreb, som vi bør dyrke mere i fremtidens byplanlægning, er sammentænkning af funktioner, således at én bygning kan have flere formål. Dette kan typisk ske via en arkitektonisk og programmatisk "sammenblanding", hvor samarbejdseksperimentet skubber grænserne for forskellige funktioner, der understøtter og supplerer hinanden, således at især fællesarealerne udnyttes langt mere effektivt.</p>	<p>Kommuneplan 2019 er med til at skabe de planmæssige rammer for kultur- og fritidslivet. Det strategiske valg om samlokalisering af funktioner sker udenfor rammerne af kommuneplanen, og håndteres i en sektorpolitik indenfor kultur- og fritid og kommunalt byggeri.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		645
Kultur- og fritid	<p>Det er oplagt at tænke på udnyttelse af tagfladerne, når der bygges nyt. De mange tomme arealer på tagfladerne kan være én af de supplerende løsninger ift. at finde plads til idrætsfaciliteter, som tænkes ind fra starten, således bygningen er konstrueret til formålet.</p> <p>Et konkret eksempel på denne mulighed er det tidligere godsbanearreal v. Otto Busses Vej ved Vesterbro, hvor Metroselskabets klargøringscenter med fordel bør overdækkes, da det vil kunne skabe et unikt byrum med plads til idrætsfaciliteter samt medvirke til at forbinde de forskellige bydele og understøtte bydelens lokale sammenhæng.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for DGIs synspunkt til udnyttelse af tagflader, og noterer, at Kommuneplan 2019 muliggør udnyttelse af friarealer på tagflader til kultur- og fritidsformål.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 130.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	646
Det grønne	Forholdet mellem byparker og grønne områder og borgernes fysiske	Af forslag til Kommuneplan 2019 fremgår det, at udviklingen af byens	Retningslinjer	647

	<p>aktivitetsniveau afhænger i høj grad af tilgængeligheden i nærmiljøet, adgangsforhold, afstand og antallet af parker i nærområdet. Det er således afgørende at planlægge og tilpasse kommende byparker og grønne områder til lokalbefolkningens hverdag, hvor en afstand på maksimalt 400 meter er afgørende for den aktive brug.</p>	<p>rekreative faciliteter og grønne områder skal ses i sammenhæng med befolkningsudviklingen og - sammensætningen og at de rekreative områder skal imødekomme befolkningens behov.</p> <p>Der kan i kommuneplanen lægges større vægt på at sikre tilgængelighed til at dyrke idræt på steder og tidspunkter, der passer til brugernes behov. For at sikre en vægtning af hensynet til idræt i forhold til andre hensyn er der foreslået ændringer af retningslinjer herom jf. svar til DBU København.</p> <p>For ændringsforslag se bevarelse af bemærkning nr. 307 og 308.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Det grønne	<p>Der er ligeledes indikationer på, at byparkernes størrelse hænger positivt sammen med den aktive brug. Mellemstore og større byparker på over fem hektar bruges mere hyppigt end mindre grønne områder. Mellemstore og større byparker på over fem hektar bruges mere hyppigt end mindre grønne områder. Det skyldes, at mellemstore byparker og større grønne arealer ofte</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		648

	<p>rummer flere faciliteter og opleves som mere tilgængelige.</p> <p>Det er derfor væsentligt, at de kommende byparker og grønne områder indeholder en variation af faciliteter og tilbyder plads til forskellige motions- og idrætsaktiviteter, hvor anlæggelsen af nye boldbaner og stisystemer er helt afgørende for aktivitetsniveauet.</p>			
<p>Øvrige byudviklingsområder Nordhavn</p>	<p>Med op mod 40.000 kommende borgerne i Nordhavn vil der være en berettiget forventning om, at lokalbefolkningen har adgang til en lang række fritidsfaciliteter af høj kvalitet, som kan bruges ift. et rigt og varieret fritidsliv. Målet med den kommende planlægningsproces og de mange forskellige tiltag i Nordhavnen må i øvrigt være, at de kommende faciliteter bliver målrettet de lokale borgeres behov, herunder lokalt bosiddende børn og unge.</p> <p>Den enorme Tunnelfabrik i Nordhavn er med sine 70.000 m<sup>2</sup> et oplagt både lokalt og regionalt knudepunkt for kulturaktiviteter og begivenheder – det er vigtigt, at idrætsrelaterede faciliteter og aktiviteter bliver tænkt ind i den videre planlægningsproces. Nordhavn må ikke ende som Ørestad, hvor facilitetsmangel</p>	<p>Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har modtaget en anmodning om plangrundlag for Tunnelfabrikken, hvori der indgår et ønske om mulighed for et omfattende kulturelt funktionsprogram af høj kvalitet.</p> <p>Anmodningen vil danne baggrund for en startredegørelse til politisk behandling, som afspejler den reviderede strukturplan for Nordhavn og de konkrete ønsker for Tunnelfabrikken.</p> <p>Der vil også blive etableret en lang række fritidsfaciliteter i forbindelse med de kommende skolebyggerier i Nordhavn.</p> <p>Herudover vil der blive en lang række af lokale grønne og blå byrum i Nordhavn, der vil komme alle til gode. Endvidere er der planer om to større</p>		649

	er en væsentlig del af forklaringen på det manglende lokale foreningsliv.	grønne områder, hvoraf det største bliver samlet 28 ha og vil ligge yderst i Nordhavn mod nordøst.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(544) Nørrebro Kvarters Beboerforening

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Diverse	Nørre Kvarters Beboerforening tilslutter sig helt og holdent høringssvar 474 fra Stræderne og Strøggets Beboerforening og høringssvar 291 fra Indre Bys Lokaludvalg.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		650

(547) Forældreforeningen Brug Folkeskolen

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	KP19 beskrives et behov for tre nye skolespor Ellebjerg Skoles nuværende distrikt. Dette giver behov for at bygge en ny skole. Forældreforeningen Brug Folkeskolen anbefaler at kommunen beholder Ellebjerg Skoles distrikt i sin nuværende form.  Vi ønsker fortsat at børn fra Bådehavnsvej går i skole på Ellebjerg. Hvis der åbnes op for en separat skole tæt på Bådehavnsvej, i det nuværende distrikt, er vi bekymret for at	Økonomiforvaltningen noterer sig dette indspil til den videre planlægning.  Kommuneplan angiver alene rammeområder hvor der kan placeres skolebygninger, svømmehal og andet.  Skolestruktur og distrikter m.v. refererer under Børne- og Ungdomsudvalget. Her udarbejdes forslag til skolestruktur og justering af skoledistrikterne bl.a. på		651

	<p>Sydhavnen endnu en gang bliver delt op i forhold til skolerne i de gamle dele og de nybyggede og socioøkonomisk ressourcestærke dele. Den nye skole vil med sandsynlighed ligge i den del af Ellebjergs distrikt der har og vil få de mest økonomisk velstillede forældre, mens den nuværende Ellebjerg Skole vil ligge i den del af Sydhavnen, hvor der er mange økonomiske og socialt udfordrede forældre.</p> <p>For at fortsætte den gode udvikling Ellebjerg Skole er i, forestiller vi i Forældreforeningen Brug Folkeskolen os, at den skole der skal bygges i Ellebjerg Skoles distrikt, bliver til en udskolingskole, enten som en skole med to matrikler eller som en separat udskolingskole for Ellebjerg Skoles børn.</p> <p>Vi i Forældreforeningen Brug Folkeskolen anbefaler derudover, at man bør placere den nye skole så tæt på Ellebjerg Skole som muligt, så personalet og lokalerne på de to matrikler nemmere kan forbindes rent fysisk. Det kan for eksempel være langs Borgmester Christiansensgade, hvor der allerede er planlagt byggeri ifølge KP19.</p>	<p>baggrund af et ønske om at binde det nye og gamle Sydhavn sammen, samt en række andre tungtvejende hensyn, som f.eks. sikre skoleveje, økonomisk / pædagogisk bæredygtige enheder, gode udearealer og en række praktiske hensyn, som er vigtige for at en skoles hverdag kan fungere.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser desuden til besvarelse af bemærkning nr. 130.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(555) Trafikgruppen fra Øster Farimagsgade kvarteret

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	I budgetaftalen for København 2020 er der afsat midler på 1,5 mio. til analyse af udfordringer og muligheder for reduktion af biltrafik i	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet. Analyserne skal bl.a. medvirke til at understøtte målet om CO2-neutralt		652

	<p>metropolzonen, Indre By og brokvartererne. Dette ser vi som et positivt tiltag, som vi gerne ser koblet til nogle visioner og mere konkrete forslag til trafiksanering i København i "Forslag til Kommuneplan 2019 - Verdensby med ansvar" med henblik på udvikling i retning af et sundere, mere klimavenligt og CO2 neutralt København.</p>	<p>København i 2025 og bl.a. pege på konkrete forslag til trafiksanering.</p> <p>Kommuneplan 2019 kan ikke foregribe analysernes resultater.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Der foreslås at der i Kommuneplanen tilføjes:</p> <p>"at der skal etableres forsøgsordninger med områder, hvor gennemkørende trafik begrænses, således at trafikken kan køre i udkanten af området og at hastigheden i områderne nedsættes og trafikken forbeholdes ærindekørsel og kollektiv trafik."</p> <p>Området fra Østre Anlæg til Sortedam Dosseringen vil kunne fredeliggøres ved at lade trafikken køre ad Blegdamsvej - Fredens Bro/Fredensgade/Sølvgade - Øster Voldgade - Dag Hammerskjølds Allé/Østerbrogade.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Samtidig er der med Budget 2020 igangsat flere analyser vedrørende begrænsning af biltrafikken i København.</p>		653

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(556) BK Vestia

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Vestia har en utopisk drøm om at komme op på det Københavnske gennemsnit med 1 bane pr. 5000 borgere. Det ville kræve at der blev anlagt 14-15 nye boldbaner på de sidste ubebyggede arealer i lokalområdet, altså på Otto Busses Vej. Vestia forstår at boldbaner kræver plads, og at pladsen er begrænset i de indre dele af København. Drømmen om 14-15 nye baner syntes ikke realistisk, men regnestykket illustrerer den store og voksende mangel på lokale boldbaner. Hvis denne mangel får lov at bestå og vokse yderligere, frygter Vestia at en udbud- efterspørgsels dynamik vil få overmagt. I så fald kan foreningsfodbold bliver en dyr og eksklusiv aktivitet for de mest ressourcestærke borgere.</p> <p>Ønskes det at bevare et velfungerende foreningsliv for fodbold i nærområdet Vesterbro - Kgs. Enghave, må alle muligheder udnyttes. Vestia vil derfor anbefale at gøres plads til fodboldbaner, når der laves planer for byudvikling på Otto Busses Vej. Vi vil samtidigt opfordre til nytænkning når faciliteten skal udformes.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig Vestias ønske om, at der anlægges 14-15 nye fodboldbaner i Jernbanebyen og henviser til at det vil kræve kommunale budgetmidler til grundkøb og opførelse. Forslaget om at bygge idrætsfaciliteter i højden er noteret som ide til den videre planlægning.</p> <p>I kommunens arealplaner for kommunale funktioner er det bl.a. vurderet, at der er behov for en 11-mands fodboldbane og en park i Jernbanebyen. De kommunale behov vil blive indskrevet i kommuneplanens hovedstruktur i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>I helhedsplanen for Jernbanebyen vil der bl.a. skulle udarbejdes en plan for en grøn struktur i området, bestående af grønne forbindelser, bevaring af eksisterende træer, en ny park, fodboldbane samt friarealer for de nye bebyggelser.</p>	Den politiske hovedstruktur	654

	Vores ide er enkel: Hvis fodboldbaner kræver plads, og plads er en mangel, så kunne man stakke banerne i højden.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(564) Miljøbevægelsen NOAH

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p><b>Hvordan kan en by opnå klimaneutralitet uden at skrue ned for blusset?</b></p> <p>Det afslører sig, f.eks. når man dykker ned i KBH 2025 Klimaplanen (fra 2012).</p> <p>Her kan man læse at "For at blive CO2-neutral i 2025 skal København bruge mindre energi, end byen gør i dag og samtidig omstille energiproduktionen til grønne energiformer. <b>For at opveje den udledning, der fortsat vil være fra blandt andet transport, skal København producere et overskud af grøn energi, der modsvarer udledningen</b>" (vores fremhævning).</p> <p>Salg af grøn energi skal kompensere for fortsat store udledninger fra transportsektoren og andre energikrævende sektorer. Det er som sådan ikke imod reglerne for hvordan man skal opgøre en bys emissioner, men det er næppe det, københavnernes forestiller sig, når de tænker på en CO2-neutral by. Og i Københavns tilfælde er langt det meste af den såkaldt grønne</p>	<p>Den nuværende klimaplan blev vedtaget i 2012 med et mål om CO2-neutralitet i 2025. Udviklingen i den årlige CO2-udledning frem mod målet opgøres i kommunens CO2-regnskab, der hviler på KL's CO2-beregner fra 2008.</p> <p>Beregneren er baseret på retningslinjer fra det internationale klimapanel IPCC (International Panel on Climate Change) under FN's Klimakonvention og dækker aktiviteter indenfor den geografiske afgrænsning af kommunen som fx energiforbrug og transportarbejde.</p> <p>I København anvender HOFOR bæredygtig biomasse om lever op til den danske energisektors fælles bæredygtighedskriterier, der skal medvirke til at sikre, at biomassen er klimavenlig. Og i CO2-regnskabet indgår biomassen som</p>		655



	<p>energi baseret på biomasse, der på ingen måde er CO2-neutral.</p> <p>København har i meget vid udstrækning har omstillet til biomasse, der ikke er reelt vedvarende eller klimavenligt.</p> <p>NOAH ønsker, at København skal anerkende, at biomasse ikke er en reelt vedvarende energikilde, og at KP19 derfor er baseret på et helt fejlagtigt billede af kommunens klimaregnskab.</p> <p>Det store forbrug af biomasse udgør et særskilt problem, fordi det fejlagtigt forudsættes, at der ingen emissioner er, når man brænder biomasse. Men de emissioner, der kommer fra de københavnske kraftvarmeverkers skorstene vil under ingen omstændigheder kunne optages i den plantevækst, der finder sted i København. Emissionerne fra de københavnske skorstene vil tværtimod efter omstillingen til biomasse være <i>større</i>, end hvis man var fortsat med at brænde kul af. <b>Så det er ikke kun emissioner fra transport og byggeri, der skal neutraliseres, men også emissionerne fra afbrændingen af træ - og på den måde ender vi et sted, hvor praktisk talt alle københavnske emissioner skal neutraliseres.</b></p>	<p>CO2-neutral. Det er i overensstemmelse med national og international praksis.</p> <p>Biomasse er således et vigtigt skridt på vejen mod CO2 neutralitet og betyder, at kullene kan udfases fra kraftvarmeverkerne. Samtidige arbejdes der også på de næste produktionsformer, fx store varmepumper og geotermi i det kollektive system.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p><b>Opgørelsesmetoden kan ikke retfærdiggøre betegnelsen Klimaneutral København</b></p> <p>Der er flere principielle problemer ved den metode, der anvendes til at opgøre byens emissioner. Disse problemer afspejles tydeligt</p>	<p>Den nuværende klimaplan blev vedtaget i 2012 med et mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Udviklingen i den årlige CO<sub>2</sub>-udledning frem mod målet opgøres i kommunens</p>		656

	<p>KP19 idet det kun er pga. af denne opgørelsesmetode, at man kan hævde at KP19 lever op til målet om klimaneutralitet 2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen skal kun gøre rede for de emissioner, der sker indenfor kommunens grænser</li> <li>• Emissioner forbundet til Københavns og københavnerne forbrug af alle mulige ting, der er produceret udenfor byen skal ikke regnes med</li> <li>• Det hævdes, at omstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraftvarmewærker – herunder i denne planperiode omstilling af Amagerværket – er CO2-neutral</li> <li>• Så selv om der er store emissioner fra kraftvarmewærkerne skorstene - og selv om københavnerne ikke skal stilles til regnskab for emissioner, der sker, der hvor biomassen produceres netop disse emissioner ikke regnes med</li> <li>• Derved kan det påstås, at el- og varmeforsyningen til kommunens borgere er CO2-neutral</li> <li>• Men ikke nok med det: afbrændingen af biomasse påstås også at fortrænge CO2 fra elforsyningen i andre kommuner, og derfor kan disse (på papiret) fortrængte emissioner fratrækkes i Københavns Klimaregnskab</li> </ul>	<p>CO<sub>2</sub>-regnskab, der hviler på KL's CO<sub>2</sub>-beregner fra 2008.</p> <p>Beregneren er baseret på retningslinjer fra det internationale klimapanel IPCC (International Panel on Climate Change) under FN's Klimakonvention og dækker aktiviteter indenfor den geografiske afgrænsning af kommunen som fx energiforbrug og transportarbejde.</p> <p>CO<sub>2</sub>-regnskabet indeholder også andre elementer, som tilføjes Københavns Kommunes CO<sub>2</sub>-udledning efter en relativ fordeling af de nationale udledninger. Det gælder fx opløsningsmidler og indenrigs fly- og skibstrafik.</p> <p>Klimaplanen indeholder bl.a., at der løbende vedtages roadmaps, som beskriver de konkrete initiativer, der implementeres samt effekterne heraf. I løbet af 2020 fremlægges klimaplanens sidste roadmap (2021-2025), som skal sikre, at målet om CO2-neutralitet opnås i 2025.</p> <p>Der er i forbindelse med budget 2020 for Københavns Kommune bl.a. igangsat en analyse af reduktion af CO2-udledning biltrafikken, så målsætningen om CO2-neutralitet kan opnås. Reduktion af CO2-udledning fra biltrafikken vil indgå i Klimaplanens roadmap for 2021-2025.</p>		
--	--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derfor behøver transportområdet kun at reducere 8 % af sektorens CO2-udslip frem til 2025 og Københavns Kommune kan derfor i KP19 fremføre planer for transportområdet, der går i den stik modsatte retning af klimaneutralitet og det, som størstedelen af kommunens borgere ønsker.</li> <li>• Og derfor kan KP19 lægge op til virkelige massive bygge- og infrastrukturplaner i næsten alle bydele (som f.eks. højhuse, parkeringskældre og Nordhavnstunnel). Bygge- og anlægsmaterialernes klimabelastning skal nemlig ikke regnes med, selv om det er velkendt at cement og andre byggematerialer er meget klimabelastende og transporten af alle disse tunge materialer ind til byen skal heller ikke regnes med.</li> </ul>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Klima	<p>I KBH 2025 Klimaplanen erkendes det ellers at "Klimaforandringer er reelle og finder allerede sted. Samtidig står den globale økonomi over for fundamentale udfordringer. I 2030 vil der være 3 mia. flere middelklasseforbrugere i den globale økonomi, og der bliver på verdensplan brug for 33 pct. mere energi frem mod 2025, hvis udviklingen fortsætter som hidtil."</p> <p>Og København har en ambition om at være til inspiration for resten af verden. Men at kalde sig "Verdensby med ansvar" forpligter. Så dur det ikke bare at dække sig ind under misvisende beregningsmetoder - heller ikke selv om andre også gør det.</p>	<p>Københavns Kommune vurderer, at kommunens beregningsmetoden følger gængse retningslinje fra det internationale klimapanel IPCC (International Panel on Climate Change) under FN's Klimakonvention.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		657
Klima	Vi tilslutter os Rådet for Bæredygtig Trafiks høringssvar og vil henlede opmærksomheden	Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen favner hele kommunen,		658

	<p>på analysen af ubalancen mellem på den ene side Trafik- og Miljøudvalget/Trafik- og Miljøforvaltningen, der ønsker vægten lagt på bæredygtighed og klimaneutralitet, og på den anden side overborgmesteren og Økonomiforvaltningen, hvis primære fokus øjensynligt er på vækst – på trods af det udtrykte mål om klimaneutralitet om 6 år.</p>	<p>og at der i alle kommunes forvaltninger og udvalg er et udpræget fokus på bæredygtighed, opnåelse af målet om CO2-neutralitet og vækst.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker ydermere, at det fremgår af Kommuneplan 2019, at Københavns Kommune skal være CO2-neutral i 2025.</p> <p>Københavns Kommune har en klimaplan, der beskriver hvordan målet om CO2-neutralitet i 2025 nås. Planen består bl.a. af roadmaps, som beskriver de konkrete initiativer, der implementeres samt effekterne heraf. I løbet af 2020 fremlægges klimaplanens sidste roadmap (2021-2025), som skal sikre, at målet om CO2-neutralitet opnås i 2025.</p> <p>Der er i forbindelse med budget 2020 for Københavns Kommune igangsat en analyse af reduktion af CO2-udledning biltrafikken, så målsætningen om CO2-neutralitet kan opnås. Reduktion af CO2-udledning fra biltrafikken vil indgå i Klimaplanens roadmap for 2021-2025.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker herudover, at Københavns Kommune, baseret på Økonomiforvaltningens forarbejde, i oktober 2019 har tilsluttet sig C40-deklaration om ren luft, der sikrer, at Københavns Kommunes forvaltninger skal arbejde for at luftkvaliteten bliver bedre og</p>		
--	---	---	--	--

		<p>overholde verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(567) Foreningen Københavnertunnelgruppen

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Foreningen Københavnertunnelgruppen har siden 2005 arbejdet for en østlig ringvej, "en trafikal bypass operation" i København. Vi glæder os over de to første etaper af den østlige ringvej, Nordhavnsvej og den kommende Nordhavnstunnel, og vi vil gerne hermed i vores høringssvar kvittere for den markante og eksplicitte støtte til en samlet østlig ringvej, som kommunen leverer i udkastet til kommuneplan 2019.</p> <p>Københavnertunnelgruppen mener, at østlig ringvej/havnetunnel på én gang mindsker trængslen, fredeliggør en række bydele og er en helt nødvendig forudsætning for byudvikling af bl.a. Refshaleøen. Det er yderst positivt, at østlig ringvej/havnetunnel nu indgår helt naturligt som en del af det visionære Lynetteholm-projekt, der udover den nødvendige trafikforsyning også rummer både klima/kystsikring og et øget boligudbud.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Foreningen Københavnertunnelgruppens tilkendegivelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		659

## (570) Flydende By

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Vi foreslår at transformere den gamle transithal på Vasbygade 20 til bæredygtigt kulturhus med værksteder, mødelokaler for grønne organisationer foruden dyrkning af grønsager, frugter og blomster.</p> <p>Vi foreslår at ombygge dens tag og gavl så den får funktion af et drivhus. Inde i hallen bliver der plads til et åbent miljø af værksteder, mødelokaler, café, fiskedam med sandstrand mv.</p> <p>Hallen vil vi som grøn græsrodsorganisation i samarbejde med byggefirmaet Egen Vinding, tilbyde at skabe og drive. Vedlagt er en visualisering af det bæredygtige kulturcenter med titlen Planet A og en visualisering af hvordan drivhus/kulturhuset ville tage sig ud i en kontekst af en super grøn bydel. Huset ville også fungere som grøn oase i en mere tæt bebygget bydel.</p> <p>Hvis der ikke er plads til huset i den kommende lokalplan, vil vi tilbyde at lave et tidsbevidst prototypeprojekt og derefter stå for nedrivning og flytning af hele projektet til en anden lokation. En sådan lokation kunne være Københavns Kommunes areal ved Kraftværksvej 10 på Amager. På den måde sikres husets bevaring. Bygningen har i fire år været udlejet til Flydende By som har brugt den til sit arbejde med bæredygtig omstilling og</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig den kreative ide om at anvende hallen på Vasbygade 20 til bæredygtigt grønt kulturhus.</p> <p>De foreslåede rammer for området vil ikke være til hinder for anvendelserne. Der forventes ny lokalplan omkring 2022, og indtil da er det den eksisterende lokalplan 433 for Otto Busses Vej, der er gældende.</p> <p>Foreningen kan tage kontakt til grundejer DSB Ejendomme og hvis relevant sende ansøgning til Teknik- og Miljøforvaltningen om projektet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		660

	byggeri af kunstinstallationer, både og flydende haver i samarbejde med den tidligere ARC Genbrugsstation og Guldminen. På den måde har bygningen allerede en lang og kompleks historie.			
--	--	--	--	--

## FÆLLESSVAR

(214) 431 borgere, Foreningen for Kollektivernes Fremme, Bofællesskab.dk, BoSammen, Landsforeningen for Økosamfund og Kollektivfonden

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boformer	Mulighederne for at etablere fællesskabsbaserede boformer i København i dag er ikke gode. Derfor takker afsender for muligheden for at bidrage til kommuneplanen med dette høringssvar, som lægger vægt på, at der i København burde være væsentligt bedre muligheder for at etablere fællesskabsbaserede boformer. Afsender savner dog både en større anerkendelse af, at fællesskabsbaserede boformer imødekommer en mangfoldighed af de udfordringer, København og københavnere står over for.	Økonomiforvaltningen bemærker at bofællesskaber og eksperimenterende boligbyggeri omtales på kommuneplanens sider 17-18.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		661
Boformer	Tilføjelse af ny tekst (side 13, punkt 3):  <i>"Sikre rammerne for bofællesskaber og alternative boformer"</i>  til " <i>Sikre rammerne for fællesskabsbaserede boformer og alternative boformer</i> "	Økonomiforvaltningen bemærker, at det nuværende begreb i kommuneplanen "bofællesskaber", vurderes at kunne rumme et bredt spektrum af fællesskab, alt efter det enkelte fællesskaber.		662

	<p>"fællesskabsbaserede boformer" er et videre begreb, som også dækker de borgere, der ønsker et tættere fællesskab, end hvad bofællesskabet kan tilbyde.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boformer	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 43, under 'Boliger og byliv'):</p> <p><i>"At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og ældre fællesskabsbaserede boformer, og at der sikres en variation i boligstørrelserne og -type i de enkelte byområde afventer en mere permanent r."</i></p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det pågældende tekststykke omtaler familietyper, og ikke boligformer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		663
Boformer	<p>Tilføjelse af ny tekst:</p> <p>I kapitlet "En social og mangfoldig by" skrives der et afsnit ind om byens og borgernes sociale, økonomiske og bæredygtige gevinster ved fællesskabsbaserede boformer. Der kan med fordel findes inspiration i nærværende høringssvar.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at fordelene ved de nævnte boligformer er beskrevet på kommuneplanens side 17-18.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		664
Boformer	<p>Mindst 1 % af alle de 60.000 nye boliger bliver øremærket fællesskabsbaserede boformer.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ejerformer og boligorganiseringsprincipper ikke kan reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		665
Boformer	<p>At mindst 5% af alle de 12.000 nye ungdomsboliger bliver øremærket til fællesskabsbaserede boformer.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ejerformer og boligorganiseringsprincipper ikke kan reguleres i kommuneplanen.</p>		666



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boformer	Københavns Kommune indgår forpligtende samarbejder med byens boligforeninger om etableringen af fællesskabsbaserede boformer.	Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår at kommuneplanens side 19, at Københavns Kommune arbejder parallelt med kommuneplanens bestemmelser for at fremme samarbejder om udvikling af nye boligformer. Konkrete partnerskaber herom reguleres ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		667
Boformer	Det skal være muligt at få boligstøtte som beboer i et kollektiv eller bofællesskab.	Lovgivning om boligstøtte reguleres ikke i kommuneplanen, men i den nationale lovgivning på området.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		668
Boformer	At der i løbet af de næste 12 år bliver etableret mindst 24 kommunale boliger til fællesskabsbaserede boformer med varierende regler for alderssammensætning, så der både er mulighed for at bo med jævnaldrende og på tværs af alder.	Kommunerne kan efter den kommunale styrelseslov ikke drive boligforsyning.  De almene boligselskaber kan etablere bofællesskaber med kommunal støtte efter almenboligloven. Anvisningskriterierne herfor må ikke sammensættes diskriminerende efter alder, køn, etnicitet mv.		669

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boformer	Kommunen hjælper andelsforeninger med at tilbagekøbe lejligheder i foreninger og øremærker dem til fællesskabsbaserede boformer.	Kommunerne kan efter den kommunale styrelseslov ikke drive boligforsyning, herunder opkøbe boliger med henblik på udlejning.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		670
Boformer	Københavns Kommune tilbyder juridisk og økonomisk rådgivning til nyopstartede fællesskabsbaserede boformer.	Teknik- og Miljøforvaltningen har d. 3. maj 2019 vedtaget et mål for at der skal oprettes fire gennemsnitligt almene bofællesskaber årligt i København. Desuden vedtog udvalget en vejledning til oprettelse af bofællesskaber, der kan findes på kommunens hjemmeside.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		671
Boformer	Det skal være ulovligt at fravælge fællesskabsbaserede boformer som lejere alene i kraft af deres egenskab som fællesskab.	Lejers rettigheder er sikret i lejeloven, og kan ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		672

Boformer	Københavns Kommune skal stille krav til boligselskaber og private entreprenører om at gøre plads til fællesskabsbaserede boformer i alle nye byggerier.	<p>Kommunerne kan efter planloven stille krav om op til 25 % almene boliger i nye lokalplaner, hvor det er muligt.</p> <p>Det er herudover ikke muligt at regulere ejer- eller boligformer i kommune- eller lokalplanlægning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		673
----------	---	---	--	-----

(424) Øresunds Sejlklub Frem, Københavns Amatør Sejlklub, Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrige byudviklingsområder Svanemølleværket	<p>I forslaget til Københavns Kommuneplan 2019 er status for Sejlklubben Frem's landplads ændret fra rekreative formål til T2-område/forsyningsformål.</p> <p>Ændringen af Frem's landplads til forsyningsformål bør tages ud af Kommuneplan 2019.</p> <p>Før der foretages planændringer i området, bør der laves en samlet helhedsplan, som indarbejder både de nuværende havnefaciliteter, de nødvendige tekniske installationer, det planlagte museumsprojekt og andre tiltag i området.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p> <p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på</p>	674

	<p>Vi foreslår, at man fx udskriver en arkitektkonkurrence, så museumsplaner, boligbyggeri og det nuværende maritime miljø kunne indgå i et samlet hele, som også kunne inddrage de visioner for et løft i både miljø og faciliteter, som klubberne i forvejen har arbejdet med.</p> <p>Samtidig anbefaler vi, at der bør gives et opdrag til en undersøgelse, som klarlægger både tekniske, økonomiske og juridiske aspekter ved forskellige mulige placeringer af et spidslastværk.</p> <p>I det omfang byudviklingen af området, og ikke mindst etableringen af et teknisk museum kræver, at der kan sælges arealer til opførelse af boligbyggeri i tilknytning til Svanemølleværket, bør det ikke være sådan, at klubberne skal betale prisen for, at regnestykket kan gå op. Det bør være muligt at finde en løsning, som både tillader den nødvendige og i øvrigt positive udvikling, og som samtidig muliggør en bevarelse af det helt særlige miljø, som klubberne repræsenterer.</p>		<p>areal langs Strandvænget.</p>	
--	---	--	----------------------------------	--

(442) Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkter: Nørrebro, Amager, Indre By og Christianshavn

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur Klima	<p>Indsigerne påpeger de store udfordringer med at nå de CO<sub>2</sub>-reduktionsmål, som Københavns Kommune har sat sig for transportområdet.</p> <p>Indsigerne ser mange gode hensigter i Kommuneplan 2019, som de hilser velkommen, og er enige i en række af Kommuneplan 2019s mål og planer om bl.a. infrastruktur, mobilitet og luftforurening.</p> <p>Indsigerne efterspørger nogle konkrete tiltag og krav, som kan fremme kommunens mål og planer.</p> <p>Indsigerne efterspørger andre virkemidler i Kommuneplan 2019 til at nedbringe den gennemgående trafik i centrum end Østlig Ringvej.</p> <p>Indsigerne vil opfordre til, at Københavns Kommune sætter fokus på sammenhængen mellem natur, klima, mobilitet og luftkvalitet og opfordrer kommunen til at arbejde mere tværfagligt. Indsigerne opfordrer til at samarbejde med aktører.</p> <p>Indsigerne mener, at Kommuneplan 2019 indeholder nogle konkrete tiltag, som sikrer, at udviklingen i biltransport vendes fra vækst til reduktion. På baggrund heraf har</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår af kommuneplan 2020, at Københavns Kommune skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.</p> <p>Københavns Kommune har en klimaplan, der beskriver hvordan målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 nås. Planen består bl.a. af roadmaps, som beskriver de konkrete initiativer, der implementeres samt effekterne heraf. I løbet af 2020 fremlægges klimaplanens sidste roadmap (2021-2025), som skal sikre, at målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet opnås i 2025.</p> <p>Med Budget 2020 er der desuden igangsat flere analyser, der skal se på hvordan biltrafik kan begrænses og CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken kan reduceres inden for den nugældende lovgivning. Der udarbejdes dels en analyse af hvordan biltrafikken i indre by og brokvarterene kan begrænses og dels en analyse af hvordan CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken i hele kommunen kan reduceres med mindst 50.000 ton i 2025. Reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning fra biltrafikken vil indgå i Klimaplanens roadmap for 2021-2025.</p>		675

	indsigerne følgende forslag til, hvordan dette kan ske:	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i den igangværende forundersøgelse af Østlig Ringvej også undersøges muligheden for at kombinere Østlig Ringvej med trafiksanering i blandt andet Indre By. Formålet er at gøre det sværere at køre igennem byen, og samtidig give bedre mulighed for at køre udenom byen. Det vil alt andet lige reducere luftforureningen i byen.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	Indsigere finder det problematisk, at Kommuneplan 2019 i realiteten forudsætter en fortsat stigning i biltrafikken.	<p>I Forslag til kommuneplan 2019 fastholdes trafikmålet om at højst 1/3 af de kørte ture skal være med bil, hvilket er en væsentlig reduktion ift. i dag.</p> <p>Befolkningstilvæksten øger det samlede antal ture i, til og fra København og hermed også antallet af bilture. Dette skal dog ses ud fra et perspektiv, hvor København i planperioden vokser med byudvikling i Nordhavn og flere andre byudviklingsområder, hvilket modvirker det oplevede trafikpres.</p>		676

		<p>Der er med budget 2020 igangsat en analyse af, hvordan CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres herunder ved tiltag, der reducerer trafikmængden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p><b>Trafikøer</b>  Inddeling af byen i adskilte, trafikale zoner "trafikøer" uden gennemkørende trafik.</p> <p>Man bør omlægge trafikken til tunneller og etablere vejinfrastruktur til borgernære offentlige transportsystemer og korridorer for bløde trafikanter samt indrette blå-grønne korridorer.</p> <p>Herunder mener indsigerne, at roadpricing hurtigst muligt bør indføres og at store veje føres uden om København, samt at de store veje med gennemkørende trafik skal føres udenom København.</p>	<p>Der er med budget 2020 igangsat en analyse af hvordan CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres. Heri vil forslaget om adskilte trafikale zoner uden gennemkørende trafik kunne indgå.</p> <p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjemmel til i dag, indgår det ikke i forslag til kommuneplan 2019</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at i forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøges bl.a., hvilke trafikale effekter et intelligent nationalt roadpricing system kan have i København og hovedstadsområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		677

Klima	<p><b>Målrettede nul-emissionszoner</b> Vi anbefaler, at kommunen indfører afgrænsede nul-emissionszoner.</p>	<p>Indførelse af en nul-emissionszone fremgår allerede af forslag til Kommuneplan 2019</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	678
Infrastruktur	<p><b>Effektiv kollektiv transport; København og opland</b> Investeringer i kollektiv trafik</p> <p>Udbygningen af metro ses som den bedste kollektive transportløsning, og der bør ses på nye finansieringsformer til udbygningen af metroen.</p> <p>Det anbefales, at der oprettes fokusgrupper.</p>	<p>Borgerrepræsentationen har i november 2018 givet Økonomiforvaltningen mandat til at gå i dialog med staten om finansiering af kollektiv infrastruktur, herunder nye finansieringsformer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	679
Infrastruktur	<p><b>Cykelpendling på elcykler</b> Styrket samarbejde med omegnskommuner om cykelpendling samt en satsning på elcykler og delebilsordninger</p> <p>Indsigerne ønsker øget samarbejde med omegnskommunerne om mere cykelfremme.</p> <p>Indsigerne ønsker måltal for antal sparede menneskeliv ved at overgå fra passiv til aktiv transport.</p> <p>Indsigerne mener ikke, at måltallene for cykling er ambitiøse nok.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet og bemærker, at Københavns Kommune løbende arbejder på at udvikle cykelinfrastrukturen, så tilgængelighed i, til og fra byen kan ske med klimavenlig transport. Igennem de seneste 10 år er der investeret mere end 1 mia. kr. i cykelinfrastruktur. Eksempler herpå er bl.a. bredere cykelstier, cykelstier ved skoleveje, broforbindelser som Cykelslangen samt arbejdet med supercykelstier, der forbinder København og omegnskommunerne med cykelstier af høj kvalitet.</p>	680



	<p>Indsigerne ønsker måltal for andelen af trafikinvesteringer som direkte understøtter cykling og gang.</p> <p>Indsigerne ønsker, at målet for fordelingen af trafik bør være: 50 % cykling/gående, 35 % kollektiv transport og 15 % biler.</p> <p>Indsigerne ønsker, at Københavns Kommunes måltal om andel pendlerture på cykel skal forhøjes.</p> <p>Indsigerne ønsker at der etableres en tværkommunal task force med fokus på cyklisme på tværs af kommunegrænser.</p> <p>Indsigerne ønsker, at der bør allokeres mere plads til ladestandere til elcykler.</p> <p>Indsigerne ønsker, at borgerinformation om de nuværende cykelinitiativer intensiveres.</p> <p>Indsigerne ønsker, at cykelstier udvides.</p> <p>Indsigerne ønsker bedre og sikrere adskillelse af bil- og cykeltrafik.</p> <p>Indsigerne ønsker flere hollænderlæsninger.</p> <p>Indsigerne ønsker regulering af elløbehjul.</p>	<p>Reguleringen af elløbehjul og opsætning af elladestandere til elcykler reguleres ikke gennem kommuneplanen, som sætter rammerne for den overordnede byudvikling. Disse skal i stedet håndteres i en sektorpolitik.</p> <p>I forslag til kommuneplan 2019 fastholdes trafikmålet om, at højst 1/3 af de korte ture skal være med bil, hvilket er en ambitiøs målsætning som kræver en væsentlig reduktion ift. i dag.</p> <p>Befolkningstilvæksten øger det samlede antal ture i, til og fra København og hermed også antallet af bilture. Dette skal dog ses ud fra et perspektiv, hvor København i planperioden vokser med byudvikling i Nordhavn og flere andre byudviklingsområder, hvilket modvirker det oplevede trafikpres.</p> <p>Der er med budget 2020 igangsat en analyse af, hvordan CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres herunder ved tiltag, der reducerer trafikmængden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p><b>Fodgængere beskyttet af 30 km/t</b> Beskyttelse af fodgængere ved indføring af hastighedsbegrænsning på 30 km/t</p>	Hastighedsbegrænsninger reguleres ikke i Kommuneplanen, men i sektorpolitik.		681

	<p>Indsigerne støtter en skærpelse af hastighedsbegrænsningen, men mener ikke, at en hastighedsbegrænsning på 40 km/t er tilstrækkelig, og mener i relation hertil, at der på store hovedveje bør være en hastighedsbegrænsning på 40 km/t, mens der i byens boligkvarterer bør være en hastighedsbegrænsning på 30 km/t.</p>	<p>Eventuelle lavere hastighedsgrænser skal godkendes af politiet.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Parkering	<p><b>Parkeringsstrategi for biler</b></p> <p>Indsigerne efterspørger en reducere i antallet af p-pladser i indre by, både offentlige og private, og at prissætningen af parkering er høj.</p> <p>Tilføjelse af tekst:  <u>"Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne."</u></p> <p>Teksten fremgik af første udkast til kommuneplanen s. 20.</p> <p>Indsigerne foreslår følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. p-afgiften og beboerlicensen sættes væsentligt op - også efter seneste reform.</li> <li>2. Der udstedes kun p-licenser svarende til antallet af p-pladser.</li> <li>3. Der indføres fleksibel parkeringsnorm, så 1 delebil med fast standplads kan sænke parkeringsnormen i forholdet 1 til 8.</li> </ol>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenders tilkendegivelser.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der med Kommuneplan 2019 indføres funktionsopdelte parkeringsnormer. Parkeringsnormen vil således fastsættes ud fra funktion, fx boliger, erhverv, grundskole, ungdomsboliger mv. og kan derfor bedre afspejle de forskellige anvendelses parkeringsbehov. Normen differentierer derudover efter den geografiske beliggende, idet normerne varierer alt efter om ejendommen er beliggende i centrum, tætbyen og byudviklingsområderne eller i øvrig by. De nye parkeringsnormen medfører at der ved nybyggeri vil blive opført færre p-pladser, da normen særligt ved boliger nedjusteres. Erhvervsnormen er stort set fastholdt sammenlignet med Kommuneplan 2015. Ved daginstitutioner og grundskoler indføres der en fikseret norm, men muligheden for at foretage en konkret vurdering</p>	Den politiske hovedstruktur	682

	<p>P-normen for nybyggeri bør skæres ned og de resterende pladser overlades til delemobilitet.</p> <p>Parkering til byens serviceerhverv bør prioriteres allerhøjest.</p> <p>Københavns Kommune bør gentænke sin parkeringsstrategi.</p> <p>Indsigerne anbefaler, at parkeringsnormen for offentlige institutioner mindskes og der ønskes en konkret vurdering af parkeringspladserne også for etablerede institutioner – kan dette ikke opfyldes ønskes parkeringsnormerne reduceret med 50 %.</p>	<p>bevares. Det bemærkes at parkeringsnormerne kunne finde anvendelse ved nybyggeri, tilbygning eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelser.</p> <p>I forhold til delebiler er der ikke hjemmel til at regulere brugen af parkeringspladser, herunder hvilken type bil, der skal benyttes. Det er dermed ikke muligt at kræve i en lokalplan, at en grundejer reserverer et vist antal parkeringspladser til delebiler.</p> <p>Beboerlicenser og parkeringsafgifter reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 64.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Infrastruktur	<p><b>Elektrificering af bilparken</b></p> <p>Det er ikke muligt for borgere at opstille private ladestandere i det offentlige rum. Kommunen bør understøtte udbredelse af el-delebiler med fast stamplads ved at finansiere grave- og anlægsarbejde ved ifm. etablering af ladeanlæg og el-delebils p-pladser</p>	<p>Elladestandere på de offentlige veje reguleres ikke i kommuneplanen. Etablering af ladestandere på offentlige veje sker på baggrund af forespørgsel fra private operatører af ladestandere. Der er i dag en ramme på 1.000 elbilspladser i byen, hvoraf godt 500 p-pladser med dertilhørende ca. 250 ladestandere er udnyttet i dag.</p>		683

		Der henvises i øvrigt til besvarelse af bemærkning nr. 83.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
	<b>Grønne gade</b> Der bør laves en pulje, der kan søges af boligforeninger til omdannelse af en del af en gade til grøn gade. Initiativet understøtter, at borgere kan beslutte at nedlægge p-pladser til fordel for grønne rekreative områder, parkering til cykler, oprettelse af p-pladser til delebiler med fast stamplads m.fl.	Med kommuneplanen er der mulighed for at udlægge arealer til offentlige formål, herunder rekreativ anvendelse. Den detaljerede udformning af byrum, samt midler hertil, reguleres ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		683a
	<b>Generelt</b> Vi vil generelt set opfordre til, at kommunen sætter fokus på sammenhængen mellem natur, klima, mobilitet og luftkvalitet. Vi vil derfor opfordre kommunen til, at kommunen arbejde mere tværfagligt, både inden for planlægning og projekter. Undgå søjletækning, tænk stort, og lad borgere, erhverv og civilsamfund arbejde med, det er der rigtigt meget potentiale i.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen og henviser til besvarelse af bemærkning nr. 675.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		683b

(488) Raffinaderivej A/S og Kløvermarken A/S

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Generelt	Raffinaderivej A/S og Kløvermarken A/S takker for muligheden for at kunne give deres mening til kende i forbindelse med Kommuneplan 2019.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		684
Rækkefølgeplan	Raffinaderivej og Kløvermarken mener, at der bør ændres på, at Kløverkvarteret er et perspektivområde i Forslag til Kommuneplan 2019.  Raffinaderivej og Kløvermarken mener, at der er stort potentiale for Københavns byudvikling.	Kløverparken er medtaget i rækkefølgeplanlægningen som perspektivområder, der ikke kan udvikles i planperioden, idet en udvikling forudsætter trafikbetjening i form af trafikveje f.eks. i form af en østlig ringvej samt kollektiv trafikbetjening, f.eks. i form af metro.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		685

(267) Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrige byudviklingsområder Svanemølleværket	I forslaget til Kommuneplan 19 er status for Sejlklubben Frem's grund ændret fra rekreative formål til forsyningsformål.  Det finder vi i de fire roklubber, som er naboer i Svanemøllehavnen, uacceptabelt.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.	686

	<p>Det gør vi 1) rent principielt i forhold til at disponere med en af søsportsklubbernes arealer til andre formål i havneområdet, og det gør vi 2) i forhold til de konsekvenser det vil få for det maritime miljø i havnen.</p> <p>Vi hilser planerne om at ombygge Svanemølleværket til museum velkommen, og sammen med en ny udnyttelse af værkets friarealer rummer det en mulighed for et løft af hele området. Men det bør ikke ske på bekostning af de eksisterende brugere og der bør derfor laves en samlet plan for området, som sigter på at bevare og løfte de nuværende kvaliteter og funktioner sammen med udnyttelsen af de muligheder som Svanemølleværkets ophør som kraftværk giver.</p> <p>Dette gælder også indtænkningen af det nye varmekværk til HOFOR, som både bør placeres og udformes, så det respekterer udtrykket og dimensionerne på de nuværende klubhuse og andre bygninger. Ud over Svanemølleværket og dets siloer er DSR's klubhus med tre etager i dag den højeste bygning i området, og det bør være den generelle makshøjde på</p>		<p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	
--	---	--	--	--

	bygninger på arealer, som ikke ligger umiddelbart op ad Svanemølleværket.			
--	---	--	--	--

(488) Raffinaderivej A/S og Kløvermarken A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	Raffinaderivej A/S og Kløvermarken A/S takker for muligheden for at kunne give deres mening til kende i forbindelse med Kommuneplan 2019.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		687
Øvrige byudviklingsområder Kløverparken	Raffinaderivej og Kløvermarken mener, at der bør ændres på, at Kløverkvarteret er et perspektivområde i Forslag til Kommuneplan 2019.  Raffinaderivej og Kløvermarken mener, at der er stort potentiale for Københavns byudvikling.	Kløverparken er medtaget i rækkefølgeplanlægningen som perspektivområder, der ikke kan udvikles i planperioden, idet det en udvikling forudsætter trafikbetjening i form af trafikveje f.eks. i form af en østlig ringvej samt kollektiv trafikbetjening, f.eks. i form af metro.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		688

(551) Naja Andersen, Freja Friis, Mikkel Boe Følsgaard

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	København har sat et mål om at være CO2 neutral i 2025. Det vil således være i den kommende kommuneplans periode, at dette	Københavns Klimaplan 2025 er et selvstændigt dokument med en række indsatser, der ikke kan reguleres i	Den politiske hovedstruktur	689

	<p>mål skal realiseres, men det er ikke afspejlet i forslaget. Særligt savnes specifikke initiativer og skærpede miljøkrav inden for byggeri, transport og energiforsyning:</p> <p>Byggeri:</p> <p>Næsten alle bydele ønskes yderligere bebyggede, og omkring stationer foreslås fortætning mm. De foreslåede byggeaktiviteter kan ikke gennemføres uden meget store miljø- og klimabelastninger i anlægs- og brugsfasen. Vi har de senere år kunne følge eksempelvis byggeriet på Carlsberg, og kan konstatere, at der ikke bliver sparet på ressourcetunge byggematerialer.</p> <p>Hvordan harmonerer dette med stræben efter CO2-neutralitet?</p>	<p>kommuneplanen. De er derfor ikke del af Kommuneplan 2019. Boliger og arbejdspladser nærhed til kollektiv trafik af høj kvalitet er væsentlig for at reducere transportens CO2-bidrag. Placeringen af byggeri tæt på stationer vurderes derfor at bidrage positivt.</p> <p>Kommunens adgang til at regulere byggematerialer er begrænset af lovgivningen. Kommuneplanen kan ikke regulere valg af byggematerialer, og i lokalplaner kan alene materialevalg til bygningers ydre reguleres. Det er derfor ikke i planlægningen, at kommunen kan arbejde for klimaneutrale og genanvendte byggematerialer, men der arbejdes bl.a. med dette i kommunale byggerier og i dialog med bygherrer.</p> <p>Bæredygtig byudvikling er beskrevet i den politiske hovedstruktur på s. 22 og denne beskrivelse suppleres jf. svar til bemærkning nr. 158, der har indsendt lignende bemærkninger vedrørende byggeri.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 37.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--



<p>Infrastruktur</p> <p>Trafikmål</p> <p>Parkering</p>	<p>Transport:</p> <p>Der er ikke meget i kommuneplansforslaget, der peger imod CO2-neutral transport i 2025. Særligt savnes reelle initiativer til at mindske biltrafikken i København.</p> <p>Konkret bør målet om, at højst 1/3 af kørte personture foregå i bil ændres til højst ¼. Der er således behov for konkrete initiativer, fx gennem flere bilfrie zoner, skærpet roadpricing samt ved gennemførelse af en lavere p-norm. Det skal gøres mindre attraktivt og mere besværligt at eje og parkere en bil i byen. Samtidig er det centralt at skabe bedre forhold for cyklister og offentligt transport. De eneste konkrete planer for at begrænse bilkørslen synes at være planerne for Indre By, der dog er baseret på, at der i fremtiden bygges en Østre Ringvej, hvilket uundgåeligt vil være stærkt klimabelastende i byggefasen samt tilføje ekstra trafik.</p> <p>Herudover må kommunen forholde sig til, hvorvidt en fortsat udbygning af Københavns Lufthavn harmonerer med CO2- neutralitet? Man kunne som kommune være langt mere visionær ift. København som en 'tog-hovedstad' og tiltrække turister over i en mere bæredygtig transportform.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at København har som målsætning at være verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025.</p> <p>Med Budget 2020 er der igangsat flere analyser, der skal se på hvordan biltrafik kan begrænses og CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres inden for den nugældende lovgivning. Der udarbejdes dels en analyse af hvordan biltrafikken i indre by og brokvarterene kan begrænses og dels en analyse af hvordan CO2-udledningen fra trafikken i hele kommunen kan reduceres med mindst 50.000 ton i 2025. Reduktion af CO2-udledning fra biltrafikken vil indgå i Klimaplanens roadmap for 2021-2025.</p> <p>Hertil bemærkes, at i forbindelse med Lynetteholmprojektet undersøges bl.a., hvilke trafikale effekter et intelligent nationalt roadpricing system kan have i København og hovedstadsområdet.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Lufthavn ligger i Tårnby Kommune og dermed ikke er en del af København, der reguleres af kommuneplanen.</p> <p>Endelig samarbejder København med øvrige kommuner og Region</p>		<p>690</p>
--	---	--	--	------------

		<p>Hovedstaden om supercykelstier og fremme af automatisering af S-tog.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Energiforsyning:</p> <p>Vejen til Københavns CO<sub>2</sub>-neutrale energiforsyning er i helt overvejende udstrækning baseret på omstilling af de kulbaserede kraftvarmeværker til biomasse. Men biomasse er ikke CO<sub>2</sub>-neutral. Realiteten er, at København med dette træforbrug er med til at underminere de muligheder for at binde atmosfærisk kulstof i jord og planter, som vi er så afhængige af, hvis skal nå målene i Paris-aftalen.</p>	<p>Diskussionen om brug af biomasse i energiforsyningen er vigtig ikke kun i København, men også nationalt og internationalt.</p> <p>Klimarådet pegede i en rapport fra 2018 på, at brugen af biomasse i Danmark er stærkt stigende og udgør en væsentlig del af den grønne omstilling herhjemme. Klimarådet pegede samtidig på, at ikke al biomasse er klimavenlig og at der er behov for i højere grad at skelne mellem "klimavenlig" og "klimabelastende" biomasse til energi.</p> <p>En række forskere har været inde på det samme og det skyldes især, at den CO<sub>2</sub>-neutrale biomasse forudsætter, at træernes og skovens funktion som kulstoflager samlet set ikke må reduceres som følge af afbrænding til energiproduktion.</p> <p>I København anvender HOFOR affaldstræ som lever op til den danske energisektors fælles bæredygtighedskriterier, der skal medvirke til at sikre, at biomassen er klimavenlig. Og i CO<sub>2</sub>-regnskabet indgår</p>		691

		<p>biomassen som CO<sub>2</sub>-neutral. Det er i overensstemmelse med national og international praksis.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
	<p>Vi tilslutter os desuden høringssvarene til kommuneplanforslaget fra Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		692

## VIRKSOMHEDER

(40) Danielsen Architecture A/S på vegne af Jyske Bank A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Konkret rammeændring	<p>1) Det ønskes at området Bådehavns-gadenord-øst, tidligere plannummer 1932, betragtes og beregnes under ét.</p> <p>Motivation: For at sikre at området udvikles arkitektonisk, harmonisk og for at have et klart beregningsgrundlag, er det gavnligt at kunne betragte området under ét. Områdets udvikling og vejføring kan koordineres mellem grundejerne, hvilket er den bedste proces når man skal bygge en god bydel, hvor både bygninger og rekreative forbindelser på tværs</p>	<p>Rammeområdet er en del af Bådehavns-gade byudviklingsområde, der skal udvikles i en kommende proces, hvor tætheder, højder mv. i hele byudviklingsområdet skal fastsættes i henhold til samlet plan for hele området, hvor der også skal placeres offentlige funktioner, som f.eks. daginstitutioner. På den baggrund mener forvaltningen ikke at tætheder og højder skal fastsættes på nuværende tidspunkt.</p>		693

	<p>af området, skal have en harmonisk sammenhæng.</p> <p>2) Der ønskes en bebyggelsesprocent på min.150% og op til 185%.</p> <p>Motivation: Ved at arbejde med en bebyggelsesprocent på min.150% og op til 185%, sikrer vi os at der er nok kreativt rum til at kunne omdanne og fortætte området til et urbant og funktionsblandet område. Området vil kunne danne bindeled mellem Sluseholmen og Stejlepladsen, hvis vi sikrer os at det opnår en lignende tæthed.</p> <p>3) Der ønskes mulighed for at etablere op til 75% boliger i området, beregnet under ét.</p> <p>Motivation: Områdets fremtidige karakter og stemning, vil afhænge af om der er en god sammensætning af boliger og erhverv. Når man bygger en bydel, hvor der er den rette blanding, opnår man et kvarter hvor der er liv døgnet rundt og hvor alle kan føle sig sikre. Hvis området får for stor andel erhverv, bliver området øde og mørkt i weekender og om aftenen.</p> <p>4) For at sikre udsigt og lys til de eksisterende bygninger, ønskes det fremadrettet at have mulighed for at opføre punkthuse eller lign. bygninger i 10 etager mod ca. 8 etager i dag. Dette vil samtidig højne kvaliteten af udendørs opholdsarealer.</p>	<p>Områder kan i den kommende lokalplanlægning beregnes under ét, men det er ikke forhold man sædvanligt fastsættes i kommuneplanen.</p> <p>I en C*-ramme er det muligt at placere op til 75% boliger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

	<p>Motivation: Ved at have muligheden for at bygge i 10 etager, kan man frigøre arealer på terræn og de øvrige nederste etager til opholdsarealer. Det sikrer samtidig at solen vil strække sig ind mellem bygningskroppene, hvor man ellers kunne forestille sig en randbebyggelse der afskærmer sol og udsigt, som mod nord. En ramme på 10 etager vil matche den gældende ramme i naboområdet nord for Sjællandsbroen, tidligere plannummer 1936.</p>			
--	--	--	--	--

(42) DSB Ejendomsudvikling A/S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Konkret rammeændring	<p>DSB Ejendomsudvikling A/S anmoder om opdatering af rammeområdernes afgrænsning ved Grønttorvet, Valby, således at grænsen mellem rammeområderne B4* / C3* og rammeområde T1 følger matrikelgrænsen mellem den fremtidige matr. nr. 2355b, Valby, København (tilhørende DSB Ejendomsudvikling A/S og omfattet af lokalplan 462, hhv. Tillæg 3 og 4) og den fremtidige matr. nr. 2355a, Valby, København (baneareal tilhørende Banedanmark) DWG-fil til sagsbehandlingsbrug kan ikke uploades her men fremsendes gerne særskilt pr. mail på forespørgsel fra Københavns Kommune.</p>	<p>Økonomiforvaltningen indstiller, at rammernes afgrænsningen tilpasses det ønskede, idet der sikres sammenhængende rammer og tilstødende tekniske anlæg.</p> <p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 67.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	694

(62) REMA Butiksudvikling A/S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Konkret rammeændring	<p>Høringsvar til Københavns Kommuneplan 2019 Lokalcenter Kastrupvej I relation til den igangværende høring af Københavns Kommuneplan 2019, skal vi hermed anmode om en mindre fysisk udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej, der ligger langs med Kastrupvej mellem Lemnosvej og (næsten) Ceylonvej. Rammebetegnelsen i Kommuneplan 2015 er B2 - 161. Selve detailhandelsrammen for lokalcenteret er på de maksimalt tilladte 3.000, hvoraf ca. 1.640 m<sup>2</sup> er benyttet til butiksareal, bl.a. ca. 1.000 m<sup>2</sup> til en REMA 1000 butik beliggende på Kastrupvej 135. Anmodningen går derfor kun på at inkludere adresserne Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr. nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København, i det eksisterende lokalcenter for derigennem på sigt at give mulighed for en udvidelse af den eksisterende butik op til de maksimalt tilladte 1.200 m<sup>2</sup> for den type butikker samt etablere yderligere lejligheder efter samme princip, som der allerede forefindes. Afgrænsningen fremgår af vedlagte bilag 1, hvor lokalcenterets fysiske placering er markeret med grønt og udvidelsen af centeret er markeret med rød skravering. Inde for en radius af 500 meter af butikken findes der</p>	<p>Rema har kun fremsendt fuldmagt på Kastrupvej 139 og Ceylonvej 1, matr.nr. 2856 og 2873, Sundbyøster.</p> <p>I efterfølgende korrespondance har Rema tilkendegivet, at da forvaltningen kun vil indstille ændringer på ejendomme, der er fuldmagt på, er de tilfredse hermed.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 53, således at de to ejendomme indarbejdes.</p> <p><b>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>	Den politiske hovedstruktur	695

	4.267 boliger, svarende til 8.796 personer og det er vor opfattelse, at ovennævnte mindre fysiske udvidelse af lokalcenteret vil styrke centeret og dermed lokalområdet.			
--	--	--	--	--

(63) REMA Butiksudvikling A/S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	<p>Københavns Kommune opfordres til at revurdere den eksisterende generelle og restriktive norm for bilparkering i forbindelse med dagligvarebutikker til en mere dynamisk tilgang, hvor der skelnes mellem placeringer i tætbyen og placeringer ved trafikårer.</p> <p>Den gældende kommuneplan fastsætter parkeringsnormen for dagligvarebutikker til maks. 1 pr. 150 m<sup>2</sup> bruttoetageareal samt, at der ved en konkret vurdering kan maksimeres til 1 pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 pr. 200 kvadratmeter. Det betyder konkret, at med den reviderede Planlov, hvorpå det friske kommuneplantillæg, Butiksstørrelser i Detailhandlen, hviler, der muliggør dagligvarebutikker på op til 1.200 m<sup>2</sup> i lokalcentre i Københavns kommune, kan der generelt etableres maks. otte parkeringspladser, men ved en eventuel konkret vurdering, kan der etableres op til maksimalt 12 parkeringspladser og i værste tilfælde maksimum seks pladser.</p> <p>REMA Butiksudvikling A/S henviser til, at få parkeringspladser kan i mange tilfælde fungere</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at parkeringsnormen ved butiksformål er 1:100 og gældende i hele byen.</p> <p>København er en tættere by end omegnskommunerne og man kan derfor ikke umiddelbart sammenligne parkeringsforholdene.</p> <p>Endelig har kommunen mål for biltrafik om højst 1/3 bilture, hvilket en øget parkeringsnorm vil modvirke.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		696

	<p>fint, hvis det er placeret ved et trafikalt offentligt knudepunkt. Men når man bevæger sig uden for den tætte by, hvor kollektiv trafik benyttes i mindre grad, mangler der parkeringspladser, hvilket medfører unødigt trafik og man holder i tomgang mens man venter på en ledig plads.</p> <p>Derfor vil det være relevant at tænke folks handlemønstre ind i denne daglige hverdagsfærd ved at revurdere den gældende parkeringsrestriktion og give mulighed for en yderligere differentiering af parkeringsnormen afhængig af, hvor folk benytter offentlige transportmidler og hvor de er afhængige af deres bil, der bl.a. også bruges til dagligvareindkøb.</p> <p>REMA Butiksudvikling A/S henviser til tilstødende kommuner til København, som arbejder med minimumskrav for parkering til dagligvarebutikker, formentlig netop for at vise hensyn til borgere i kommunen og miljøet.</p> <p>Tilstødende kommuner til København arbejder med minimumskrav for parkering til dagligvarebutikker, formentlig netop for at vise hensyn til borgere i kommunen og miljøet, og nævner en række eksempler.</p> <p>Som aktør i branchen, vil REMA Butiksudvikling A/S gerne tilbyde at indgå i dialog og udveksle erfaringer.</p>			
--	---	--	--	--



(64) Vigerslev Stationstov A/S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Som grundejer har Vigerslev Stationstov A/S et ønske om, at der i den kommende Kommuneplan 2019 udlægges et område til et stationsnært lokalcenter ved Retortvej 1A, 2500 Valby (matr.nr. 3237) ved Vigerslev Allé Station, med plads til dagligvarebutikker samt integrerede boliger.</p> <p>Området ved Vigerslev Allé station har potentiale til at udgøre et stationsnært kerneområde som kan bidrage til en samhørighed og fortsat intensiveret byudvikling med selve stationen som det trafikale knudepunkt med nærliggende dagligvarehandel samt integrerede boliger, dette med formålet om at opretholde en mangfoldig og moderne bydel. Dette også i relation til den allerede eksisterende byfornyelse som i øvrigt sker i nærliggende områder som Kulbanekvarteret og Grønttorvet. Vigerslev Stationstov A/S finder netop at vort ønske for området med et lokalcenter falder i tråd med Kommuneplansstrategien samt Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 for en optimering af Valby, og netop dette område ved Vigerslev Allé station, gør at denne del af Valby får samme muligheder for at optimere hverdagen for borgerne tillige med en forskønnelse af området.</p>	<p>Rammeområdet er en del af byudviklingsområde, der skal udvikles i en kommende proces, hvor tætheder, højder mv. fastsættes i henhold til samlet plan for hele området.</p> <p>Området er desuden indtil videre fastholdt til tekniske anlæg, idet kommende ejendomsskel ikke er udredt, hvorfor kommunen ejendoms mæssigt ikke er bekendt med, hvor der skal være jernbaneanlæg i fremtiden.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		697

## (112) Københavns Museum

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>Forslaget til Kommuneplan 2019 har mange gode intentioner ift. bevaring og brug af kulturarven. Således fremhæves kulturarvens betydning en del steder, som noget vi skal beskytte og aktivere for at skabe ny værdi og at byudviklingen skal give rum for historie.</p> <p>Til trods for de gode intentioner er det problematisk, at der ikke er udtrykt noget ønske om at præcisere, hvad der er bevaringsværdigt kulturarv i forslag til Kommuneplan 2019 og hvorledes den tænkes beskyttet. Det er således ingen henvisning til de af kommunen udpegede bevaringsværdige bygninger - som må findes uafhængigt af siden - på KP15 siden. En liste, som formentlig bygger på bydelsatlas fra 1996, men som ændres løbende - uvist hvordan og efter hvilke kriterier.</p>	<p>Der er i kommuneplanen i 2019 uændret udpeget værdifulde kulturmiljøer. Københavns Museum har medvirket ved det kortlægningsarbejde, der ligger til grund for udpegningen. Der er også udpeget såvel områder som enkeltbygninger til varetagelse af bygningsarven. Dette emne er således underlagt regulerende bestemmelser og ikke kun målsætninger.</p> <p>Der har desværre været et teknisk problem med link til liste i retningslinje for bebyggelsesbevaring. Der er til forslag til Kommuneplan 2019 udarbejdet en ajourført liste på basis af den aktuelle statslige database over bevaringsværdi. Kriterierne herfor er uændrede, således at udpegningen omfatter bygninger i kategori 1-3. Der er derfor kun mindre forskelle i forhold til Kommuneplan 2015 i det omfang, bygninger er udgået af eller kommet ind i databasen eller fejl heri er blevet rettet.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		698

## (123) KHA Medical

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	<p>Hørings svar vedr. antal parkeringspladser til nyt byggeri pr. kvm i forbindelse med lokalplanen for Engelsvej 51.</p> <p>Vejene Ulrik Birchs alle og Vatnavej bruges til parkering for hele området beboere. Dette medfører at det allerede nu kan være svært at finde parkering ved sit hus. Desuden er der hyppigt ulovligt parkerede biler foran beboernes indkørsler. Dette er blevet intensiveret efter der blevet parkering forbudt zone i den sidste del af Ulrik Birchs allé ned mod Engelsvej. Vores forslag er at der bygges flere parkeringspladser til nye byggeri end en plads pr 150kvm ejerbolig.</p>	<p>I Kommuneplan 2019 indføres der funktionsopdelte parkeringsnormer. Parkeringsnormerne vil således fastsættes ud fra funktion, fx boliger, erhverv, grundskole, ungdomsboliger og kan dermed bedre afspejle de forskellige anvendelsers parkeringsbehov.</p> <p>Normerne er differentieret alt efter om ejendommen er beliggende i centrum, tætbyen og byudviklingsområder eller i øvrig by. I øvrig by er bilparkeringsnormen til bolig 1:150 og 1:100 for erhverv.</p> <p>Lokalplanen skal være i overensstemmelse med kommuneplanen, herunder bil- og cykelparkeringsnormerne.</p> <p>Parkeringen på de offentlige veje bliver ikke reguleret i kommuneplanen. Ulovlig parkering foran indkørsler skal adresseres over for Teknik- og Miljøforvaltningen med henblik på evt. afmærkning.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		699

(132) Perspektiv Arkitekter

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	------------------------	------------------------------------	---------	-----

Parkering	<p>Kommunens indbyggertal vokser og man har bl.a. ønsker til fortætning omkring metrostationer. I de områder, hvor der planlægges højhuse eller anden ekstraordinær fortætning af den eksisterende by bør medføre at parkeringsnormen for privatbiler sættes tilsvarende ned.</p> <p>Kommunen har en målsætning om CO2 neutralitet i 2025. For at nå i mål med dette, skal der gøre noget ved trafikken.</p>	<p>Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 afspejler netop, hvorvidt der er tale om et stationsnært område qua den inddeling af byen i centrum, tætbyen og byudviklingsområderne og øvrig by med dertilhørende differentierede parkeringsnormer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		700
Parkering	<p>Hvis Kommunen ikke vil eller kan indføre trængselsring omkring byen, bør den sammen med Staten og omkringliggende kommuner afsætte midler til indkøb af grunde og byggeri af store parkeringsanlæg i periferien af byen til omstigning til kollektiv trafik og indføre et takstsystem, der gør det attraktivt at bruge ordningen</p>	<p>Samarbejde med staten og omegnskommuner vedrørende opkøb af areal udenfor Københavns Kommune samt takstsystemer reguleres ikke i Kommuneplanen. Økonomiforvaltningen vurderer ikke, at der er hensigtsmæssigt eller muligt at udbygge parker og rejs anlæg i større omfang i Københavns Kommune.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		701
Andet	<p>Langsigtet planlægning til forebyggelse af vejstøj Københavns indfaldsveje giver anledning til langt de fleste gener ved vejstøj. Denne vejstøj forplanter sig i store områder af byen på grund af til tider stor åbenhed i bebyggelsesstrukturen eller lav udnyttelse af grunde langs indfaldsveje.</p>	<p>I Kommuneplan 2019 er der bestemmelser for forebyggelse af støjgener. I lokalplaner skal det sikres, at bebyggelse og primære opholdsarealer placeres, udføres og indrettes således, at beboere og brugere skærmes mod støj og anden forurening fra trafik anlæg og omliggende virksomheder og lignende. Dette skal ske i</p>		702

	<p>En fortætning langs indfaldsveje f.eks. ved byggeri af randbebyggelse langs indfaldsveje vil kunne fredeliggøre store områder af byen for støjpåvirkning. Som eksempel kan nævnes Jyllingevej strækningen fra grænsen til Rødovre til Bellahøjvej.</p>	<p>overensstemmelse med gældende lovgivning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen i oktober 2019 har godkendt Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til revideret handlingsplan for vejstøj 2018-2023. Det bemærkes yderligere, at Borgerrepræsentationen har besluttet, at alle dieselbusser frem mod 2025 så vidt muligt skal omstilles til støjsvage elbusser eller andre busser med tilsvarende støj- og miljøegenskaber.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(138) Grundejeren.dk

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
<p>Rammer</p> <p>Det grønne</p>	<p>Grundejeren.dk foreslår følgende til den kommende kommuneplan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grunde til udstykkelse i eksisterende villaområder skal være min. 600m<sup>2</sup>til enfamiliehuse</li> <li>2. En grundstørrelse på min. 1000 m<sup>2</sup> for nyopførte tofamiliehuse (med vandret lejlighedsskel) i eksisterende villabebyggelse</li> <li>3. Dobbelt huse (med lodret boligskel) kræver en minimumsgrundstørrelse på 1.200 m<sup>2</sup>i eksisterende villabebyggelse. (Villaservitutter skal forsat respekteres).</li> </ol>	<p>Ifølge byggeretten i bygningsreglementet kan kommunen ikke afslå at godkende ejendomme med en grundstørrelse på mindst 700 m<sup>2</sup> for fritliggende enfamiliehuse.</p> <p>Når der søges om mindre grundstørrelser for fritliggende enfamiliehuse, foretages der en helhedsvurdering efter bygningsreglementet. Ifølge praksis skal grundstørrelsen for fritliggende enfamiliehuse være mindst 450 m<sup>2</sup>, men</p>		703

	<p>Villaområderne i København er i stigende grad udsat for spekulationsbyggeri, der fjerner det grønne præg og over tid ændrer grundlæggende ved områdernes karakter som åbne, grønne boligområder. Det er en udvikling, der strider imod kommunens begrønningspolitik og de visioner om en grøn bæredygtig by der præsenteres i oplægget til kommuneplanen. Flertallet af omegnskommunerne har løst dette problem ved at indføre minimumsgrundstørrelser per boligenhed i villaområderne i kommuneplanen. En sådan tilføjelse vil ikke indebære nogen omkostning for kommunen, men vil have en markant effekt på byudviklingen og klimasikringen af villaområderne. I det vedhæftede dokument er der indsat en konkret formulering for forslaget, ligesom motivationen for det uddybes yderligere.</p>	<p>der vil som nævnt altid blive foretaget en konkret vurdering.</p> <p>Forslaget om at anføre i kommuneplan 2019, at grundstørrelsen for fritliggende enfamiliehuse skal være mindst 600 m<sup>2</sup> og 900 m<sup>2</sup> for tofamiliehuse, ville altså kræve en praksisændring i forhold til en langvarig praksis for godkendelse af grundstørrelser.</p> <p>Forvaltningen ser ikke grund til at hindre mindre grunde, såfremt det giver tilfredsstillende forhold for beboeren og kommende naboejendomme.</p> <p>I det meste af byen, er der tale om eksisterende bebyggede områder, hvor bygninger, grundstørrelser, adgangsveje etc. allerede er givet, er der begrænsede muligheder for at regulere deres karakter.</p> <p>I de tilfælde, hvor der er tale om områder med særlige historiske værdier kan der udarbejdes bevarende lokalplaner, der kan sikre områdets egenart.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(141) Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Boformer</p>	<p>Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet kan tilslutte sig KP19s 5 overordnede temaer. Vi vil knytte nogle bemærkninger til temaet "En social og mangfoldig by". Intentionerne om at København skal være en by for alle, kan vi fuldt ud tilslutte os, men vi vil hermed pege på en skævhed i udviklingen af boligområderne i København, som KP19 i alt for ringe grad tager hensyn til.</p> <p>Mosefundet henstiller til, at Københavns Kommune tager ansvar og at der i KP19 som minimum indarbejdes konkret beslutning om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At der laves en undersøgelse af behovet for seniorbofællesskaber i København, som kan blive en konkret rettesnor for fremtidige beslutninger.</li> <li>• At der indarbejdes konkrete måltal for etablering af seniorbofællesskaber frem mod 2030. Vi foreslår 3000 pladser frem mod år 2030.</li> <li>• At Københavns Kommune opretter en hjemmeside med oplysninger om seniorbofællesskaber og hvor borgerne kan blive vejledt og skrevet op til en bolig.</li> <li>• At Københavns Kommune afholder offentlige møder om mulighederne for interesserede borgere. Al forskning på området viser, at aktive seniorer og seniorbofællesskaber både økonomisk, socialt og menneskeligt er en stor fordel for seniorer og for kommunerne.</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen, og er enig i at seniorbofællesskaber er en interessant boform.</p> <p>Teknik- og Miljøforvaltningen har d. 3. maj 2019 vedtaget et mål for at der skal oprettes fire gennemsnitligt almene bofællesskaber årligt i København. Desuden vedtog udvalget en vejledning til oprettelse af bofællesskaber, der kan findes på kommunens hjemmeside.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>704</p>
-----------------	--	---	--	------------

	<p>Der er stor mangel på seniorbofællesskaber i hele København. Brønshøj-Husum Lokaludvalg har lavet en borgerpanelundersøgelse, hvor der bl.a. spørges ind til seniorbofællesskaber. Her svarer 66% - svarende til over 800 personer, at de kunne forestille sig at flytte i et seniorbofællesskab med andre seniorer, når de nærmer sig pensionsalderen (se endvidere Brønshøj Husum Lokaludvalgs høringssvar). Dvs. at der indenfor en årrække vil være beboere til min. 8-10 seniorbofællesskaber alene i Brønshøj-Husum.</p>			
--	---	--	--	--

(142) Udviklingsselskabet By & Havn I/S

(459) Udviklingsselskabet By & Havn I/S, præcisering af tidligere høringssvar

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>By &amp; Havn ønsker at samle byggeaktiviteterne i Nordhavn på få områder. By &amp; Havn ønsker, at den næstkommende byudvikling sker på Holm 8 (Svanemølleholm), hvorfor planlægningen af de 55.000 etagemeter, der bliver muliggjort med forslag til KP19 på Levantkaj Vest, ønskes flyttet til 2. halvdel af planperioden.</p> <p>Derfor ønskes rækkefølgebestemmelserne for Levantkaj Vest ændret til 2. halvdel af planperioden.</p>	<p>Økonomiforvaltningen tager ønsket til efterretning og indstiller, at de 55.000 m<sup>2</sup> etageareal udlagt på Levantkaj Vest i første del af planperioden flyttes til anden del af planperioden for til gengæld at øge udlægget af etageareal i første del af planperioden på Svanemølleholm (Holm 8).</p> <p>Det samlede muliggjorte nye etageareal i Nordhavn frem mod 2025 vil forsat være maks. 870.000 m<sup>2</sup>, og det samlede udlagte etageareal i Nordhavn (begge planperioder og perspektivområder) vil forsat være mindst 2,87 mio. m<sup>2</sup>.</p>	Rammer	70 5



		<p>Økonomiforvaltningen foreslår, at byggeretten i ramme R19.C.2.7 mindskes til 30.000 etagemetre.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>By &amp; Havn ønsker at kunne opføre de 150.000 etagemeter, der er fastlagt i Strukturplanen for Nordhavn på Holm 8 (svanemølleholm) i første halvdel af planperioden. Det er et ønske, at der kan opføres enkelte bygninger med bygningsdele på maksimalt 38 m.</p>	<p>Økonomiforvaltningen tager ønsket til efterretning og indstiller, at arealudlægget på Svanemølleholm i første del af planperioden øges til 150.000 m<sup>2</sup> etageareal.</p> <p>Det samlede muliggjorte nye etageareal i Nordhavn frem mod 2025 vil forsat være maks. 870.000 m<sup>2</sup>, og det samlede udlagte etageareal i Nordhavn (begge planperioder og perspektivområder) vil forsat være mindst 2,87 mio. m<sup>2</sup>.</p> <p>Samtidigt indstiller forvaltningen, at det muliggøres, at der på Svanemølleholm mod Svanemøllehavn kan lokalplanlægges for bygningshøjder op til 38 m.</p> <p>Bygningerne mod Svanemølleholm vil med denne placering primært kaste skygger på Sundkrogsgade og anden erhvervsbebyggelse og vil ikke kaste eftermiddag- eller aftenskygger på den vestvendte promenade langs kajkanten.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at der til rammer R19.C.2.9 tillades, at der i lokalplan kan placeres byggeri ud mod</p>	Rammer	70 6

		<p>Svanemøllehavnen i en højde på op til 38 m. Desuden tilrettes byggeretten til 150.000 m<sup>2</sup>.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Den tidligere ØTC-hal ønskes genanvendt og transformeret til erhverv, kultur og boliger. Der ønskes i alt opført 70.000 m<sup>2</sup> i/i tilknytning til Tunnelfabrikken, hvoraf de 13.500 m<sup>2</sup> er studieboliger. Københavns Kommune stiller krav om, at der opføres 24 procent almene boliger i området. Grundet omstændighederne er det vanskeligt at opføre almene boliger i Tunnelfabrikken, hvorfor disse ønskes etableret udenfor, men i tilknytning til Tunnelfabrikken. Således bliver der i alt 18.000 m<sup>2</sup> boliger i projektet, hvoraf 4.500 m<sup>2</sup> er almene boliger. Den nærmere placering af bebyggelse i tilknytning til Tunnelfabrikken fastlægges i forbindelse med lokalplanlægning for området. Ved siden af ØTC-Hallen ligger Kattegatvej nr. 4 på i alt 5.600 m<sup>2</sup>, som midlertidigt er omdannet til en Trampolinpark mm. Det er et ønske, at bygningen som trampolinpark mm. gøres permanent ved at den bliver omfattet af den kommende lokalplan for Tunnelfabrikken. Derfor ønskes i alt muliggjort 80.100 m<sup>2</sup> i/i tilknytning til Tunnelfabrikken.</p>	<p>Økonomiforvaltningen indstiller, at der samlet muliggøres 80.100 m<sup>2</sup> etageareal til ØTC-hallen og omkringliggende bygninger samt 13.000 m<sup>2</sup> ved UNICEF, så de eksisterende bygninger i området kan renoveres og konverteres i første del af planperioden, der kan bygges almene boliger ved ØTC-hallen og UNICEF kan få tilfredsstillende administrationsmuligheder.</p> <p>Vestlig afgrænsning af rammen foreslås flyttet mod vest til Kattegatvej.</p> <p>Det samlede muliggjorte nye etageareal i Nordhavn frem mod 2025 vil forsat være maks. 870.000 m<sup>2</sup>, og det samlede udlagte etageareal i Nordhavn (begge planperioder og perspektivområder) vil forsat være mindst 2,87 mio. m<sup>2</sup>.</p> <p>Der tillades 80.100 m<sup>2</sup> etageareal til ØTC-Hallen og omkringliggende bygninger, også kaldet Tunnelfabrikken, samt 13.000 m<sup>2</sup> ved UNICEF, idet vestlig afgrænsning af rammen flyttes mod vest til Kattegatvej.</p>	Rammer	70 7

	<p>UNICEF har et ønske om at nyindrette en eksisterende kontorbygning på 4.000 m<sup>2</sup> samt udbygge denne med 5.000 m<sup>2</sup>. Derfor ønskes det muliggjort, at der kan opføres 5.000 nye etagemeter i tilknytning til UNICEF's højlager.</p> <p>Vær opmærksom på, om ønsket kræver ændring i rækkefølgebestemmelserne.</p>	<p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Svanemølleværket:</p> <p>By &amp; Havn ønsker muligheden for at omdanne området til offentlige funktioner, serviceerhverv samt boliger undersøgt i første halvdel af planperioden.</p> <p>Den udvidede *bemærkning skal ses i sammenhæng med afvikling/udvikling af Svanemølleværket til Danmarks Tekniske Museum og området i tilknytning hertil.</p>	<p>Området er ikke rækkefølgebelagt og behøver derfor ikke at blive udlagt i første halvdel af planperioden. Når der foreligger projekt, kan rammer ændres ved kommuneplantillæg.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		70 8
Rammer	<p>Klargørings-centret:</p> <p>By &amp; Havn ønsker muligheden for at omdanne den sydlige del af området til et boligområde undersøgt, med henblik på at kunne opføre en international studenterby i området.</p>	<p>Økonomiforvaltningen er indstillet på at gå i dialog med grundejer omkring mulighederne for en international studenterby i området. Et eventuelt projekt forventes at forudsætte et kommuneplantillæg og lokalplan, som muliggør anvendelsen ved at udlægge en ny ramme for byggeriet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		70 9

(143) Svanemøllehavnen A/S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Høringsvaret fra Svanemøllehavnen A/S kan sammenfattes i tre hovedpunkter:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. At Øresunds Sejlklub Frem's landplads, Strandvænget 65, ikke ændrer status fra rekreative formål til forsyningsformål (T2).</li><li>2. At få undersøgt alternative placeringer af HOFOR's anlæg (spidsbelastningskraftværk til fjernvarmeforsyning) til bunds, inden man ændrer i kommuneplansstatus for området, ved Strandvænget 65.</li><li>3. At få undersøgt til bunds, om der i givet fald kan skaffes tilstødende arealer, til erstatning for Øresunds Sejlklub Frem's landplads, inden man ændrer i kommuneplansstatus for området.</li></ol> <p>Det er Svanemøllehavnens opfattelse, at ændringen af Kommuneplanen kan få meget negative konsekvenser for sejlklubberne, hvis forslaget vedtages uændret.</p> <p>Det er Svanemøllehavnens opfattelse, at den påtænkte ændring af kommuneplanrammerne ikke bør finde sted, idet hele området bør fastholdes til rekreative formål. Under alle omstændigheder bør mulighederne for en alternativ placering af et forsyningsanlæg undersøges, såvel som det afdækkes, i hvilket</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p> <p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	710

	omfang de kan skaffes tilstødende arealer til erstatning for den nuværende landplads.			
--	---	--	--	--

(244) Arkitema A/S afgivet på vegne af Bo-Vita, af Arkitema Architects

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Det kan konstateres at Kommuneplanforslag 2019 ikke har imødekommet de nødvendige ændringer af rammebestemmelserne, der imødekommer de udviklingsønsker, der fremgår af høringssvar til Kommuneplanstrategi 2018, for ejendommene Bodenhoffs Plads, Bodenhoffs Plads 1 - 17, 1430 København, Lukretiavej, Lukretiavej 2 - 20, 2500 Valby og Engholmen, Engholmen 2 - 64, 2100 København Ø.</p> <p>For at muliggøre Bo - Vitas ønsker om udvikling af de ovennævnte ejendomme/afdelinger skal rammebestemmelserne for ejendommene justeres således at:</p> <p>Bodenhoffsplads. Bodenhoffs Plads 1 - 17, 1430 København K, (rammeområde R19.B.1.4) ændres fra en boligramme B4 til en boligramme B5. · Lukretiavej, Lukretiavej 2 - 20, 2500 Valby, (rammeområde R19.B.5.65) ændres fra en boligramme B4 til en boligramme B5. · Engholmen 2 - 64, 2100 København Ø, (rammeområde R19.B4.25) ændres fra boligramme B3 til boligramme B4.</p> <p>Omfattet af dette høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019 er også Kamhusene,</p>	<p>Bodenhoffs Plads, Lukretiavej og Engholmen blev behandlet Borgerrepræsentationen 22. august 2019 i forbindelse med forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Bodenhoffs Plads gav kommunen en ramme, der muliggør en fortætning. Der gives dog kun en bebyggelsesprocent på 165, idet området er placeret mellem kulturmiljøerne Christianshavn og Holmen, hvilket vil indgå i en evt. kommende vurdering.</p> <p>Lukretiavejbebyggelsen er er placeret mellem bevaringsværdige bebyggelser, ønsket ikke blev fremmet.</p> <p>Engholmen er beliggende i et skoledistrikt med 52% almene boliger, hvorfor yderligere almene boliger ikke fremmes. Bebyggelsen er desuden i kommuneplanen udpeget som bevaringsværdig bebyggelse ligesom de omkringliggende boligbebyggelser. I SAVE-registreringen har den høj bevaringsværdi (3).</p>		711

	<p>Kamhusene 2 - 36, 2500 Valby og Serbiensgade, Serbiensgade 12 - 16, 2300 København K. Motivation for hørings svar vedr. Kamhusene er som beskrevet generelt i materiale til hørings svar til Kommuneplanstrategi 2018.</p> <p>Rammebestemmelsen for Kamhusene ønskes justeret således at: Kamhusene, Kamhusene 2 - 36, 2500 Valby, (rammeområde R19.B5.20) ændres fra boligramme B2 til boligramme B3. · Serbiensgade 12 - 16, 2300 København K, (rammeområde R19.B9.9) ændres fra boligramme B3 til Boligramme B4.</p>	<p>Kamhusene er beliggende i et skoledistrikt med 36% almene boliger. Området er placeret tæt ved jernbanen, hvorfor der kan være udfordringer med støj. Desuden vil projektet medføre fældning af mange træer og anden beplantning. Samlet set gav det anledning til, at ønsket ikke blev fremmet.</p> <p>Ved Serbiensgadebebyggelsen vurderes det svært at skabe tilfredsstillende friarealforhold, idet der bliver en høj bebyggelsesgrad og parkeringsbehovet skal dækkes på egen grund. Der findes også store træer på grunden, der vil blive fældet. Derfor foreslås deres ønske ikke fremmet.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(148) Bayarch KBH afgivet på vegne af ejeren af Lindgreens Allé 12

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag "Lindgreens Allé II" med høringsfrist næsten sammenfaldende med høringsfristen for Kommuneplan 2019, er der opstået en uhensigtsmæssighed i forhold til at kunne færdigudvikle område.</p> <p>Følgende løsningsmulighed påpeges:</p>	<p>I den igangværende lokalplanproces er ændringerne af lokalplanen ifølge Teknik og Miljøforvaltningen alene til rettelser og opdatering af det eksisterende projekt ift. gælden lokalplan for området.</p> <p>Såvel Kommuneplan 2015 som Forslag til Kommuneplan 2019 giver mulighed for, at bebyggelsesprocenten for fredede og bevaringsværdige bygninger kan</p>		712

	<p>I Kommuneplan 2019 medtages bemærkning om, at området syd for Lindgreens Allé gives en bebyggelsesprocent på 170 (det nordlige lokalplanområde fastholdes med 150 i bebyggelsesprocent). Denne opdeling vil muliggøre en justering af lokalplanforslaget og en realisering af bebyggelsen, som det fremgår af lokalplanforslagets bebyggelsesplan. Denne justering understøtter ligeledes en god bymæssig overgang fra de nyopførte bebyggelser umiddelbart syd for lokalplanområdet, hvor bebyggelsesprocenten i kommuneplanen og lokalplanen er fastlagt til 185. Som argument for ændringen kan ligeledes nævnes, at Kommuneplan 2019 også foreslår fortætning i området nordøst for det aktuelle kommuneplanområde ved en foreslået ændring fra den nuværende J1-område med en bebyggelsesprocent på 110 til C2-område med en bebyggelsesprocent på 150.</p> <p>Dette høringssvar til Kommuneplan 2019, der ligeledes indsendes som høringssvar til lokalplanforslag "Lindgreens Allé II", er et oprigtigt ønske om at kunne få mulighed for at færdiggøre byudviklingen i et fantastisk kvarter inden for rimelig tid, og derved understøtte byens og stedets kvaliteter og bidrage til områdets byliv og identitet.</p>	<p>overskrides. Det er dog imidlertid en konkret vurdering hvorvidt muligheden udnyttes i lokalplanlægningen, som Teknik- og Miljøforvaltningen foretager i den enkelte sag. Økonomiforvaltningen kan ikke se en planmæssig begrundelse for at imødekomme en højere tæthed på den nærværende grund, i forhold til hovedparten af de omkringliggende grunde, hvor der arbejdes med ca. 150 i bebyggelsesprocent.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(161) Rendbæk Consulting ApS/ Copi Group

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Rammer	I forlængelse af dialog med TMF indsendes der på vegne af grundejere ønske om, at få mulighed for at udvikle området imellem Rovsingsgade og baneterrænet, Banevingen og Vingelodden i København N, til en bydel med blandede funktioner, som vist i vedlagte præsentation. Baggrund: Området mellem Rovsingsgade og baneterrænet er et 62.000 kvadratmeter stort nedslidt industriareal, med meget få arbejdspladser og tung trafik omkring sig og inde i området. Ønsket er at fjerne den gamle nedslidte industri og i stedet opfører byggeri, som skaber ca. 1.000 nye boliger med blandede boligformer og fællesskaber med et mix af blandet erhverv. En ny bydel, hvor der udvikles ca. 1.700 nye tidsvarende og fremtidssikrede arbejdspladser, som henvender sig til bydelens og områdets beboere.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 358.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		713
--------	--	---	--	-----

(163) Gefion Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Som ejer af GG Development 8 ApS, CVR 38 24 05 52, som ejer ejendommen Engvej 155-169, 2300 Kbh. S matr.nr. 4246, 4247, 4248 og 4249 Sundbyøster, København, ønsker Gefion Group A/S at komme med en indsigelse i forhold til begrænsningen i kommuneplansrammen for ovenstående ejendom. Ejendommen er i dag underlagt en C2 ramme med krav om minimum 50 % erhverv. For at imødegå fremtidige ændringer til erhverv i dette område, evt. en	Flere rammer omkring Femøren St. er udlagt til serviceerhverv eller som denne blandet serviceerhverv med mindst 50% serviceerhverv, idet kommunen ser muligheder i et samlet stationsnært og lufthavnsnært erhvervsområde.  Ved Kommuneplan 2015 fik den daværende ejer lempet rammen fra en serviceerhvervsramme til en blandet		714



	<p>generel nedgang i hotelmarkedet, ønskes det at minimumsbestemmelsen vedr. erhverv udgår i sin helhed således, at den fremtidige boligandel maksimalt kan være 75 % i lighed med beskrivelsen af den generelle ramme, alternativt en ramme med 80 % bolig i lighed med Amager Strandvej rammen (lokalplan 544).</p>	<p>ramme for at muliggøre plejecenter, hvilket ikke blev realiseret.</p> <p>Forvaltningen ønsker at fastholde disse rammer til et samlet stationsnært og lufthavnsnært erhvervsområde.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
--	---	---	--	--

(167) C.F. Møller Architects

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>På vegne af bygherre Core Bolig IX Ejendomme, grundejer af matrikel 3849, fremsendes hermed høringssvar til KP2019. Det ønskes at området ved Østerbrocenteret, Bryggergade, Hammershusgade og Oliemøllegade, plannummer 313 i KP15 (plannummer R19.B.2.23 i KP19) ændrer områdetype fra B4 til C3. Området indeholder i dag funktioner, der karakteriserer området som centerområde. Derudover er de tilstødende områder, samt på modsatte side af Lyngbyvej i dag kategoriseret som centerområder. En ændring af områdetypen, ville muliggøre en transformation af stueetagerne fra inaktive parkeringsarealer til udadvendte erhvervsfunktioner og stuelejligheder og dermed påvirke området i en positiv retning mod et mere aktivt, grønt og levende område. Muligheden for at opføre nye boliger med bred</p>	<p>Den eksisterende bebyggelsesprocent er 153 og boligandelen 41%.</p> <p>Området ligger stationsnært ift. Vibenhush Runddel St., hvorfor en udvikling også gerne med erhverv vil understøtte kommuneplanens mål. På den baggrund imødekommes ønsket om en rammeændring.</p> <p>Økonomiforvaltningen forslår således at ramme R19.B.2.23 ændres til en C3.</p> <p>Forslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p>	<p>Den politiske hovedstruktur</p> <p>Rammer</p>	715

	demografisk appel, vil understøtte kommunens vision om "En sammenhængende by med plads til alle".	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(190) Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Refshaleøens Ejendomsselskab ser gerne, at selskabets arealer fremrykkes i rækkefølgeplanen.</p> <p>På baggrund af planforslaget anses perioden frem mod næste kommuneplanrevision at være en periode, hvor det endelige tidspunkt for udvikling af Refshaleøens arealer fastlægges.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, at det i de kommende år frem mod næste kommuneplanrevision (i 2023) kan være muligt at nå en afklaring af, hvornår forudsætninger for en byudvikling på Refshaleøen vil være opfyldt.</p> <p>I lyset af de igangværende forundersøgelser af trafikbetjening af bl.a. dette område er Økonomiforvaltningen enig i, at det kan blive tilfældet, forudsat der kan tilvejebringes det økonomiske grundlag for de nødvendige infrastrukturinvesteringer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		716
Generelt	Refshaleøens Ejendomsselskab roser Københavns Kommune for med visionskortet i Kommuneplan 2019 at forberede byens	Økonomiforvaltningen kvitterer for bemærkningen.		717

	borgere på den fremtidige udvikling af København.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Lynetteholmen	<p>Refshaleøens Ejendomsselskab mener, at der er forudsætninger, der bør afklares forud for en egentlig igangsætning af Refshaleøen og Lynetteholmen, herunder f.eks. <i>Hvordan vil Refshaleøen og Lynetteholmen blive trafikbetjent samt Hvordan vil samarbejdet mellem Refshaleøen og Lynetteholmen skulle foregå?</i></p> <p>Refshaleøens Ejendomsselskab er tilfredse med, at det i Kommuneplan 2019 fremgår, at Københavns Kommune vil arbejde aktivt med etablering af Østlig Ringvej og udvidelse af metroen til bl.a. Refshaleøen.</p>	<p>Afklaring af forudsætninger for Lynetteholmen finder sted i en særskilt proces og ikke som del af Kommuneplan 2019. Der er igangsat en miljøkonsekvensvurdering af projektet for jordopfyld, og heri indgår de trafikale forhold, der knytter sig til selve opfyldningen. Sideløbende gennemføres forundersøgelser af en østlig ringvej og metro, der senere vil skulle miljøkonsekvensvurderes mv. Her vil en overordnet løsning for trafikbetjening indgå.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		718

(231) Vibena Aps

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	På vegne af ejer af Vibevej 20, matr nr 151 fremsendes hermed høringssvar til KP2019. Anvendelsesrammen på matriklen ønskes ændret fra E0 til C3. Matriklen ligger i et område der er præget af en blanding af boliger og erhverv. På matriklens vestside grænser matriklen op til et C område og mod nord grænser matriklen op til et B område.	<p>I forbindelse med Økonomiforvaltningens erhvervsanalyse er området ved Vibevej udpeget til at blive fastholdt som E-ramme.</p> <p>Området er udpeget til kreativ zone, hvor der er plads til mindre erhverv.</p>		719

	<p>Ejer har et ønske om at skabe en ejendom med en blandet bolig og erhvervsanvendelse. Dette var i KP2015 en mulighed i E0 områder. Da muligheden for at etablere boligfunktion i E0 områder udgår i KP2019 ønsker ejer at matriklen overgår til et C3 område for at fastholde muligheden for en ejendom med blandet bolig og erhverv.</p> <p>Ejer ønsker at skabe en bygning hvor synergierne mellem erhverv og bolig, fx co-living boliger, jf kommunens tanker om samme i KP2019, udnyttes. Dette kommer konkret til udtryk ved et væsentligt omfang af programmerede fællesarealer, der vil kunne deles mellem erhverv og bolig/"co-living". Nuværende erhverv ønskes således fastholdt, men udviklet ved en bedre aktivering af stueplan som i dag fremstår uden liv. Kantzoner ønskes samtænkt med stueplan og derved bedre aktiveret. Gårdrum bliver i dag ikke benyttet, dette ønskes ændret ved at placere relevante aktiviteter for husets brugere såsom væksthuse/værksted. Aktivering af stueplan/kantzone vil ligeledes spille godt ind i det planlagte klimaprojekt for området (Fuglekvarteret). Den nuværende bygning afsluttes på en ikke hensigtsmæssig måde, som blandt andet medfører at en del af matriklen bruges til parkering på terræn. Det ønskes at gøre bygningsvolumen mere komplet ved at placere en tilbygning mod Vibevej/Tranevej/Ørnevej og flytte</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		
--	---	--	--	--

	<p>nuværende parkeringspladser i terræn til konstruktion (kælder). Der vil i projektet være fokus på bæredygtighed blandt andet ved energioptimering af eksisterende erhvervsejendom og ved et ambitiøst certificeret nybyggeri.</p>			
--	--	--	--	--

(234) ØENS Advokatfirma afgivet på vegne af ejeren af ejendommen matr. nr. 16ae, Sundbyøster, København

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Vi ønsker, at der gives mulighed for at etablere en mellemstor dagligvarebutik i ejendommen på hjørnet af Strandlodsvej og Holmbladsgade i en eksisterende erhvervsbygning.</p> <p>Det konkrete forslag Det maksimale butiksareal for bydelscenter Strandlodsvej, plannr. D19.2.25 udvides fra 17.000 til 18.000 m<sup>2</sup>, hvorved rammen for nye butiksarealer øges fra 600 m<sup>2</sup> til 1.600 m<sup>2</sup>. Det konkrete ændringsforslag er markeret med gult i bilag 1.</p> <p>Med dette ændringsforslag er at give mulighed for at etablere en mellemstor dagligvarebutik på hjørnet af Strandlodsvej og Holmbladsgade på 1.300 m<sup>2</sup> i en bestående erhvervsbygning.</p> <p>Detailhandelsrammen ønskes således udvidet, at der kan etableres mere, end de nuværende 600 m<sup>2</sup> nye butikskvadratmeter i bydelscenter.</p>	<p>Strandlodsvej Bydelscenter er på nær helt nede ved Legravsvej udlagt til større udvalgswarebutikker, der skal have et bruttoetageareal mellem 500 m<sup>2</sup> og 2.000 m<sup>2</sup>. Det er et af de få steder i byen, hvor den eksisterende bygningsmasse kan indeholde sådanne butikker, der bl.a. ikke kan placeres på Amagerbrogade og det meste af Holmbladsgade.</p> <p>Bydelscentret supplerer således Amagerbrogade Bymidte med mulighed for større udvalgswarebutikker. Derimod vurderes en udvikling med dagligvarebutikker i den nordlige del af bydelscentret at ville trække handel ud af bymidtens del å Holmbladsgade.</p> <p>Dette har været fastholdt ift. lokalplanlægningen af lokalplanerne omkring Strandlodsvej, hvor lignende ønsker ikke er blevet opfyldt.</p>		720

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(269) Over Byen Arkitekter ApS

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Høringssvar vedr. Langelinie kaj 13 (O1* - Planer: R19.O.2.1):</p> <p>Vi ønsker at udvide de særlige bemærkninger i ovennævnte rammeområde, således den samlede tekst i særlige bemærkninger lyder enten som nedenstående:</p> <p>"Serviceerhverv - primært af publikumsorienteret art herunder hotellejligheder samt kontor i op til halvdelen af etagearealet - kan indrettes i eksisterende lagerrum under den hævede promenade. Kajen kan desuden anvendes til erhvervsmæssig havneudnyttelse i forbindelse med skibsanløb."</p> <p>Eller som følgende:</p> <p>"Serviceerhverv - primært af publikumsorienteret art herunder kontor i op til halvdelen af etagearealet - kan indrettes i eksisterende lagerrum under den hævede promenade. Kajen kan</p>	<p>Den nuværende særlige bestemmelse, der lyder " Serviceerhverv - primært af publikumsorienteret art - kan indrettes i eksisterende lagerrum under den hævede promenade. Kajen kan desuden anvendes til erhvervsmæssig havneudnyttelse i forbindelse med skibsanløb."</p> <p>Det vurderes, at denne allerede nu giver mange muligheder, herunder de beskrevne i indsigelsen, der evt. kan fastsættes i lokalplan.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		721

	<p>desuden anvendes til erhvervsmæssig havneudnyttelse i forbindelse med skibsanløb.”</p> <p>Med én af disse mindre justeringer i anvendelsesmulighederne sikres, at de gamle magasinbygninger kan få et indhold, der understøtter kajens nuværende indretning.</p>			
--	---	--	--	--

(279) Coop Danmark

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Ved Amagerbanen Nord, Østamager</p> <p>Coop Danmark ønsker at der i arbejdet med lokalplanen for området indtænkes en detailhandelsramme til en dagligvarebutik på 2.000 m<sup>2</sup> og at denne lægges med nem adgang fra enten Prags Boulevard, Amager Strandvej eller Ved Amagerbanen.</p>	<p>Teknik og Miljøudvalget har den 7. oktober og Økonomiudvalget den 22. oktober 2019 tiltrådt startredegørelse for lokalplan for Ved Amagerbanen Nord, der indeholder boligbebyggelse og daginstitution. En butik indgår ikke i disse planer.</p> <p>En dagligvarebutik på dette sted vurderes at trække handel fra Holmbladsgade og Strandlodsvej, hvor kommunen ønsker, at handel skal ske for at understøtte handelsgaden.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		722
Rammer	<p>Vejlandskvarteret, Ørestad</p> <p>Når vinderen af arkitektkonkurrencen er fundet primo december 2019 vil Coop</p>	<p>Det foreslås at COOP tager kontakt til grundejer.</p>		723

	Danmark gerne inddrages i udviklingen af området.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		
Rammer	Bådehavns­gade Syd, Sydhavn  Coop Danmark ønsker udlæg af en detailhandelsramme, gerne et bydelscenter, som forsyning af de kommende boliger.	Der skal foregå en supplerende kommuneplanlægning i forbindelse med udvikling af byudviklingsområdet, hvor disponeringen af området vil foregå. I den forbindelse forventes der udlagt detailhandelsmuligheder.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		724
Rammer	Jernbanebyen, Sydhavn  Her bliver antallet af boliger så stort, at der er behov for et bydelscenter, hvor der kan opføres en butik på ca. 2000 m <sup>2</sup> .	I forbindelse med udvikling af byudviklingsområdet, hvor disponeringen af området vil foregå forventes der udlagt detailhandelsmuligheder i området.  Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		725
Rammer	Holm 12 og Tunnelfabrikken, Nordhavn  Coop Danmark er i dialog med udviklere af ejendommen, men ønsker også en løbende dialog med Københavns Kommune.	Økonomiforvaltningen kvitterer for ønsket.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		726



Rammer	Refshaleøen  Coop Danmark ønsker dialog omkring udlæg af detailhandelsrammer på Refshaleøen, når denne skal udvikles.	Det foreslås at COOP tager kontakt til grundejer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		727
--------	---	--	--	-----

(295) Holger Petersen Holding AS

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Der ønskes at ændre rammerne i kommuneplanen for matr. 2532 og 1743 til C3 område med en bebyggelsesprocent på 185%, således at den politisk godkendte startredegerelse fra sep. 2017 med en bebyggelsesprocent på 185% kan muliggøres, samt at den igangværende lokalplanproces med Teknik- og Miljøforvaltningen kan muliggøres.</p> <p>Grundejer ønsker udelukkende at bygge erhverv på sin matrikel. Boligandel indenfor C3 rammen er eksisterende boliger. Området er særdeles stationsnært og underbygger kommunens vision om blandet by.</p>	<p>Området ligger stationsnært ved Skjold Plads St., hvorfor en bebyggelsesprocent på op til 185 kan anbefales.</p> <p>Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 18. september 2017 startredegerelse for lokalplan Holger Petersens Tekstilfabrik, hvor der i første omgang blev lagt op til fortætning ved anvendelse Kommuneplan 2015's randbebyggelsesbestemmelse.</p> <p>Imidlertid har projektet ændret sig, så der nu kræves en ændring af kommuneplanens ramme.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår således at ramme R19.C.3.12 ændres til C3.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Rammer	728

## (296) Tivoli A/S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	Tivoli A/S vil gerne kvittere for det visionære og læsevenlige Forslag til kommuneplan 2019 - Verdensby med ansvar, som udstikker inspirerende sigtelinjer for at gøre København til en endnu bedre by at bo og arbejde i samt besøge som turist.	Økonomiforvaltningen kvitterer for bemærkningen.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		729
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Tivoli ønsker, at afgrænsningen af det område, der i Kommuneplan 2019 friholdes for opførelse af nye højhuse justeres, så det fremover ikke omfatter Tivoli.  Tivoli mener, at det savner sagligt belæg at medregne Tivoli i de historiske bydele i Indre By og Frederiksstaden. Tivoli er derimod en del af Metropolzonen, som har et andet bymønster og en anden højdeprofil end Middelalderbyen og Frederiksstaden.  Tivoli er bevist om, at det kræver helt særlig nænsomhed og omtanke eventuelt at bygge i højden på Tivolis areal, både af hensyn til den omgivende by og af hensyn til oplevelsen af Haven selv. Tivoli ønsker at indgår i dialog med den omgivende by herom, hvilket mest konstruktivt sker i lokalplansammenhæng med udgangspunkt i konkrete projektidéer. Tivoli finder det derfor u hensigtsmæssigt, hvis Kommuneplan 2019 afskærer en sådan dialog.	Det er korrekt, at afgrænsningen af den zone, der friholdes for højhuse, i alt væsentligt omfatter historiske bydele fra før sløjfningen af voldene og byens ekspansion på og ud over voldterrænet, og at Tivoli her udgør en undtagelse, da det er beliggende på voldterrænet. Det er også korrekt, at Tivolis omgivelser ikke er karakteriseret ved en byprofil i 3-6 etager, men derimod af en række høje bygninger af ældre og nyere dato, heriblandt nogle af byens første højhuse, der er væsentlige bidrag til byens bygningsarv. Det vurderes imidlertid at have været et hensyn også at varetage Tivolis særlige karakter, selv om dette ikke fremgår af kommuneplanens retningslinje eller redegørelse.  Kommuneplanen kan ændres ved et tillæg i tilknytning til en lokalplanproces, hvis det konkret vurderes, at dette kan forenes med at varetage Tivolis særlige kvaliteter. Det vurderes ikke, at en videre		730

		<p>dialog herom er afskåret, selv om kommuneplanen ikke ændres på det foreliggende grundlag, hvorfor Økonomiforvaltningen henviser til at der tages en selvstændig dialog om sagen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(305) Nordic Real Estate Partners (NREP)

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>NREP mener, at Kommuneplan 2019s fastholdelse af kravet om gennemsnitsboligstørrelse ikke er et tilstrækkeligt tiltag til at sikre en bred og lige adgang til Københavns boligmarked for alle byens borgere. Den nye mulighed for at opføre 50% af boligerne ned til 50 kvm brutto er et skridt i den rigtige retning, men er i det nuværende marked ikke nok til at realisere det politiske mål om flere boliger som også er tilgængelige for flere indkomstgrupper.</p> <p>NREP at Kommuneplan 2019 tillader opførelse af enkelte boliger ned til 40 kvm brutto, med mulighed for at opstille en række supplerende kvalitetskrav til boligerne, som sikrer en høj boligkvalitet. NREP har gode erfaringer med at bygge små veldimensionerede boliger af høj kvalitet med bruttoareal mellem 35-50 kvm, og oplever en meget høj efterspørgsel efter disse.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen, og noterer sig indsenders ønske.</p> <p>Det bemærkes, at boligstørrelsebestemmelserne skal sikre et passende boligudbud i København, herunder boliger der henvender sig til såvel fx enlige som til børnefamilier. Derfor understøtter boligstørrelsebestemmelserne at der kan opføres boliger i varierende størrelser. Spørgsmålet om minimumsstørrelsen er belyst i Økonomiforvaltningens baggrundsanalyser til Kommuneplan 2019, hvor Arkitema har beskrevet en kvalitativ vurdering af boligkvalitet ved at nedjustere minimumstørrelsen yderligere. Såfremt der politisk er et ønske om at nedjustere</p>		731

		bruttoarealet yderligere bør dette evalueres frem mod Kommuneplan 2023		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boformer	<p>NREP foreslår, at der gives mulighed for udvikling af co-living koncepter, med en boligstørrelse på ned til 35 kvm brutto. I forlængelse anbefaler NREP at der indbygges undtagelsesbestemmelser hvor forvaltningen efter konkret vurdering skal give tilladelse til udvikling af de konkrete projekter, så der sikres at co-living boliger holdes til en høj, konsistent standard.</p> <p>NREP mener, at tre spørgsmål, bør afklares i Kommuneplan 2019, hvis administrativ forudsigelighed for udviklingen af co-living produkter skal sikres i planperioden.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Hvad er det konkrete størrelseskrav til co-living enheder brutto?</i> NREP foreslår at man giver mulighed for at bygge co-living enheder på 35 kvm brutto minimum, hvilket imødekommer efterspørgslen på mindre boliger hos de unge københavnere.</li> <li>2. <i>Hvilken anvendelse kan co-living bygges under?</i> NREP foreslår, at co-living bør tillades under både erhverv- og boliganvendelser.</li> </ol>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår af kommuneplanens retningslinjer, at der kan tableres forsøgsprojekter med co-working/co-living koncepter ved kommuneplantillæg.</p> <p>Det er således hensigten, at indsenders spørgsmål afklares i forbindelse med det enkelte tillæg, fremfor at blive reguleret i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		732

	<p>3. <i>Hvis co-living kun tillades i relation til co-working, jf kommunens tekst om samme, hvilke krav bør der være til fordelingen mellem boligdelen og erhvervsdelen?</i> NREP foreslår at projekter som en guideline skal indeholde minimum 25% erhverv og minimum 25% bolig, mens de resterende 50% kan disponeres til begge anvendelser.</p>			
<p>Parkering Boliger</p>	<p>NREP skitserer to forslag som kan medvirke til at løse udfordringen med at bygge attraktive studieboliger som en bredere gruppe af studerende har adgang til:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Færre krav til parkeringsnormer.</i> Der er behov for en mere innovativ tilgang til parkeringsnormer, som tager højde for studerendes adfærd og meget begrænsede behov for en bil.</li> <li>2. <i>En mere innovativ tilgang til administrationsgrundlaget for sagsbehandling af studieboliger.</i> Man bør overveje også at lægge vægt på andre boligkvalitetskrav end kvm.</li> </ol>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for NREPs tilkendegivelse og bemærker, at parkeringsnormen i Kommuneplan 2019 foreslås lempet fra 1:300 i Kommuneplan 2015 til 1:600 i Kommuneplan 2019.</p> <p>Parkeringsnormen er foreslået pba. analysen af bil- og cykelparkeringsnormer i København.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at den konkrete byggesagsbehandling af ungdomsboliger varetages af Teknik- og Miljøforvaltningen.</p> <p>Økonomiforvaltningen vurderer, at de nuværende boligstørrelsesbestemmelser i Kommuneplan 2019 giver fleksibilitet i sagsbehandlingen, således at innovative projekter i vid udstrækning kan imødekommes.</p>		733

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		
Parkering	Det bør ekspliciteres f.eks. ved specifikt at indskrive i den nye kommuneplan at eventuelle nye normer også gælder for lokalplaner vedtaget under den tidligere kommuneplan.	Lokalplanernes bestemmelser er gældende til der vedtages en ny lokalplan eller lokalplanen aflyses. Nye bestemmelser f.eks. om parkeringsnormer kan ift. Planloven derfor først træde i kraft ved ny lokalplanlægning eller aflysning.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		734

(346) Ejendomsselskabet Project Nord P/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Ejendomsselskabet Project Nord P/S står bag udviklingen af Postgrunden centralt i København (lokalplan nr. 555 med tillæg nr. 1). Ejendomsselskabet Project Nord P/S kan se en potentiel udfordring vedr. infrastrukturen i Forslag til Kommuneplan 2019, hvis man planlægger at udlægge yderligere meget store byggemuligheder langs Centrumforbindelsen. I det foreliggende materiale inkl. bilag savnes stillingtagen til, hvordan den øgede trafik vil blive håndteret i et område, som allerede i dag er udfordret på den trafikale fremkommelighed.  Ejendomsselskabet Project Nord P/S ser meget positivt på en bymæssig udvikling, ikke mindst fra et bæredygtighedsperspektiv, men	Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Begge dele kan have reducerende effekt på trafikken i København.  Med Budget 2020 er der desuden igangsat flere analyser, der skal se på hvordan biltrafik kan begrænses og CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres		735

	<p>anbefaler, at Københavns Kommune i udviklingen af området langs Centrumforbindelsen tillige har fokus på infrastrukturen. Herunder at der udarbejdes en samlet plan for infrastrukturen i området, inden eller sideløbende med yderligere byggemuligheder nær centrumforbindelsen muliggøres.</p>	<p>inden for den nugældende lovgivning. Blandt andet er igangsat en analyse af, hvordan trafikken kan afvikles i Metropolzonen, hvis flere af de ønsker, der er offentliggjort af grundejere i området, implementeres.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(371) Scandinavian Property Development A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Scandinavian Property Development fremsender høringssvar med ønske om at sikre fremtidige muligheder for at etablere institutioner i form af plejeboliger, så det fremtidige behov kan imødekommes rettidigt.</p> <p>Scandinavian Property Development ser en række restriktioner og subjektive vurderinger, som i praksis gør indretning af plejeboliger i C-områder problematiske.</p> <p>Det forslås derfor at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det for områder udlagt til (C) områder altid forudsættes, at institution i form af plejeboliger er forenelige med anvendelsen til boliger og serviceerhverv og der således ikke skal foretages en subjektiv vurdering.</li> </ul>	<p>Rammeområde 818 østlige del, der nu udlægges til C1, kan bebygges med mellem 25% og 75% boliger. Et plejecenter kan således udgøre op til 75% af kommende etageareal. Boligandelen kan f.eks. udføres som ældreegnede boliger uden personale.</p> <p>Ramme 4063 er udlagt til J2*, idet der forventes en ændring ved kommuneplantillæg, når miljøforhold omkring produktionsvirksomheder i og omkring området muliggør dette. Indtil da, kan der ikke placeres boliger eller institutioner her.</p> <p>Området er beliggende i kommunens yderkant omgivet af villaområder, hvorfor der Økonomiforvaltningen ikke kan indstille</p>		736

	<p>- Plejeboliger undtages fra kravet om 40-75% andel af boliger og at en institution i form af plejeboliger dermed tælles med i andelen af det samlede areal, der anvendes til boliger. Et plejecenter samlede areal betragtes i planmæssig forstand som en institution, men udgøres i praksis af ca. 85% boligareal og ca. 15% serviceerhvervsareal.</p> <p>Det foreslås at rammeområdet 818 ændres til C2 med en klar præcisering af at C2 giver mulighed for at etablere plejeboliger svarende til et O3 område og dermed 150% bebyggelse.</p> <p>Det foreslås, at der for rammeområde 4063 i tillæg til den nuværende tekst foreslås præciseret, at der i fremtidig planlægning for ændret anvendelse af området, skal tages højde for mulig anvendelse til plejeboliger herunder at anvendelse til plejeboliger er foreneligt med anvendelse til boliger og serviceerhverv.</p>	<p>en ramme med en højere bebyggelsesprocent.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(394) Holscher Nordberg Architecture and Planning på vegne af Claus Tholstrup

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Som umiddelbar nabo til Kløvermarken og området øst for Raffinaderivej kaldet "Kløverparken" vil Holscher Nordberg udtrykke opbakning til en ændret anvendelse i Kommuneplan 2019 af området. Holscher Nordberg giver sin opbakning til at området defineret som "Kløverparken" medtages i	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 48. <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		737



	kommuneplanen som et rammeområde, hvor en levende og blandet by kan udbygges.			
--	---	--	--	--

(401) Byggesocietetet

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	Byggesocietetet takker Københavns Kommune for en god proces i relation til Kommuneplan 2019. De afholdte møder, det tilgængelige materiale og Københavns Kommunes udprægede invitation til dialog er meget værdsat i branchen.  Byggesocietetet ser Kommuneplan 2019 som et godt skridt i den rigtige retning.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		738
Boliger	Byggesocietetet anerkender, at Københavns Kommune på en række områder, har imødekommet branchens input, herunder om boligstørrelsesbestemmelserne.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		739
Boliger	Byggesocietetet bemærker, at Københavns Kommunes vurdering af behovet for 60.000 boliger, herunder fordelingen mellem boligformer er fornuftig og understøtter den blandede by.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		740
Erhverv	Byggesocietetet savner den grundige erhvervsanalyse, der var en del af arbejdet med Kommuneplan 2015.	Økonomiforvaltningen kvitterer for anerkendelsen af analysen forud for Kommuneplan 2015 og henviser til, at der		741

	<p>Det bemærkes, at erhverv i byen har udviklet sig, og til stadighed gør det. Byggesocietetet foreslår en ny og anderledes udnyttelse af tomme og/eller ubrugte lokaler.</p> <p>Byggesocietetet opfordrer til fleksibilitet og at omkringliggende områder tages i betragtning samt at fleksibilitet med dispensationer.</p>	<p>ligeledes til Kommuneplan 2019 er udført en omfattende erhvervsanalyse.</p> <p>Der skal igen til Kommuneplan 2023 udarbejdes en analyse af erhverv. I den forbindelse modtager Økonomiforvaltningen gerne gode input til nye måder at regulere erhverv på.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rækkefølgeplan	<p>Byggesocietetet opfordrer til, at Københavns Kommune ikke er for uflexibel i forhold til rækkefølgeplanen, og påpeger, at lidt også har ret.</p> <p>Byggesocietetet opfordrer til, at der i udførelse af rækkefølgeplanen tages højde for infrastruktur, fremkommelighed og støj.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for synspunktet.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		742
Boliger	<p>Byggesocietetet mener, at minimumsstørrelsen på 50 m<sup>2</sup> kan diskuteres, da der findes muligheder for at bygge småt, men Byggesocietetet er positive over oplægget om at skabe flere små boliger.</p> <p>Byggesocietetet ser en række praktiske udfordringer i arbejdet med meget små almene boligforeninger ift. etablering og drift.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Økonomiforvaltningen opfordrer til fortsat dialog med parterne om etablering af små almene boligafdelinger.</p> <p>Økonomiforvaltningen deltager gerne i sådanne drøftelser og konkrete erfaringsudvekslinger.</p>		743

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Parkering	<p>Byggesocietetet ser det som et stort skridt i den rigtige retning, at p-normen følger formålet med byggeriet og stedet. Byggesocietetet foreslår en yderligere differentiering mellem ejerformer.</p> <p>Byggesocietetet foreslår, at der ses på større områder under ét, fremfor det udsnit, som lokalplanen berører.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		744
Parkering	<p>Byggesocietetet foreslår, at det gøres mere tydeligt, hvad forsøg med bilfrie områder i udviklingsområder indebærer, herunder hvad tankerne er med delebiler, hvordan det skal gennemføres i praksis og om der er parkering i yderområderne.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indsigers tilkendegivelser.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker at det af kommuneplanens redegørelsestekst fremgår at:</p> <p>"I bestræbelserne på at afprøve mulighederne for at skabe et bilfrit byområde, kan der etableres en forsøgsordning med mindre delvis bilfrie byområder i de udpegede byudviklingsområder efter udarbejdelse af et kommuneplantillæg.</p> <p>Ved et delvist bilfrit byområde forstås et område med færre parkeringspladser og/eller parkering samlet i et anlæg. Det kan understøttes af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nemt</p>		745

		<p>tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og eventuel lavere parkeringsnorm.”</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p>Byggesocietetet mener, at dispensationer og fleksibilitet er nøgleord, når byen udvikles. Der findes mange placeringsmæssige- og pladskrævende krav, herunder for parkering, depoter og friareal, hvilket giver for lidt fleksibilitet. Der opfordres til, at der ikke blot kigges på specifikke områder i rækkefølgeplanen, men også på omkringliggende arealer. Det bør være muligt at dispensere, så hele områder ikke bliver låst ift. erhverv, byggeprocenter, p-normer osv.</p>	<p>Økonomiforvaltningen tager Byggesocietetet holdning til efterretning.</p> <p>Kommunen skal planlægge iht. Planloven og anden gældende lovgivning. Kommunen søger en balance mellem en regulering, der sikrer god bybygning, miljøforhold, demokratisk gennemsigtelighed mv. og på den anden side en fleksibilitet, der skaber muligheder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		746
Klima	<p>Byggesocietetet efterspørger tydeligere rammer og ideer til, hvordan bæredygtighed kan bringes betydeligt mere i spil i opførelsen</p>	<p>Københavns Kommune indgår meget gerne i en dialog såvel med branchen som helhed som i konkrete projekter. Kommunen arbejder også i egne</p>		747

	<p>af nye boliger, og foreslår at bæredygtigt byggeri prioriteres fremfor andre.</p> <p>Byggesocietetet opfordrer til, at FNs 17 verdensmål bliver en del af arbejdet med at realisere rækkefølgeplanen.</p> <p>Bygge- og ejendomsbranchen vil gerne indgå dialog med Københavns Kommune om at skabe en bæredygtig by.</p>	<p>byggerier med at finde effektive veje til at øge byggeriets bæredygtighed. I kommuneplanen er det dog ikke muligt at betinge nybyggeri af bestemte standarder for byggeriet, da krav til byggematerialer, energieffektivitet etc. er reguleret ved lovgivning. Der er heller ikke adgang til at skabe egentlige incitamenter i planlægningen, som fremmer mere bæredygtigt byggeri.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>Byggesocietetet mener, at det bør være muligt at dispensere fra ensidigt belyste boliger for f.eks. studie- og ældreboliger.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplanen ikke regulerer bygningers udformning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		748
Rammer	<p>Byggesocietetet mener, at det for studieboliger bør være muligt at kombinere anvendelsen til at indeholde flere funktioner ved at skabe bedre forudsætninger for dispensering fra anvendelseskrav.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen og bemærker, at kollegie- og ungdomsboliger kan etableres i B-, C-, S-, O-områder. Økonomiforvaltningen bemærker samtidig, at det med ændringen af planloven med muligt at dispensere fra lokalplaners anvendelseskrav til midlertidige studieboliger i op til 10 år.</p>		749

		Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(403) Metroselskabet

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Metroselskabet ønsker en større ramme omkring deres klagøringscenter, end den der er skitseret i forslag til Kommuneplan 2019, som følger Metroselskabets matrikel.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig, at Metroselskabet ønsker en større ramme omkring deres klagøringscenter, end den der er skitseret i forslag til Kommuneplan 2019, som følger Metroselskabets matrikel.</p> <p>Da det er usikkert, om og hvornår Metroselskabet vil få behov for en udvidelse af kapaciteten og behov for det ekstra areal, vurderer Økonomiforvaltningen, at forholdet og problemstillingen ikke er nødvendig at håndtere med en større kommuneplanramme omkring klagøringscentret.</p> <p>Hvis udvidelsen viser sig nødvendig, kan den fremtidige rammeplanlægning for området justeres med kommuneplantillæg eller i en kommuneplanrevision.</p> <p>Det ekstra areal fortsat er et fokusområde i arbejdsgruppen for Jernbanebyen, hvor Metroselskabet sidder med sammen med</p>		750

		<p>Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og de øvrige grundejere i området.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(409) Metroselskabet

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rækkefølgeplan	<p>Metroselskabet ønsker, at området Klargørings-centeret i Ørestad Syd fremrykkes i Kommuneplan 2019 til 1. del af planperioden i rækkefølgeplanlægningen, idet selskabet som del af et større investeringsprogram med indkøb af otte nye tog til den eksisterende metro (M1 og M2) med levering i 2020, og et deraf afledt behov for kapacitetsudvidelse af det eksisterende klargøringscenter med en tilbygning til nuværende værkstedshal skriver, at det er en afgørende forudsætning for den fremtidig drift af metroen at udvikle området nu.</p>	<p>Økonomiforvaltningen indstiller, at hele rammeområdet flyttes til 1. halvdel af planperioden.</p> <p>Der kan imidlertid ikke anbefales nye rammer, idet der må forudsættes et projekt med håndtering af støj og andre miljøforhold omkring metroen, før anvendelser kan fastsættes.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at rækkefølgeområde for klargøringscentret i Ørestad overføres til planperiodens 1. halvdel.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Retningslinjer	750a

(410+412) Københavns Delebiler/ Letsgo

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>Københavns Delebiler/Letsgo ønsker at bidrage til, at København bliver CO2-frit.</p> <p>Københavns Delebiler/Letsgo efterspørger, at Københavns Kommune bidrager til udviklingen af emissionsfrie biler ved bl.a. at bevillige penge til p-skilte i lavthængende galge.</p> <p>Der opfordres til, at Københavns Kommune bidrager økonomisk til opsætningen af elbiler.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet. Konkret skiltning samt budgetmæssige bevillinger reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		751
Parkering	<p>Københavns Delebiler/Letsgo ser gerne, at Københavns Kommune ved nybyggeri stiller krav om, at der afsættes mindst én p-plads med hurtiglader opsat, til en delebil pr. 20 boligenheder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenders tilkendegivelser.</p> <p>Der er ikke hjemmel til at regulere brugen af parkeringspladser i en lokalplan, hvorfor det heller ikke er muligt i lokalplanen, at stille krav om at et vist antal parkeringspladser skal reserveres til elbiler eller debiler.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		752

(415) KBH - Commerce & Culture

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Erhverv	<p>KBH Commerce &amp; Culture mener, at der i Kommuneplan 2019 ikke er givet plads til at nævne erhvervslivet.</p>	<p>Ifølge Kommuneplan 2019 er der en lang række mål for erhvervsliv i retningslinjen for erhverv, bl.a.</p>		753



	<p>KBH Commerce &amp; Culture ser gerne, at man afventer en trafiksanering til resultatet af Cityringen er fuldt implementeret og til en beslutning om Østlig Ringvej for at skabe de bedste forudsætninger for erhvervslivet i indre by.</p> <p>KBH Commerce &amp; Culture ønsker et samarbejde med Københavns Kommune om en fremtidig udvikling af Strøget og parallelgader og sidegader for at udvikle tankerne om fremtidens detailhandel.</p> <p>KBH Commerce &amp; Culture påpeger, at Greater Copenhagen er et fint begreb, men at det ikke holder, at lade Greater Copenhagen være det overordnede butiks- og oplevelsescenter, da turister er uinteresserede i, hvad der foregår i Helsingør eller Næstved.</p> <p>KBH Commerce &amp; Cultures appel er, at der sættes større fokus på Indre By.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- At skabe grundlag for 50.000 nye private arbejdspladser frem mod 2031.</li> <li>- At byudviklingen i København understøtter en relativt højere vækst i antallet af arbejdspladser i Greater Copenhagen end andre byregioner (Stockholm, Amsterdam og Oslo).</li> <li>- At fremme en udvikling af byens erhvervsområder, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringsmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik samt kreative erhverv.</li> <li>- At fremme erhvervsudvikling i og omkring byens campusområder og skabe gode rammer for private iværksætttermiljøer.</li> <li>- At sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen.</li> <li>- At fremme turisme der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen.</li> <li>- At skabe mulighed for midlertidig anvendelse og aktiviteter i eksisterende bygninger og omgivende arealer i de områder, der ikke byudvikles i første del af planperioden.</li> </ul>		
--	---	---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- At fastholde København som Greater Copenhagens overordnede butik- og oplevelsescenter.</li> <li>- At sikre mulighed for alsidige indkøbsmuligheder i alle bydele.</li> </ul> <p>Københavns Kommune er desuden i dialog med Foreningen BID Frederiksberggade 1459, som har til formål at understøtte udviklingen af Frederiksberggade på Strøget. Foreningens ambition er at skabe en attraktiv hande!sgade til gavn for såvel byens borgere og besøgende som ejere af ejendomme og erhvervsdrivende i gaden.</p> <p>Kommunen ser København og dermed City som Greater Copenhagens overordnede butik- og oplevelsescenter, jf. målsætningen.</p> <p>Københavns Kommune deltager i en forundersøgelse af Østlig Ringvej og undersøger denne i sammenhæng med trafiksanering i Indre By. Når Københavns Kommune derudover undersøger mulighederne for, på kortere sigt, at reducere trafikken i middelalderbyen og også i brokvarterende skyldes det muligheden for at skabe plads til mere liv, reducere den trafikskabte luftforurening og reducere CO2-udslippet fra trafikken. Formål, der er til glæde for byens borgere, turister og erhvervslivet.</p>		
--	--	---	--	--

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(440) 2L Projektudvikling A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>2L Projektudvikling foreslår som repræsentant for Nuuks Plads A/S to forslag til ændring af Kommuneplan 2019:</p> <p>a. Den maksimale bebyggelsesprocent tager udgangspunkt i, at de tre kommende matrikler som et samlet hele bebygges med 185%, samt at byggeretten udelukkende tilfalder den nye reducerede matrikel 2105.</p> <p>b. Den kommende matrikel 2105 må bebygges med 8.500 m<sup>2</sup> nybyggeri inkl. genanvendelse af Koppels bygning og eksklusiv en genanvendelse af Nyrops bevaringsværdige bebyggelse.</p> <p>Derudover er det ønsket, at der tages hensyn til den stationsnære beliggenhed, for så vidt angår fastsættelsen af p-norm, således at p-normen for Nuuks Plads beregnes som p-normen for centrum frem for tæt by</p> <p>På grund af kommende udmatrikulering vil der for bygherre være en væsentlig reducere af</p>	<p>Siden lokalplan for Nuuks Plads ikke blev vedtaget, har kommunen været i dialog med bygherre om projektet. Bemærkningerne skal ses i dette lys.</p> <p>Pga. etablering af metrostationen, herunder en ekspropriering af areal, har disponering af byggeretter været diskuteret særligt med henblik på at opnå et projektforslag, der rummer mindre byggeret og ikke som tidligere indeholder et højhus på 75 meter.</p> <p>På det grundlag foreslår Økonomiforvaltningen en ændring af rammen.</p> <p>Vedr. parkeringsnorm er rammen beliggende i tætbyen. Normen må følge</p>	<p>Ramme R19.C.3.6 for området ændres, så byggeretten defineres konkret. Maksimal bebyggelsesprocent markeredes med "-" og den maksimale bygningshøjde reduceres fra 75 meter til 42 meter.</p> <p>Den særlige bemærkning får følgende indhold: " Der kan inden for området anlægges en station for Cityringen med dertil hørende funktioner. Der kan etableres op til 10.000 m<sup>2</sup> inklusive udnyttelse/ombygning af bevaret bebyggelse på matr.nr. 2105,</p>	754

	<p>byggeret i forhold til tidligere forhold, hvis bebyggelsesprocenten bibeholdes jf. Kommuneplan 2019.</p> <p>Reduceringen vil desuden betyde en vanskeliggørelse af nybyggeri i et omfang, der muliggør en unik og kvalitativ udvikling af Nuuks Plads med nye rekreative byrum og bylivsaktiviteter.</p>	<p>Kommuneplan 2019-bestemmelser herom.</p> <p>Ændringsforslaget medfører, ramme R19.C.3.6 ændres og at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 65.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Udenbys Klædebo Kvarter, København.”</p> <p>Den politiske hovedstruktur</p>	
--	---	---	--	--

(445) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto-butik på Emdrupvej 107 kan udvides.</p> <p>Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel i Kommuneplanen 2019. Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.</p>	<p>Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.</p> <p>Placeringen Emdrupvej 107 ligger mellem og i større afstand til Emdrup Torv Lokalcenter og Emdrupvej Bydelscenter. Der er også større afstand til nærmeste indkøbsmulighed i Gentofte Kommune.</p>	<p>Økonomiforvaltningen forslår derfor at der medtages mulighed for en enkeltstående butik på op til 1.000 m<sup>2</sup> på matr.nr. 1254 Emdrup.</p> <p>Den politiske hovedstruktur</p>	755

		Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 55.		
		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(446) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto-butik på Korsørgade 1 kan udvides. Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel i Kommuneplanen 2019. Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.	<p>Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.</p> <p>Placeringen Korsørgade 1 ligger i oplandet til Østerbrogade Bymidte. En ændring af centerafgrænsning eller et nyt center, for at tillade det ønskede, vurderes at ville svække bymidten og dermed være i strid med kommuneplanens mål.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		756

(447) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Rammer	<p>Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto-butik på Stærevej 74 kan udvides. Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel i Kommuneplanen 2019. Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.</p>	<p>Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.</p> <p>Placeringen Stærevej 74 ligger i oplandet til Nørrebrogade/Indre Frederikssundsvej Bymidte. En ændring af centerafgrænsning eller et nyt center, for at tillade det ønskede, vurderes at ville svække bymidten og dermed være i strid med kommuneplanens mål.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		757
--------	---	--	--	-----

(449) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto butik på Tranehavevej 1 kan udvides.</p> <p>Der ønskes med indsigelsen/forslaget en reservation af rammen til nyt butiksareal på 868 m<sup>2</sup>.</p>	<p>Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.</p> <p>Placeringen Tranehavevej 1 er inden for Sydhavns Station Lokalcenter, hvor der er 2.090 kvm ledig ramme, hvilket vurderes at kunne rumme projektet inden for Salling Groups ejendom.</p>		758

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(450) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om, at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto-butik på Trøjborgvej 1 kan udvides.</p> <p>Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel. Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.</p>	<p>Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.</p> <p>Placeringen Trøjborggade 1 ligger i oplandet til Vesterbrogade/Istedgade Bymidte. En ændring af centerafgrænsning eller et nyt center, for at tillade det ønskede, vurderes at ville svække bymidten og dermed være i strid med kommuneplanens mål.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		759

(451) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om, at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto-butik på Utterslevvej 11 kan udvides.</p>	<p>Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.</p>		760

	Butikken befinder sig ikke i et område med rammer for detailhandel. Da butikken er meget populær blandt borgerne i området, ønskes butikken udvidet for at kunne tilbyde kunderne et bredere varesortiment.	Placeringen Utterslevvej 11 ligger i oplandet til Frederikssundsvej Bymidte. En ændring af centerafgrænsning eller et nyt center, for at tillade det ønskede, vurderes at ville svække bymidten og dermed være i strid med kommuneplanens mål.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(452) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om, at der i Kommuneplanen 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto-butik på Østerbrogade 23 kan udvides.  Der ønskes med indsigelsen/forslaget en reservation af rammen til nyt butiksareal på 775 m2.	Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.  Placeringen Østerbrogade 23 er inden for Østerbrogade Bymidte, hvor der er 212.000 kvm ledig ramme, hvilket vurderes at kunne rumme projektet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		761

(453) Salling Group A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----



Rammer	<p>Salling Group ønsker at fremsætte forslag/gøre indsigelse om, at der i Kommuneplan 2019 gives mulighed for, at den nuværende Netto-butik på Ålekistevej 168-172 kan udvides.</p> <p>Der ønskes med indsigelsen/forslaget en reservation af rammen til nyt butiksareal på 710 m<sup>2</sup>.</p>	<p>Arealreservationer sker i forbindelse med ansøgning af byggeandragende og administreres af Teknik og Miljøforvaltningen.</p> <p>Placeringen Ålekistevej 168-172 er inden for Jyllingevej Bydelscenter, hvor der er 2.400 kvm ledig ramme, hvilket vurderes at kunne rumme projektet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		762
--------	--	---	--	-----

(461) Butchers Heat

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Som iværksætter og erhvervsdrivende på Margretheholmen gør det mig enormt bekymret at læse planerne ift. udviklingen af området, da det vil have meget store negative konsekvenser for både os erhvervsdrivende i området men også de mange beboerne i området, som virker til at være fuldstændig overset i planlægningen. I lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et forholdsvis lille areal. Som beboer og erhvervsdrivende på Margretheholmen føler jeg os overset i forbindelse med planlægningen af Lynetteholmen, som mildest talt vil omdanne området til en lastbilmotorvej, med store</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493.</p> <p>Planlægningen for trafikløsninger til jordopfyldet er ikke en del af Kommuneplan 2019, da dette ikke er kommunal plankompetence. De alternativer, der foreslås som led i miljøkonsekvensvurderingen af projektet, vil blive undersøgt med henblik på at finde den samlet set bedste løsning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der ikke er tale om overskudsjord, der har en forureningsgrad, som kunne betyde at</p>		763

	<p>konsekvenser for nærområdet. Der skal være dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord kan det virkelig passe. Margretheholms Havn/Lynetten som er en vigtig del af nærområdet er således dømt til at sløjfes, dette vil have stor negativ effekt på hele området og utrolig mange børn, voksne og erhvervsdrivende som dagligt benytter og glæder sig over området, som det er nu. Jeg håber i vil genoverveje planlægningen af Lynetteholmen og se nærmere på andre løsninger, så som at sejle jorden til destinationen fremfor at smadre, forurene og degradere et område i så høj grad.</p>	<p>transporten heraf vil udgøre en miljøpåvirkning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(467) Holscher Nordberg Architecture and Planning

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Grundejergruppen beliggende ved Bådehavnsvej Vest ønsker en rammeændring af Bådehavnsvej Vest fra C* til B4.</p> <p>Grundejerne og rådgiver ser fremtidigt en koncentration af boligbebyggelse på dette sted med de faciliteter der understøtter et godt boligliv. En B4-ramme vil underbygge disse intentioner.</p> <p>Grundejer og rådgiver mener, at området udmærker sig ved at ligge tæt op ad den eksisterende sejlförening samt naturområdet "Tippen".</p>	<p>Kommunen ønsker en blandet anvendelse med både boliger, erhverv og offentlige institutioner, hvorfor området er udlagt til C*. Desuden er området udlagt til yderligere kommuneplanlægning, hvor bebyggelsesgrad mv. vil blive fastlagt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		764

	<p>Grundejergruppe samt rådgiver ser det som afgørende, at der bliver skabt en koordineret sammenhæng mellem disse områder og Bådehavnsvej Vest.</p> <p>Grundejergruppe samt rådgiver ser frem til et godt samarbejde med relevante myndigheder om en udvikling af området med fokus på at lave et samlet og unikt by- og boligområde.</p>			
--	--	--	--	--

(476) HAL Consult A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Der efterspørges en planfaglig begrundelse for, at Rentemestervej 76, 78 og 82 har den status som er foreslået i Kommuneplan 2019, herunder for, hvorfor Rentemestervej 80 ikke skal være en del heraf.</p> <p>Der anmodes om, at Rentemestervej 80 gives en analog status, som gælder for et af de to naboområder.</p> <p>Københavns Kommune bedes uddybe, hvorfor der ikke er skredet ind overfor en partiel ulovlig afbenyttelse af ejendommen nr. 78 og 82.</p> <p>Københavns Kommune bedes forklare i planfaglige termer, ønsket om fastholdelse af E0 områder.</p> <p>Der forventes en juridisk begrundet stillingtagen til af i hvilket omfang kommuneplanens</p>	<p>Rentemestervej 80 er en ejendom med ældre industribebyggelse, der egner sig til kreative erhverv, hvorimod nr. 76 er en mere regulær kontorbygning.</p> <p>På nr. 82 har kommunen haft anvendelse til kvindekrisecenter. Kommunen ændrer her rammen, for at bygningens overnatningsmuligheder kan anvendes til boliger.</p> <p>På nr. 78 har Kirkens Korshær foreløbigt indrettet bygninger uden overnatningsfaciliteter, hvilket ikke vurderes ulovligt. Borgerrepræsentationen har med Kommuneplan 2019 støttet ønske om overnatning, hvorfor ejendommen flyttes til naboramme.</p>		765

	rammedel kan inddrages som administrationsgrundlag i den daglige praksis.	<p>Disse statusændringer for nr. 78 og 82 er for at skabe lovlige forhold omkring nuværende og kommende aktiviteter.</p> <p>Da der ikke er lokalplan for området, er det Planloves §12 stk. 3, der anvendes. Den tilsiger, at "inden for byzoner og sommerhusområder kan kommunalbestyrelsen modsætte sig opførelse af bebyggelse eller ændret anvendelse af bebyggelse eller ubebyggede arealer, når bebyggelsen eller anvendelsen er i strid med bestemmelser i kommuneplanens rammedel." §12 stk. 1 siger endvidere, at " Kommunalbestyrelsen skal virke for kommuneplanens gennemførelse."</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(478) HAL Consult A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Grundejer af ejendommen Bragesgade 8-10 ser ikke mulighed for at udvikle bebyggelsen nævneværdigt, således som planforholdene er i dag.</p> <p>Der stilles følgende forslag:</p>	Bragesgade 8-10 består af to ejendomme med en ældre erhvervsbebyggelse, der indtil for nyligt indeholdt Nørrebro Bibliotek, der er flyttet over i Nørrebrohallen.	Rammer	766

	<p>1. Planbestemmelserne for områdetypen B4 i Bragesgade bør suppleres med en passus om, at særegne bebyggelser tillades at fortsætte tidligere/oprindelig arealanvendelse, og det bør pointeres, at publikumsrettede funktioner kan finde sted i stueplan. Konsekvensen heraf bør være, at gældende lokalplan ændres.</p> <p>2. Alternativt foreslås det at overføre byområdet begrænset af Bragesgade mod nordvest og Ægirsgade mod sydøst samt i enderne Nørrebrogade og Dagmarsgade til et C2-område.</p> <p>Der kræves en ny lokalplan.</p>	<p>Da det vurderes svært at indplacere offentlige funktioner, der kan være i boligrammer, foreslås rammen ændret.</p> <p>Økonomiforvaltningen foreslår, at ramme R19.B.3.38 for området ændres for matr.nr. 2494 og 2495 Udenbys Klædebo Kvarter, så der her kan ske anvendelse til erhverv, der er foreneligt med boliganvendelsen.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(479) HAL Consult A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>HAL Consult indgiver indsigelse mod og forslag til ny rammebetegnelse (C-ramme) for ejendommen Thoravej 35/Theklavej 46.</p> <p>HAL Consult, ejer af Thoravej 35, kritiserer måden hvorpå byområdet udvikles, som er uden velargumenterede synspunkter og dels som stykvis planlægning, der forfordeler nogle grundejere i området frem for andre.</p>	<p>Thoravej 35/Theklavej 46 er beliggende i ramme R19.E.8.4, der er en kreativ erhvervszone, der i ifølge kommunens erhvervsanalyse skal bevares. Kreative zoner skal tilbyde attraktive lokaliseringmuligheder for kreative virksomheder, der ønsker fleksible og prisbillige lejemaal.</p> <p>Økonomiforvaltningen tager indsigers synspunkt til efterretning.</p>		767

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(495) Obel-LFI Ejendomme A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Som ejer af ejendommen Lygten 37, København NV (beliggende i planområde 4057) bakker Obel-LFI fuldt og helt ud op om den i kommuneplan 2019 påtænkte ændring af område 4057 fra ramme S3 til fremover ramme C3. Obel-LFI mener, at ændringen vil give de rette muligheder for at udvikle området til gavn og glæde for hele bydelen, dens borger og brugere.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		769

(501) Dance Movement

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Mette/Dance Movement mener, at man skal tage vare på så særegent og unikt et miljø som Fiskerhavnen. Det kommer ikke hurtigt igen. Og miljøet er vokset frem af sig selv uden kommunal planlægning gennem mange, mange år. Det vil være uopretteligt at spolere nogen omgivelser, der er vokset frem så langsommeligt som et egetræ. Og tænk på hvor mange mennesker, der har glæde af det - ikke kun dem der bor der. Om mange, mange år vil	Fiskerhavnen (havnearealer øst for Bådehavns-gade) fik i Kommuneplan 2015 ændrede rammebestemmelser, der netop skal rumme det blandede miljø med havneaktiviteter, værksteder og et indslag af boliger. Disse bestemmelser er ikke ændret og området er ikke udpeget til byomdannelse. Det gælder alene de omgivende arealer, dels det ubebyggede areal, dels arealerne vest for		770

	vores børn og børnebørn takke for at sådan et miljø er blevet bevaret. Tænk på Ebeltoft, tænk på Christiania, tænk på Nyboder, tænk på Brumleby og Kartoffelrækkerne, ja tænk på de mange dejlige steder, som emsige politikere gerne ville have ryddet, men som via geschæftige medborger er blevet reddet i sidste øjeblik og i dag glæder os, vores børn og børnebørn og fremtidige generationer.	Bådehavngade. Selve havneområdet forudsættes således bevaret.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(506) SLA

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>SLA mener, at det i byudviklingen alt for ofte sker, at pladsen til bynatur og biodiversitet bliver fortrængt til fordel for byggeri, parkering og asfaltering. Samtidig har arealer forbeholdt det groede miljø ikke den tilstrækkelige kvalitet.</p> <p>SLA mener, at hvis Københavns Kommune vil vise at være en Verdensby med ansvar, så skal bynatur og biodiversitet være en del af plangrundlaget.</p> <p>SLA foreslår en række konkrete forslag til indsatser og værktøjer til at udvikle og understøtte mere og bedre bynatur og biodiversitet i kommunen:</p>	<p>Arealer til natur er del af plangrundlaget. Omfanget heraf er udtryk for en vurdering og afvejning af de hensyn, planlægningen samlet set skal varetage. Arealer udpeget til natur inddrages ikke til byggeri. Dersom det ønskes, at arealer anvendt eller udpeget til andre formål skal forbeholdes til natur vil dette normalt være afhængig af økonomiske midler til offentlig overtagelse.</p> <p>De kvalitative krav til friarealer i lokalplaner følger planlovens bestemmelser herom.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		771
Det grønne	SLA savner en klar definition på "grønne områder" som i kommuneplanen bruges om alle	Hvorvidt arealer har høj kvalitet, afhænger af hvilke formål de skal opfylde. Naturområder, parker, idrætsanlæg,		772

	<p>grønne arealer samt en beskrivelse af hvad "grønne områder" omfatter.</p> <p>SLA anbefaler en skelnen mellem bynatur og grønne områder, hvor bynaturen lever op til flere og højere krav end parker.</p>	<p>kirkegårde etc. tjener forskellige formål (herunder flere samtidige formål) og deres kvalitet er således ikke indbyrdes sammenlignelig, men afhængig af om de tjener deres formål. Det følger også heraf, at der ikke findes en standarddefinition på grønne og rekreative områder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	<p>SLA foreslår, at der bør udvikles en kvantitativ norm for forholdet mellem indbyggere og grønne arealer på bydelsniveau (frem for på byniveau) for at sikre, at alle borgere har grønne arealer inden for rækkevidde af deres bolig. En norm for andel af grønne arealer kan implementeres på rammeniveau for at have konkret effekt.</p>	<p>Kommuneplanen kan ikke regulere indbyggertal, men alene byggeri. Der findes således ingen styring af indbyggertal, der kunne danne grundlag for at reducere eller udvide omfanget af grønne områder. Friarealer fastlægges derfor ud fra bebyggelse på rammeniveau. Økonomiforvaltningen bemærker, at det er forvaltningens opfattelse at der i disse år er et stort politisk fokus på at sikre grønne kvaliteter i byudviklingen, hvorfor ønsket om at udbrede grønne arealer i byen håndteres i de konkrete plansager.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		773
Det grønne	<p>SLA mener, at der er behov for et fordelingsværktøj til at placere og prioritere grønne arealer og bynatur på bydelsniveau.</p>	<p>Kommuneplanen har aldrig indeholdt måltal for afstande til bestemte faciliteter, således heller ikke offentligt tilgængelige grønne områder. En prioritering af</p>		774



	SLA mener, at det er oplagt med en revision måltallet for afstanden til grønne arealer, som bør mindskes til 300 m.	<p>placering af grønne arealer følger kommunen grønne arealplan, som fremlægges til de årlige budgetforhandlinger på linje med kommunens øvrige arealplaner.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	SLA anbefaler, at der i Kommuneplan 2019 tilføjes planer for udarbejdelse af et kvalitetsprogram for bynatur på lokalplanniveau, som skal sikre, at bynaturen får en høj æstetisk, praktisk og biologisk værdi.	<p>Naturområder, parker mv. forvaltes normalt efter udviklingsplaner og ikke lokalplaner, jf. de fredningsbestemmelser, der gælder for områderne. Kommuneplanen kan ikke ændre dette forhold og det vurderes heller ikke hensigtsmæssigt, da der ikke vil være hjemmel til at regulere ret mange forhold efter planloven. Initiativet bør derfor løftes af en sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		775
Det grønne	SLA stiller en række spørgsmål til Københavns Kommune til intern debat og til vejledning for det kommende arbejde med at omsætte visionerne for bynatur til konkret handling.	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for virksomhedens interesse for emnet. Denne regulering sker ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		776

## (510) Sund &amp; Bælt A/S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Sund &amp; Bælt Holding A/S skal først og fremmest bemærke, at følgende trafikale forhold bør inddrages i kommuneplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det forventes, at Øresundsbanen fra Kalvebod til Vigerslev vil få en betydelig forøget godstrafik, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Derudover skal det bemærkes, at - som det fremgår af projektet "Ring Syd", hvor banen udvides med 1-2 spor - der er planer om at inddrage denne strækning til persontog.</li> <li>• Det forventes samme trafikforøgelse på Øresundsbanen fra kommunegrænsen til Kalvebod, ligesom det i "Ring Syd"-projektet forventes at udvide Øresundsbanen gennem Ørestad med 2 spor.</li> <li>• I forhold til Øresundsmotorvejen skal det endelig bemærkes, at motorvejens kapacitet snart forventes fuldt udnyttet, hvorfor der forventes udvidelse af motorvejen med yderligere 2 spor.</li> </ul>	<p>ØKF noterer sig de forventninger som Sund &amp; Bælt tilkendegiver ift. kapacitetsudvidelse på vej og bane over Amager. I det omfang det er relevant at justere kommuneplanen vil det ske når planerne er mere konkrete.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		777
Rammer	<p>Sund &amp; Bælt har følgende bemærkninger til konkrete rammeændringer:</p> <p><i>Rammeændring 1 - Ørestad - Yderligere 20.000 m2 bebyggelse</i></p> <p>Sund &amp; Bælt Holding A/S skal bemærke, at de henlagte arealer langs Øresundsbanen er tiltænkt bane- og stationsudvidelser. Arealerne</p>	<p>Økonomiforvaltningen tager Sund &amp; Bælts bemærkninger med til iagttagelse i den videre planlægning med områderne.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		778

	kan således ikke inddrages i den foreslåede byfortætning.			
Rammer	<p><i>Rammeændring 4 - Selinevej Nord - udlægges til blandet erhverv</i></p> <p>Sund &amp; Bælt Holding A/S skal oplyse, at jernbanen på dette sted er placeret på en banevold, samt at banen føres over Kalvebod via en bro. Der er etableret støjskærme på broen og banevolden, og det vil ikke være muligt at reducere støjen fra jernbanen yderligere. Derudover må der forventes en støjforøgelse som følge af øget trafik på banen. Selskabet skal på den baggrund bemærke, at der skal fastsættes skærpet krav til lydisolering af bebyggelse på stedet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		779
Rammer	<p><i>Rammeændring 1 - Sydhavn/Sluseholmen - bebyggelsesprocent hæves</i></p> <p>Sund &amp; Bælt Holding A/S skal bemærke, at arealerne omkring Øresundsbanens brandventilationsskakte og flugtveje skal friholdes af hensyn til beredskabets indsatsmuligheder og af hensyn til jernbanesikkerheden. Der må ikke opstå risiko for, at genstande falder ned i brandventilationsskaktene.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		780
Rammer	<p><i>Rammeændring 2 - Bådhavnsgade Syd/Stejlepladsen - området ændres fra industri til bolig</i></p> <p>Sund &amp; Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen planlægges udvidet lige nord for "Areal 2". Jernbanen er placeret i banegrav med omkringliggende støjvolde. Det er ikke muligt at foretage yderligere støjreducerende tiltage, hvorfor der skal stilles krav om lydisolering af boligerne.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		781

	Selskabet skal desuden bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.			
Rammer	<i>Rammeændring 3 - Bådhavns­gade nordøst/Dansk Metal - området ændres fra blandet erhverv til bolig</i> Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen på denne strækning er placeret på en banevold. Der er etableret støjskærme, og det vil ikke være muligt at foretage yderligere støjreducerende tiltag. Der skal derfor stilles store krav til lydisolering af boligerne. Selskabet skal desuden bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		782
Rammer	<i>Rammeændring 4 - Bådhavns­gade nordvest - området ændres fra blandet erhverv til bolig</i> Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen planlægges udvidet lige syd for "Areal 4". Jernbanen er beliggende i banegrav med omkringliggende støjvolde, og det er ikke muligt at foretage yderligere støjreducerende tiltag. Der skal derfor stilles krav om lydisolering af boligerne. Selskabet skal desuden bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		783
Rammer	<i>Rammeændring 5 - Strømmen - byplanramme er endnu ikke fastlagt</i> Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen planlægges udvidet lige syd for "Areal 5". Jernbanen stiger op mod Vigerslevsbanen og er derfor kun delvist placeret i banegrav. Der skal stilles store krav til lydisolering af boligerne. Selskabet skal desuden	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		784

	bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.			
Rammer	<i>Rammeændring 1 - Poppelvænget</i> Trafikbelastningen på Øresundsbanen vil i dette område blive udtalt, idet der forventes etableret et trinbræt langs Øresundsbanen. Selskabet skal henvise til "Ring Syd"-projektet og projektet vedrørende etablering af ny station på Ny Ellebjerg Station. Lokalplanen for området bør sikre adgang til denne station.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		785
Rammer	<i>Rammeændring 1 - jernbanebyen</i> Sund & Bælt Holding A/S skal oplyse, at områdets sydvestlige hjørne er placeret oven på Syd-havnsgadetunnelen, hvori Øresundsbanen forløber. Dette område - er som øvrige jernbanearealer - belagt med restriktioner. Det er således ikke muligt at bebygge arealet over Sydhavnsgadetunnelen	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 778.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		786

(526) Skanska Danmark A/S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rækkefølgeplan	Skanska Danmark er glad for muligheden for at give input til udviklingen af København.  Skanska ønsker, at en del af Kløverkvarteret indgår i Kommuneplan 2019s rækkefølgeplan i den første halvdel.  Skanska beskriver potentialet i udviklingen af området, herunder muligheden for op til 15.000 boliger modsvarende 30.000 beboere samt en beskrivelse af visionen for området	Kløverparken er medtaget i rækkefølgeplanlægningen som perspektivområder, der ikke kan udvikles i planperioden, idet det en udvikling forudsætter trafikbetjening i form af trafikveje f.eks. i form af en østlig ringvej samt kollektiv trafikbetjening, f.eks. i form af metro.		787

	<p>som et kvarter med afsæt i FNs verdensmål for bæredygtig udvikling (bilag 1 i høringssvaret)</p> <p>Skanska kommenterer Kommuneplan 2019s fremførte årsager til, at Kløverparken ikke er en del af rækkefølgeplanen, og konkluderer, at hverken infrastruktur eller Prøvestenen er en hindring for en fasevis byudvikling af Kløverkvarteret.</p> <p>Skanska foreslår, som følge af evt. fremrykning i kommuneplanen, at næste skridt er udarbejdelsen af en udviklingsplan og lokalplan for første fase af byudviklingen.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(528) Wonderful Copenhagen

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Turisme	<p>Wonderful Copenhagen bakker 100 % op om målsætningen om, "at fremme en turisme, der tager hensyn til lokalmiljøet og fordeler sig i hele byen."</p> <p>Wonderful Copenhagen mener, at det er den rigtige og nødvendige strategi for at bidrage til en bæredygtig turismeudvikling, at det synliggøres at Københavns forskellige kvarterer og bymiljøer rummer forskellige oplevelser året rundt, men også for byens gæster, som det fremgår af kommuneplanens afsnit "Styrk turismen i hele byen".</p> <p>Wonderful Copenhagen mener, at en markedsføringsindsats, der indebærer</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for at Wonderful Copenhagen ønsker at bidrage til Kommuneplanens målsætning om en turismeudvikling, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeles i hele byen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 134.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	788

	<p>strategiske til- og fravalg er et nødvendigt og virkningsfuldt værktøj til at håndtere udfordringer med overturisme. I denne forbindelse oplyser Wonderful Copenhagen, at turismeudviklingen også bør tænkes endnu bedre sammen med byens øvrige strategiske udvikling, og gerne endnu tidligere i processen end nu.</p> <p>Wonderful Copenhagen mener, at turisme bør tænkes ind i udviklingen af lokalplaner, trafikplaner og mener, at mange projekter og løsninger med fordel kan involvere byens borgere.</p> <p>Wonderful Copenhagen mener ikke, at der er et problem med overturisme i dag, men at det er en udfordring og potentiel trussel i København, som bør forebygges gennem langsigtede, strategiske samarbejder på tværs af sektorer.</p> <p>Wonderful Copenhagen mener, at turismeudfordringer i København er ultra lokale og begrænser sig til specifikke gader og pladser, mens omkringliggende gader kan ønske sig flere turister.</p> <p>Wonderful Copenhagen mener, at turismen kan bidrage positivt til byudviklingen af områder, der ønsker sig flere kultur- og fritidstilbud.</p> <p>Wonderful Copenhagen ser mange ambitiøse målsætninger i Kommuneplan 2019, og ser</p>			
--	--	--	--	--

	gerne at Københavns Kommune er lige så ambitiøse omkring at knække koden til en bæredygtig turismeudvikling.			
--	--	--	--	--

(536) Skanska A/S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
<p>Generelt</p> <p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>Bådehavns-gade</p>	<p>Skanska takker for muligheden for at kommune med input til høringen af Kommuneplan 2019.</p> <p>Vedr. at Kommuneplan 2019 ligger op til, at området, der i dag omfatter lokalplan 324 planlægges til byudvikling i første halvdel af planperioden.</p> <p>Skanska er varm fortaler for en bymæssig udvikling, men anbefaler at Københavns Kommune i udviklingen af området har for øje, at området udvikles i et tempo, hvor infrastrukturen kan følge med.</p> <p>Skanska anbefaler, at der udarbejdes en samlet plan for udbygningen af infrastrukturen i området inden yderligere byggemuligheder nær centrumforbindelsen muliggøres.</p> <p>Skanska ser, som Københavns Kommune, potentiale for at nærområdet til den kommende metrostation ved Sluseholmen udvikles som et blandet byområde. Skanska er imidlertid bekymret ift. det samlede omfang af nye byggemuligheder ved</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Skanska A/S' tilkendegivelse.</p> <p>Bådehavns-gade Vest er udlagt til C*, uden specificering af bebyggelsesprocent, højde mv. Det betyder, at fastsættelse af bebyggelsesprocent mv. vil ske ved kommende kommuneplanlægning, der forventes at foregå sammen med lokalplanlægning for området.</p> <p>Bådehavns-gade Øst og Bådehavns-gade Syd er udlagt med samme ramme.</p> <p>Områdets fysiske disponering blive fastlagt i videre lokalplanproces og kommuneplantillæg. Udviklingen af det samlede byudviklingsområde vil ske i en helhedsvurdering. I denne helhedsvurdering indgår bla. afklaring af, hvordan der kan etableres den tilstrækkelige infrastruktur for at kunne udvikle byudviklingsområdet.</p>		789



	<p>centrumforbindelsen, og de konsekvenser som dette kan have for trafikafviklingen i området.</p> <p>Der er en stor restrummelighed på Kalvebod Brygge, Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Teglholmen og Industritrekanten i Sydhavnen og videre ud til Vejlandskvarteret. Skanska mener, at en færdigudvikling af disse områder vil medføre et yderligere pres på centrumforbindelsen, samt at en samtidig udvikling af områderne vil skabe mere trafik på centrumforbindelsen. Skanska ser ikke af Kommuneplan 2019, at der er taget stilling til, hvordan den øgede trafik skal håndteres.</p> <p>Skanska fremhæver i forbindelse med deres bekymringer vedr. trafikafviklingen indhold i Miljøvurdering af Kommuneplan 2019.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

## BORGERE

(2) Mads Kristoffersen, 2720 Vanløse

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Mads Kristoffersen mener, at der skal gøres mere ved den tunge trafik i Vanløse. Der bør i kommuneplanen være konkrete tiltag til at få nedbragt forureningen og støjen i dette område, herunder: 1) Gør Jyllingevej ét-sporet, så færre benytter den, evt. ved at reservere en vejbane til busser, og 2) Plant flere vejtræer der absorberer CO<sub>2</sub>, virker</p>	<p>Med forslag til Kommuneplan 2019 er der fokus på den overordnede udvikling af byen. Der udpeges grønne områder med flere træer og biodiversitet, og der sættes overordnede mål for luftkvalitet og CO<sub>2</sub>-neutralitet.</p> <p>Konkrete projekter på Jyllingevej reguleres ikke i kommuneplanen.</p>		790

	støjdæmpende og desuden gør bydelen mere indbydende.	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(3) Niels, 2200 København N

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>Niels savner en kritisk debat omkring ønskerne til at byen skal vokse med så mange indbyggere. Det er jo ikke givet at flere indbyggere vil være en god ting for københavnernes idet der må imødeses øget trængsel både i trafikken og for de rekreative muligheder (svømmehaller, parker osv.).</p> <p>Niels deler således ikke kommunens ambition i kommuneplanen med tiltag for at øge befolkningen indenfor de nuværende fysiske rammer af Københavns kommune. Lynetteholmen vil kun øge arealet med 2%, hvilket er langt lavere end forøgelsen af boliger og erhvervsarealer, så kommuneplanen er udtryk for en markant 'fortætning'.</p> <p>Ifølge Niels er det eneste argument for at øge indbyggertallet tilsyneladende, at det skulle være eneste middel til at holde boligpriserne nede, men Niels savner en argumentation for at det skulle være tilfældet, og at det aktuelle niveau udgør et væsentligt problem, særligt i en</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at befolkningsudviklingen i København forventes at medføre prisstigninger på boliger. Disse forventes at kunne dæmpes ved at tilføre byen yderligere boliger.</p> <p>Det er en målsætning i kommuneplanen, at kommunen anvender kravet om op til 25 % pct. almene boliger i nye lokalplaner. Det medfører op til 15.000 nye almene boliger i den kommende planperiode.</p> <p>Nye almene boliger er i gennemsnit 24 % billigere end tilsvarende nye private udlejningsboliger.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	791

	situation hvor priserne i Københavns umiddelbare omegn ikke er særligt høje set i et internationalt perspektiv, eller hvor folk pendler meget langt (igen i et internationalt perspektiv).			
Boliger	Niels mener ikke, at København skal udvides nævneværdigt. Hertil kommer at mange af de områder der er udvidet i de senere år (Ørestad, Sluseholmen, Nordhavn, Carlsberg-byen) ikke tilfører byen noget. Hvis der skal udbygges, skal der stilles langt højere krav til de arkitekturer og vision.	Økonomiforvaltningen noterer synspunktet og henviser til baggrundsanalyserne for Kommuneplan 2019, hvori der er redegjort for boligbyggebehovet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		792
Klima	Niels ønsker flere ambitioner om at København skal være en grønnere by, bl.a. gennem fokus på cyklister og kollektiv trafik.	Kommuneplanen indeholder ambitiøse målsætninger for natur, kollektiv trafik og cyklisme, som kommunen søger at indfri.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		793
Infrastruktur	Niels finder det ærgerligt, at der ikke blev anlagt metro under de fire store brogader, og at hverken metro eller S-tog betjener de store hospitaler.	Økonomiforvaltningen har i KIK2 fra 2018 analyseret mulighederne for at betjene Rigshospitalet og Bispebjerg Hospitalet med bl.a. metro. Analysen konkluderede, at det er muligt at betjene de to hospitaler, men at der først og fremmest er behov for at afhjælpe kapacitetsproblemerne i den eksisterende metro over havnesnittet med en metrolinje fra København H til Prags Boulevard på Amager.		794

		<p>Planlægning af S-togsnettet er en statslig opgave, og dermed uden for kommunens ressort.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Niels mener, at København skal gøres bedre for de københavnere, der allerede bor her og som fx har meget langt mellem sports- og svømmehaller, samt udsættes for meget forurening/støj fra den eksisterende trafik.</p>	<p>95 % af borgerne i København har under 400 meter til et stoppested eller 600 meter til en station. Der arbejdes løbende på reducerede antallet af støjpåvirkede borgere ved bl.a. at udlægge støjdæmpende asfalt og tilbyde puljer til støjisolering af boliger. Borgerrepræsentationen har i oktober 2019 godkendt forslag til revideret handlingsplan for vejstøj 2018-2023.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		795
Boliger	<p>Niels mener ikke, at det er tilstrækkeligt at begrænse højhuse til at de må ligge 'stationsnært' - med mange S- og metrostationer giver det meget vide rammer for placering, og det defineres ikke hverken hvad 'nært' vil sige eller hvor højt et hus skal være for at blive betragtet som et 'højhus'.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 156 og 561.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		796

(4) Lawrence Barlow, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Lawrence Barlow mener, at Tivolis planer om at lukke Vesterbrogade for biltrafik mellem H. C. Andersens Boulevard og Bernstorffsgade og lave en parkstrækning er meget spændende. Lawrence Barlow synes dog også, at man bør gå endnu videre og nedrive Axelborg. Hvis Axelborg nedrives, kan der anlægges en kæmpe grøn plads lige foran Tivolis hovedindgang, som vil være omkranset af historiske bygninger som Cirkusbygningen, Palads og SAS hotellet. Det vil samtidig gøre Vesterport mere tilgængelig for fodgængere. Det vil være et tab for byen, hvis Paladsbygningen rives ned, men berigelse hvis Axelborg bliver det.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.</p> <p>I dette års budgetforhandlinger (Budget 2020) blev der bestilt en analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne, der bl.a. skal belyse ændringer i biltrafik som følge af en række projekter, herunder forslag om en park ved Tivoli. Når analysen er udført i 2020 vil der kunne tages politisk stilling til det videre arbejde med forslaget.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		797

(5) Nils Andreas Anthon Persson, 1620 København V

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Niels Persson har svært ved at se pointen med den planlagte park ved Tivoli på Vesterbro. Grønne områder er jo meget fine, men at ligge det midt i et af Københavns hovedtrafikåre, synes ikke at være en synderlig god ide.</p> <p>At nedlægge et trafikknudepunkt som indre Vesterbro er, vil også kun forudsige at biltrafikken rykker ud på de andre hovedfartsveje, til gene både for bilisterne</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 797.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		798

	<p>og dem der måtte bo i disse områder. Vi skal reducere CO2, men at få en masse biler til at holde i endeløse køer, i tomgang, gør hverken noget for miljøet, for bilisterne eller beboerne i området. Niels Persson synes ikke at det er så tilpas vigtigt med en ny park ved Tivoli, at man skal gøre livet surt for en masse mennesker der nu en gang er afhængige af bilen som transportmiddel, eller overtrafikere andre gader.</p>			
--	---	--	--	--

(6) Kristian Toksvig, 1720 København V

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Vesterbro og Kongens Enghave har de seneste år oplevet en utrolig udvikling med nye beboelsesområder i Carlsberg Byen, Enghave Brygge og Sluseholmen. De mange nye beboer og alle de nuværende beboere har brug for et stort grønt og rekreativt område, hvor børn kan dyrke motion og voksne kan finde sammen og restituere. Det som Københavns Kommune lægger op til med Jernbyen giver minimal mulighed for udviklingen af et grønt område. Kristian Toksvig håber ikke, at Kommunalplanen realiseres i dens nuværende udformning mht. Jernbyen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om et stort grønt område i Jernbanebyen. I Kommuneplan 2019 udpeges Jernbanebyen som et nyt byudviklingsområde med mulighed for blandet bolig og erhverv. Kommuneplanrammerne i Jernbanebyen er markeret med C*-rammer, hvilket betyder at kommunen endnu ikke har taget stilling til, hvilken bebyggelsesprocent, der vil være passende for området. Bebyggelsesprocenten vil blive fastlagt i en helhedsplan i 2020-2021. Kommunen ønsker at skabe et attraktivt område med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, plejecenter mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges med helhedsplankonkurrencen.</p>	Den politiske hovedstruktur	799

		<p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019. På baggrund af høringssvaret og lignende henvendelser, vil Økonomiforvaltningen indskrive behovet for en offentlig park og andre kommunale funktioner for Jernbanebyen, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(7) Martin, 1674 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	Martin synes, det er vigtigt med mere fokus på rekreative områder og offentlige og billige rum/aktiviteter, der fremmer fællesskab og modvirker ensomhed, til forskellige aldersgrupper. Det kan fx være billig aftensmad ligesom i Absalon eller hvor man tager en ret med selv.	Økonomiforvaltningen anerkender, at fællesskaber er væsentlige for Københavns udvikling, hvorfor dette begreb også optræder i Kommuneplan 2019. Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at der i planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for kultur- og fritidsliv, og at udvikling af kultur- og fritidsfaciliteter sker i sammenhæng med befolkningsudviklingen og befolknings sammensætningen.		800

		<p>Forvaltningen bemærker dertil, at bevilling af midler til konkrete aktiviteter og etablering af konkrete anlæg, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af kommunens budgetforhandlinger.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(8) Grethe Jørgensen, 1707 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Grethe Jørgensen mener, at Vesterbro akut mangler grønne områder samt idrætsfaciliteter med plads til livsudfoldelse i området.</p> <p>Det er Grethe Jørgensens håb, at vi kan bevare København som en by, der er rummelig med plads til alle. Grethe Jørgensen finder forslaget fra Vesterbro Lokaludvalg om en park på Vester Remisevej helt i tråd med dette. Her er tænkt på behovet for både kultur og idræt til en stor del af Københavns befolkning indenfor de næste mange år. Grethe Jørgensen synes, at det er et flot stykke arbejde og vel tænkt.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om en by med plads til alle og ønsket om flere grønne områder på Vesterbro.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen (kaldet Vester Remisevej i høringssvaret) med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, plejecenter mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>På baggrund af ønsket om flere grønne områder på Vesterbro, vil Økonomiforvaltningen indskrive behovet for en offentlig park og andre kommunale</p>	Den politiske hovedstruktur	801



		<p>funktioner for Jernbanebyen, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(9) Anders M. Sørensen, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Trafikmål	Anders M. Sørensen ønsker handling bag de flotte ord i kommuneplanen - at komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.	<p>Frem mod Kommuneplan 2023 vil Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen konkretisere hvordan målet kan opnås.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		802
Infrastruktur	Lokalt på Østerbro, som i høj grad er præget af børnefamilier, må trygheden meget gerne opprioriteres. Konkret er det ikke muligt for ældre, små børn, folk med barnevogne, dårligt gående m.fl. at nå at	Reguleringen af konkrete lyskryds er ikke en del af kommuneplanen, men varetages i sektorpolitik. Økonomiforvaltningen vil orientere Teknik- og Miljøforvaltningen om ønsket.		803

	krydse Østerbrogade ved Trianglen og Nøjsomhedsvej for grønt lys.	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Ndr. Frihavsgade mangler et rigtigt trafiklys midt på vejen, så de mange skolebørn mv. kan krydse sikkert.	Reguleringen af konkrete lyskryds er ikke en del af kommuneplanen, men varetages i sektorpolitik. Økonomiforvaltningen vil orientere Teknik- og Miljøforvaltningen om ønsket.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		804

(10) Andreas Herring, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Andreas Herring ønsker at sætte fokus på Vennemindevej. Her bliver kørt alt for stærkt med kun ét lyskryds på vejen (foruden hver ende), hvilket er uholdbart da der er rigtig mange skolebørn. Andreas Herring opfordrer til, at man etablerer vejbump eller chikaner samt fodgængerfelt på Vennemindevej.  På samme måde bliver der også kørt for stærkt på Nygårdsvej på stykket mellem Vennemindevej og Rundkørslen. Andreas Herring opfordrer til, at man etablerer bump eller chikaner samt lyskryds eller fodgængerfelt på vejen.	Økonomiforvaltningen bemærker, at vejenes fysiske udformning ikke er en del af Kommuneplanen, men håndteres i sektorpolitik. Økonomiforvaltningen vil orientere Teknik- og Miljøforvaltningen om ønsket.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		805

(11) Mette M. Skovbo Silbiger, 1720 København V

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	Mette M. Skovbo Silbiger er bekymret for Vesterbrogade 59. Der er ikke nogen lang beskrivelse af planerne, men hvis det handler om at nedlægge eller flytte Vesterbro Ungdomsgård til fordel for flere butikker, vil hun synes, det er meget ærgerligt. Skydebanen og det tilhørende institutionsmiljø er et bankende hjerte og en grøn lunge for dem på Vesterbro.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Vesterbro Ungdomsgård ikke er beliggende på Vesterbrogade 59, men på Absalonsgade 8.  Det blev i Budget 2015 besluttet at omlokalisere Københavns Museum fra Vesterbrogade 59 til Stormgade. Her blev det også besluttet, at indtægter fra salg af Vesterbrogade 59 skulle indgå i finansiering af omlokaliseringen.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		806
Det grønne	Derudover har Mette M. Skovbo Silbiger en generel opfordring til at prioritere plads og natur frem for biler og kædebutikker. Mette M. Skovbo Silbiger siger, at de er flere, som gerne deler deres transportmidler, hvis de til gengæld kan blive mere og mere omkranset af byhaver. Københavns Kommune har muligheden for at skabe rammerne for den grønne omstilling. Gør det gerne radikalt.	Der er med forslag til Kommuneplan 2019 tale om en afvejning af befolkningens samlede behov, hvor der ikke vurderes at være en prioritering af detailhandel på bekostning af andre ønsker til arealanvendelse. Der vurderes at være gode muligheder for ophold i det fri som beskrevet af indsender.		807

	Fokuser på tid til at ligge på ryggen i græsset og stirre på skyerne mens bierne summer i blomsterne frem for økonomisk vækst. Der er brug for at skrue ned og fokusere på de immaterielle ting, vi ofte glemmer i farten. Det vil have en påkrævet effekt på sundheden i form af en knækket kurve på stress, angst og depression.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Jernbanebyen	Mette M. Skovbo Silbiger håber, det lykkes at bibeholde sjælen i Jernbanebyen. Også i højere grad end det er sket i Carlsberg Byen. Der er brug for plads til store armbevægelser, og det er der her. Forhåbentlig bliver der ved med at være det.	Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med bevaring af de eksisterende grønne kvaliteter og tilføjelse af nye. Kommunen ønsker også at finde den rette balance mellem bevaring af de eksisterende bevaringsværdige bygninger kombineret med tilføjelse af nye kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, plejecenter mv, samt nye boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	808

(12) Steen Iversen, 2610 Rødovre

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Øvrige byudviklingsområder</p> <p>Svanemølleværket</p>	<p>Steen Iversen synes, det er en strålende idé at give Svanemølleværket til Teknisk Museum, men han er meget imod ideen om at inddrage de arealer udenom, der i øjeblikket bruges af især den gamle arbejder-sejlkлуб Øresunds Sejlkлуб Frem. Inddragelsen er ikke kun et hårdt slag for havnemiljøet omkring den beskedne nævnte sejlkлуб, men sandsynligvis for hele Svanemøllehavnen. Dele af det berørte areal bruges også af de andre sejlkлубber, og i øvrigt er klubberne afhængige af hinanden ved driften af havnen. Svanemølleværket er kæmpestort, og der burde kunne etableres parkering og nødstrøms- og/eller nødvarmeanlæg indenfor i det i fuldt tilstrækkeligt omfang nødtigt uden at tage væsentligt fra museets plads.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p> <p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	<p>809</p>
---	--	---	---	------------

(13) Louise McHenry, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
<p>Boliger</p>	<p>Louise McHenry mener ikke, at der er brug for flere dyre i København. Ifølge Louise McHenry er antallet af salg af projektlejligheder faldet med 30 procent i år.</p> <p>Det er ikke blot et spørgsmål om at gøre plads til mange mennesker i byen, det er også et spørgsmål om, hvordan vi vil leve i fremtiden, og det er vigtigt at vi bevarer</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at befolkningsudviklingen i København forventes at medføre prisstigninger på boliger. Disse forventes at kunne dæmpes ved at tilføre byen yderligere boliger. Det er en målsætning i kommuneplanen, at kommunen anvender kravet om op til 25 % pct. almene boliger i nye lokalplaner. Det medfører op til 15.000 nye almene boliger i</p>	<p>Den politiske hovedstruktur</p>	<p>810</p>

	<p>byens grønne åndehuller. Derfor mener Louise McHenry ikke, at der skal bygges på Stejlepladsen, Tippen og Amager Fælled.</p>	<p>den kommende planperiode. Nye almene boliger er i gennemsnit 24 % billigere end tilsvarende nye private udlejningsboliger.</p> <p>Det blev i forbindelse med Budget 2019 besluttet at flytte byggemulighederne ved Sundby St. til blandt andet Stejlepladsen (Bådehavnsvej Øst) og Vejlandskvarteret (Campinggrunden), men der er ikke planer om at bygge på Tippen (de fredede arealer vest for Bådehavnsvej). Beslutningen i forbindelse med Budget 2019 blev truffet for til gengæld at kunne beskytte det tidligere udlagte byudviklingsområde ved Sundby St., da området ved Sundby St. blev vurderet at have større naturmæssig værdi.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(14) Sofie, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Sofie håber, at der endnu er håb for Stejlepladsen og det liv flere 100 mennesker lever i området. I stedet for at nedlægge havnen som den er nu, foreslå Sofie at der åbnes mere op for beboelse på	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.	Den politiske hovedstruktur	811

	og i havnen. Hvis det forbydes fok at bo i deres både, så mister København charme og autenticitet. Sofie ser derfor gerne, at der passes på naturen og kulturen på Stejlepladsen.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(15) Mikkel Andersen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	København må som landets hovedstad tage føringen i den grønne omstilling. Det handler både om at udvikle biodiversiteten i det urbane miljø (Lærkesletten) og beskytte ikoniske kulturværdier (Stejlepladsen)	Byudviklingen nord for Vejlands Alle og i Bådehavngade Øst er fastlagt ved lov. Lovgivningen tager bl.a. udgangspunkt i, at biodiversiteten på de pågældende arealer er vurderet at være mindre værdifuld end på arealerne i det nu udtagne Ørestad Fælled Kvarter ved Sundby Station. En kommende lokalplanlægning af områderne vil kunne integrere væsentlige værdier i byudviklingen, men dette fastlægges ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		812
Klima	Mikkel Andersen mener i forlængelse heraf, at det i lige så høj grad handler om at tage førertrøjen i fremtidens erhvervsmæssige omstilling fra en ressourceforbrugende til en ressourceskabende virksomhed. Der bør rettes fokus på helt at erstatte privatbilismen med andre former for transport. Luft-, vand- og havmiljøet omkring hovedstaden bør	Økonomiforvaltningen bemærker, at Kommuneplanen kun regulerer forhold i Københavns Kommune samt at et af formålene med Københavns Kommunes klimaplan netop er at være foregangsby for den grønne omstilling, så de grønne erhverv kan tiltrækkes til København.		813

	<p>forbedres, og i det hele taget bør udviklingen af midler til at erstatte konventionel produktionsteknologi fremmes, som fx svineavl, der forbruger 1/3 del af landets areal til produktion af samme type foder igen og igen, der udpiner jorden og mindsker humusindholdet, der er afgørende for binding af CO2, en produktion der desuden kræver import af soya produkter, dyrket på nedbrændt regnskov. Således skaber arbejdet med at fjerne enhver type forurening i byen samtidig fremtidens nye erhvervsgrundlag. De lande, der omgiver os, er langt fremme med en tilsvarende udvikling, så det handler ikke bare om at være forrest, men om ikke at blive hængt af. Hvad der politisk besluttes, det være sig godt eller skidt, har en selvforstærkende konsekvens, som skal tages i betragtning.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(16) Bradley Axmith, 2200 København N

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Bradley Axmith mener, at der ligger nogle flotte ambitioner i kommuneplan 2019, men de konkrete udviklingsplaner er i strid mod flere af byens mål. Udviklingen af fx Bådehavnsvej syd skaber vilkår for mange flere biler, som vil belaste området. Samtidig ødelægger planen et grønt område og truer dets kultur.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	814



Boliger	Bradley Axmith mener, at det er svært at stole på den erklæret boligpolitik mens der stadig er mulighed for at købe bolig uden bopælspligt. Det giver et andet indtryk af byens prioriteter.	Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår af rammebestemmelserne i Kommuneplan 2019, at alle nye boliger fastlægges om helårsboliger, herunder at de ikke må anvendes til ferieboliger eller anden midlertidig beboelse.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		815
---------	--	--	--	-----

(17) Charlotte Winkler, 2400 Nordvest

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det Grønne	<p>Charlotte Winkler mener, at der mangler plads til københavnere, som bruger byen som levested og ikke oplevelsessted.</p> <p>Københavns kommune har meget lidt grønt at byde på, som ikke er tæmmet og planlagt af gartnere. Kun Amager fælled kan give en oplevelse af utæmmet natur.</p> <p>Charlotte Winkler mener også, at københavnere har mistet adgangen til vand, når kanalerne bruges til småbåde og badende.</p>	<p>Kommunens grønne arealer forvaltes i overensstemmelse med drifts- og udviklingsplaner, der ikke er en del af kommuneplanen. Brugere af områderne involveres i fornyelsen af udviklingsplanerne og vil her kunne få indflydelse på, hvilken karakter områderne har.</p> <p>Borgernes benyttelse af kanalerne og havnen som helhed til at sejle med småbåde eller bade (hvor dette er tilladt) betragter Økonomiforvaltningen som et udtryk for, at borgerne har adgang til vand og benytter denne adgang. Den vil ikke være i overensstemmelse med kommuneplanens målsætninger at afskære denne benyttelse. Det skal bemærkes, at benyttelsen af</p>		816

		<p>vandarealer som hovedregel ikke kan reguleres efter planloven.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(18) Jerome McHenry, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>Der skrives, 'Københavns Kommune i fuld gang med at lægge en mere konkret plan for Københavns fysiske udvikling de kommende 12 år, som skal sikre en langsigtet og sammenhængende udvikling af byen.</p> <p>Jerome McHenry ser dog nærmere udviklingen, af fx Lærkesletten og Stejlepladsen ved Fiskerhavnen, som et kortsigtet forsøg på at skaffe penge til metrogælden. Og i stedet for at skabe nye områder, som supplerer unikke områder og deres natur, bliver der bygget de samme slags rigmandsboliger, som står tomt (se vedlagt artikeloverskrifter).</p> <p>Når man kigger på kommunes tilgang til byudvikling i fx Ørestad, samt langs havnen i Sydhavn, hvor der er blevet bygget flere luksusboliger, som står tomt, kan man</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at befolkningsudviklingen i København forventes at medføre prisstigninger på boliger. Disse forventes at kunne dæmpes ved at tilføre byen yderligere boliger.</p> <p>Det er en målsætning i kommuneplanen, at kommunen anvender kravet om op til 25 % pct. almene boliger i nye lokalplaner. Det medfører op til 15.000 nye almene boliger i den kommende planperiode. Nye almene boliger er i gennemsnit 24 % billigere end tilsvarende nye private udlejningsboliger.</p> <p>I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplanstrategi 2018, som er et forarbejde til kommuneplanen, pegede københavnere på manglen på boliger som den største udfordring for byen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p>	Den politiske hovedstruktur	817

	<p>undre sig over, hvorfor det hele skal gå så stærkt?</p> <p>Jerome McHenry mener, at udviklingen af byen, som lokale københavnere vil bo i, skal drives af en anden motivationsfaktor end penge. Jerome McHenry foreslår, at nærmiljøet skal undersøges og lokale beboere skal inddrages på en konstruktiv måde (vedlagt: avisartikeloverskrifter, som illustrerer byplanlægningsproblemet i Københavns Kommune).</p>	<p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(19) Anne Andersen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Anne Andersen synes, at alle planer om at bygge på Stejlepladsen skal stoppes. Det er kritisabelt, at borgerne ikke blev hørt, før beslutningen blev truffet. Generelt skal de grønne områder i Sydhavnen bevares. Det er acceptabelt at bygge, der hvor der nu ligger industri, men de grønne områder skal bevares som rekreative på grund af deres store herlighedsværdi. Der bør i højere grad sættes på boliger til ældre og unge. Studieboliger bør være til at betale. Det nytter ikke, at de unge skal betale ca. 7.000 kr. om måneden for en 1-værelses lejlighed uden separat køkken. Så mange</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker hertil, at det er en del af Kommuneplan 2019s ambitioner at skabe rammerne for et mangfoldigt og varieret boligtilbud, hvilket også tydeliggøres af boligstørrelsebestemmelserne, der muliggør små såvel som store lejligheder. Der er særskilte bestemmelser for studie- og ungdomsboliger samt plejeboliger.</p> <p>Det fremgår af Økonomiforvaltningens analyse af ungdomsboligmarkedet til Kommuneplan 2019 at "En stor del af de kommende ungdomsboliger vil være almene ungdomsboliger. De opføres i regi af</p>		818

	penge er der ikke mange studerende, der har.	de 400 mio. kr. som Københavns Kommune har afsat i kommunal grundkapital til almene ungdomsboliger. Det vurderes, at de 400 mio. kr. svarer til ca. 3.350 almene ungdomsboliger. En stor del af de kommende ungdomsboliger vil derfor have en billigere husleje end de private ustøttede ungdomsboliger". I analysen fremgår det, at nybyggede almene ungdomsboliger, som gennemsnitlig har en husleje på 4.000 kr. for 35 m <sup>2</sup> .		
		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(20) Gregers Friisberg, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Som hyppig bruger af Amager Fælled og omgivende arealer, fx Stejlepladsen ved Fiskerhavnen, finder Gregers Friisberg det betænkeligt, at disse arealer skal presses af behovet for at finansiere og afbetale gæld på en metro. Københavns Metro er en infrastruktur for Danmark, hvorfor den delvist bør finansieres over finansloven.</p> <p>Gregers Friisberg mener, at de nye byggerier er alt for kompakte, og der presses for mange nye beboere ind på for lidt plads.</p>	<p>Byudviklingen nord for Vejlands Alle og i Bådehavngade Øst er fastlagt ved lov. Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens holdning hertil. Kommuneplanen kan ikke regulere finansieringen af infrastruktur.</p> <p>Det er væsentligt at afveje forskellige hensyn ved fastlæggelsen af tætheder for bebyggelser. Mere spredt bebyggelse vil have som konsekvens, at der vil være behov for at inddrage mere areal til et givet antal boliger,</p>		819

		<p>ligesom der vil være ringeren grundlag for kollektiv trafik.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(21) Isabella, 2300 København S,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Trafikken fra og til Amager, specielt i myldretiden, er blevet fuldstændig umulig. De sidste 10 år er indbyggertallet steget med næsten 36.000, og der er stadig kun 4 broer til at lede al trafikken til og fra Amager.</p> <p>Den nye metroring i København kommer kun til at påvirke en brøkdel af borgere på Amager, da der er rigtig mange som ikke bor i nærheden af Metroen. Bor man på Amager, men arbejder alle andre steder end på Amager og i Indre by, så er offentlig transport ikke nemt, så det er utopi at tro at man kan få bilerne væk fra Amager.</p> <p>Isabelle opfordrer til flere veje der leder væk fra Amager. Dermed skal bilerne ikke skal holde så meget i tomgang og man undgår potentielt farlige situationer i trafikken. Isabelle påpeger, at det</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i forbindelse med etablering af Lynetteholmen udarbejdes forundersøgelser af to infrastrukturprojekter, der blandt andet kan forbedre den trafikale betjening på Amager. Forundersøgelserne omhandler en Østlig Ringvej og en metroforbindelse. Forundersøgelsen af Østlig Ringvej undersøger blandt andet en linjeføring fra lufthavnen, via Lynetteholmen til Nordhavn, hvor den skaber forbindelse til Nordhavnstunnellen, Nordhavnsvejen og Helsingørmotorvejen. Således vil den fungere som en ny overgang på tværs af havnen. Borgerrepræsentationen har besluttet, at Københavns Kommune skal arbejde for, at en metroforbindelse til Lynetteholmen udformes som en ny krydsning af havnesnittet, hvor der skabes forbindelse på tværs af de to eksisterende metrolinjer M1 og M2. Således vil den i den udformning fungere som en ny, grøn transportmulighed på tværs af Amager.</p>		820

	desuden er dyrt for samfundet med al den spildtid folk bliver på at holde i kø.	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(22) Dianna Khalidan, 2770 Kastrup

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Dianna Khalidan kan godt sætte sig ind i tanken om, at der skal være plads til alle i København. Dog mener Dianna Khalidan, at der skal lyttes til borgerne på Amager og i København, der gerne vil beholde det sidste skønne vilde natur på Amager Fælled. Dianna Khalidan mener også, at vi har et ansvar for dyrene og planterne. Der er mange gode grunde til at bevare naturen, ifølge Dianna Khalidan, bl.a. mental og fysisk sundhed, naturmæssige, klimamæssige, miljømæssige m.fl. Ifølge Dianna Khalidan skal Amager Fælled besvares, beskyttes og værnes om. Det vil være godt for vores by.	Byudviklingen nord for Vejlands Alle i stedet for ved Sundby Station er fastlagt ved lov. Der er tale om en omplacering af byggeri, der bl.a. er sket ud fra en vurdering af naturkvaliteten på de to arealer og dermed nogle af de hensyn, som indsenderen fremhæver. Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens holdning hertil.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		821

(23) Caroline, 2700 Brønshøj,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Caroline ser gerne, at Vanløse-metroen forlænges til Brønshøj- Husum- området frem for en letbane. Derved vil området få let tilgængelighed til resten af København. Caroline ønsker heller ikke, at	Økonomiforvaltningen bemærker, at en forlængelse af metroen fra Vanløse til Brønshøj-Husum ikke er undersøgt. Metrobetjening af Brønshøj er undersøgt i KIK2, der blev afrapporteret til		822

	<p>Frederikssundsvej skal presses yderligere eller at butikslivet skal forsvinde, fordi vejen bliver en letbanevej med stationer.</p> <p>Caroline mener, at mange af borgerne i Brønshøj-Husum føler sig glemt af kommunen.</p>	<p>Borgerrepræsentationen i november 2018. Her var der undersøgt en linjeføring fra København H over bl.a. Rigshospitalet, Bispebjerg Hospital til Brønshøj. På samme tid blev en undersøgelse af letbane fra Nørrebro st. til Gladsaxe Trafikplads afleveret.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede, at der skal arbejdes videre med letbanen.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(24) Jakob Zeh Vedel Poulsen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>I forhold til etablering af letbane kontra metro ser Jakob Zeh Vedel Poulsen det som problematisk, at de få p-pladser der er på Frederikssundsvej vil blive inddraget. Butikkerne har det meget svært på strækningen. En metro ville være fremtidssikret og der ville blive en nem adgang til og fra Brønshøj/Husum. Frederikssundsvej kunne i stedet tænkes</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og</p>		823

	<p>om. Med mere plads til butikker/caféer med udendørs servering- torve gade dage hvor butikkerne flyttede ud på gaden og med plads til byudvikling.</p>	<p>metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. Det er korrekt, at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(25) Danni Hansen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Der mangler fodgængerfelter hvor man sikkert kan krydse frederikssundsvej mellem Bellahøj og Brønshøj torv der er det næsten umuligt at komme over i myldretiden samt noget bump eller andet fart dampende på strækningen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at vejenes fysiske udformning ikke er en del af Kommuneplanen, men håndteres i sektorpolitik.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p>		824



	Metro til Brønshøj ville også hjælpe på alt det trafik problemer vi har herude.	Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(26) Pau Jensen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Pau Jensen vil gerne have metro frem for letbane i Brønshøj.	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.		825

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(27) Jan Pedersen, Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Jan Pedersen ønsker metro fremfor letbane til Brønshøj. En letbane vil betyde, at Frederikssundsvejen bliver "skåret" over og der kommer elledninger i bybilledet. En metro vil skabe et bedre bymiljø for cyklister, gående og folk med behov for trivsel på gader. Etablering af metro vil være et reelt kvarterløft til Brønshøj, Bispebjerg og Tingbjerg.</p> <p>Vi mangler arbejdskraft, så spar gerne letbanechauffører bort, og brug ikke ressourcer på at opbygge endnu et reservedelslager og et serviceringsanlæg til letbane.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>På baggrund af de gennemførte analyser kan det ikke konkluderes, at det vil blive hverken sværere eller lettere at krydse Frederikssundsvej, hvis der anlægges en letbane. Det afhænger af hvilken strækning på Frederikssundsvej man sammenligner med, og hvilken løsning, der vælges. Erfaring fra andre byer med letbane er, at der godt kan laves løsninger, der muliggør krydsning.</p> <p>Køreledninger kan påvirke byrummet. Analyserne viser, at det kan være muligt at implementere letbanen med batteridrift, så</p>		826

		<p>man eks. på udvalgte strækninger kan undgå køreledninger.</p> <p>I forhold til reservedelslager og serviceanlæg er det planen, at en letbane på Frederikssundsvej skal bruge det samme anlæg som letbanen i Ring 3, der placeres i Glostrup.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(28) Jette Ingerslev, 1556 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>Hvem tør tage politisk ansvar for en kæmpe CO2-udledning ved bygning og brug af en p-kælder til 214 biler under Dantes Plads med forventede 1,000 ekstra biler hen over den fredeliggjorte V. Voldgade med 10.-20.000 cyklister via Lille Langebro, løbehjul og talrige børn på vej til skoler, børnehaver og museer?</p> <p>Samtidigt med, at BLOX-parkeringen 300 meter borte vedvarende har en belægning på 3-4 %, og 1.500 p-pladser er under bygning på Postgrunden 400 meter borte! Dertil to nye metrostationer 400 meter borte! Hvem tør ødelægge den historiske Dantes Plads med de høje akacietræer mellem Glyptoteket og Nationalmuseet? Hvem tør og vil tage det erstatningsmæssige ansvar på sig, når</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen har besluttet at sælge grunden med henblik på opførelse af et p-anlæg under Dantes Plads.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		827

	<p>vandspejlet sænkes 11 meter i et hydrogeologisk ustabil område, tæt på historiske bygninger og kloakker på pæle med stor risiko for sætningsskader? Hvem tør i 2019 tage politisk ansvar for at fastholde et 10 år gammelt parkeringsforlig, der er helt ude af trit med den lokale og globale klimapolitik? Hvem tør og vil gå på tværs af Københavns Kommuneplan samt regeringens løfter om nedsættelse af CO2-udledningen på 70 % i 2030? Hvem tør sabotere statsminister Mette Frederiksens banebrydende ord i FN om at stå i spidsen internationalt for at "skabe mirakler"? Og hvem TØR skabe det mirakel, der hedder at stoppe en overflødig og CO2-belastende p-kælder midt i Indre By af København, der skal stå i spidsen for grønne hovedstæder?</p>			
--	--	--	--	--

(29) Birgitte Sørensen, 2300 København S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen		Nr.
Andet	Bestemmelser omkring særlige byggeforhold, herunder huludfyldning. Fortætningen af den eksisterende by. Ved tilladelse af bebyggelsesprocent på over de i kommunerammen tidligere angivne 110 % gives grundejer en værdiforøgning mens naboer og genboer får deres værdi af ejendomme og livskvalitet forringet	Rammebestemmelsernes adgang til at foretage huludfyldning eller opføre randbebyggelse i sammenhænge, der allerede er præget heraf, finder primært anvendelse i de byområder, hvor den faktiske bebyggelsesprocent på eksisterende ejendomme overstiger de standardiserede bestemmelser. De tilstødende grundejere		828

	væsentligt grundet væsentlige gener i form af skygge for solen, utilfredsstillende lysforhold, hindring af udblik og indbliksgener.	nyder typisk allerede godt af en bebyggelsesprocent, der afviger fra standardrammen.  For at opnå et helhedspræg og for ikke at stille grundejere forskelligt uden en saglig begrundelse herfor, vurderes de gældende bestemmelser at være den mest hensigtsmæssige regulering frem for f.eks. kommuneplanrammer fastlagt ud fra de faktiske bebyggelsesforhold eller et fravær af standardbestemmelser (som det gælder i dele af Indre By/Christianshavn).  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(30) Klaus Damgaard, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Klaus Damgaard er bekymret for planerne om letbane. Mange steder på den foreslåede linjeføring er hverken Nørrebrogade eller Frederikssundsvej særligt bred. Heller ikke med inddragelse af de få parkeringspladser der er, hvilket ydermere vil føre til butiksdød, på en ellers ret butiksrude strækning. Hvis planerne er en letbane der kører blandt andet trafik, som vi kender det fra nogle af vores naboer, er det en farlig kombination sammen med cykler og fodgængere.	Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé - det vil sige sammen med biler. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Et letbanesystem vil i sidste ende skulle godkendes sikkerhedsmæssigt at		829

	<p>Hvorfor skal bydelen nedprioriteres, når en metro ville være et klart løft for hele området, og sammen med de øvrige metrolinjer vil give en super brugbar løsning for alle brugere.</p>	<p>Trafikstyrelsen. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(31) Berit Rasmussen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Berit Rasmussen har forståelse for byudviklingen i Tingbjerg. Dog mener	Økonomiforvaltningen bemærker, at en letbane, i de gennemførte analyser, har en		830

	<p>Berit Rasmussen, at det sker på bekostning af Husum, Brønshøj og Ydre Nørrebro: Letbanen er langsom, spærrer for al anden trafik, er sårbar for forstyrrelser, ufleksibel, forhindrer fri passage over Frederikssundsvej, gør tilværelsen endnu mere farlig for de bløde trafikanter osv. En rejsetid på op mod 30 min fra Gladsaxe og (initialt kun) til Nørrebro st. virker heller ikke lige tiltrækkende.</p> <p>Trængselsproblematik og byudvikling bør adskilles. Hvis man ønsker bedre forbindelser ind mod byen fra Letbanen på O3, kan man se på hurtigbusser ad Jyllingevej eller Slotherrensvej i stedet og bedre P-muligheder ved S-tog st. i omegnen og selvfølgelig trængselsafgifter. Hvis Tingbjerg skal blive attraktiv at bo i ville afgangene fra Metroen i Vanløse være formidabel. Subsidiært kan man omlægge S-bussen så den kører indenfor volden. At bumle indad i forældet skinneløs teknologi er ikke vejen frem. Og hvis man skal komme hurtigere frem, må der sløjfes stoppesteder og det er ligesom at give Brønshøj fingeren (igen).</p> <p>Og så er jeg slet ikke kommet ind på risikoen for et økonomisk dræn der skal indhentes på andre ruter. Og ja jeg er</p>	<p>rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum Torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6 minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, hvor der er behov for gode krydsningsforhold, kan letbanen køre med lavere hastighed. Analyser viser derudover, at letbanen vil have et årligt driftsoverskud.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>Erfaringsmæssigt findes der løsninger til letbanen, der kan reducere ulempen ved forstyrrelse. Det kan også være en fordel for passagerne, at letbanen ikke kan omlægges, da tilstødende vejarbejder mv. er nødt til at tage større hensyn til letbanen, end man gør med busserne.</p> <p>På baggrund af de gennemførte analyser kan det ikke konkluderes, at det vil blive hverken</p>		
--	---	--	--	--

	<p>fortaler for og bruger af offentlig trafik, men ikke sådan her.</p>	<p>sværere eller lettere at krydse Frederikssundsvej med en letbane. Det afhænger af hvilken strækning på Frederikssundsvej man sammenligner med, og hvilken løsning, der vælges. Erfaring fra andre byer med letbane er, at der godt kan laves løsninger, der muliggør krydsning. Et letbanesystem vil i sidste ende skulle godkendes sikkerhedsmæssigt at Trafikstyrelsen.</p> <p>Borgerrepræsentationen har besluttet at gå videre med en letbane. Analyser viser, at hurtigbusser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. P-pladser ved s-togstationer er ikke relevant if. til den undersøgte letbanestrækninger.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p>		
--	--	---	--	--



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(32) M Tom-Petersen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	M Tom-Petersen vil gerne have metro.	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		831

(33) Connie Eirod, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	En letbane til Brønshøj ville være så værdifuldt: det ville lette på den megen trafik der kører gennem frederikssundsvej og det ville uden tvivl have en gunstig	Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen har besluttet at gå videre med en letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station. Tidligere analyser har vist, at en letbane vil medføre mindre biltrafik på Frederikssundsvej. Derudover viser analyser, at		832

	indvirkning på de forretninger og erhverv der ligger langs med frederikssundsvej.	størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(34) Ida, 2700 Brønshøj,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Ida vil gerne have metro til Brønshøj. Bellahøjvej, Brønshøj Torv og videre mod Husum, fortjener samme opmærksomhed som Vanløse, Amager osv. Ida mener, at en metro vil betyde, at man kan komme hjem om natten og undgå at være afhængig af biler og taxa.	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		833

(35) Anna Nilsson, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Anna Nilsson vil gerne have metro frem for letbane til Brønshøj. En letbane - og	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj		834

	<p>inddragelse af de sidste tilbageværende p-pladser på Frederikssundsvej, vil ødelægge det i forvejen trængte forretningsliv, og vil ikke bidrage meget mere end busserne allerede gør.</p>	<p>tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagermængder. Det vil en letbane.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(36) Ulrik, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Ulrik efterspørger argumenter for, hvorfor Brønshøj skal have letbane frem	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der		835

	<p>metro, og argumenter for, at andre bydele får metro.</p> <p>Ifølge Ulrik, ønsker borgerne i Brønshøj metro.</p>	<p>kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(37) Lars Barrett Engdahl, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Lars Barrett Engdahl ønsker ikke letbane på Frederikssundsvej. Letbanen vil bl.a. presse mange biler ud på villakvarterne, hvor vejene er privat fællesvej, og vil skabe problemer. Desuden er butikkerne afhængige af p-pladser på Frederikssundsvej, hvor mange af dem vil blive inddraget til letbanen. Lars Barrett Engdahl spørger, hvorfor Brønshøj ikke kan vente på en metro?</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der kan være en risiko for mere trafik på villavejene ved etablering af letbane. Tidligere analyser viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen</p>		836

		<p>beslattede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(38) Heidi, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Heidi ønsker ikke letbane gennem Frederikssundsvej. Derimod ser Heidi gerne metro til Brønshøj Torv, Husum Torv, Tingbjerg og Gladsaxe, hvor den kan støde til den letbane, der bygges der.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Forlængelse af metroen til Tingbjerg og Gladsaxe er ikke undersøgt, men det må</p>		837

		forventes, at det vil blive meget dyrt i forhold til antallet af passagerer.		
		Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(39) Lars Thoning Dybro, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Lars Thoning Dybro har svært ved at se, hvordan en letbane vil kunne afhjælpe trafikken på Frederikssundvej. En letbane vil bare øge de trafikale udfordringer, mens en metro linje kombineret med de eksisterende buslinjer vil være attraktiv for området og dens beboere- både på den korte og den lange bane.</p> <p>Lars Thoning Dybro henviser desuden til letbanen i Århus, som han ikke ser som en god løsning.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Letbaner kan, ligesom anden kollektiv trafik, planlægges og udvikles forskelligt. Det er derfor ikke sikkert, at en letbane på Frederikssundsvej vil komme til at ligne letbanen i Aarhus. De gennemførte analyser viser, at der vil komme et driftsoverskud for en letbane på Frederikssundsvej.</p>		838

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(41) Frank Renleff, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Frank Renleff er borger i Brønshøj og vil gerne protestere mod planerne om en letbane. Den nuværende busbetjening er fuldt tilstrækkelig som den er nu. Det er Frank Renleffs opfattelse, at en letbane vil betyde endnu mere biltrafik på de små veje omkring Frederikssundsvej, hvilket giver øgede vedligeholdelsesudgifter til grundejerne samtidig med at det går ud over trafiksikkerheden i de ivrigt børnerige kvarterer. Endvidere vil det øge butiksdøden pga. bortfald af p-pladser. Når Frederikssundsvej skal krydses, vil det ved en letbane kun være muligt få steder og erfaringen fra Århus viser, at det ikke sker uden risiko. Endelig er der hensynet til syns- eller bevægelsehandicappede: hvordan skal de kunne færdes sikkert i trafikken og hvordan sikres, at de ikke skal gå/køre en stor omvej for blot at komme over gaden? En metroløsning vil være langt mere til gavn for fremkommelighed, handelsliv og for de borgere, der bor i bydelen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane. Der kan være en risiko for, at letbanen vil skabe mere trafik på sidevejene til Frederikssundsvej. Tidligere analyser viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>På baggrund af de gennemførte analyser kan det ikke konkluderes, at det vil blive hverken sværere eller lettere at krydse Frederikssundsvej med en letbane. Det afhænger af hvilken strækning på Frederikssundsvej man sammenligner med, og hvilken løsning, der vælges. Erfaring fra andre byer med letbane er, at der godt kan</p>		839

		<p>laves løsninger, der muliggør krydsning også for syns- og bevægelseshandicappede.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(43) Rita Abildgaard, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Rita Abildgaard ønsker metro frem for letbane.</p> <p>Om 10-20 år starter CITY i Brønshøj. Hvis man gerne vil undgå biltrafik på broerne, så mener Rita Abildgaard at det er logisk at man skal have noget hurtigt offentlig trafik ind til centrum og igennem byen til Lufthavnen. Letbane er ikke bare dyr at etablere, men vil køre med drift underskud</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i</p>		840



	<p>år ud og år ind, fordi tilgangen af nye bruger til offentlig trafik ikke stor nok. Hvis man virkelig vil fremtidssikre en god offentlig transport, skal man udbygge metroen.</p>	<p>fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>En letbane vil skabe en hurtig forbindelse for beboerne i Tingbjerg og Brønshøj-Husum til Cityringen og S-togsnettet, og letbanen vil senere kunne forlænges til Nørreport Station. Tidligere analyser viser, at letbanen vil have et årligt driftsoverskud.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(44) Steen Egeberg, 1700 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	<p>I kommuneplanen er Godsbane området (915 Vesterbro) udlagt til boliger. Det er der også brug for i København, men Steen Egeberg mener det skal være boliger til almindelige borgere som betjente og sygeplejerske og ikke kun til de mest velhavende.</p> <p>Ifølge Steen Egeberg står de almene boligselskaber i kø for at få lov at bygge gode boliger til ganske almindelige mennesker, og politikerne har nu i årevis talt om det. Steen Egeberg ser gerne det sker, når endelig der</p>	<p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen (kaldet Godsbaneområdet i høringssvaret) med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, plejecenter mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges med en helhedsplankonkurrence i 2020-2021.</p> <p>I forbindelse med udviklingen af Jernbanebyen, vil der i en kommende lokalplan blive stillet krav om at op til 25 % af</p>		841

	er et større, centralt område ledigt. Steen Egeberg mener desuden, at man samtidig kan tage hensyn til Vesterbro Lokaludvalgs fine forslag om et grønt og rekreativt område. Der er plads nok på Godsbaneterrænet til både gode almene boliger til alle og et skønt grønt område.	boligerne i området opføres som almene boliger.  Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(45+47) Poul Rasmussen, 1705 København V

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Poul Rasmussen mener, at der bør være flere træer i Ingerslevsgade langs banehegnet, og der mangler specielt træer fra området ved Esbern Snaresgade til Arkonagade.	Træplantning på konkrete lokaliteter reguleres ikke i kommuneplanen, Hvorvidt der er plads til egnede vækstforhold for træer på den pågældende vejstrækning vil kunne bedømmes af Teknik- og Miljøforvaltningen, der også vil kunne prioritere midler til formålet i det omfang, de afsættes på kommunens budget.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		842
Infrastruktur	Poul Rasmussen mener, at Ingerslevsgade skal være en mere trafiksigkergade. Der køres med for høj fart gennem gaden.  Busterminalen skal flyttes snarest muligt, da den udgør en stor fare for gående og cyklende.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen med budget 2020 har prioriteret ca. 40 mio. kr. til 50% medfinansiering af ny busterminal ved Dybbølsbro Station til håndtering af busser, der kører mellem landsdelene og København. Hvis staten bevilliger de resterende 50% medfinansiering, kan ny		843

		<p>busterminal stå klar i 2022. Terminalen vil skabe mere trafiksikre forhold på Ingerslevsgade ved DGI-Byen, samt mere tidssvarende forhold for busserne og deres kunder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(46+48+49) Tom, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	Tom mener, at brændeovne bør forbydes i byzoner eller påføres et filter. Brændeovne bruges primært til hygge i dag, og Tom foreslår i stedet for brug af bioethanol, gas mm.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at de fleste bygninger har anden tilstrækkelig varme end brændeovne, herunder fjernvarme. Med den nugældende lovgivning er det dog ikke muligt at forbyde brændeovne.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	844
Infrastruktur	Tom foreslår hastighedsbegrænsning i byzoner til 50km/t samt på indfaldsveje såsom Hareskovvej, Jyllingevej m.fl.	Hastighedsbegrænsninger reguleres ikke i Kommuneplanen, men i sektorpolitik. Eventuelle lavere hastighedsgrænser skal godkendes af politiet.		845

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Tom foreslår at sætte stærekasser op til fartkontrol på plagede veje for at forbedre trafiksikkerhed og støj. Tom påpeget desuden, at stærekasser bruges med succes i mange andre lande.	Økonomiforvaltningen bemærker, at opsætning af stærekasser er statsligt ansvarsområde.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		846
Infrastruktur	Tom vil gerne have metro frem for letbane til Brønshøj.	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		847

(50) Nicolai Boserup, 1264 København K

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Arkitektur, kulturarv og højhuse	Kommuneplanen lægger op til opførelse af flere højhuse i København. Nicolai Boserup foreslår, at vi tværtimod erklærer et bestandigt stop for højhuse i København. Netop på dette punkt kan byen skille sig markant ud fra andre storbyer. Ifølge Nicolai Boserup er det veldokumenteret, at højhuse ikke er en god bygningsform for mennesker og bymiljø og den eneste fordel er økonomien.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 156 og 561.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		848
----------------------------------	--	--	--	-----

(51) Knud Hansen, 1364 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Knud Hansen foreslår, at parkeringspladser for beboere skal udvides, så 50 % af pladserne kun må benyttes af beboere inden for samme zone som deres parkeringslicens gælder til.	Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenders tilkendegivelser og bemærker at parkeringslicenser ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		849
Parkering	Knud Hansen foreslår, at parkeringsrestriktioner skal fjernes på steder, hvor restriktionerne alene er opfattet for kassetænkning, grønne områder og lign. og ikke er trafikmæssige.  Knud Hansen påpeger desuden, at restriktionerne mange strækninger på	Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenders tilkendegivelser.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		850

	Farimagsgade kun er kassetænkning og ikke trafikmæssige.			
Parkering	Knud Hansen foreslår koordinering af tilladelser til stilladser, vejarbejde, containere og lign. så hele beboelsesområder ikke bliver spærret for parkering.	Økonomiforvaltningen bemærker at tilladelse til opsætning af stilladser, containere, vejarbejder mv. ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		851
Infrastruktur	Knud Hansen foreslår regelmæssig færdselskontrol overfor cyklister.	Økonomiforvaltningen bemærker at færdselskontrol er en politiopgave, der ikke reguleres gennem kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		852
Infrastruktur	Knud Hansen foreslår bedre belysning alle steder, da cyklister er svære at se, når de ikke har lys på.	Økonomiforvaltningen bemærker, at vejbelysning og konkret regulering af cykeltrafikken ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		853
Infrastruktur	Knud Hansen foreslår, at der kommer chikaner eller andre forhold, der forhindrer cyklister i at holde på fodgængerfeltet.	Økonomiforvaltningen bemærker, at vejbelysning og konkret regulering af cykeltrafikken ikke reguleres i kommuneplanen.		854

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Knud Hansen foreslår, at der altid er en stoplinje et stykke fra trafikryds, så man kan se cyklister, når man skal dreje til højre.	Økonomiforvaltningen bemærker, at vejbelysning og konkret regulering af cykeltrafikken ikke reguleres i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		855
Infrastruktur	Knud Hansen foreslår en ekstra lygte ved vejkryds, så man fra bilens vindue kan se trafiklyset. Knud Hansen påpeger, at der er flere steder man ikke kan se lyset skifter, når man holder ved stoplinjen.	Udformningen af vejkryds reguleres ikke i kommuneplanen, men i sektorpolitik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		856

(52) Birgitte Uldall-Hansen, 1700 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	Ifølge Birgitte Uldall-Hansen er oplægget til kommuneplanen fyldt med fine billeder af det centrale København. Men det er jo ikke det, man skal tage stilling til. Derimod foreslår Birgitte Uldall-Hansen, at kommuneplanen viser billeder af nybyggeri fra de seneste år, hvorefter Københavnerne kan tage stilling til, om det er den slags byggeri, de ønsker.	Økonomiforvaltningen bemærker, at billedmaterialet i den politiske hovedstruktur for Kommuneplan 2019 er udvalgt med henblik på at illustrere det nye såvel som gamle København. Således er der flere eksempler på nybyggeri opført indenfor de seneste år.  Økonomiforvaltningen foreslår, at billedmaterialet i Kommuneplan 2019 opdateres i den endelige version med henblik på at illustrere variation i byggeriet.	Den politiske hovedstruktur	857

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	<p>Birgitte Uldall-Hansen spørger, hvorfor kommunen ønsker udbygning med 60.000 nye boliger i København? København er i forvejen presset af megen trafik og mangel på friarealer. Beregningen af det fremtidige behov på 60.000 nye boliger i København hviler på en makroøkonomisk model baseret på historiske trends og en fremskrivning af flyttemønsteret i København. En sådan mekanisk fremskrivning er et dårligt og visionsløst udgangspunkt. Der er brug for en dialog med forstads- og omegnskommunerne om en hensigtsmæssig boligudbygning og trafikplanlægning i hele Storkøbenhavn. Det er en samlet plan for trafik og boliger i hele hovedstadsområdet, der bør være udgangspunktet for Københavns plan. En sådan plan kunne måske give en bedre placering af de 60.000 boliger end det nuværende forslag.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at befolkningsudviklingen i København forventes at medføre prisstigninger på boliger. Disse forventes at kunne dæmpes ved at tilføre byen yderligere boliger.</p> <p>Det er en målsætning i kommuneplanen, at kommunen anvender kravet om op til 25 % pct. almene boliger i nye lokalplaner. Det medfører op til 15.000 nye almene boliger i den kommende planperiode.</p> <p>Nye almene boliger er i gennemsnit 24 % billigere end tilsvarende nye private udlejningsboliger.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i kommuneplan 2019.</p>		858

(53) Kirsten Damgaard, 1657 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Der er vigtig, at der er hvilepladser/siddepladser ved alle busstoppesteder.	Københavns Kommune har i det omfang det er muligt placeret læskærme ved byens busstoppesteder. I læskærme er der hvile-		859



		<p>/siddeplads i form af en bænk. Teknik-og Miljøforvaltningen har indtil 2031 indgået kontrakt med AFA JCDecaux til at levere, vedligeholde og drifte kommunens buslæskærme. Ved mange af kommunens stoppesteder er der ikke fysisk plads til hvile-/siddepladser, eller også vil læskærmen skabe problemer for trafiksikkerheden eller skal placeres på privat grund, hvor ejeren ikke er interesseret heri.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	Kirsten Damgaard foreslår, at der findes en måde at tømme skraldespande på Sønder Boulevard/Halmtorvet om lørdagen og søndagen i sommermånederne, når der har været fest.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		860
Andet	Kirsten Damgaard foreslår, at der find en måde at fjerne glasskår hurtigt fra vejbane og fortove.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		861
Andet	Kirsten Damgaard foreslår, flere offentlige toiletter.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.		862

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	Kirsten Damgaard foreslår, at udenlandske romaer ikke skal overnatte (og forrette nødtørft) på offentlige arealer i byerne.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet. Kommuneplanen tilsigter, at København skal indrettes, så den er tryk og tilgængelig by for alle.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		863

(54) Anne Löfstedt, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Bilkørsel i Indre By bør begrænses og kørsel med dieslbiler bør helt forbydes.	Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020. Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By og Østerbro, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By. Begge dele kan have reducerende effekt på trafikken i København.  Det fremgår af forslag til Kommuneplan 2019, at Københavns Kommune ønsker en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 vil København have mulighed for at indføre et område af		864

		<p>byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO2, må køre.</p> <p>Med Budget 2020 er der igangsat flere analyser, der skal se på, hvordan biltrafik kan begrænses og CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres inden for den nugældende lovgivning. Der udarbejdes dels en analyse af hvordan biltrafikken i indre by og brokvarterene kan begrænses og dels en analyse af hvordan CO2-udledningen fra trafikken i hele kommunen kan reduceres med mindst 50.000 ton i 2025.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	Det bør være et krav at have partikelfiltre på skorstene, hvis man ikke ønsker at forbyde brændeovne i indre by.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker at de fleste bygninger har anden tilstrækkelig varme, herunder fjernvarme. Med den nugældende lovgivning er det dog ikke muligt at forbyde brændeovne eller at stille krav om partikelfiltre.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	865

Infrastruktur	Der bør indføres zoner, hvor man kun må køre 30 km i timen på visse strækninger i København. Dette er indført i fx München og fungerer rigtig fint.	Hastighedsbegrænsninger reguleres ikke i Kommuneplanen, men i sektorpolitik. Eventuelle lavere hastighedsgrænser skal godkendes af politiet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		866
Infrastruktur	Den kollektive trafik bør gøres langt billigere.	Priserne i den kollektive trafik fastsættes ikke af Københavns Kommune og er derfor ikke en del af kommuneplanlægningen. Det er Movia i samarbejde med Metroselskabet og DSB, der, jf. Lov om trafikelskaber, beslutter prisniveauet i den kollektive trafik. Priserne må årligt stige inden for et prisloft, der er fastsat af Transportministeriet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		867
Klima	København bør forbyde at krydstogtskibe kan lægge til i København, i hvertfald skal de kun have mulighed for at lægge til så langt fra centrum som muligt. Dette foreslår Anne Löfstedt ud fra betragtningen om, at disse skibe forurener uforholdsmæssigt meget, og turisterne fra disse skibe bidrager kun i ringere grad til turistøkonomien.	Det ligger udenfor kommuneplanen at forbyde krydstogtskibe, blandt andet fordi havnen er et privat aktieselskab og ikke kan reguleres i kommuneplanen. Økonomiforvaltningen indgår i et samarbejdsprojekt med By & Havn og Copenhagen Malmö Port om projektering af et landstrømanlæg i Nordhavn samt undersøgelse af hvordan der kan etableres	Den politiske hovedstruktur	868

		<p>landstrøm ved Langelinie, så emissionerne fra skibene kan reduceres.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 116.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Arkitektur og højhuse	<p>Hvis København skal bibeholde sit helt karakteristisk indtryk af at være en åben, venlig og luftig by med højt til himmelen, skal der holdes fast i, at højhuse ikke hører til i indre by og brokvarterene. Anne Löfstedt mener, at København er helt unik på dette område, og det bør forblive sådan.</p> <p>Desuden påpeger Anne Löfstedt, at højhuse forhindrer indfald af vigtigt dagslys hos de folk, der bor i husene.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 156 og 561.</p> <p>Højhuse opføres i lighed med andet byggeri i overensstemmelse med bygningsreglementets bestemmelser om lysindfald og adskiller sig her ikke fra andre bygningsformer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		869

(55) Nicki Rasmussen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Nicki Rasmussen opfordrer til, at Amager Fælled, Lærkesletten og Stejlepladsen bevares. Ifølge Nicki Rasmussen er der ikke brug for flere dyre etageejendomme eller rækkehuse i disse områder, og foreslår i stedet for at de grønne områder bevares.</p>	<p>Byudviklingen nord for Vejlands Alle mv. i stedet for ved Sundby Station er fastlagt ved lov. Der er tale om en omplacering af byggeri, der bl.a. er sket ud fra en vurdering af naturkvaliteten på de pågældende arealer. Der vil ikke blive opført flere etage- og rækkehuse end tidligere forudsat, og</p>		870

	<p>Nicki Rasmussen mener, at Amager Fælled netop er med til at karakterisere Islands Brygge fra andre områder i byen. Hvis Amager Fælled blot bliver til flere dyrere lejligheder og rækkehuse vil området gå i sig selv.</p> <p>Nicki Rasmussen henviser desuden til, at der er en grund til at man har beholdt Central Park i New York.</p>	<p>Islands Brygges samspil med de tilstødende arealer på Amager Fælled vurderes at være uændret.</p> <p>Økonomiforvaltningen vurderer ikke, at en sammenligning med Central Park og bebyggelsesforhold, herunder tætheder og højder, på Manhattan er umiddelbart relevant i en københavnsk kontekst.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(56) Martin, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændres	Nr.
Infrastruktur	<p>Martin henviser til overskriften på Kommuneplan 2019 'Verdensby med ansvar' og mener, at København netop skal tage ansvar for infrastruktur, fremkommelighed, trafiksikkerhed og fremtiden.</p> <p>Ifølge Martin vil en letbane ikke kunne understøtte disse kerneområder positivt (snare tværtimod), hvorimod en metro kunne.</p> <p>En verdensby er en sammenhængende og fremkommelig by hvor man nemt, hurtigt og sikkert kan komme fra A til B. Dette vil en metroløsning give, hvorimod en Letbane kun i bedste fald vil bibeholde det nuværende niveau eller måske endda forringe det. Toget</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges.</p> <p>Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en letbane, i de gennemførte analyser, har en</p>		871

	<p>skal fungere imellem den øvrige trafik samt fodgængere (børn og voksne) der skal krydse frederikssundsvej.</p> <p>En Letbane kan ikke ruteomlægges som vi ofte ser det ske med 5C og 350S pga. optog, sportsarrangementer og andre festligheder på Nørrebrogade, hvilket ikke er nødvendigt med en metro. Derved mener Martin, at vi enten kan vælge mellem at reducere kulturen eller afskære en bydel, mens resten af København fester.</p> <p>Frederikssundsvej er i dag periodevis voldsomt belastet af trafik, en trafik der ved en Letbane løsning vil blive presset ud i de små sideveje/ villaveje, hvor der bor flere børnefamilier. Dette kan resultere i reduceret trafiksikkerhed og fraflytning. En Metro løsning vil kunne hjælpe med at forhøje trafiksikkerheden ved at reducere trafikken på frederikssundsvej og villavejene samt sikre tilflytning da Brønshøj, Husum og Tingbjerg vil være tættere forbundet med resten af København.</p> <p>Derudover er Frederikssundsvej flere steder meget smal. En eventuel Letbane løsning vil bevirke, at cykelstier og fortov må gøres smallere og parkeringspladser skal nedlægges.</p> <p>Med en Metro løsning kan vi derimod udvide fortove og derved skabe bedre betingelser for kultur og handelsliv og dermed en bedre</p>	<p>rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6 minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, hvor der er behov for gode krydsningsforhold, kan letbanen køre med lavere hastighed.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé - det vil sige sammen med biler. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Et letbanesystem vil i sidste ende skulle godkendes sikkerhedsmæssigt af Trafikstyrelsen. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Erfaringsmæssigt findes der løsninger til letbanen, der kan reducere ulempen ved forstyrrelse. Det kan også være en fordel for</p>		
--	---	--	--	--

	<p>sammenhæng med byen, udvidelse af kundegrundlaget til en større del af København, ikke kun det lokale Brønshøj.</p> <p>En Metro kan nemt skaleres op og ned i kapacitet, hvilket ikke kan gøres med en Letbane, da der vil være udfordringer med plads på vejen og adgang til Lokoførere. Noget som en metro ikke påvirkes af, da den kører under jorden og er førerløs.</p> <p>Sidst men ikke mindst, et metrobyggeri vil give et restprodukt af jord, denne jord kan bruges som opfyld til Lynetteholmen, som efterfølgende kan sælges til videreudvikling af verdensbyen København.</p>	<p>passagerne, at letbanen ikke kan omlægges, da tilstødende vejarbejder mv. er nødt til at tage større hensyn til letbanen, end man gør med busserne.</p> <p>Der kan være en risiko for, at letbanen vil betyde flere biler på sidevejene til Frederikssundsvej. Tidligere analyser viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.</p> <p>Analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagermængder. Det vil en letbane.</p> <p>Der forventes ikke at blive problemer med at få tilstrækkeligt jord til at opfylde Lynetteholmen.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(57) René Leuring, 2860 Søborg

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændres	Nr.
Infrastruktur	René Leuring synes, at man skal binde Letbanen og metroen sammen ved evt. Gladsaxe Trafikplads.	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal		872



		<p>prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. En forlængelse til Gladsaxe Trafikplads er ikke undersøgt, men må forventes at blive meget dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(58) Ane Aaberg, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændres	Nr.
Infrastruktur	Ane Aaberg ønsker metro til Brønshøj/Husum for at lette den tunge bustrafik på Frederikssundsvej.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. Hvis der anlægges en letbane, vil Frederikssundsvej</p>		873

		blive lettet for meget af den bustrafik, der er i dag.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(59) Bolette, 1204 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændres	Nr.
Parkering	Ang. Nybrogade 1203 Kbh. Når p pladser nedlægges er det nødvendigt at der anlægges stoppladser således at beboerne har mulighed for at læsse af og på. Stoppladser med standsning på 60 min er passende.	Parkering på offentlige veje, herunder nedlæggelse af parkeringspladser reguleres ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		874

(60) Sofie Pausbæk, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændres	Nr.
Infrastruktur	Sofie Pausbæk synes, det er en skam, at Københavns Kommune vil føre letbanen igennem Frederikssundsvej. Ifølge Sofie Pausbæk er der allerede rig mulighed for bus i området, og derudover vil letbanen påvirke lokalsamfundet fatalt. Letbanen vil inddrage parkeringsmulighederne, hvilket vil have betydning for varelevering og kundegrundlag og dermed udfordre butikkernes overlevelse.	Økonomiforvaltningen bemærker, at analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.  Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på		875

	Sofie Pausbæk opfordrer til, at Brønshøj ikke skal ses som en gennemkørsel fra Tingbjerg til Nørrebro.	Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(61) Niels Madsen, 2000 Frederiksberg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændres	Nr.
Parkering	Niels Madsen synes, at der er udfordringer med cykelparkering i København. Især ved stationerne som fx Nørreport. Ifølge Niels Madsen burde byrummene bruges som en mere sammenhængende plads og indbyde til ophold. Der vil fx kunne være et springvand i stedet for cykler på Nørreport st.  Niels Madsen henviser til en by i Japan, hvor de har cykelparkering gravet ned i jorden, som minder om princippet, der i dag findes til biler. Ifølge Niels Madsen vil det nok være en dyrere løsning, men han er overbevist om, at det vil være en god investering til byen og byrummene.	Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenders høringssvar.  Cykelparkeringsnormerne gælder kun for nybyggeri, tilbygning eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelser.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		876

(65) Isabel Brammer, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændres	Nr.
Infrastruktur	Isabel Brammer ønsker metro til Brønshøj, fordi man er afhængig af at kunne komme på arbejde inde i byen. Busserne er fyldte og	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.		877

	kører langsomt på Frederikssundsvej og Godthåbsvej.	<p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(66) Sidney laban, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	For at imødekomme behovet fremtidens kollektiv transport ser Sidney laban metro som den bedste løsning. Til trods for at metroen er dyr, så kan den tage dobbelt så mange passagerer som en letbane. Letbane derimod er billigere og vil fylde Københavns gaden, hvorfor mange biler vil have svært ved køre igennem gaderne. Det betyder ikke at der vil komme færre biler og mange tager cykel på arbejde. Sidney laban tror, mange vælger at	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges.		878

	<p>køre andre veje og hermed medføre trafik andre steder.</p>	<p>Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Det er korrekt, at en metro kan have flere passagerer end en letbane, men analyser viser, at en letbane på Frederikssundsvej vil have tilstrækkelig kapacitet til at håndtere de fremtidige passagemængder på strækningen.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(67) Alette Schack, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	Ifølge Alette Schack er der mange, der gerne vil have metroen til Brønshøj. Det er ikke rimeligt, at resten af København har bedre offentlige transportmuligheder end Brønshøj.	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		879
---------------	---	---	--	-----

(68) Benedikte, 2700 Brønshøj,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Benedikte håber, at der kommer metro til Brønshøj i stedet for letbane. Der er brugt mange penge på at nedgrave elledninger, hvorfor det ikke giver mening at få en letbane med luftledninger, som, ifølge Benedikte, ikke er æstetisk flotte. Derudover vil letbanen medføre nedlægning af p-pladser og mere byggeri, som vil betyde butiksdød, og letbanen vil dertil forstyrre den almindelige trafik på villaveje m.m. Benedikte mener, at en metro vil	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt		880

	<p>være smartere løsning, da den heller ikke ødelægger fx Brønshøj Torv/Frederikssundsvej. Der er i forvejen busforbindelser der kører i Brønshøj, og en metro under jorden vil give kortere rejsetid.</p>	<p>for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Køreledninger kan påvirke byrummet.</p> <p>Analyserne viser, at det kan være muligt at implementere letbanen med batteridrift, så man eks. på udvalgte strækninger kan undgå køreledninger.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Det kan være en risiko for, at letbanen vil betyde mere trafik på sidevejene til Frederikssundsvej. Tidligere analyser viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.</p> <p>En letbane vil have en rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6 minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, hvor der ønskes gode krydsningsforhold, vil letbanen komme langsommere frem.</p>		
--	--	--	--	--

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(69) Niels Ros, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Niels Ros mener, at der er behov for fremtidssikret transport gennem hele byen, hvorfor en letbane til Husum ej ønskes og i stedet skal planerne for en underjordisk metro påbegyndes snarest. Vi har en af de travleste færdselsårer på Frederikssund og med en metro sander denne ikke til.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>En metro kan have flere passagerer end en letbane, men analyser viser, at en letbane på Frederikssundsvej vil have tilstrækkelig kapacitet til at håndtere de fremtidige passagermængder på strækningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		881



(70) Johnnie Rørvig, 3210 Vejby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrige byudviklingsområder Svanemølleværket	<p>Svanemøllehavnen (SMH) er omdrejningspunkt for mange fritidsaktiviteter omkring både og sejlads, der aktiverer unge og vedligeholder fysikken og hjernen på voksne langt på i pensionsalderen.</p> <p>Ved at ændre Sejlklubben Frem's bådplads fra Rekreative Formål til Forsyning fratager man Frem denne mulighed. Ved at fratage sejlklubberne muligheden for at benytte Kulpladsen fjerner man også mulighederne for at få de større både på land.</p> <p>Johnnie Rørvig mener, at enten skal Kulpladsen bevares til Rekreative Formål ellers bør der findes et alternativ fx ved fremover at bevare den nye erstatningshavn til formålet.</p> <p>Johnnie Rørvig mener desuden ikke, at Københavns Kommune er særlig interesseret i at fremme og støtte fritidsaktiviteter, i hvert fald ikke inden for sejlsport.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427</p> <p>Hørings svaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.</p> <p>Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.</p>	882

(71) René Andersen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	------------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Infrastruktur</p>	<p>René Andersen ønsker en metro til Brønshøj fremfor en letbane. René Andersen ser ikke at der er plads til en letbane på strækningen gennem Brønshøj og er bekymret for, hvad det vil betyde for det lokale handelsliv, hvis en letbane bliver realiseret. Ydermere er de tilstødende veje til Frederikssundsvej allerede udfordret af parkeret biler og René Andersen er bekymret for at dette kun vil blive værre, hvis parkeringspladser langs Frederikssundsvej nedlægges.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i blandet tracé med bilerne på enkelte, udvalgte strækninger, og der er cykelsti på hele Frederikssundsvej. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på</p>	<p>883</p>
----------------------	--	---	------------

		<p>Frederikssundsvej, og det kan ikke udelukkes, at det vil medføre et øget pres på parkeringspladserne på de omkringliggende veje. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(72) Mikael Bjerrum, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Mikael Bjerrum mener, at der skal metro til Brønshøj hurtigst muligt. Trafikken på Frederikssundsvej og Nørrebro er i dag svært trafikerede pga. biler og cykler. En letbane vil, ifølge Mikael Bjerrum, ikke være en mulighed, fordi der ikke er plads til både den og cykler, hvor cyklerne skal prioriteres. Der er brug for metro ud gennem Nørrebro, til Brønshøj, Husum og gerne længere ud.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. En yderligere forlængelse af metroen er ikke undersøgt.</p> <p>Ifølge undersøgelserne er der plads til både letbane og cykler.</p>		884

		<p>I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i blandet tracé med bilerne på enkelte, udvalgte strækninger, og der er cykelsti på hele Frederikssundsvej. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(73) Jonas M Cohen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Jonas M Cohen sætter spørgsmålstegn ved, hvorfor Danmarks mest benyttede busrute (5C) ikke omlægges til en metrolinje. Det kunne, ifølge Jonas M Cohen, desuden bidrage væsentligt til det store CO2 regnskab og sikre en positiv udvikling.</p> <p>Jonas M Cohen mener, at Brønshøj og Nordvest mangler en metro. I dag lider Frederikssundsvej en stille butiksdød og Brønshøj trænger til et trafikalt løft. Derudover vil en metro kunne bidrage til, at flere kunne komme til Utterslev Mose og bruge Vestvolden.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p>		885

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(74) Ouafae Maarouf, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Ouafae Maarouf mener, at det vil være dejligt nemt i stedet for bus og tog, som altid er fyldte.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune generelt forsøger at sikre et godt udbud af kollektiv trafik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		886

(76) Frank Jørgensen, 2400 NV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Frank Jørgensen ønsker metro til Bellahøj og Brønshøj og gerne endnu længere ud. En letbane vil stoppe meget af trafikken og nok ligge en masse butikker døde, da der ikke er p-pladser, man kan holde på. En fordel ved at have metro ved Bellahøj vil desuden være, at man kan tage metroen direkte i svømmehallen	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til		887

		<p>antallet af passagerer. En yderligere forlængelse af metroen er ikke undersøgt.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(78) Mark Lajer, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Infrastruktur</p>	<p>Mark Lajer mener, at Brønshøj/Husum har brug for en metro fremfor en letbane. Trængslen på Frederikssundsvej vil kun blive forværret og bydelen ødelagt ved at anlægge en letbane.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	<p>888</p>
----------------------	---	--	------------

(79) Maria Harretche, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Maria Harretche ønsker ikke en letbane til Brønshøj, og mener derfor, at pengene kan spares.	Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018 at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		889

(82) Jette Poulsen, 2450 SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Jette Poulsen mener, at børn har ret til krat og mere natur, og der derfor skal stoppes for mere beton.	I Forslag til Kommuneplan 2019 søges børns behov dækket på mange områder, herunder deres behov for en bolig, institutionsplads eller skole mv. Der stilles i den forbindelse også krav om friarealer. Københavns Kommune arbejder også på at give børn naturoplevelser, bl.a. i naturskoler og -centre på Kalvebod Fælled, i Amager Strandpark mv. Dette reguleres dog ikke i kommuneplanen.		890



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(83) Jette Gnutzmann, 2450 SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Jette Gnutzmann tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	891

(84) Anne Sandberg Madsen, 2540 NV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Anne Sandberg Madsen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	892

(85) Maria Løvendahl Johansen, 2450 NV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Maria Løvendahl Johansen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.	Den politiske hovedstruktur	893

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(86) Arendse Skovmøller, 2540 NV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Arendse Skovmøller tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	894

(87) Tim Nielsen, 2540 Nordvest

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Tim Nielsen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	895

(88) Charlotte Laursen, 2450 Nordvest

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Charlotte har henvist til et link, der ikke virker.	Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at det ikke har været muligt at behandle høringssvaret, da linket ikke virker.		896

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(89) Helene Duprat, 2000 Frederiksberg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Helene Duprat tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		897

(90) Susanne, 2770 Kastrup

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det Grønne	Susanne vil gerne høre, hvordan det kan lade sig gøre at affrede et område/bygninger, når først de er blevet fredet? Og hvad skal vi så så med fredningsstyrelsen? Ifølge Susanne risikerer vi, at mange af vores grønne åndehuller bliver bebygget igen og vi får en tætbygget storby. Susanne er bekymret for, at hvis den fredede bygning, hun bor i, bliver affredet, kan udlejer smide beboerne ud, omdanne bygningen til kontor- eller hotelvirksomhed eller rive bygningen ned. Det burde ikke, ifølge Susanne, være tilladt at affrede for hverken stat eller regering.	Fredning af bygninger og anlæg med hjemmel i Lov om bygningsfredning er en rent statslig kompetence, som er uden sammenhæng med kommuneplanen. Staten kan også affrede bygninger, hvis de vurderes ikke at have de fredningsværdier, som loven skal varetage. I sådanne tilfælde kan bygninger af staten blive erklæret bevaringsværdige, hvilket indebærer en beskyttelse af deres ydre. Omdannelse af boliger til andre formål reguleres ikke af bygningsfredningsbestemmelser, men af boligreguleringsloven. Denne lov forvaltes af kommunen, der skal give tilladelse til		898

		<p>nedlæggelse af boliger. Loven administreres i København restriktivt, og der stilles derfor krav om erstatningsboliger i sådanne sager.</p> <p>Fredning af arealer med hjemmel i naturbeskyttelsesloven kan under særlige omstændigheder ophæves af Fredningsnævnet. Den kan også ændres ved lovgivning. Folketingets adgang til at lovgive, og derved ændre regler baseret på anden lovgivning, er ikke begrænset.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(91) Stephanie, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Stephanie mener ikke, at der skal en letbane til Brønshøj/Husum. Letbanen vil, ifølge Stephanie, have betydning for Frederikssundsvej, som kommer til at miste p-pladser, busbane og vejbane. Området ligger 3 km til nærmeste metrostation, og det vil derfor give bedre mening at vente, indtil der er råd til at koble bydelen på metroen, frem for en dyr lappeløsning i letbanen.	Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé - det vil sige sammen med biler. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Et letbanesystem vil i sidste ende skulle godkendes sikkerhedsmæssigt af Trafikstyrelsen. Den		899

		<p>endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(92) Pia Spiess-Henriksen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Pia beskriver trafikken på Frederikssundsvej, som hun mener på nuværende tidspunkt ikke kan rumme det store trafikpres eller mængden af parkering, som områdets service og erhverv skaber. Netop manglen på parkering skaber et ekstra pres på sidevejene.</p> <p>Udsigten til letbane på Frederikssundsvej vil i Pias optik forværre situationen yderligere, da dette vil fjerne en af kørebanerne i hver retning eller muligheden for parkering af biler langs vejbanen, samt frygten for at bydelene Husum og Brønshøj vil opleve at blive opdelt/</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé - det vil sige sammen med biler. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Et letbanesystem vil i sidste ende skulle godkendes sikkerhedsmæssigt at Trafikstyrelsen. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p>		900

	<p>distanceret grundet besværet med at krydse en vej med letbanetrassé.</p> <p>Pia mener den fremlagte løsning er kortsigtet og modarbejder den eksisterende indretning af Frederikssundsvej, og mener i stedet af bydelene Brønshøj og Husum skal serviceres af en metro.</p> <p>Pia spørger hvorfor der prioriteres metro til en endnu ikke-eksisterende ø (Lynetteholmen) over allerede befolkede bydele.</p>	<p>Det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>På baggrund af de gennemførte analyser kan det ikke konkluderes, at det vil blive hverken sværere eller lettere at krydse Frederikssundsvej med en letbane. Det afhænger af hvilken strækning på Frederikssundsvej man sammenligner med, og hvilken løsning, der vælges. Erfaring fra andre byer med letbane er, at der godt kan laves løsninger, der muliggør krydsning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover</p>		
--	--	---	--	--

		vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(93) Ingelise Egeberg, 2450 SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Ingelise Egeberg ønsker at få indført zoneparkering i området omkring Bavnehøj Alle. Mange udefrakommende parkerer her eller bruger det til langtidsparkering af lastbiler, trailere, varebiler m.v. En del med udenlandske nummerplader. Konsekvensen er, at beboerne hver dag må lede længe efter ledige pladser.	Parkeringszoner, betalingsparkering og beboerlicenser reguleres ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		901

(94) Johanne Mygind, 2450 SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Johanne Mygind ønsker, at man fastholder kvaliteter som demokrati og borgerinddragelse når man planlægger nybyggeri, og derfor omgående stopper byggeriet på Stejlepladsen, da disse principper ikke er blevet overholdt.  Johanne Mygind er rystet over byplanlægningen i kvarteret, som strider imod fredningen af området og visionerne for	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	902

	området i den gældende bydelsplan samt en mangel på trafikale løsninger.			
Det grønne	<p>Johanne Mygind ønsker, at man gør København til en grøn by og dermed medtænker behovet for parker, legepladser, fodboldbaner og så videre, når der planlægges nye kvarterer.</p> <p>Dette medfører både at indtænke langt flere grønne områder i de nye boligkvarterer og at stoppe med yderligere tilbygning på de grønne arealer (medfører stop af byggeri på Stejlepladsen).</p>	<p>Det fremgår af Forslag til Kommuneplan 2019, at nye byområder skal have den rette serviceudbygning i rette tid og at byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og - sammensætning.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019</p>		903
Klima	<p>Johanne Mygind ønsker, at der i den fremtidige planlægning indtænkes førende klimaforskning og naturbevarelse, som lader naturen i byen stå urørt (Stejlepladsen og Tippen).</p>	<p>Udpegede naturområder i kommuneplanlægningen er ikke byudviklingsområder. Forløbet om Ørestad Fælled Kvarter, hvor der er sket en omprioritering af arealer, der ændrer mangeårig planlægning, kan ikke betragtes som typisk for kommuneplanlægning.</p> <p>Klimahensyn i planlægningen vil skulle afveje mange hensyn, herunder også f.eks. transport, der taler for en by med korte afstande og koncentration af brugere i områder med god kollektiv trafik snarere end spredt bebyggelse.</p>		904



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		
--	--	---	--	--

(95) Anne Mette Hansen, 2200 København N

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Anne Mette Hansen ønsker flere træer og vedligeholdelse af de eksisterende. Anne Mette Hansen undrer sig over, hvorfor Københavns Kommune ikke vedligeholder de eksisterende træer i byen og planter nye, når man læser om træers påvirkning på mennesker.	<p>Københavns Kommune prioriterer pleje af bestående træer højt. Vækstvilkårene for træer i byrummet er dog mange steder vanskelige, hvilket desværre kan begrænse de konkrete muligheder for træers udvikling og levetid.</p> <p>Kommuneplanen rummer målsætninger for træer i byen, men det er de årlige prioriteringer af kommunens økonomi i budget, der er bestemmende for, hvor mange træer kommunen kan plante på egne arealer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		905

(96) Lotte Bagger, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Lotte Bagger ønsker metro frem for letbane igennem Brønshøj.	Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan		906

		<p>aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(97) Claus Bøye Petersen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Claus Bøye Petersen mener, at buslinjen 2A skal fortsætte mod Gladsaxe Trafikplads, og det skal gøres muligt for øvrig trafik at komme igennem til Mørkhøjvej. Ifølge Claus Bøye Petersen vil en letbane ødelægge Brønshøj på Frederikssundsvej, og han vil foretrække at benytte busser indtil der er fundet finansiering til metroen i stedet for.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Gladsaxe Kommune besluttet politisk, at de ikke ønsker en vej / busforbindelse mellem Tingbjerg og Mørkhøj. Analyser viser, at hurtigbusser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagermængder. Det vil letbanen.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere</p>		907

		<p>kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(98) Helle Madsen, 2450 SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Helle Madsen ønsker mere fokus på grønne områder i København SV. Man kunne starte med at beplante Vasbygade med træer, så der er en flot allé af træer, når man kører ind mod byen.</p> <p>Derudover foreslår Helle Madsen beplantning af bede langs vejene med sommerblomster og nyttehaver til områdets skole på Teglholmen.</p>	<p>Københavns Kommune prioriterer plantning af træer. Kommuneplanen rummer målsætninger for træer i byen, men fastlægger ikke konkrete lokaliteter. Det er kommunens budget, der er bestemmende for, hvor mange træer kommunen kan plante. Og det er pladsforhold og vækstvilkår for træer i byrummet, der er bestemmende for de konkrete muligheder på gaderne.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		908

(99) Ulla Petersen, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Ulla ønsker ikke skæve boliger til hjemløse på Strødamvej mellem bebyggelse og børneinstitutioner. De små grønne områder fungerer som åndehuller og er med til at give kvartersløft og bl.a. grunden til at vi flyttede fra indre Østerbro og hertil. Ydre Østerbro skal ikke belastes yderligere, ifølge Ulla.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	909

(100) Chris Hansen, 2450 København SV

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Chris Hansen tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	910

(101) Anitta Hammer, 2300 København S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Amager Fælled	Anitta Hammer mener, at alle byggeplaner på Amager Fælled skal droppes. Det er, ifølge Anitta Hammer, uansvarligt at ødelægge unik natur og levesteder for sjældne dyrearter ved at bygge på Fælleden.	Økonomiforvaltningen noterer sig Anitta Hammer holdning til aftalen om erstatning for Ørestad Fælled Kvarteret indgået i forbindelse med Budget 2019.		911

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(102) Charlotte Wilhelmsen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Charlotte Wilhelmsen mener ikke, at det giver mening at lægge skæve boliger på Strødamvej 10. Området er et lille grønt åndehul i en meget tæt bebyggelse, som bliver brugt af mange beboere med småbørn og andre. De store gamle træer har stor betydning for luftkvaliteten og er i sig selv bevaringsværdige. Området er en smuk lille perle, som kommunen jo netop har understøttet med 6 nyplantede træer.	<p>Københavns Kommune arbejder løbende for at sikre en rummelig og blandet by, hvor der skal være plads til alle - også socialt udsatte. Kommunen har derfor løbende behov for at finde egnede arealer til etablering af boligløsninger til udsatte københavnere.</p> <p>Når Københavns Kommune skal finde egnede placeringer til kommunale behov, anvendes arealer ejet af Københavns Kommune før at kommunen evt. køber arealer.</p> <p>Det vurderes, at de skæve boliger kan indpasses på en måde sådan at de grønne kvaliteter inden for området bevares, og at de eksisterende kvaliteter de nuværende beboere i området fremhæver kan tilgodeses med den kommende udvikling.</p> <p>Når Københavns Kommune arbejder med at indpasse boligløsninger til Socialt udsatte inden for eksisterende bolig- og bymiljøer er det på baggrund af Socialforvaltningen gode erfaringer med at have tilbud til udsatte liggende inden for tæt bebyggede områder. Der vil være</p>	Den politiske hovedstruktur	912

		<p>fast personale tilknyttet boligerne som er der for at hjælpe og støtte borgerne i dagligdagen.</p> <p>Da boligerne er placeret inden for områder der er ejet af Københavns Kommune, vil de ikke tælle med ind under områdeafgrænsningerne for de almene boligforeninger, som ghettolisten omhandler.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(103) M. Schmidt, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>M. Schmidt er ikke enige i den foreslåede plan. Man indtager endnu et stort område af de efterhånden sparsomme grønne områder. Området 2400/2100 har, ifølge M. Schmidt, udviklet problemer, som skaber utryghed i området. Mennesker med psykiske lidelser og misbrugsproblemer bør ikke samles i områder, hvor de er tæt på stoffer og mennesker med lignede problemer. M. Schmidt er dybt modstander af projektet, og han mener, det bør stoppes.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	913

(104) Henrik Winkler, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Henrik Winkler mener ikke, at der skal bygges boliger til udsatte i området omkring Ryparken/Emdrup i Bispebjerg. Boligerne vil ødelægge de grønne åndehuller, som er det eneste positive ved at bo i området, nu når istandsættelsen af Idrætsområdet Ryparken ikke gennemføres. Ifølge Henrik Winkler er området i forvejen ikke trygt for børnefamilier, hvorfor placering af boligerne op ad en skolevej til en af byens skoler med udfordringer, ikke er hensigtsmæssig.</p> <p>Henrik Winkler sætter spørgsmålstegn ved, hvorfor samme social bevidsthed ikke bliver påduttet de nye områder som Nordhavn og Amager Fælled, som den gør i Bispebjerg/Ryparken? Henrik Winkler beskriver desuden, at Ryparken ikke kan få ordentligt adgang til Østerbro, og der måtte kæmpes for buslinje 14. Henrik Winkler mener, at støtte fra Københavns Kommune mangler.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	914

(105) Anne Ulstrup, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	------------------------	------------------------------------	---------	-----

Skæve boliger	Anne Ulstrup mener ikke, at der skal muliggøres boliger til udsatte borgere til området ved Emdrupvej/Tuborgvej. Området er, ifølge Anne Ulstrup, ved at udvikle sig til en ghetto, hvor der bl.a. opleves hashsalg til de store elever på Lundehusskolen. Anne Ulstrup opfordrer til, at hvis der skal bygges boliger, skal det ikke være til udsatte borgere.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	915
Skæve boliger	Anne Ulstrup mener, at kommunen skal overveje planerne for Ryparken 75-81, hvor anvendelsen ændres fra boliger og serviceerhverv til institutioner og fritidsområde, hvilket muliggøre institutioner til sindslidende. Emdrup og Ryparken har i mange år været et forsømt område og er allerede presset til bristepunktet for god og tryk trivsel. Ifølge Anna Ulstrup ønsker beboerne at blive taget alvorligt, og at kommunen også er med til at passe på området og beboersammensætningen.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	916

(106) Nanna Grindsted, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Det kører en hetz imod boliger for udsatte borgere ved Ryparken/Emdrupvej på facebook sider for området.  Nanna Grindsted mener, at der skal være plads til alle, også dem som falder uden for normen.	Økonomiforvaltningen kvitterer for Nanna Grindsted tilkendegivelse.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.	Den politiske hovedstruktur	917



		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(107) Anna, 2100 København Ø,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Det er godt, at kommunen prøver at finde løsninger til skæve boliger. Dog mener Anna ikke, at de bør ligge på nogle af de få grønne områder der er tilbage. Parken er et grønt åndehul og bør få lov til at blive. Det ender med, at København kun består af asfalt og bebyggelse, hvis ikke man stopper med at fjerne de få tilbageværende naturområder.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	918

(109) Hanne Annette Petersen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Hanne Anette Petersen høringssvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	919

(110) Linnea, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

Skæve boliger	<p>Linnea synes ikke, at der skal muliggøres byggeprojekter til hjemløse og udsatte unge mv. i Ryparken/Emdrup. Det vil øge udsathedens i et allerede udsat område, som er meget tæt på den tidligere regerings definition af Ghetto. Linnea mener absolut, at der skal gøres en indsats for hjemløse og udsatte unge, men der skal findes et område med flere ressourcer, som kan tage imod og integrere de nye beboere. De grønne områder ved Strødamvej og Tuborgvej/Emdrupvej/Bolandsvej, som skal inddrages, bliver i dag brugt af beboere i området på solskinsdage.</p> <p>At flytte Rønnebo til Ryparken og placere 60 beboere med psykiske lidelser i et område med 5 skoler og utallige børneinstitutioner, er kritisabelt. Her foreslår Linnea, at projekterne bliver spredt ud over forskellige bydele, fremfor at skabe de sidste dråber, der får bægre til at løbe over ift. at få defineret området som ghetto.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	920
---------------	--	---	-----------------------------	-----

(111) Simone Hansen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Simone Hansen mener ikke, at de grønne områder skal omdannes til boliger for mennesker med psykiske lidelser og misbrugsproblemer, da dette ikke passer ind i fokuset på klimaforandringer.	København Kommune arbejder løbende for at sikre en rummelig og blandet by, hvor der skal være plads til alle - også socialt udsatte. Kommunen har derfor løbende behov for at finde egnede arealer til etablering af boligløsninger til udsatte københavnere.	Den politiske hovedstruktur	921

		<p>Når Københavns Kommune skal finde egnede placeringer til kommunale behov, anvendes arealer ejet af Københavns Kommune før at kommunen evt. køber arealer.</p> <p>Det vurderes, at de skæve boliger kan indpasses på en måde sådan at de grønne kvaliteter inden for området bevares, og at de eksisterende kvaliteter de nuværende beboere i området fremhæver kan tilgodeses med den kommende udvikling.</p> <p>Når Københavns Kommune arbejder med at indpasse boligløsninger til Socialt udsatte inden for eksisterende bolig- og bymiljøer er det på baggrund af Socialforvaltningen gode erfaringer med at have tilbud til udsatte liggende inden for tæt bebyggede områder. Der vil være fast personale tilknyttet boligerne som er der for at hjælpe og støtte borgerne i dagligdagen.</p> <p>Da boligerne er placeret inden for områder der er ejet af Københavns Kommune, vil de ikke tælle med ind under områdeafgrænsningerne for de almene boligforeninger, som ghettolisten omhandler.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p>		
--	--	--	--	--

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Skæve boliger	Simone Hansen mener, at etableringen af boligerne vil øge den negative udvikling af utryghed i området, hvorfor de bør etableres et andet sted.	Der er løbende behov for at indpasse nye botilbud eller at flytte eksisterende tilbud fra en placering til en anden. For at understøtte en blandet by arbejdes der med at blande byfunktioner. Det er et område hvor indenfor der ikke i forvejen ligger botilbud, og vurderes egnet til etablering af botilbud.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	922

(113) Per Andersen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Per Andersen mener, at Københavns parker skal bevares og ikke omdannes til boliger for udsatte borgere.	Økonomiforvaltningen henviser til bevarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	923
Skæve boliger	Per Andersen synes ikke området omkring Ryparken er egnet, da der her er mange skoler og grønne anlæg. Han frygter derudover, at området vil ende på	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og ændringsforslag nr. 349.	Den politiske hovedstruktur	924

	ghettolisten, og foreslår at byudviklingsområderne på Amager er ideelle, da de muliggør langsigtet planlægning og hensyntagen til beboere.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(114) Susanne Heising, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Susanne Heising ønsker ikke en institution med boliger til sindslidende på grunden Strødamvej/Ramløsevej. Hun frygter, at området bliver en ghetto, og at placeringen vil være til gene for de børn, som bruger områdets mange vuggestuer, børnehaver og fritidshjem.	Der er løbende behov for at indpasse nye botilbud eller at flytte eksisterende tilbud fra en placering til en anden. For at understøtte en blandet by arbejdes der med at blande byfunktioner. Det er et område hvor indenfor der ikke i forvejen ligger botilbud, og vurderes egnet til etablering af botilbud.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	925

(115+116) Kirsten Friis, 2200 København N

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Kirsten Friis bruger ofte den offentlige trafik, men mener, at der skal ske en adskillelse mellem cyklister og fodgængere. Hun mener det skaber utrygge situationer, og at	Økonomiforvaltningen bemærker, at forslaget ikke reguleres gennem kommuneplanen. Forslaget bør i stedet håndteres i en sektorpolitik.		926

	fysisk adskillelse mellem de to kan forebygge dette.	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(117) Nina Caspersen, 2799 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Nina Caspersen ønsker ikke, at der kommer letbane på Frederikssundsvej, men i stedet at Brønshøj bliver forbundet med resten af byen via metro.</p> <p>Nina Caspersen frygter, at bydelen vil miste sin detailhandel, hvis letbanen bliver realiseret.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.Økonomiforvaltningen bemærker, at</p>		927

		<p>mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt.</p> <p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer, og vil kun i meget begrænset omfang kunne finansieres af grundsalg.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for at en letbane vil medføre at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(118) Ole Vilstrup, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Ole Vilstrup ønsker ikke, at der etableres letbane på Frederikssundsvej, da dette vil være til gene for både cyklister og bilister.	Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af		928

	<p>Ole Vilstrup ønsker i stedet, at der bygges metro fra Nørrebro Station til Herlev over Husum, hvilket ville kunne få pendlere til at parkere bilen uden for byen og benytte den offentlige transport.</p>	<p>trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej, hvis der etableres en letbane. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>En metro til Herlev er ikke undersøgt, men må forventes at være dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(119) Jasper Holst Jørgensen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Jasper Holst Jørgensen mener, at planerne for en letbane i København er kortsigtede og modstridende med kommunens tidligere infrastrukturelle tiltag.</p> <p>En letbane vil ramme de handlende, da bilisterne vil forsvinde fra Frederikssundsvej. Jasper Holst Jørgensen mener, der skal bygges en metro tilknyttet Vanløse-linjen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at analyser viser, at hurtigbusser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej</p>		929



		<p>forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forlængelse af metroen fra Vanløse til Brønshøj-Husum ikke er undersøgt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(120) Emil Hjorth-Rohde, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Emil ønsker ikke, at det grønne område på Ramløsevej/ Strødamvej skal omdannes til institution for sindslidende. Emil mener, at nedlæggelsen af grønne områder strider imod kommunens vision om at være en "Grøn By", og så i stedet, at områdets funktioner styrkes med offentlige køkkenhaver og yderligere vegetation etc. Emil påpeger, at parken er ofte brugt, og at de gamle lindetræer giver værdi til området.	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	930

(121) Liv, 2700 Brønshøj,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	Liv vil ikke have letbane til Brønshøj, men ønsker at der bygges metro.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		931
---------------	---	--	--	-----

(122) Liselotte Christensen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Liselotte har to indvendinger mod og konkrete ændringer til lokalplanen for Englandsvej 51.</p> <p>Trafik: Byggeriet vil medføre et yderligere trafikalt pres, som især vil gøre området farligere for børnene, der benytter vejen til skole. Konkret ønsker Liselotte, at udkørslen fra parkeringskælderens ændres, så den udmunder i Englandsvej eller Irlandsvej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 699.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		932

	Parkering: Liselotte påpeger, at vejene omkring Englandsvej 51 allerede nu er belastede med parkering, da områdets beboere benytter dem. Konkret foreslås det, at det anlægges flere parkeringspladser end 1:150 etagekvadratmeter.			
--	---	--	--	--

(123) Esben Stinus Krogh Hall-Andersen, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Esben udtrykker bekymring angående mængden af parkeringspladser i forbindelse med byggeriet på Englandsvej 51. Da området allerede nu er belastet af parkering af beboerens biler, mener Esben, at der i lokalplanen skal anlægges mere parkering end 1:150 etagekvadratmeter.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 699.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		933

(124) Thomas Pedersen, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Thomas gør opmærksom på parkeringsforholdene omkring Vatnavej og Ulrik Birchs Allé. Området benyttes af de lokale beboere, men oplever også ofte at biler er ulovligt parkeret på vejene efter parkering blev gjort forbudt i den ene ende af Ulrik Birchs Allé.  Thomas foreslår, at der i forbindelse med byggeriet på Englandsvej 51 bygges flere parkeringspladser. Angående kantzonen	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af hørings svar nr. 699.  Kantzoner mv. reguleres ikke i kommuplanen, men i lokalplanlægningen, hvor spørgsmålet skal adresseres.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		934

	mod Ulrik Birchs Allé ønsker Thomas, at den ændres fra den foreslåede cykelparkering til beplantning, for at bevare områdets villavejspræg.			
--	---	--	--	--

(126) Jonas Bjørn-Andersen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Jonas mener, at det vil være et tab for beboerne i området og modstridende med visionen om en "grøn by", hvis der bygges boliger på Strødamvej 10. Parken skulle i stedet udvikles og styrkes i sine funktioner ved blandt andet at placere bænke og anlæg til fælles aktiviteter.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	935

(127) Mie, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Mie ønsker ikke at der bygges boliger på grunden Strødamvej 10. Parken benyttes af de lokale og de omkringliggende institutioner. Mie mener i stedet, at parken burde udvikles for at styrke visionen om en "grøn by".	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	936

(128) Sofie Thørner, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

Skæve boliger	Sofie er imod projektet, da området allerede har rigeligt med udsatte borgere. Sofie føler, at de bliver invaderet.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	937
---------------	---	--	-----------------------------	-----

(129) Niels Kyllsbech, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Niels påpeger, at der i Forslag til Kommuneplan 2019 for rammeændringen for Svanemølleværket ikke findes en redegørelse for baggrunden og omfanget af det berørte areal eller konsekvenserne for de nuværende brugere.	Ændringerne er beskrevet i notatet om konkrete rammeændringer, der behandles som bilag 8 i forbindelse med Kommuneplan 2019.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		938
Svanemølleværket	Niels indsigelse omhandler omdannelsen af havnearealer og de konsekvenser det har for eksisterende virksomheder og kulturer i havnen. Især området omkring sejlklubben i Svanemøllehavnen, frygter Niels vil miste sine havnerelaterede funktioner og kulturer.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.  Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område	939

			og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.	
--	--	--	---	--

(130) Lars Dybvad, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Lars ønsker ikke boliger på grunden Strødamvej/ Ramløsevej. Plænen er et ofte brugt rekreativt område for de lokale. Området danner rammer om mange sociale aktiviteter og giver området et grønt åndehul. Lars frygter at miste området samt de aktiviteter og den vegetation, der medfølger.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	940

(131) Claus Ringborg, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Bystævneparken	Claus er positiv overfor omdannelse af Bystævneparken til boligkvarter, men frygter at Ærtebjergvej bliver ofret, hvis planerne om udvidelse af vejen gennemføres.  Claus mener ikke en udvidelse af Ærtebjergvej er i tråd med kommunens vision omkring, at en mindre andel af persontrafikken skal ske med bil.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 464 og 46.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		941

	Claus anviser en alternativ løsning, som er støttet af Brønshøj-Husum lokaludvalg, og som Teknik-og Miljøudvalget samt Økonomiudvalget bør tage til efterretning og inviterer medlemmerne af TMU og ØU til at besøge området.			
--	---	--	--	--

(139) John, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	John mener ikke, at der skal placeres containerboliger på Emdrupvej 99. Boligerne vil ligge klos op ad en skole, børneinstitutioner, legepladser og svømmehal. John mener, at børn kan risikere at komme til skade ved stikke sig på en kanyale.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	942
Det grønne	Københavns Kommune vil gerne fremstå som en grøn by, men København er ikke grøn mere. Den er grå. For der er ikke flere åndehuller. Dem har i taget fra os i de sidste 35 år.	Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkt.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		943
Skæve boliger	Vedr. Emdrupvej 99 og Ryparken, hvor I påtænker at opføre boliger til sindslidende:  John håber, at Københavns Kommune har spurgt institutionerne i området om, hvad de synes om jeres planer.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	944

	På John virker ændringen af kommuneplanen som en skjult dagsorden fra kommunalpolitikernes side, da området NV er voldsomt belastet af sociale problemer, og at man med planerne påfører bydelen endnu flere.			
--	---	--	--	--

(140) Addi Bloch 1720 København V

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Addi vil gerne have et lukket hundeområde på Vesterbro til glæde for både hundeejere og de, som ikke kan lide løse hunde.	Kommuneplanen regulerer ikke den detaljerede brug af byrum og rekreative områder. Der er i forbindelse med renovering eller udvikling af byrum og grønne områder borgerinddragelse, hvor det vil være muligt at komme med ønsker om områdernes udformning.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		945

(144) Dorit Korell, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Dorit vil ikke have boliger til sindslidende på grunden Strødamvej 10. Dorit mener det vil ødelægge et af de få grønne områder i bydelen, og at de mange træer og planter er bevaringsværdige. Parken burde i stedet gives et løft ved at opsætte bænke, bålplads, legeredskaber etc.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	946



(145) Maria Jensen, 1665 København V

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>Maria Jensen ønsker følgende tryghedsskabende indsatser i Kødbyen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- offentlige toiletter</li><li>- skiltning</li><li>- sociale aktiviteter</li><li>- at pladserne i Kødbyen bliver til offentlige pladser (ikke udlejet til specifikke aktører som nu)</li><li>- flere grønne og bæredygtige sociale events i byrummet</li><li>- ikke konsum, forretning og byfest.</li></ul>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 under afsnittet en social og mangfoldig by. Kommuneplanen tilsigter, at København skal indrettes, så den er tryk og tilgængelig by for alle. Det tryghedsskabende og kriminalpræventive arbejde i kommunen reguleres ikke i kommuneplanen. Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune har en særskilt Sikker By strategi (2018-2021), der udgør den overordnede ramme for det kriminalpræventive og tryghedsskabende arbejde i Københavns Kommune.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplanen 2019.</p>		947

(146) Frej S. Mortensen, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Frej S. Mortensen tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 331.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		948

(147) Vibe Stenholt Andersson, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejepladsen	Vibe Stenholt Andersson tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavns Vener, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		949

(149) Thomas Kring Lauridsen, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejepladsen	Thomas Kring Lauridsen tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavns Vener, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		950

(150) Birgit G. Danielsen, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Birgit G. Danielsen gør opmærksom på parkeringsforholdene omkring Vatnavej og Ulrik Birchs Allé. Området benyttes af de lokale beboere, men oplever også ofte at biler er ulovligt parkeret på vejene efter parkering blev gjort forbudt i den ene ende af Ulrik Birchs Allé.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af hørings svar nr. 699.  Kantzoner mv. reguleres ikke i kommuneplanen, men i lokalplanlægningen, hvor spørgsmålet skal adresseres.		951

	Birgit G. Danielsen foreslår, at der i forbindelse med byggeriet på Englandsvej 51 bygges flere parkeringspladser. Angående kantzonen mod Ulrik Birchs Allé ønsker Birgit G. Danielsen, at den ændres fra den foreslåede cykelparkering til beplantning, for at bevare områdets villavejspræg.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(151) Mille Dalsgaard, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	De skæve byrum som åndehuller for kulturen og sårbare borgere. Mille Dalsgaard mener, at København som verdensby med ansvar skal gøre plads til det unikke og specielle. De inkluderende rum med plads til mangfoldighed.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 under afsnittet en social og mangfoldig by. Kommuneplan 2019 tilsigter, at København skal være en by med stor social sammenhængskraft, og at bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		952
Stejlepladsen	Mille Dalsgaard mener at Stejlepladsen og Fiskerhanen bør bevares, da bebyggelse af områderne vil være et stort tab for København og de mennesker som bebor området.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	953

Andet	<p>Mille Dalsgaard mener at vi skal værne om vores kulturelle åndehuller som Warehouse9 i Kødbyen. Warehouse9 er presset af en Kødbyen i forandring, hvilket påvirker det community, som holder til og udtrykker sig der.</p> <p>Mille Dalsgaard ønsker; at området bliver varetaget på et acceptabelt minimumsniveau, at bænke, toiletter og fixerum installeres og at der sikres en helhedstænkning i planlægningen, så lokale aktører og stofmisbrugere kan sameksistere.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 under afsnittet en social og mangfoldig by. Kommuneplan 2019 tilsigter, at København skal være en by med stor social sammenhængskraft, og at bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum. Det skal yderligere bemærkes, at konkrete tiltag, som fx etablering af toiletter og bænke i Kødbyen, ikke reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i Kommuneplan 2019.</p>		954
Kultur- og fritid	<p>Mille Dalsgaard mener, at byudviklingen skal spredes ud, for at sprede kulturen ud. Sydhavnen skal prioriteres, da der her er mangel på plads og for lille kapacitet i forhold til befolkningstilvæksten.</p> <p>København skal kendes internationalt for sine nicher, og ikke for Kgs. Nytorv og Den Lille Havfrue. De enkelte bydele skal kunne skille sig ud.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 607.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		955

(152) Christian Ulrich, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Almene boliger	<p>Christian Ulrich foreslår, at ordet ghetto udgår af hele teksten på side 16, under "særligt fokus på de udsatte boligområder."</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Københavns Kommune anvender ikke betegnelsen "ghetto" om boligområder i</p>		956

	<p>Tilføjelse af ny målsætning:</p> <p><u>"At integrationen af beboere i udsatte områder styrkes, ved demokratisk inddragelse, aktivt medborgerskab og aktiv arbejdsmarkedspolitik."</u></p>	<p>kommunen. Dette ændrer dog ikke ved, at der i Lov om Almene Boliger mv. indgår en kategorisering af almene boligområder som fx "ghettoområder". For at henvise til disse betegnelser er i Kommuneplanen 2019 refereres til statens ghettoliste mv. Når kommunen selv benævner områderne, anvendes betegnelsen udsatte boligområder.</p> <p>Målsætningerne på side 16 er vedtaget af Borgerrepræsentationen og de almene boligorganisationer i BL 1. kreds i forbindelse med Almenboligaftalen 2019 og reguleres således ikke i Kommuneplanen 2019.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p>"Et sundt København" (side 26):</p> <p>"For at øge den fysiske sundhed blandt lavindkomstgrupper skal de tilbydes målrettede motionstilbud til rimelige priser."</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkt.</p> <p>Motionstilbud til særlige målgrupper i byen er ikke et emne for Kommuneplan 2019. Kommuneplanen er en overordnet plan for den fysiske udvikling i København. Det efterspurgte kan ikke reguleres gennem kommuneplanen.</p>		957

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Klima	<p>"København kommunes indsatser" (side 27):</p> <p>"Vi reviderer parkeringsbestemmelserne så de tilpasses efter målsætningen om 70% CO2 reduktion i 2030."</p> <p>"Vi vil arbejde for rimelige takster i offentlig transport. Taksterne skal være på et niveau der kan betales af alle indkomstgrupper."</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		958
Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>Tilføjelse af ny tekst (side 33):</p> <p><del>"Vi friholder en stor del af Indre by og Christianshavn for opførelse af nye højhuse med henblik på at bevare den karakteristiske profil med tårne, spir og kupler i de historiske bydele."</del></p> <p>Erstattes med:</p> <p><u>"Alle nye højhuse som placeres i ældre boligområder med sammenhængende arkitektur skal planlægges i tæt samarbejde med beboere og uafhængige bygningsagkyndige. Indre by og Christianshavn skal friholdes for højhusbyggeri."</u></p>	<p>Reguleringen af bygningshøjder er ikke ændret med Kommuneplan 2019, dog er afgrænsningen af den zone i Indre By (samt Tivoli) og på dele af Christianshavn, hvor egentlige højhuse som udgangspunkt ikke tillades, udvidet en smule.</p> <p>Udviklingen af nye bykvarter og enkeltejendomme sker på baggrund af en arkitektonisk belysning af bebyggelsens omfang, herunder sammenhængen med den omkringliggende bystruktur.</p> <p>København udvikles overvejende i en københavnerskala, der i nogle områder suppleres af højere bebyggelse, fx højhuse. Højhuse kan være med til at udvikle attraktive og tætte byområder, der understøtter brugen af kollektiv trafik.</p>		959

		<p>De skal placeres med blik for byens og stedets kvaliteter og understøtte bylivet og det nære miljø. I forbindelse med ønske om etablering af fx højhuse foretager kommunen de offentlighedsfaser, som omgiver lokalplanlægningen. I forbindelse med disse faser inddrages bl.a. lokaludvalget, interessepartier samt offentligheden i høringer mv.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Tilføjelse af ny målsætning (Side 45, under 'Energi og miljø'):</p> <p><u>"At inddrage Københavns borgere som aktive medspillere i klima og miljøindsatsen."</u></p>	<p>Københavns Kommunes KBH 2025 Klimaplan arbejder bl.a. med målsætninger vedrørende energibesparelser i både varmeforbruget og elforbruget. Her er borgerne vigtige i forbindelse med implementering af energibesparelser og effektiviseringer i boliger. I budgetaftalen for 2020 omtales fx Central tilstand &amp; styring (CTS-systemer) af energi- og vandforbruget kan lede til store besparelser. Her har borgerne en vigtig rolle, da det reelt vil være de lokale bolig-, andels- og ejerforeninger, som skal tage beslutning CTS styring, og det er også borgerne (foreningerne), som bedst kan reagere på de informationer CTS-systemet vedrørende tilpasning af bygningen/boligerne for at få flere energibesparelser. Det kan oplyses at,</p>		960

		fx HOFOR har en CTS løsning Forsyn-0-meter.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(153) Kaj Bruun Mortensen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Kaj Bruun Mortensen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavns Vener, bemærkning nr. 331.</p> <p>Kaj Bruun Mortensen mener desuden, at al eventuel fremtidig bebyggelse i området, herunder Bådehavnsgade Nord (Dansk Metal) og Nordvest, skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side af banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé. Jeg er desuden imod, at bebyggelsesprocenten ved Sluseholmen øges.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Kaj Bruun Mortensens synspunkt og henviser til besvarelse af høringssvar nr. 331.</p> <p>Bådehavnsgade Nord og Nordvest er begge er udlagt til C*, uden specificering af bebyggelsesprocent, højde mv. Det betyder, at fastsættelse af bebyggelsesprocent mv. vil ske ved kommende kommuneplanlægning, der forventes at foregå sammen med lokalplanlægning for området. Her vil områdets disponering blive fastlagt, herunder, herunder grønne og rekreative områder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		961



(154+155) Ralf Andersson, 1655 København V

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Ralf Andersson tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 331.</p> <p>Ralf Andersson mener desuden, at al eventuel fremtidig bebyggelse i området, herunder Bådehavnsgade Nord (Dansk Metal) og Nordvest, skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side af banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 961.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		962

(156) Birte Norgreen, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Birte Norgreen tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	963

(157) Charlotte Torp Møller, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Charlotte Torp Møller tilslutter sig hørings svaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Hørings svaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	964

(159) Alex Bernhard, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Alex Bernhard frygter at for mange byggetilladelser i Københavns Havn vil betyde at havnens areal formindskes samt at de eksisterende havneformål forsvinder.	De traditionelle havneerhverv har i en årrække været i tilbagegang og er også blevet mere effektive, så den nye containerterminal f.eks. fylder mindre end den nuværende. Mindre miljøbelastende og pladskrævende havneaktiviteter kan dog udmærket forenes med byudvikling, som det f.eks. ses med Valby Bådklub eller miljøet mellem Havneholmen og Enghave Brygge.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		965
Andet	Alex Bernhard kommer med forslag til de mere åbne dele af havnen, hvor fremtidigt byggeri bør udføres på en måde så vandet	Kommuneplanen indeholder mål og retningslinjer, som styrker adgangen til vandet, når havneområder overgår fra		966

	tænkes ind i arkitekturen. Ved at opføre offentlige bådpladser og ramper kan de nye bydele blive mere tilgængelige og et attraktivt særkende for København.	erhvervsanvendelse til byudvikling. Der er da også etableret bådpladser og lign. lang kajerne i mange nye områder, og arkitekturen er kendetegnet ved ønsket om nærhed til vandet. Dette kan konkret udføres på mange måder, der ikke er generelt fastlagt i kommuneplanen. Denne fleksibilitet vurderes det vigtigt at fastholde.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(160) Sofie Thybo, 1987 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Sofie Thybo ønsker ikke at der bygges boliger på Strømdamvej 10, da parken i dag er værdsat og benyttet af beboerne i området. Sofie Thybo ønsker i stedet at parken styrkes ved at opstille bænke etc.  Sofie Thybo mener det er modstridende med kommunens vision om at være CO <sub>2</sub> -neutral og klimavenlig at bygge på området og muligvis fælde de gamle træer.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	967

(165) Hans-Henrik T. Ohlsen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	Hans-Henrik t. Ohlsen finder det positivt, at der er afsat midler til at analysere biltrafikken i Indre By og brokvartererne. Dette kan bruges på at identificere steder, hvor trafikken direkte generer borgere. Hans-Henrik påpeger Webersgade 21, hvor bustrafikken er generende.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		968
Parkering	Hans-Henrik T. Ohlsen frygter, at gratis p-pladser til elbiler vil betyde en øget pendling, og at pladser med ladestandere vil være unødvendigt lang tid optaget. En større hjælp til at øge mængden af elbiler vil være flere hurtigladestandere.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune allerede er opmærksom på problematikken omkring optagede pladser ved ladestandere og muligheden for at anvende hurtigladestandere på offentlige veje. Gratis parkering til elbiler på offentlige veje reguleres ikke i kommuneplanen men i anden lovgivning.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		969
Klima	Hans-Henrik T. Ohlsen undres over afsnittet i KP19 om delebiler og især omkring hvordan "free floating" biler gavner trafikken, da flere vil benytte disse og ikke offentlig transport eller cyklen.	Af forslag til kommuneplan 2019 fremgår, at kommunen i planperioden vil gå i dialog med relevante aktører om øget anvendelse af især  baserede delebiler med henblik på at mindske udbredelsen af fossile privatbiler i byudviklingsområder.  Det er for Københavns Kommunes et fokusområde, at delebiler skal mindske anvendelsen af private biler og gerne		970

		<p>udsætte anskaffelsen af egen bil hos familier, der i dag ikke har egen bil.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Arkitektur, kulturarv og højhuse	<p>Hans-Henrik T. Ohlsen synes ikke om arkitekturen i Indre By eller BLOX. Indre By står for en stor del af turismen i København, og derfor bør de elementer (arkitektur), som turisterne ønsker at opleve blive bevaret.</p> <p>Hans-Henrik T. Ohlsen mener kommunen uddeler for mange bevillinger, og at dette driver beboerne fra Indre By grundet larmen.</p>	<p>I Kommuneplanen er der en lang række bestemmelser, der har som formål at varetage de særlige kvaliteter i de ældste, centrale bydele. Der er udpeget værdifulde kulturmiljøer, bevaringsværdige bygninger og en zone friholdt for højhusbyggeri i retningslinjerne, mens der i rammerne er særlige hensyn til kultur- og bygningsarven, der betyder at der ikke anvendes standardiserede bestemmelser, men en konkret vurdering, typisk i lokalplan. Dette udelukker naturligvis ikke at der kan blive opført byggeri, som der ikke hersker enighed om kvaliteten af, men det vurderes ikke, at kommuneplanen kan regulere dette.</p> <p>Kommuneplanen regulerer ikke kommunens bevillingspolitik. Der er i de senere år uddelt færre bevillinger bl.a. under hensyn til det samlede miljø, men dette sker efter andre regler end planloven.</p>		971

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Infrastruktur	Hans-Henrik T. Ohlsen ønsker på baggrund af utallige borgermøder, at der indføres små elbusser i Indre By, ikke mindst nu hvor linje 14 ikke længere kører gennem Nørregade og Vandkunsten. Elbusserne ville vise et hensyn til de dårligt gående og turisterne.	Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune tidligere har haft både servicebusser og mindre busser i Indre By, men de havde meget få passagerer og er nedlagt.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		972
Klima	Hans-Henrik T. Ohlsen påpeger, at luftkvaliteten i København medfører en sundhedsrisiko grundet indholdet af ultrafine partikler. Der burde være et krav om, hvilken type motorer, der må benyttes i Indre By – både ved konstruktionsarbejde, turistbusser og dieselgeneratorer til større arrangementer.	Det fremgår at forslag til Kommuneplan 2019, at Københavns Kommune ønsker en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 vil København have mulighed for at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO2, må køre.  For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 159.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	973

(168) Pia, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	Pia mener, at området er trafikalt afskåret, da Cityringen ikke blev planlagt derud, og busruterne og cykelstierne (området: Lyngbyvej, Lersø Parkallé og Tuborgvej) derefter blev smadret.	Økonomiforvaltningen bemærker, at området er betjent med flere buslinjer. Der er ikke aktuelle planer om at videreføre metroen til Østerbro/Bispebjerg.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		974
Skæve boliger	Pia frygter, hvordan området vil være, når der bygges boliger til sindslidende i området. Pia frygter at måtte flytte som konsekvens, da området føles glemt af kommunen.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	975

(169) Diego Børresen Llado, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Diego Børresen Llado frygter, at bådklubben FREM mister område til opbevaring af sejlbåde, når rammen ændres fra rekreativt formål til forsyning. Diego Børresen Llado mener, at nødstrømsgeneratoren kan placeres inde på Svanemølleværket.  Diego Børresen Llado fremsætter to forslag: 1) at bådklubben FREMs område bevares som rekreativt område og 2) at Svanemøllehavnen ikke mister flere faciliteter og mere plads.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.  Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7	976

			omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.	
--	--	--	---	--

(170) Pihl, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Pihl ønsker ingen letbane til Husum, da denne vil forringe mulighederne for parkering og endnu flere butikker vil lukke.</p> <p>Pihl vil ikke have flere gener og larm fra 5C.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		977



(171) Martin Skov, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Martin Skov ønsker ikke en letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe, men mener at det i stedet burde være en metro. Martin Skov betragter letbane som en moderne version af en sporvogn – et tilbageskridt for trafikplanlægningen, og metro som en mere driftssikker løsning. Derudover finder Martin Skov at pengene brugt på at anlægge en letbane kunne have været brugt bedre.</p> <p>Med reference til Århus letbane frygter Martin Skov, at en letbane i København vil medføre dødsfald som følge af kollision. Ved at etablere metro forsvinder denne fare.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Det er rigtigt, at letbaner kan medføre kollisioner ligesom andre køretøjer. Et letbanesystem vil skulle godkendes sikkerhedsmæssigt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		978

(172) Berit Haugshøj Pritsch, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	------------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	Berit Haugshøj Pritzsch vil ikke have letbane igennem Brønshøj, da generne forbundet med 5C er rigelige (nedlæggelse af stoppesteder i en bydel med mange dårligt gående). Berit Haugshøj Pritzsch mener, at planerne om en letbane nok ser fint ud på papiret, men ikke fungerer i praksis.	Borgerrepræsentationen besluttede i 2018 at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		979
---------------	---	--	--	-----

(173) Nina, 2730 Herlev

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Nina ønsker ikke, at der kommer en letbane, da Nina mener, at busserne og den nye busbane er gode. Hvis den offentlige trafik skal ændres, skal det være med en metro under jorden.	Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter. Analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagermængder. Det vil en letbane.  Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes,		980

		<p>at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(174) Helle Mamsen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Helle Mamsen mener, at hele byen skal integreres med metro, så også Tingbjerg og Bispebjerg indgår. Helle Mamsen mener, at valget af letbane til området er ekskluderende og fremmedgørende, hvorimod en metro vil have en positiv effekt på området og skabe ligeværd bydelene imellem. Helle Mamsen frygter, at erhvervslivet vil mistrivedes og trafikken vil blive endnu værre med en letbane.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. En metroløsning der også inkluderer Tingbjerg er ikke undersøgt, men må forventes at blive meget dyr i forhold til antallet af passagerer.</p>		981

		<p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej med en letbane. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(175) Mikael Kirkensgaard, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boformer	Mikael Kirkensgaard er positiv overfor Forslag til Kommuneplan, men savner større visioner for husbåde som boligform. Der er stor interesse for at bo i husbåde, men mangel på	Det er ikke muligt med kommuneplanen at sikre anlæg af husbådepladser og installationer hertil, da kommunen ikke er grundejer langs vandet. Det er derfor op til		982

	<p>husbådepladser. Kommunen bør udlægge områder til husbådehavn og installere fjernvarme, spildevandshåndtering etc.</p>	<p>grundejerne, om de ønsker at benytte sig af muligheden.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en afgørelse i Planklagenævnet, der har indskrænket kommunens adgang til at planlægge for vandarealer, vil betyde ændringer i udpegninger til husbåde i den endelige Kommuneplan 2019. Dette er en følge af klagenævnets tolkning af planloven og ikke relateret til dette eller andre høringssvar.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(177) Dorte Bertram, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Dorte har med stor undren læst i Forslag til Kommuneplan 2019 om oprettelsen af botilbud for udsatte borgere på hhv. Emdrupvej 99, Strødamvej 10 og Ryparken 75-81. Dorte er utilfreds med forslaget og henviser til, at området allerede er udsat.</p> <p>Det undrer desuden Dorte, at der i udviklingen af Nordhavn og Beauvais-grunden ikke er indtænkt botilbud.</p> <p>Dorte foreslår, at der kan etableres et mindre antal husvildeboliger i kommunens</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	983

	ejendomme i Ryparken, og Dorte mener, at en sådan løsning vil redde de sidste eksisterende grønne arealer i området.			
--	--	--	--	--

(178) Sigurd Eidsmo, 2450 København SV

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Sigurd Eidsmo tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	984

(179) Merete Pedersen, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Merete er bekymret og utilfreds med, at der muliggøres boliger til udsatte borgere i Emdrupborgs Have og på Strødamvej 10. Merete mener, at det er uklart, om der er tale om en ændring af områdetype med en efterfølgende lokalplan og høring, eller om der er tale om en dispensation fra den nuværende områdetype.  Merete mener, at bebyggelse i parkanlæggene vil skabe ufred mellem eksisterende og nye beboere samt ødelægge parkernes fredelighed og grønne områder.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	985

(180) Kirsten Damgaard, 1658 København V

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	Kirsten Damgaard mener ikke, at København skal plastres til med boliger. Københavnerne har ikke brug for en tættere by og mere trafik som konsekvens af den øgede tilflytning. Kirsten mener ikke, at storbyer er velegnede til børnefamilier, da en børnehave i kvarteret er til gene pga. ekko fra børneskrål.	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		986

(181) Gitte Pedersen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	Gitte Pedersen synes, der skal sættes fokus på huslejepriser, så boligmarkedet bliver tilgængeligt for alle uden, at der skabes ghettoer.  Gitte Pedersen nævner, at Københavns Kommunes ret til hver anden lejlighed bør reguleres eller helt fjernes, da hun mener den skaber utrygge boligområder.	Det er en målsætning i kommuneplanen, at kommunen anvender kravet om op til 25 % pct. almene boliger i nye lokalplaner. Det medfører op til 15.000 nye almene boliger i den kommende planperiode. Nye almene boliger er i gennemsnit 24 % billigere end tilsvarende nye private udlejningsboliger.  Københavns kommune har efter aftale med Boligorganisationernes Landsforening adgang til hver tredje ledigblevne bolig.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		987
Infrastruktur	Gitte Petersen mener, at kommunens fokus på cyklister og offentlig transport er godt,	Borgerrepræsentationen har i 2011 tiltrådt fodgængerstrategien "Flere går mere", og		988

	men at det ikke må overskygge fokus på gående. Især skal der tages mere hensyn til dårligt gående i situationer hvor de skal krydse en vej eller cykelsti (busholdeplads til fortov).	<p>hovedlinjerne heri har siden været indarbejdet i kommuneplanen.</p> <p>Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder på s. 20 et nyt trafikmål for 'gang', som skal sætte fokus på, at komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Kommunale funktioner	Gitte Pedersen mener, at kommunen skal have fokus på omsorg og pasning af børn, syge og gamle, samt ordentlige forhold for offentlig ansatte. Disse ting bør gå forud for tant og fjas i budgettet.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkt.</p> <p>Kommuneplanen er en overordnet plan for den fysiske udvikling i København. Det efterspurgte kan ikke reguleres gennem kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		989

(182) Vibeke Holse, 1761 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen Det grønne	Vibeke Holse mener, at der skal sættes en stopper for den byudvikling af boligområder, som har fjernet mange af byens grønne åndehuller. Vibeke Holse nævner Carlsbergbyen, som eksempel på	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om flere grønne områder og idrætsmuligheder på Vesterbro.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance</p>	Den politiske hovedstruktur	990



	<p>et byområde, hvor bevaringsværdige bygninger er revet ned og grønne områder er manglende. Frygt for at det samme vil ske i Jernbanebyen, da Vesterbro allerede er et område med meget få grønne områder.</p> <p>Vibeke Holse påpeger, at byen har brug for flere grønne områder, der er pladser for kultur og sportsaktiviteter. Dette kræver en overordnet plan, og en sikring af grønne områder i gadeplan, og</p> <p>Hvor kan man spille fodbold i Carlsberg Byen? Vi har brug for flere grønne områder, hvor der er plads til kultur og sportsarrangementer. Vestia vil fx gerne udvide med fodboldbaner i Jernbanebyen. Man bliver nødt til at lave en overordnet plan for Storkøbenhavn og ikke belaste brokvarterene yderligere med fx højhuse så tæt på middelalderbyen. Lad Vester Remisepark/Jernbanebyen være den grønne oase der er så meget brug for, byg ikke højhuse, hoteller, Netto, Lagkagehuse, kontor, og andet i dette område. I forslaget til kommuneplanen påtænkes et stort til mellemstort grønt areal i jernbanebyen, men det ser ud til at udgøre en meget lille andel af det samlede areal. Anlæg af grønne tage fx på Ikea er fint, men bør holdes ude af opgørelsen/regnestykket af grønne områder, så det ikke kan blive et argument for at bruge tilsvarende areal på</p>	<p>mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, idrætsmuligheder, plejecenter mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>På baggrund af ønsket om flere grønne områder og en fodboldbane på Vesterbro, vil Økonomiforvaltningen indskrive behovet for en offentlig park, fodboldbane og andre kommunale funktioner for Jernbanebyen, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
--	--	---	--	--

	jorden til bebyggelse. De grønne områder vi har brug for er på jorden i Vestre Remise Park.			
--	---	--	--	--

(186) Jannie Rasmussen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Jannie Rasmussen vil gerne have svar på, hvordan trafikken skal ordnes med en letbane på Frederikssundsvej. Vejen er allerede nu plaget af megen trafik. Jannie Rasmussen mener, at det kan blive yderligere besværligt at aflevere varer, hente skrald og komme igennem med et udrykningskøretøj.	<p>Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018 at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter. Analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagermængder. Det vil en letbane.</p> <p>I planlægningen af en letbane vil man tage hensyn til vareudbringning, renovationskørsel og andet nødvendigt trafik på Frederikssundsvej, ligesom Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikkerhedsgodkende letbane, og sikre at udrykningskøretøjer kan komme frem.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		991

(187) Jan Koed, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Jan Koed finder mængden af trafik på H.C. Andersens Boulevard for stor, og foreslår en løsning, hvor den gennemkørende trafik ledes under jorden i en tunnel. Jan Koed præsenterer baggrunden for forslaget (en tunnelloøsning er tidligere blevet foreslået, senest i 2008), samt fordelene ved løsningen.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 1348.  Hørings svaret giver anledning til ændring af forslag til Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	992

(188) Julie Forup, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Julie Forup ønsker, at der findes en løsning på problemerne med parkering i området omkring Johan Kellers Vej, V.A Borgens Vej, Bavnehøj Alle, Hans Olriks Vej mm. Beboerne oplever, at parkeringspladserne bliver brugt af mange andre end beboere, og Julie Forup mener, at et forslag kunne være, at det kræver en parkeringstilladelse med afgift at parkere i området.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af hørings svar nr. 901.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		998

(189) Jesper Holm Pedersen, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Jesper Holm Pedersen ønsker, at der findes en løsning på parkeringsproblemerne for området Johan Kellers vej, V.A Borgens vej,	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af hørings svar nr. 901.		999

	Hans Orlriksvej og Bavnehøj Allé. Beboerne oplever, at personer, der ikke bor i området, benytter de gratis parkeringspladser. Det opleves, at der parkeres hensynsløst og dobbeltparkeres. Jesper Holm Pedersen stiller forslaget, at beboerne får en parkeringstilladelse, og at der samtidigt bliver indført betalingszone for gæster.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(192) B. Førster, 1720 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Der er mangel på parkeringspladser på Vesterbro, hvilket giver anledning til at beboerne kredser rundt i området med bilerne for at finde en parkeringsplads. Det er ikke hensigtsmæssigt over for bydelens beboere hverken dem med bil eller for dem uden.	Kommuneplanen regulerer ikke parkering på de offentlige veje.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		100 0
Det grønne	Der er behov for plantning af flere træer langs gaderne mellem Sønder Boulevard og Ingerslevsgade, så disse gader kan gøre mere grønne. Disse træer kan med fordel plantes i de heller, der er mellem nogle af parkeringspladserne.	Træplantning på konkrete lokaliteter reguleres ikke i kommuneplanen. Hvorvidt der er plads til egnede vækstforhold for træer i de pågældende gader, vil kunne bedømmes af Teknik- og Miljøforvaltningen, der også vil kunne prioritere midler til formålet i det omfang, de afsættes på kommunens budget.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		100 1

Jernbaneby en	Mht. det gamle DSB-areal er her en enestående mulighed for at sikre etableringen af et stort grønt område til byens stenbro og højne andelen af grønne områder på Vesterbro, som er det laveste i hele byen. Der bør også indtænkes idrætsmuligheder f.eks. en løbebane, fodboldbaner m.m.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om flere grønne områder og idrætsmuligheder på Vesterbro.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, idrætsmuligheder, plejecenter mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>På baggrund af ønsket om flere grønne områder og en fodboldbane på Vesterbro, vil Økonomiforvaltningen indskrive behovet for en offentlig park, fodboldbane og andre kommunale funktioner for Jernbanebyen, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	100 2
Det grønne	På Sønder Boulevard bør der laves langt mange flere bede med blomster og buske, der varierer i form og farver samt med forskellige blomstringsperioder, så det dels bliver en oplevelse at gå en tur på	Bepantning på konkrete grønne arealer reguleres ikke i kommuneplanen. Det er Teknik- og Miljøforvaltningen, der forvalter Sønder Boulevard og træffer beslutninger om anlæggets udformning. Denne er er bl.a.		100 3

	boulevarden og dels bidrager til, at insekter kan leve her, så vi får sommerfugle og bier.	bestemt om, hvor robust anlægget skal være over for brug og hvor mange midler, der er til rådighed for dets drift.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(195) Line Boel Bjelbæk, 250 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Line Boel Bjelbæk ønsker, at der findes en løsning på parkeringsproblemerne i Bavnehøj. Det er for beboerne svært at finde parkering, især efter indførelsen af betalingsparkering i Valby og området nær Vestre Fængsel. Området benyttes til erhverv- og langtidsparkering af danske og udenlandske biler. Line Boel Bjelbæk håber, at en løsning baseret på betalingsparkering med mulighed for beboerlicens kan blive implementeret i området.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 901.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1004

(196) Morten Boel Bjelbæk, 2450 Købehavn SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Morten Boel Bjelbæk ønsker, at der findes en løsning på parkeringsproblemerne i området ved Vesterbro Brandstation (afgrænset af Sydhavn Station, Bavnehøj Allé, Enghavevej og Vestre Kirkegård).	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 901.		1005

	<p>Beboerne i området kan ikke finde parkering og oplever, at parkeringspladserne benyttes til erhverv- og langtidsparkering af danske som udenlandske biler. Manglen på parkeringspladser har ofte den konsekvens at biler holder ulovligt parkerede. Morten Boel Bjelbæk har oplevet at problemet er opstået som de omkringliggende områder har fået indført betalingsparkering, og løsningen må derfor være at indføre betalingszone.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(198) Mia Knokgaard, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Mia Knokgaard mener, at det urimeligt at placere skæve boliger på Strødamvej 10, da kvarteret dermed mister et grønt område og det vil skabe utryghed. Mia Knokgaard mener, at problemerne blot rykkes rundt, når kommunen genhuser beboere i forskellige almene boligforeninger. Etableringen af de skæve boliger vil gå ud over børnene i området, og vil betyde, at Mia Knokgaard føler sig mindre tryk i sit kvarter.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1006

(200+201) Anders Rieper, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Det grønne	Anders Rieper har skrevet et høringssvar om friarealer, og mener, at ved fastlæggelse af friarealkrav anlægges alene en størrelsesmæssig betragtning ud fra etagearealet. Der savnes en kvalitetsmæssig betragtning. Særligt forekommer det, at opholdsarealer i direkte tilknytning til enheden, er særligt attraktive og burde tælle mere i regnskabet end øvrige friarealer. Hvor en ejendom ligger i umiddelbar nærhed af grønne områder, parker osv., vil det også give mening at reducere friarealkravet, da brugen af friarealer på ejendommen så må antages at blive mindre.	Kommuneplanen regulerer omfanget af friarealer på samme måde som omfang af bebyggelse, men den nærmere udformning reguleres efter en konkret vurdering i lokalplaner. Friarealer skal etableres af bygherren og arealer etableret af andre parter (herunder offentlige arealer) erstatter således ikke disse. Ved offentlige faciliteter (skoler mv.) kan det dog indgå i vurderingen, om der er adgang til eksisterende offentlige arealer.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1007
------------	--	--	--	------

(202) Victor Vidal, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Victor Vidal ønsker et bedre byrum omkring Kvægtorvet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- offentlige toiletter i Kødbyen</li> <li>- tryghedsskabende indsats (opsyn og information)</li> <li>- skiltning</li> <li>- sociale aktiviteter</li> <li>- at pladserne i Kødbyen bliver til offentlige pladser (ikke udlejet til specifikke aktører som nu)</li> </ul>	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet, som er afspejlet i Kommuneplan 2019 under afsnittet en social og mangfoldig by. Konkrete tiltag, som fx oprettelse af nye toiletter, igangsættelse af sociale aktiviteter og regulering af udlejning på offentlige pladser reguleres ikke i kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1008



Kultur- og Fritid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kommercielle events skal ikke præge byrummet</li> <li>- flere bottom up sociale events med diversitet</li> <li>- færre store byfester, ala distortion osv. (det kommer ikke an på store publikumstal, men det kommer an på kvaliteten af dag til dag byliv.)</li> <li>- flere grønne og bæredygtige sociale events i byrummet</li> <li>- ikke konsum, forretning og byfest.</li> <li>- Kulturstøtte og kunststøtte skal gå direkte til kunstnere og organisationer til konkrete projekter i byrummet. Ikke kun til kommunalt styrede top down initiativer og festivaler.</li> </ul>	<p>Kommuneplan 2019 lægger vægt på, at i planlægning af nye og eksisterende byområder planlægges rammerne for kultur- og fritidsliv.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at kommunen i 2019 har vedtaget en forskrift for udendørs arrangementer. Forskriften indeholder bl.a. en oversigt over arrangementspladser fordelt i byen, og et delmål med forskriften er at regulere og mindske støjgener ved udendørs arrangementer, som holdes i parker, på byens pladser og andre lokaliteter i Københavns Kommune.</p> <p>Forvaltningen bemærker, at midler til konkrete kultur- og fritidsevent, ligger udenfor rammerne af kommuneplanen. Der er bl.a. støttemuligheder i regi af Kultur- og Fritidsudvalget.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		1009
-------------------	--	---	--	------

(203) Andrea Aagaard, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Andrea Aagaard tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnen Venner, bemærkning nr. 330 og 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331 og ændringsforslag nr. 330.	Den politiske hovedstruktur	1010

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(204) Nanna Mallan, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Nanna Mallan tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnen Venner, bemærkning nr. 330 og 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331 og ændringsforslag nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1011

(205) Salomon Segers, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Salomon Segers tilslutter sig høringssvar fra Fiskerhavnen Venner, bemærkning nr. 330.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331 og ændringsforslag nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1012

(206) Nikolaj Theill Frandsen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

Parkering	Forslag til at parkeringen i og omkring Hans Olriks Vej og Kongens Enghave generelt forbedres for beboere, da der ofte er problemer med at finde parkeringspladser for faste beboere. Forslaget er en beboer tilladelse til parkering på et mindre beløb, der skal gøre det muligt for beboere lettere at finde en parkeringsplads, hvorimod andre, der ikke bor i nærheden, skal enten betale mere eller finde en anden løsning til deres parkering.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af hørings svar nr. 901.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1013
-----------	---	--	--	------

(208) Jens Lauridsen, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Jens Lauridsen tilslutter sig hørings svaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1014

(209) Heidi Kristiansen, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Heidi Kristiansen tilslutter sig hørings svaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Hørings svaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1015

(210) Susse Stuhr, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Ser man på matrikel 64 i Havneparken på Islands Brygge, så tillades det, at Hofor får mulighed for at opføre yderligere tekniske installationer på matriklen. Formuleringen giver vide rammer for Hofor. Kommuneplanens formuleringer bør sikre, at intensionerne om det grønne frirum og Havneparkens herlighedsværdi bevares også ved evt. ændringer i lokalplanen. Det må fastholdes og tydeliggøres, at der ikke kan etableres tekniske installationer over jorden. Derfor indstilles, at rammerne for mat.nr. 64 præciseres, den nuværende formulering af rammebestemmelserne er ikke gennemskuelige for os som borgere med hensyn til Hofors tilladelser til at etablere tekniske anlæg.	Den særlige bemærkning, er indsat efter ønske fra HOFOR. Den giver imidlertid ikke HOFOR hverken mere eller mindre mulighed til at placere tekniske installationer, da de skal underordne sig den gældende lokalplan for området.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1016

(213) Marianne Gitte Gregersen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Med fokus på miljø og at bevare grønne områder, synes jeg at det er en meget dårlig ide at bygge boliger lige op til Ramløsevej, Emdrup Vænge og Børnehuset Emdrup Søgård. Og desuden er der lige plantet flere træer på det omhandlede område, så i den	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.	Den politiske hovedstruktur	1017

	forstand er de vel plantet for at øge det grønne område. Og dermed spild af penge, hvis træerne skal fjernes igen.	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(215) Søren Krogh, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Søren Krogh foreslår at bebyggelsesprocenten på området "Englandsvej 51" nedsættes fra 185% til 150%. Søren Krogh synes det vil være hensigtsmæssigt at der ikke bliver for tung bebyggelse lige mellem park og villakvarter.</p> <p>I det nuværende lokalplansforslag for "Englandsvej 51" foreslås 150% bebyggelsesprocent, og derfor synes Søren Krogh kommunal plan skal flugte med dette og dermed ændre kommunalplanens forslag fra 185% til stedet 150%.</p> <p>Søren Krogh håber et kommende byggeri på Englandsvej 51 vil øge antallet af cyklister, og i den forbindelse synes Søren Krogh at krydset mellem Englandsvej og Peder Lykkes vej skal forbedres for cyklister.</p>	<p>Ramme R19.B.10.24 for Englandsvej 51 er en B4 med en bebyggelsesprocent på maksimalt 150. Fejl herom i Hovedstrukturen vil blive rettet.</p> <p>Indretning af vejkryds vurderes løbende af Teknik og Miljøforvaltningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1018

(216) Camilla Bisp Christensen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

Stejlepladsen	Camilla Bisp Christensen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 330	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1019
---------------	--	---	-----------------------------	------

(217) Nis Falck Christensen, 3450 Allerød

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Nis Falck Christensen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1020

(218) Boaz Barkan, 1720 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	Boaz Barkan mener, at det er Københavns Kommunes ansvar at sikre, at der findes områder i byen som Kvægtorvet og Warehouse 9. Boaz er glad for, at Warehouse 9 er åbent, sikket og fællesskabsdrevet. Boaz er bekymret for, at Kvægtorvet udvikler sig til et fjendtligt og forladt område samt at København mister områder i byen for subkulturer.	Økonomiforvaltningen kvitterer for Boaz Barkans synspunkt. Kødbyen har huset erhverv indenfor for kød og fødevarer i mange årtier og består af Den Hvide, Den Grå og Den Brune Kødbye efter farven på bygningerne. Med tiden er kreative erhverv og kulturtilbud også flyttet til området.  Det samlede område er fredet, mens den Hvide Kødbye i Kommuneplan 2019 indgår som en kreativ zone. Målet med udpegning af de kreative zoner er at tilbyde attraktive		1021

		<p>lokaliseringmuligheder for kreative virksomheder, der ønsker fleksible og økonomisk overkommelige lejemaal.</p> <p>Det er en del af Kommuneplan 2019s overordnede målsætninger at understøtte byens kant, herunder mangfoldighed i kulturliv efter befolkningssammensætning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(220) Øivind Holtermann, 1650 København V

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Øivind mener, at der mangler indendørsfaciliteter for petanque-spillere. Øivind foreslår Jernbanebyen som sted for en indendørs petanque-bane, og han håber, at de uorganiserede idrætsgrene kan blive tilgodeset i udviklingen af Jernbanebyen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for idéen om en indendørs petanque-bane, som er en af mange idéer til fritidsaktiviteter, som der ønskes plads til i Jernbanebyen.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, boliger og erhverv, og med mulighed for forskellige idræts- og fritidsfaciliteter. Områdets muligheder undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>Hvis petanque-klubben er interesseret i indendørs faciliteter i området, kunne de kontakte DSB Ejendomme eller Freja</p>		1022

		Ejendomme ift. eventuel anvendelse af en af deres eksisterende bygninger.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(221) Lene Hansen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Lene Hansen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1023

(222) Jesper Andersen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	Flere steder i Ørestad holder bilerne parkeret på græsarealer. Biler holder her på græsset ved Vestamager Station. Området bliver ødelagt. Der er forslag om store sten, men det kunne blive endnu bedre. Området kunne gøres mere kuperet. Der kan tilføjes store sten og plantes bi venlige træer og buske, som ikke genere metroen.	Økonomiforvaltningen kvitterer for indsenders tilkendegivelser.  Forholdet reguleres ikke i kommuneplanen Økonomiforvaltningen bemærker, at Teknik- og Miljøforvaltningen har konstateret, at parkering i rabatten i København mange steder skaber u hensigtsmæssige og farlige situationer, når bilister ulovligt krydser fx cykelstier og fortove for at kunne parkere på grønne områder. Derfor laver Teknik- og		1024



		<p>Miljøforvaltningen nu lokale forbud mod parkering i rabatten flere steder i Ørestad. Forbuddet sker ved skiltning på Center Boulevard, Arne Jacobsens Allé og Ørestads Boulevard.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(224) Jacob Kusk, 2450 København SV

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>Jakob mener, at partikelforurening fra brændeovne er problematisk og bør udfases. Jakob mener, at en tilføjelse af tekst i Kommuneplan 2019 vil gøre det muligt for Københavns Kommunes forvaltninger at udfase brændeovne.</p> <p>Tilføjelse af tekst:</p> <p>”Mange brændeovne i drift står på en grund udlejet af kommunen og derfor kan embedsmændene justere lejevilkårene og udfase brændeovne de steder. Men embedsmændene skal have politisk opbakning og skal kunne henvise til en tekst i kommuneplanen, der imødekommer udfasning af brændeovne i form af en ændring af lejekontrakten/aftalevilkår/vedtægter.”</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at med den nugældende lovgivning er det ikke muligt at forbyde brændeovne. Ligeledes reguleres lejevilkår ikke i kommuneplanen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1025

	<p>Tilføjelse af tekst s. 26 i Kommuneplan 2019 og s. 36 i Miljøvurderingen:</p> <p>“Kommunen vil udfase brændeovne, hvor kommunen er udlejer, via justering af lejekontrakter/vedtægter/aftalevilkår. Kommunen henstiller til andre udlejere som boligforeninger, andelsboliger og erhvervsudlejere at gøre det samme.”</p>			
--	--	--	--	--

(227) Mikkel Krogh, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Siden institutionen på Fengersvej åbnede har vi oplevet en kraftig forværring af trafik i kvarteret. Kvarteret er simpelthen ikke indrettet til så meget trafik. Kommunen har på intet tidspunkt tilbudt fx at lave stillevejsbump eller andre ting, der kunne lette på farten.</p> <p>Kommer der en fjerde institution i kvarteret vil trafikken blive rent kaos. Der er en kæmpe Kulbanepark, hvor der kunne ligge adskillige institutioner.</p>	<p>Konkrete trafiksikkerhedsprojekter reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1026

(228) Anders Brøndberg, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK funktioner	<p>Saxtorphsvej og lokalområdet kan ikke bære endnu en børneinstitution. Trafikken er kaotisk allerede, når børneaflevering til de</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p>		1027

	<p>eksisterende to institutioner - i bil for manges vedkommende - kolliderer med udflytterbus, beboeres børn på vej til skole osv., på en lille villavej, hvor to biler knapt kan passere hinanden. Vi har i flere år forsøgt at få tilstrækkelig opmærksomhed om dette, så vi kan få en holdbar trafiksituation på Saxtorphsvej og i området omkring. Den grønne plet, der med det kommende budget planlægges bebygget, bruges af skoler, institutioner og kvarterets børn, og det er tidligere, i forbindelse med tidligere byggeri, blevet lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret. Læg i stedet den nye institution i Grønttorvet eller Kulbanekvarteret, hvor mange af de børn, der skal gå i institutionen, formentlig kommer til at bo.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(229) Grethe Mørk, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK funktioner	<p>Københavns Kommune planlægger endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej i Valby. Der er i forvejen 2 med en ca. 2700 kvm grøn plet mellem. Yderligere er der i en radius af ca. 500 meter 2 andre daginstitutioner samt en folkeskole. Kvarteret har i flere år været plaget af heftig trafik på Saxtorphsvej, Ole Borchsvej samt de omkringliggende små villaveje. Helt galt går der, når "udflytterbussen" skraldebilen</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1028

	<p>og den fra Hørkram kører slalom på de smalle veje. Den påtænkte nye daginstitution skal formentlig betjene borgerne fra det nye byggeri på Grønttorvet, hvorfor det vil være mere relevant at bygge ved Kulbaneparken, således at brugerne ikke skal krydse den voldsomt trafikeret Vigerslev Alle. På den måde kunne "Den Grønne Plet" bevares som rekreativt område for kvarterets børn, skolerne og de eksisterende daginstitutioner.</p>			
--	---	--	--	--

(230) Jimmy Therkelsen, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Jimmy Therkelsen mener ikke, at der skal placeres 3 store institutioner klos op ad hinanden ved Valby Vænge, uden at indtænke trafikken i området på forsvarlig vis. Vi har flere gange holdt vejret når travle forældre om morgenen og om eftermiddagen susede gennem vores veje.</p> <p>Heldigvis blev det lovet, at en lille del af det grønne område vil blive bevaret. Det vigtige men nu meget lille grønne område, er et åndehul midt i bebyggelses og institutions kvarter, er desværre ikke helt som det har været, men stadig brugt af områdets børn og hundeluftere.</p> <p>Der er andre muligheder for at imødekomme institutionsbehovet tættere</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1029

	på de børn, der faktisk skal bruge institutionen. Både for vores miljø og vores børns skyld.			
--	--	--	--	--

(232) Thomas Christensen, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Thomas Christensen tilslutter sig hørings svaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1030

(233) Ulla Larsen, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Planer om yderligere daginstitutioner på Saxtorphsvej i Valby bør tages af bordet. De smalle veje i kvarteret er allerede stærkt belastet af hente-bringe trafik, udflytter-bus mv. Nye institutioner kunne med fordel placeres på nogle af de tomme grunde i kulbanekvarteret, hvor man kunne anlægge tilkørsel til institutioner uden at ødelægge et eksisterende kvarter.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1031

(237) Nathalie Ostrynski, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

KK-funktioner	København Kommunes planer om at oprette nye daginstitutionsgrupper/daginstitution på Saxtorphsvej i Valby bør skrottes. Den mindre, smalle villavej er i forvejen alt for belastet af daglig trafik fra de to eksisterende daginstitutioner og situationen er i forvejen frustrerende for naboer/brugere af daginstitutionerne, fordi der simpelthen ikke er plads til de mange biler. Derudover bliver den grønne plet på vejen brugt af områdets børn, daginstitutionerne og skoleelever til fodbold, rundbold og andre udendørs aktiviteter. Det undrer, hvorfor kommunen absolut skal klemme en daginstitution ind lige der	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1032
---------------	---	---	--	------

(239) Tine Stausholm, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	I disse klimatider kommer der en Kommuneplan, som går ud på at fjerne grønt areal! For at bygge "Skæve boliger". Det kan jeg som borger undre mig over. Hvorfor skal en del af "det grønne Østerbro" fjernes? Planen vil placere 12 fritliggende huse på det grønne areal Ramløsevej/Emdrupvænge og ydemere 16 containerboliger i parken ved Bolandsvej/Emdrupvej/Tuborgvej. Kære politiker find et sted, hvor I ikke fjerner grønne friarealer.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1033

(240) Dorte Bloch Olsen, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	Plan om ny daginstitution i Valby Vænge på Saxtorphsvej. Som borger beboende på Mansasvej i Valby Vænge, må jeg anbefale, at I finder en alternativ placering til den nye institution, I vil bygge i området. Allerede i dag er trafiksituationen meget bekymrende i morgen- og eftermiddagstimerne, når forældre, udflytterbus, cyklende skolebørn og beboere, der skal til og fra arbejde, alle skal benytte de samme små villaveje til at komme frem på. Samtidig er der allerede i dag alt for få P pladser til forældre og ansatte i de eksisterende institutioner.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1034

(241) Merete Ganshorn Nielsen, 2450 København SV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Merete tilslutter sig hørings svaret fra Fiskerhavns Vener, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Hørings svaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1035

(243) Sarah Brandt Talreja, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	------------------------	------------------------------------	---------	-----

KK-funktioner	<p>Sarah vil anbefale Københavns Kommune at stryge planerne om at opføre en ny daginstitution på Saxtorphsvej.</p> <p>Sarah påpeger, at der er trafikkaos, og at dette er til fare for børnene.</p> <p>Sarah påpeger, at der flere gange er blevet gjort opmærksom på problemerne, samt at busserne kører på kantsten og fortorv, hvilket hun forventer vil blive en stor udgift for Københavns Kommune.</p> <p>Sarah påpeger, at Københavns Kommune i forbindelse med byggeriet af Nabohuset lovede, at den grønne plet ikke ville blive rørt.</p> <p>Sarah mener ikke, at det giver mening, at et grønt område skal fjernes, når Københavns Kommune går op i at være en grøn by.</p> <p>Sarah foreslår, at dagsinstitutionen bygges på Retortvej, hvor der er nybyggeri.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1036
---------------	--	--	--	------

(245) Helle Boe Larsen, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Helle har gennem 17 år oplevet stigende trafikale problemer pga. udvidelse af børneinstitutioner.</p> <p>Helle mener ikke, at den gamle smalle villavej er dimensioneret til den mængde</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1037



	<p>bil- og bustrafik samt vareindlevering til institutionerne.</p> <p>Helle påpeger, at Københavns Kommune har modtaget løsningsforslag, men at problemet endnu ikke er løst.</p> <p>Helle foreslår, at institutionen opføres i de nye områder af Valby, f.eks. FLsmidth, Grønttorvet eller Kulbanekvarteret. Så kan den grønne plet også bevares.</p>			
--	--	--	--	--

(246) Esben Fisker, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Vedr. planer om endnu en institution på Saxtorphsvej i Valby. Jeg bor selv på Saxtorphsvej og har barn i én af de to, i øvrigt glimrende institutioner på vejen. Der er dog allerede ret mange trafikale problemer ved at have to store institutioner så tæt på hinanden, og på en meget lille villavej. Rent logistisk giver det ganske simpelt ikke mening at placere en tredje institution på denne vej, der i forvejen næsten ikke kan bære presset. Det bliver for mange mennesker der skal hente og aflevere deres børn på for lille en vej, hvilke gør det decideret usikkert. Der er uden tvivl brug for flere institutioner i Valby, men det virker en smule hovedløst at skulle lægge en til på Saxtorphsvej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1038

(247) Henrik Nielsen, 2720 Vanløse

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>Henrik mener, at Københavns Kommuneplan 2019 er skrevet uden en eneste overskrift om klima og klimakrisen.</p> <p>Henrik mener ikke, at der er lavet beregninger over klimabelastningen som følge af planens forslag.</p> <p>Henrik efterspørger, at det fremgår, hvad byggeri af 60.000 nye boliger og byggeri på fredede grønne arealer har for CO2-bealstningen.</p> <p>Henrik påpeger, at Københavns Kommuneplan 2019 taler om klimatilpasning, men mener ikke, at der står noget om at forebygge.</p> <p>Henrik mener ikke, at Kommuneplan 2019 indeholder noget om radikale ændringer i livsstil og forbrug.</p> <p>Henrik mener, at reelle klimaplaner bør indeholde fokus på de forhold der gør, at København i kraft af sin velstand ligger meget højt i CO2 belastning og meget lavt i biodiversitet: det drejer sig især om udledninger som følge af københavnernes livsstil og stadigt stigende forbrug.</p>	<p>Relevante ændringer i forslag til Kommuneplan 2019 er miljøvurderet i overensstemmelse med reglerne for miljøvurdering af planer og programmer. Her indgår også en vurdering af virkninger for emissioner.</p> <p>Københavns Kommune har en selvstændig Klimaplan 2025, og det er her indsatsen for CO2-neutralitet er forankret. Dette afspejles også i Kommuneplan 2019, i det omfang det kan reguleres med hjemmel i planloven, men mange indsatsen har ikke denne hjemmel.</p> <p>Kommuneplanen kan ikke direkte regulere borgernes livsstil og forbrug, men udstikker rammer f.eks. for transportvalg, genanvendelse af ressourcer mv.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1039
Infrastruktur	<p>Henrik påpeger, at Kommuneplan 2019 forudser mere trængsel i trafikken, men at</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en forundersøgelse af Østlig Ringvej er under udarbejdelse og forventes færdig primo 2020.</p>		1040

	der ingen begrænsninger er på bil-, bus- og lastbilstrafik i byen.	<p>Et af formålene med Østlig Ringvej er at aflaste København, og herunder Indre By, for gennemkørende trafik. I forundersøgelsen undersøges blandt andet effekten af både Østlig Ringvej og trafiksanering i Indre By.</p> <p>Med Budget 2020 er der desuden igangsat flere analyser, der skal se på hvordan biltrafik kan begrænses og CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres inden for den nugældende lovgivning. Der udarbejdes dels en analyse af hvordan biltrafikken i indre by og brokvarterene kan begrænses og dels en analyse af hvordan CO2-udledningen fra trafikken i hele kommunen kan reduceres med mindst 50.000 ton i 2025.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Det grønne	Henrik mener ikke, at Kommuneplan 2019 indeholder noget om udvikling af større sammenhængende grønne områder og fornyelse af de eksisterende.	<p>I forslag til Kommuneplan 2019 er der udpeget 6 potentialeområdet for nye store og mellemstore grønne områder.</p> <p>Derudover er det en målsætning af kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1041

(249) Margit Groth, 2720 Vanløse

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>Margit mener ikke, at den udvikling, som København i de senere år har gennemgået stemmer overens med de fine målsætninger om en social, mangfoldig, og bæredygtig by, en demokratisk storby, og at bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og Københavns egenart.</p> <p>Margit mener at det er en problematisk udvikling, som Københavns Kommune har gennemgået.</p> <p>Margit mener, at byen er blevet fortættet, og at det er gjort indhug i de grønne områder og byens kulturarv.</p> <p>Margit mener ikke, at byen er blevet udviklet med en overordnet planlægning, og at kommunen har solgt ud af enkeltstående grunde til højstbydende developer, som har bygget i beton og bygget højhuse.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkter. Byudviklingen finder sted i overensstemmelse med den gældende overordnede planlægning (kommuneplan). Dette gælder også fortætning på steder, hvor der er potentiale for dette.</p> <p>Kommunale grundsalg finder sted i overensstemmelse med gældende lovgivning for udbud. Salg af kommunale ejendomme har et beskedent omfang i København.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1042
Det grønne	<p>Margit mener, at rekreative områder såsom havnen er fyldt op med byggeri og nævner Lynetteholmen som seneste tilfælde, og påpeger, at fire grønne områder er blevet affredet med henblik på bebyggelse i 6-10 etager.</p> <p>Margit mener, at dette er imod københavnernes ønsker.</p>	<p>Der er ikke inddraget rekreative områder langs havnen til byggeri. En kommende planlægning for Lynetteholmen er ikke del af Kommuneplan 2019, men genstand for en særskilt proces, hvor man vil kunne komme med bemærkninger til projektet.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkter vedr.</p>		1043

		<p>erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>Margit mener ikke, at der er behov for at bygge mere i København og foreslår i stedet, at der kræves bopælspligt, at Airbnb begrænses og at andelen af store lejligheder begrænses.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at nye lokalplaner fastlægger ny bebyggelse til helårsanvendelse, samt at korttidsudlejning (fx via Airbnb) ikke reguleres i kommuneplanen. Lovgivningen begrænser mulighederne for korttidsudlejning.</p> <p>Kommuneplanen fastlægger boligstørrelsebestemmelser, der skal sikre at der opføres større og mindre boliger med henblik på en varieret boligmasse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1044
Boliger	<p>Margit mener, at byen er blevet for de velhavende.</p> <p>Margit mener, at der til trods for det store byggeboom ikke er kommet flere billige boliger.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at 25 % af de nye muliggjorde boliger med Kommuneplan 2019, skal opføres som almene boliger. Almene boliger udgør den billigste og mest tilgængelige boligform i København.</p>		1045

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	<p>Margit mener, at borgere og kommune mister indflydelse på byens udvikling, som følge af kommunens salg af byggegrunde til højstbydende kapitalejer.</p> <p>Margit mener, at det er problematisk, at lokalplaner tilrettes bygherres ønsker og ikke borgernes.</p> <p>Margit nævner eksempler på, hvordan man gik udenom fredningsnævnene og trodsede talrige borgerprotester, og nævner Lynetteholmen som endnu et eksempel.</p> <p>Margit mener ikke, at Kommuneplan 2019 at gør op med den udemokratiske udvikling.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsender tilkendegivelse, og bemærker at kommuneplanen ikke regulerer salg af byggegrunde.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1046
Infrastruktur	<p>Margit mener, at de mange initiativer for flere cykler i byen er positive.</p> <p>Margit mener, at udvidelsen af metroen er positiv.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenders synspunkt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1047
Infrastruktur	<p>Margit mener, at metrogælden er ansvarlig for den triste fortætning af byen og de høje boligpriser, og at en evt. udvidelse af metroen kræver en anden finansieringsmodel. Margit foreslår, at staten bidrager og som alternativ hertil, at der overvejes letbane.</p>	<p>Københavns Kommune er i dialog med staten om finansiering af kollektiv infrastruktur, herunder metro.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det, som beskrevet i forslag til Kommuneplan 2019, er besluttet at arbejde videre med</p>		1048

		<p>en letbane fra Nørrebro St. til den kommende letbane i Ring 3.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Klima	<p>Margit mener, at det er helt nødvendigt at begrænse biltrafikken af hensyn til målsætningen om CO2-neutral by i 2025 og af hensyn til beboernes udsættelse for støj og luftforurening.</p> <p>Margit mener, at der bør indføres roadpricing, og påpeger, at et sådant forslag ikke indgår i Kommuneplan 2019.</p> <p>Margit mener, at infrastrukturen bør udbygges.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår af kommuneplan 2019, at Københavns Kommune skal være CO2-neutral i 2025.</p> <p>Københavns Kommune har en klimaplan, der beskriver, hvordan målet om CO2-neutralitet i 2025 nås. Planen består bl.a. af roadmaps, som beskriver de konkrete initiativer, der implementeres samt effekterne heraf. I løbet af 2020 fremlægges klimaplanens sidste roadmap (2021-2025), som skal sikre, at målet om CO2-neutralitet opnås i 2025.</p> <p>Der er i forbindelse med budget 2020 for Københavns Kommune afsat midler til en analyse af reduktion af CO2-udledning fra biltrafikken, så målsætningen om CO2-neutralitet kan opnås. Reduktion af CO2-udledning fra biltrafikken vil indgå i Klimaplanens roadmap for 2021-2025.</p> <p>Borgerrepræsentationen ønsker, at der indføres roadpricing, men da det er et nationalt tiltag, der ikke er lovhjælp til i</p>		1049

		<p>dag, indgår det ikke i forslag til Kommuneplan 2019</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker herudover, at Københavns Kommune i oktober 2019 har tilsluttet sig en C40-deklaration om ren luft, der sikrer, at Københavns Kommunes forvaltninger vil arbejde for at luftkvaliteten bliver bedre og overholde verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 159.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Turisme	Margit mener, at turister favoriseres på bekostning af byens indbyggere.	<p>Turismen er et væksterhverv, der udover arbejdspladser og øget omsætning, bidrager til et varieret handels- og kulturliv.</p> <p>Kommuneplanen sætter rammerne for at sikre en turismeudvikling, der understøtter lokalmiljøet og fordeling af gæsterne til flere bydele. Samtidig er der i turismesamarbejdet fokus på at understøtte en bæredygtig adfærd hos den enkelte turist.</p>	Den politiske hovedstruktur	1050



		<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 134.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Boliger	<p>Margit mener, at der i stigende grad omdannes gode billige lejligheder til hotellejligheder i den gamle boligmasse. Margit mener, at dette bør stoppes.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplan 2019 lægger vægt på en bæredygtig udvikling i turismen i København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1051
Turisme	<p>Margit mener, at det er meningsløst, at København skal lægge havne til et stærkt stigende antal krydstogsturister med skibe, som forurener byen.</p>	<p>Turismen er et væksterhverv der udover arbejdspladser og øget omsætning bidrager til et varieret handels- og kulturliv.</p> <p>Kommuneplanen sætter rammerne for at sikre en turismeudvikling der understøtter lokalmiljøet og fordeling af gæsterne til flere bydele. Samtidig er der i turismesamarbejdet fokus på at understøtte en bæredygtig adfærd hos den enkelte turist.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 116.</p>	Den politiske hovedstruktur	1052

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Erhverv	<p>Margit mener, at turismen skal begrænses og at der skal stilles krav, så det kan forenes med byens særpræg.</p> <p>Margit mener, at Latinerkvarteret og Strøget er i gang med en trist "Tivolisering", hvor de gamle bygninger fyldes med store facadevinduer og med glimtende lysreklamer. Margit mener ikke, at lokalplanen forholder sig til dette.</p>	<p>Da København og specielt City skal bevares som Greater Copenhagens overordnede butiks- og oplevelsescenter, vil det betyde, at butikslivet i City skal kunne udvikle sig. Samtidig er Middelalderbyen et af kommunens kulturmiljøer, hvorfor disse to forhold søges afvejet i lokalplanlægningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1053

(250) Troels Bertel, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Det er vigtigt, at man ved undersøgelsen af muligheder for etablering af en letbane på Frederikssundsvej har blik for de negative trafikale konsekvenser, anlæggelsen af en sådan letbane kan have for lokalområdet omkring Brønshøj Torv. Vejbanen er ved Brønshøj Torv så smal, at en letbane risikerer at blokere for biltrafikken, hvilket kan betyde, at bilerne i stedet vil søge mod villavejene i området. Disse små grønne og hyggelige villaveje bruges rekreativt af mange københavnske borgere til løbe-, gå- og cykelture, ligesom børn kan lege her uden at skulle frygte hurtigt gennemkørende biler.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé - det vil sige sammen med biler. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Et letbanesystem vil i sidste ende skulle godkendes sikkerhedsmæssigt at Trafikstyrelsen. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p>		1054

	Gennemkørende trafik vil radikalt ændre områdets trygge karakter, mindske livskvaliteten for områdets beboere såvel som dets anvendelighed for alle, der i dag har glæde af dets rekreative kvaliteter.	Økonomiforvaltningen bemærker, at der kan være en risiko for mere trafik på villavejene ved etablering af letbane. Tidligere analyser viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(251) Agnete Glendrup, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Agnete mener ikke, at Saxtorphsvej er den rette placering for en ny daginstitution.</p> <p>Trafikforholdene er allerede kaotiske, med biler som parkerer ulovligt og foran indkørsler og cykler som skal helt ud i vejbanen for at komme frem, fordi der ikke er nok plads på den smalle villavej. Saxtorphsvej og de omkringliggende villaveje er allerede meget belastet og generet af trafikken til og fra de to allerede eksisterende institutioner.</p> <p>Grundejerforeningerne Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har i flere år forsøgt at skabe opmærksomhed og dialog omkring dette, og har bedt om, at få en samlet, holdbar løsning for Saxtorphsvej og de omkringliggende veje. Derfor er yderligere en institution på vejen ikke en løsning på manglen på institutionspladser i Valby. Et forslag vil være</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1055

	<p>at lægge den nye institution ved Grønttorvet eller i Kulbanekvarteret på den anden side Vigerslev Allé, så at de børn og forældre som, formentlig, skal bruge den nye institution heller ikke skal krydse en stærkt trafikeret vej ved aflevering og hentning. Den grønne plet, hvor et kommende byggeri planlægges, bruges i dag af skoler og institutioner i området og ikke mindst af kvarterets og resten af Valbys børn. Kommunen har, i forbindelse med tidligere byggeri, lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret.</p>			
--	---	--	--	--

(259) Dea Milo, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Dea vil gerne henlede opmærksomheden på, at Københavns Kommune med lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal.</p> <p>Dea føler sig overset i relation til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst uroligt ringe og farlige trafikforhold på en</p>	<p>Forhold vedr. lokalplandispensationer, indretning af vej mv. er ikke reguleret i kommuneplanen og kan derfor ikke ændres med Kommuneplan 2019.</p> <p>Det er korrekt, at bebyggelsen på Margretheholm hidtil har været forholdsvis isoleret i forhold til især privat service. Udbuddet heraf vil være afhængigt af kundegrundlag. Der er en stor uudnyttet ramme for butikker i det udpegede lokalcenter på Holmen, så kommuneplanen er ikke til hinder for at øge butiksudbuddet i området.</p>		1056

	<p>vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag.</p> <p>Det er Dea en gåde, hvordan Københavns Kommune kan planlægge et så stort boligområde så ringe. Og senest så vil Københavns Kommune anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre området endnu mere uattraktivt som beboer. Der skal hver dag i op til 20 år køre lastbiler forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord.</p> <p>Dea er målløs, og hun håber inderligt, at Københavns Kommune vil inddrage beboerne i planlægningen og udviklingen af Lynetteholmen.</p>	<p>Lynetteholmen er ikke del af forslag til Kommuneplan 2019, men omtalt som et fremtidigt projekt, hvis realisering vil strække sig efter planperioden. Lynetteholmen er genstand for en særskilt proces, herunder en miljøvurdering, hvor det er muligt at fremkomme med synspunkter om projektet, herunder om afgrænsningen af vurderingen, om evt. alternativer mv.</p> <p>Realiseringen ligger udenfor Københavns Kommunes plankompetence, idet den forudsætter en række statslige tilladelser mv. Derfor er Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansvarlige for den igangværende proces.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(260) Anja Nielsen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Anja læser med stor undren, at parken ved Ramløsevej skal erstattes af skæve boliger, og Anja mener ikke, at det er i overensstemmelse med Københavns Kommunes Bynatur i Københavnstrategi, 2015-2025.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1057

	<p>Anja mener, at der skal være plads til alle, men påpeger, at det skal passe ind i området.</p> <p>Anja foreslår, at boligerne opføres ved Lundehus Kirken i stedet for, da det er større og da det vil passe bedre ind i omgivelserne.</p> <p>Anja håber, at den lille park må forblive en park, da den er til stor glæde for mange.</p>			
--	---	--	--	--

(262) Birgitte Wiberg, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Birgitte mener ikke, at Saxtorphsvej er den rette placering for en ny institution, da trafikforholdene allerede er kaotiske og da vejene er belastede.</p> <p>Birgitte påpeger, at grundejerforeningerne Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge i flere år har forsøgt at skabe opmærksomhed og dialog omkring udfordringerne, og har bedt om, at få en samlet, holdbar løsning for Saxtorphsvej og de omkringliggende veje.</p> <p>Birgitte foreslår, at institutionen opføres ved Grønttorvet, Maskinparken eller i Kulbanekvarteret, så de børn og forældre som formentlig skal benytte institutionen ikke skal krydse en stærkt trafikeret vej.</p> <p>Birgitte påpeger, at den grønne plet i dag anvendes af mange mennesker, og at den styrker fællesskabet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1058

	Birgitte påpeger, at Københavns Kommune tidligere har lovet, at den grønne zone bliver bevaret.			
--	---	--	--	--

(263) Poul Olsen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Skæve boliger på det eneste grønne område vi har. Hvad har Københavns Kommune gang i? Husk det til Kommunevalget.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Hørings svaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1059

(264) Grete Hansen, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Vedr. anlæg af Lynetteholm vil Grete indtrængende opfordre til naboinddragelse i god tid og ikke som de oplever netop nu, at der ikke gives besked til dem om overvejelser om anlæg af vej i deres baghave samt lukning af Margretheholms Havn.  Bevarelse af et usselt stykke mur vejer mere end hensynet til mennesker. Ja selv tudser og frøer bliver bedre behandlet. Så find en god måde at få fragtet jorden til Lynetteholm på, så der ikke skal køre tunge lastbiler gennem hele byen og ikke mindst over havnen. Bevar den dejlige havn. Og så	Lynetteholmen er ikke del af forslag til Kommuneplan 2019, men omtalt som et fremtidigt projekt, hvis realisering vil ligge efter planperioden. Lynetteholmen er, som indsenderne er opmærksomme på, genstand for en særskilt proces, herunder en høring om miljøvurdering, hvor det er muligt at fremkomme med synspunkter om projektet, herunder om afgrænsningen af vurderingen, om evt. alternativer mv. Dette ligger udenfor Københavns Kommunes plankompetence, og Miljøstyrelsen og		1060

	send dog en besked i e-boks når der er noget i høring der vedrører borgerne. Kommunen må kunne finde frem til naboerne.	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansvarlige for den igangværende proces.  Det er Miljøstyrelsen, der gennemfører processen inkl. høringer, så ønsker til inddragelse af borgerne kan kun behandles der. I processen vil de alternative forslag, der kommer bl.a. til transport af jorden, blive vurderet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(265) Lukasz Klar, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Lukasz er 100 % imod 16 containerboliger til ved Bolandsvej/Emdrupvej.</p> <p>Lukasz ønsker ikke, at hans søn skal se fulde mennesker på hans daglige tur, og Lukasz ønsker ikke at bekymre sig over om hans søn finder glasskår o.lign. i græsset.</p> <p>Lukasz ønsker ikke, at der skal lugte af alkohol eller høre musik, når han åbner vinduerne fra sin lejlighed.</p> <p>Lukasz vil ringe til internationale medier og fortælle Europa og hele verden, hvordan Københavns Kommune tager sig af gode</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1061



	<p>borgere ved at placere alkohol- og stofmisbrugere ved et familieområde.</p> <p>Lukasz foreslår, at containerboligerne flyttes til en mark langt væk fra normale borgere, som arbejder hårdt, betaler deres skat og kun drikker på hverdage.</p> <p>Lukasz foreslår parken mellem Bispebjerg Hospital og Bispebjerg station som alternativ placering.</p>			
--	---	--	--	--

(266) Pernille Aven Lupai, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Jeg håber inderligt at i vil have med i jeres overvejelser, hvordan i har tænkt jer det lokalområde, som allerede eksisterer (på Margretheholmen og Refshaleøen) ikke bliver belastet af at bygge en hel ny bydel/ø i forlængelse af Refshaleøen. Både i alle de år dette projekt skal stå på, men selvfølgelig også hvordan den skal forbindes til resten af København. På Margretheholmen har vi fred og ro - og ønsker ikke at de næste +10 år skal præges af byggeri-trafik og ringere transportmuligheder - til fare og gene for vores lokalområde. I forvejen er de trafikale forhold fra Christianshavn til Refshaleøen lagt under kritik, men høj risiko for ulykker (jeg ser det faktisk dagligt, både på cykle, i bus og gående + nye løbehjul). Samt den øgede tunge trafik der er kommet, efter</p>	<p>Lynetteholmen er ikke del af forslag til Kommuneplan 2019, men omtalt som et fremtidigt projekt, hvis realisering vil strække sig efter planperioden. Lynetteholmen er genstand for en særskilt proces, herunder en miljøvurdering, hvor det er muligt at fremkomme med synspunkter om projektet, herunder om afgrænsningen af vurderingen, om evt. alternativer mv. Realiseringen ligger udenfor Københavns Kommunes plankompetence, idet den forudsætter en række statslige tilladelser mv. Derfor er Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansvarlige for den igangværende proces.</p>		1062

	forbrændingen er blevet udvidet (Kløvermarks-området) og den øgede trafik til Refshaleøen efter denne er blevet beriget med bl.a. 'Reffen'.	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493 og 494.</p> <p>Københavns Kommune følger løbende processen, og kommunen har valgt at udarbejde nogle supplerende analyser, bl.a. om de langsigtede trafikforhold i nærområderne. Dette arbejde er dog ikke afsluttet og indgår derfor ikke i Kommuneplan 2019.</p> <p>Københavns Kommune er opmærksom på, at Refshalevej ikke er ideelt udformet, da der er begrænsninger på mulighederne for at udvide med arealer til bløde trafikanter. Strækningen er dog ikke registreret som særligt uheldsbelastet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(268) Morten Andersen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Der bor ca. 2000 mennesker ude på Margretheholmen. For så vidt angår metrolinjerne og ringvejen under Margretheholmen (det østvendte område lige inden Refshaleøen) bør de bores under jorden for at undgå støj- og sundhedsgener	Københavns Kommune deltager i forundersøgelse af Østlig Ringvej samt forundersøgelse af metro til Lynetteholmen. I begge forundersøgelser undersøges forskellige anlægsmetoder på et overordnet niveau.		1063

	<p>på Margretheholmen. Dvs. ingen cut &amp; cover-tunnel. Derudover undrer det mig meget, at bestyrelsen for grundejerforeningen for Margretheholmen ikke høres direkte i denne kommuneplan?</p>	<p>Anlægsmetoder samt gener i anlægs- og driftsfase vil blive yderligere belyst i evt. senere VVM-redegørelser.</p> <p>Forslag til Kommuneplan 2019 rummer ingen konkrete rammer eller retningslinjer vedr. Østlig Ringvej og metro til Lynetteholmen, der endnu er på forundersøgelsesniveau.</p> <p>Alle interesserede har været velkomne til at indgive høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019. Der vil komme yderligere mulighed for dialog i forbindelse med offentlige høringer af evt. VVM-redegørelser og plangrundlag for Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholmen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(271) Lars Blomholt, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Lars Blomholt forstår ikke, hvorfor man vælger at transportere jord i lastbiler frem for søvejen og på-/aflæses af en elektrisk drevet kran. Lastbiler belaster miljøet i en helt unødvendig grad.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der pt. udarbejdes en forundersøgelse af Østlig Ringvej, der, såfremt den besluttet, forventes at kunne være etableret i 2035. Indtil da er man således</p>		1064

	<p>Alternativt kunne man påbegynde at lave den tunnel - som alligevel er planlagt - for derved at kunne transportere de mange tusinde jordlæs denne vej. På den måde ville vi kunne bevare den smukke og historiske natur og ikke mindst livsglæde der eksistere i og omkring Lynetten Havn.</p>	<p>nødt til at anvende anden infrastruktur til transport af jorden.</p> <p>Der er ikke truffet valg om transportformer eller-veje for jord til Lynetteholmen. Dette er ikke del af forslag til Kommuneplan 2019. Lynetteholmen er genstand for en særskilt proces, herunder en miljøvurdering, hvor det er muligt at fremkomme med synspunkter om projektet, herunder om afgrænsningen af vurderingen, om evt. alternativer mv. Dette gælder også alternativer vedr. valg af transportformer og -veje.</p> <p>Realiseringen af Lynetteholmen ligger udenfor Københavns Kommunes plankompetence, idet den forudsætter en række statslige tilladelser mv. Derfor er Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansvarlige for den igangværende proces og vil også være myndigheder for miljøvurdering af transport.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493 og 494.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(272) Hans Kurt Pedersen, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Hans Kurt Pedersen er utilfreds med planen om en jordvej til Lynetteholmen. Alternativt foreslår Hans Kurt Pedersen at jorden kan sejles i stedet for.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1065

(274) Ulla Gade Bisgaard, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Ulla Gade Bisgaard forstår ikke, hvorfor et område som Refshaleøen ikke er en prioritet for udviklingen af Københavns Kommune, men er lagt i en kategori med Kløvermarken som område, der tidligst i 2031 skal udvikles aktivt.  Den trafikale situation, og her specielt trafiksikkerheden, er temmelig kritisk taget i betragtning hvor mange turister, der kommer derude nu i sommerhalvåret. Det antal personer, der går, cykler og kører med bil i området, er stedet eksplosivt de sidste to år, og vil nok ikke blive mindre med indvielsen af Copenhill. Der bor rigtig mange mennesker i kvarteret Margretheholm, herunder mange børn og unge, som skal krydse Refshalevej hver dag til fods eller på cykel. Desuden er der nu en kritisk situation om adgangen fra	Økonomiforvaltningen bemærker, at Refshaleøen er betjent med a-buslinjen 2A, som bliver omlagt til el-drift i december 2019, samt havnebussen. Adgang til stoppesteder og fortovenes beskaffenhed reguleres ikke i kommuneplanen, men varetages i sektorpolitik.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1066

	<p>kvartret og til og fra busstoppestedet Lynetten. Her er Inter ordentligt fortov, og folk krydser ned til vejen fra græsarealer, som falder ret brat og som er glatte og uden afskærmning mod trafikken. Der henstår altså et stort arbejde med at forbedre de trafikale forhold på Refshaleøen, som ikke kan vente til 2031.</p>			
--	---	--	--	--

(275) Mette Fisker, 2100 København Ø

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>I forbindelse med Københavns Kommunes forslag om opførelsen af 16 midlertidige containerboliger på adressen Bolandsvej/Emdrupvej, vil Mette Fisker som beboer i området komme med indvendinger overfor dette forslag.</p> <p>Da AABs boliger omkring Emdrup Huse og Emdrup Vej i forvejen har en del almene boliger, og det derfor også en del udsatte personer, der bor i boligerne, mener Mette Fisker, at det er u hensigtsmæssigt at øge koncentrationen af udsatte yderligere i lige præcis dette boligområde.</p> <p>Endvidere er der en skole tæt tilknyttet til området, og de konsekvenser, det kan medføre at meget syge personer bor så tæt på, kan øge utrygheden og være en belastning for et i forvejen lettere belastet kvarter.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1067

	<p>I et klimaperspektiv vil det desuden være utrolig ærgerligt at miste endnu et grønt areal i København hvor der er træer og muligheder for børn at lege i grønne omgivelser.</p> <p>Mette Fisker er derfor kraftigt imod dette forslag, da jeg mener at placeringen er utrolig uhensigtsmæssige set i et større perspektiv og med fokus på lokalområdet. Derfor mener jeg, at man bør genoverveje placeringen af disse boliger.</p>			
--	---	--	--	--

(276) Francois Duchene, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Francois Duchene mener ikke, at Saxtorphsvej er den rette placering for en ny børneinstitution.</p> <p>Trafikforholdene er allerede kaotiske, med biler som parkerer ulovligt og foran indkørsler og cykler som skal helt ud i vejbanen for at komme frem, fordi der ikke er nok plads på den smalle villavej. Saxtorphsvej og de omkringliggende villaveje er allerede meget belastet og generet af trafikken til og fra de to allerede eksisterende institutioner.</p> <p>Det er Grundejerforeningerne Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har i flere år forsøgt at skabe opmærksomhed og dialog omkring dette, og har bedt om, at få en samlet, holdbar</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1068

	<p>løsning for Saxtorphsvej og de omkringliggende veje.</p> <p>Et forslag vil være at lægge den nye institution ved Grønttorvet eller i Kulbanekvarteret på den anden side Vigerslev Allé, så at de børn og forældre som, formentlig, skal bruge den nye institution heller ikke skal krydse en stærkt trafikeret vej ved aflevering og hentning. Den grønne plet, hvor et kommende byggeri planlægges, bruges i dag af skoler og institutioner i området og ikke mindst af kvarterets og resten af Valbys børn. Kommunen har, i forbindelse med tidligere byggeri, lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret.</p>			
--	---	--	--	--

(277) Niels Frederik Bach, 2000 Frederiksberg

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Hvordan har man indtænkt Margretheholms Havn og Sejlklubben Lynetten i denne ligning?</p> <p>Virker som en mærkelig rute at føre den offentlige transport, og mere eller mindre som en bevidst handling for at ødelægge (endnu) et unikt havnemiljø, for at erstatte dette med blanke facader uden sjæl.</p> <p>Man mister dog så utroligt meget som ikke kan gøres op i penge, men som kommer til udtryk i næsten samtlige vindblæste</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Der påtænkes ikke en ændret linjeføring af den offentlige transport (bus).</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1069



	mennesketomme spøgelsesbydele, der skyder op overalt i de større danske byer i disse tider.			
--	---	--	--	--

(278) Anna, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Anna vil gerne bevare miljøet og havnen på Magretheholmen frem for veje, jord og nye luksusbygninger.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493 og 1064.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1070

(280) Henrik Damm-Møller, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK funktioner	Ang. planer om opførelse af endnu en institution på Saxtorphsvej i Valby. Som beboer på vejen må jeg stærkt fraråde at opføre endnu et byggeri på den sidste grønne plet. Der er allerede 2 store institutioner som naboer og begge med udflytterbusser. Det er i forvejen en helt umulig logistisk udfordring for både busser, beboere og ikke mindst forældre der forsøger at aflevere deres børn.  Hvorfor ikke sprede placeringer af institutioner rundt i Valby (evt. Grønttorvet	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1071

	eller Kulbanen) hvor der også er bedre mulighed for at aflaste trafik.			
--	--	--	--	--

(282) Margit Mørck, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Margit Mørck mener, at der skal stoppes for mere byggeri, beton og biler i Sydhavnen. De grønne områder ønskes bevaret.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1072

(284) Hanne Kelter Rasmussen, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK funktion	Planen om at anlægge endnu en stor daginstitutioner ved siden af 2 andre store institutioner i et villa kvarter, hvor vejene på ingen måde er beregnet på en sådan trafik, er en dårlig ide. Det vil end videre fratage området dets eneste grønne område. Der må være andre bedre muligheder for at anlægge en sådan institution fx. På Maskinparken Grønttorvet eller Kulbaneområdet.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1073

(285) Benny Jørgensen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

Skæve boliger	Benny Jørgensen giver udtryk for, at han godt kan forstå at de skal have et sted at være, men mener ikke at det skal være ved deres skole og institution. Der er mange børn, og resultatet vil måske være, at de ikke tør gå frem og tilbage på stierne. Det vil også ødelægge den fine grønne park.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1074
---------------	--	---	-----------------------------	------

(288) Anna Larsen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	En fin visionær kommuneplan. Det er dog meget vigtigt, at sikker skolevej prioriteres endnu højere, ikke mindst i de områder der berøres af nyt byggeri og jordkørsel. Her tænker jeg særligt på skolevejen mellem Margretheholmen og Christianshavn, som hver dag befærdes af flere hundrede børn på cykler. Her mangler cykelsti og børnene er flere steder nødsaget til at krydse stærkt trafikerede veje uden afmærkninger. KK bør tænke alvorligt på børnenes sikkerhed når nye projekter og midlertidige veje planlægges.	Økonomiforvaltningen bemærker, at sikker skolevejs projekter ikke vedtages i Kommuneplanen, men er en del af sektorpolitik, hvor der senest i Københavns Kommunes budget for 2020 blev afsat midler til en række sikker skolevejs projekter. Når det nordøstlige Amager i fremtiden udvikles, må det forventes, at infrastrukturen samtidig udvikles herunder cykelstierne.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1075

(289) Philip Elberling, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Af visionskortet for fremtidens København fremgår det, at den Østlig Ringvej vil afskære	Økonomiforvaltningen bemærker, at der i den igangværende forundersøgelse af		1076

	<p>indsejlingen til Margretheholms Havn. Her er der 738 lystbåde med over 1200 medlemmer af sejlkлубben Lynetten, der dagligt benytter havnen og selv har bygget den op til en moderne lystbådehavn med alle tænkelige faciliteter, heriblandt restaurant, butik, sejlerskole og lystbådeværft, mm. Det er et "maritimt åndehul" for en masse københavnere.</p> <p>Ved at afskære indsejlingen svarer det til at man eksempelvis nedlægger et helt kolonihavehusområde. København har i forvejen mistet mange "åndehuller", de seneste 10-20 år, til fordel for nye boligområder med dertilhørende infrastruktur. Vi bør derfor bevare de "åndehuller" der er tilbage og tage størst muligt hensyn under udbygningerne. Sejlkubens bestyrelse har flere gode forslag til hvordan det kunne løses.</p>	<p>Østlig Ringvej alene undersøges anlægsløsninger i tunnel. Hvis Østlig Ringvej etableres, forventes den således ikke at spærre for indsejlingen til Margretheholms Havn når den er i brug, da den ikke vil være på overfladen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(290) Carl Jensen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Som beboer lige ud til området tager Carl Jensen afstand fra idéen. Carl Jensen mener, at området i forvejen er udfordret med en beboersammensætning, der bliver betegnet under observation til ghetto. Derud mener Carl Jensen heller ikke, at de skal lægges klos op ad flere børneinstitutioner.	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1077

(292) Laura Rosenvinge, 2400 København NV: Opsummering af et borgermøde i Brønshøj-Husum

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Der er et stort ønske om, at delen om letbanen tages ud, da den ikke er vedtaget endnu.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018 at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter. På baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning er formuleringen om letbanen videreført i Kommuneplan 2019.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1078
Infrastruktur	Det er et stort ønske om metro. Et ønske om mere og bedre offentligt transport til bydelen.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p>		1079

		Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Bystævneparken	Bystævneparken må ikke handle om at man ønsker at tjene så mange penge som muligt. Husene skal være lavere, hvis alle skal være med og vi stadig skal have en sammenhængende bydel.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 464, 465 og 466.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1080
Boliger	Boligerne skal også være nogen som en gennemsnitlig indkomstfamilie har råd til.	Økonomiforvaltningen noterer sig henvendelsen.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1081
Bystævneparken	Der er fra beboerne i nærheden af bystævneparken, at man tænker om at en god løsning til hvordan man åbner op. - Kan man ikke ligge en plan for området bag fakta nær Husum torv?	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 464, 465 og 466.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1082

(293) Frank Martin Hansen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Frank Martin Hansen er imod forslaget om at lave et kommende boligområde Englandsvej 51 om til B4 område, i et nuværende B1	Hhv. den 17. december 2018 og 8. januar 2019 tiltrådte hhv. Teknik og Miljøudvalget og Økonomiudvalget startredegørelse for		1083

	<p>område (villakvarter) -en ændring alene på bygningshøjden vil i så fald gå fra max. 10 m til 24 m. i byggehøjde. Dette vil blive alt for højt ift. de omkringliggende huse/villaer.</p>	<p>lokalplan med kommuneplantillæg for Engelsvej 51.</p> <p>Langs Englandvej ved ejendommen er der flere etagebyggerier, således at bebyggelsen danner en rand mod den bagvedliggende villabebyggelse. Kommunen har modtaget et projekt, der højdemæssigt vurderes at tilpasse sig etagebebyggelsen mod Englandvej og den bagvedliggende bebyggelse og har valgt at fremme en planlægning for projektet, som blandt andet vil medføre, at støj fra Engelsvej nedbringes i forhold til den nuværende situation.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(294) André Gustafson, 1070 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>André Gustafson tilslutter sig bemærkning nr. 1076.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1076.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1084

(297) Kirsten Grønlund, 4060 Kr. Såby

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrige byudviklingsområder	Kirsten Grønlund mener, at Svanemøllehavnen bør bevares.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 427	Ændringsforslaget medfører, at tekst om væsentlige rammeændringer opdateres i politisk hovedstruktur s. 73.	1085
Svanemøllehavnen	<p>Hver gang vi kommer til Svanemøllehavnen, nyder vi at opleve stedet, med de rare faciliteter, og især det gode sociale miljø. Folk accepteres her, og kan nyde at komme og dyrke deres interesser, hvad enten de er ivrige for at komme på vandet, eller mest sætter pris på samværet på land. Eller begge dele. Det er ikke alle marinaer, der har så inkluderende sociale miljøer, men i Svanemøllehavnen er det jo oparbejdet gennem rigtig mange år. Det vil være så forfærdeligt, hvis det bliver ødelagt, på grund af kortsigtede interesser.</p> <p>I Danmark er en stor del af vores natur vandet. Vi har det hele vejen udenom os, og det kan bruges til mange dejlige oplevelser. Men de nye generationer skal lære at opleve det, og holde af det. At holde af vandet, og at kunne bruge det rigtigt, det er noget man skal introduceres til. Det kan ske i netop den slags miljøer, som man finder i Svanemøllehavnen. Hvis</p>	Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Rammeområderne R19.T.2.5 og R19.O.2.7 omdisponeres, så landpladsen bliver offentligt område og spidslastanlæg muliggøres på areal langs Strandvænget.	



	de miljøer efterhånden forsvinder, så reduceres også antallet af børn og unge, som kan og vil opleve vandet.			
--	--	--	--	--

(298) Line Østergaard, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK funktioner	<p>Det er med meget stor forundring, Line ser, at kommunen planlægger at opføre endnu en daginstitution på Saxtorphsvej i Valby. Det er en lille villavej, hvor der i forvejen er opført 2 meget store institutioner. Kvarteret er allerede meget plaget af trafikkaos morgen og eftermiddag når forældre skal aflevere og hente deres børn. Mange børn bliver afleveret og hentet i bil fordi forældrene ikke bor i området. Det vil være mere nærliggende, om kommunen opførte en ny institution i det nybyggede kvarter på modsatte side af Vigerslev alle, hvor de børn der formentlig skal bruge institutionen bor.</p> <p>Line mener ikke, at det er rimeligt at kommunen inddrager den sidste del af den grønne plet på Saxtorphsvej i Valby. Det grønne areal bliver brugt af kvarterets børn og beboere, og det blev ved opførelse af den seneste institution i 2013 lovet at arealet ville blive bevaret.</p> <p>Line mener, at støjniveauet fra tung trafik (busser, varelevering m.m.) er urimelig højt omkring Saxtorphsvej i Valby, hvilket endnu en</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1086

	institution i kvarteret kun vil gøre værre, til stor gene for kvarterets beboere.			
--	---	--	--	--

(299) Mogens Petersen, 8541 Skødstrup

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Mogens mener, at udviklingen af Lynetteholmen bør være bæredygtig og CO2-neutral, og hvis dette ikke kan lade sig gøre bør man lade være.</p> <p>Mogens mener, at materialer til Lynetteholmen i videst muligt omfang bør sejles dertil.</p> <p>Mogens mener, at transporten af jord med diesellastbiler er vanvittigt og vil smadre byliv og borgeres helbred.</p> <p>Mogens mener, at udviklingen bør ske i respekt for eksisterende beboere og omgivelser.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1087

(300) Henrik Affe, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	Henrik vil henlede opmærksomheden på lokalplanen for Holmen II, hvor der er anlagt et stort beboelseskvarter. Henrik mener, at mange beboere føler sig overset i relation til dispensationer til lokalplanen, og det undrer	Kommunen kan dispensere fra lokalplaner. Høringer sker iht. gældende lov.		1088

	ham, hvordan området kan være planlagt så ringe.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Lynetteholmen	<p>Henrik mener, at anlæggelsen af Lynetteholmen vil gøre området omkring Margretheholmen uattraktiv som følge af transport af giftig jord på lastbiler de næste mange år, hvilket vil have negativ betydning for mange menneskers åndehul.</p> <p>Henrik håber, at Københavns Kommune vil inddrage beboerne i planlægningen og udviklingen af Lynetteholmen samt at Københavns Kommune tager beboerne alvorligt.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Den igangværende proces vedr. Lynetteholmen handler alene om opfyldningen og dermed arealets udstrækning. Planlægningen af, hvad området på lang sigt skal indeholde, vil først kunne ske på et senere tidspunkt. Her vil der naturligvis komme høringer og andre former for borgerinddragelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1089

(301) Anne Kirstine Svanholt, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Anne mener ikke, at borgerne er blevet inddraget i Kommuneplan 2019.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at forvaltningen har haft fokus på at inddrage bredt, herunder københavnernes, i forbindelse med den offentlige høring af Kommuneplan 2019.</p> <p>To bydelsdebatter har været afholdt i hhv. Jernbanebyen og Tingbjerg med</p>		1090

		<p>henblik på at drøfte byens udvikling med københavnerne.</p> <p>Det bemærkes, at forvaltningen har haft fokus på tidlig inddragelse, forud for kommuneplanen med den offentlige høring af Kommuneplanstrategi 2018. Her deltog knap 7.000 københavnerne og gav deres mening til kende under dialogkampagnen #københavnersnak. Københavnernes budskaber er afspejlet i kommuneplanforslaget.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	Anne vil henlede opmærksomheden på lokalplanen for Holmen II, hvor der er anlagt et stort beboelseskvarter. Anne mener, at mange beboere føler sig overset i relation til dispensationer til lokalplanen, og det undrer hende, hvordan området kan være planlagt så ringe.	<p>Økonomiforvaltningen tager indsigers holdning til efterretning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1091
Lynetteholmen	Anne mener, at anlæggelsen af Lynetteholmen vil gøre området omkring Margretheholmen og andre områder uattraktiv som følge af transport af giftig jord på lastbiler de næste mange år, hvilket vil have negativ betydning for mange menneskers åndehul. Anne mener, at det ikke kan forsvares, at Københavns Kommune	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1092

	<p>vil være en CO2-neutral by, når jord skal transporteres med lastbiler.</p> <p>Anne håber, at Københavns Kommune vil inddrage beboerne i planlægningen og udviklingen af Lynetteholmen samt at Københavns Kommune tager beboerne alvorligt.</p>			
--	---	--	--	--

(302) Eva Nielsen, 2450 København SV

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Eva Nielsen tilslutter sig Fiskerhavns høringsvar nr. 330.	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1093

(303) Bitten Døjholt, 1432 København K

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Bitten har indtryk af, at Københavns Kommune har glemt, at der er placeret et større beboelsesareal på Margretheholmen, hvor der bor mange mennesker på et lille areal.</p> <p>Bitten har følt sig overset i relation til dispensationer til lokalplanen, og det undrer hende, hvordan området kan være planlagt så ringe.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1054.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1094

Lynetteholmen	<p>Bitten mener, at anlæggelsen af Lynetteholmen vil gøre området omkring Margretheholmen uattraktiv som følge af transport af giftig jord på lastbiler de næste mange år, hvilket vil have negativ betydning for mange menneskers åndehul. Bitten mener ikke, at det kan forsvares, at Københavns Kommune vil være en CO2-neutral by, når jord skal transporteres med lastbiler.</p> <p>Bitten håber, at Københavns Kommune vil inddrage beboerne i planlægningen og udviklingen af Lynetteholmen samt at Københavns Kommune tager beboerne alvorligt.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1095
---------------	---	---	--	------

(304) Michael Hansen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	<p>Michael har indsigelser mod og forslag til ændringer omkring udviklingen af Fiskerhavnen, Bådehavnsgade og Stejlepladsen.</p> <p>Michael mener, at Københavns Kommune gør sig skyldig i ikke at værne om landets natur og miljø og ikke at arbejde for menneskets livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet.</p> <p>Michael mener, at noget indhold i Kommuneplan 2019 står i kontrast til Københavns Kommunes reelle ageren ift.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331 og ændringsforslag nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1096

	<p>området omkring Stejlepladsen og Fiskerhavnen.</p> <p>Michael mener, at borgerinddragelsesidéen klinger hult og henviser til antallet af indkomne høringssvar til Kommuneplanstrategien 2018, til Kgs. Enghave Lokaludvalgs ønsker til Fiskerhavnen og Stejlepladsen samt til underskriftsindsamlingen mod byggeri på Stejlepladsen i februar 2019.</p>			
Rammer	<p>Michael foreslår en række konkrete rammeændringer:</p> <p>KP15-ramme og plannr: H1 - 1907 foreslås ændret til: C* eller C1*</p> <p>KP15-ramme og plannr: O1 - 1315 foreslås ændret til O1</p> <p>KP15-ramme og plannr: V - 2064 foreslås ændret til V*</p> <p>KP15-ramme og plannr: J1* - 1908 foreslås ændret til C* eller C1*</p> <p>KP15-ramme og plannr: J1* - 1944 foreslås ændret til C1*</p> <p>Michael foreslår, at der udpeges områder i Københavns til afprøvning af borgerdrevne byudviklingsmetoder, og han peger på</p>	<p>1907 er udlagt til Havneformål i sammenhæng med havnemiljøet omkring Bådehavnsgade. En C* eller C1*-ramme vil udlægge området til byudvikling, hvilket der ikke vurderes at være et generelt ønske om blandt grundejere/beboere i området.</p> <p>Dele af 1315 er udlagt til boligområde iht. aftale med staten omkring Ørestad Fælled.</p> <p>Vedr. 2064 kan Økonomiforvaltningen ikke se, hvilken særlig forhold, der er ønskes varetaget.</p> <p>1908 og 1944 er udlagt som C* til byudvikling iht. rækkefølgeplanlægningen mhp. at opfylde kommuneplanens mål</p>		1097

	området omkring Fiskerhavnen og Bådehavnsgade.	Kommunen skal udføre planlægning iht. til Planloven. Borgerrepræsentationen kan inden for disse rammer udføre høringer og borgerinddragelse.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Det foreslås som et generelt princip, at der bygges på gråt og ikke på grønne arealer, samt at byggeri opføres med afstand til vand.	Byudvikling i København sker i alt væsentligt ved omdannelse af eksisterende bebyggelse og i mindre udstrækning på landvinding. Byudvikling af hidtil grønne områder er sket for i stedet at udpege et byområde til bevaring som grønt område på baggrund af særlig lovgivning.  Ved byudvikling langs vandet stiller kommuneplanen et generelt krav om promenader langs vandet, hvorved offentligheden sikres adgang. Disponering af bredere zoner langs vandet (f.eks. Sandkaj i Nordhavn) sker i lokalplanlægning.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1098
Rækkefølgeplan	Det foreslås at området omkring Bådehavnsgade sættes bagerst i rækkefølgeplanen.	Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet. Dette vil dog være i strid med den beslutning, der blev truffet i		1099



		Budget 2019 hvorfor det ikke imødekommes.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(306) Jytte Grethe Trap, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Jytte er uforstående overfor, at der skal bygges skæve boliger på Strødamvej, og hun ønsker, at de grønne rekreative områder bibeholdes.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1100

(307) Mikkel Eggers, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Mikkel ønsker at påpege de risici, der er forbundet med anlæggelsen af Lynetteholmen. Mikkel anser det som meget problematisk, at så meget tung lastbilstrafik skal passere gennem et område med mange børn på Margretheholmen, at Margretheholms Havn lukkes samt, at der de næste mange år vil være øget partikelforurening i et boligområde med mange børn.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1101

(308) Janne van Acker, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Janne er undrende overfor planerne om byggeri af endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej. Janne mener, at de nuværende trafikale forhold er en udfordring, og at trafikken ikke kan bære endnu en institution.</p> <p>Derudover er Janne bekymret for, at området vil miste et grønt område, som bliver flittigt brugt.</p> <p>Janne foreslår, at børneinstitutionen i stedet bygges en ved Grønttorvet eller Kulbanebanekvarteret.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1102

(309) Andreas Emil Knudsen, 2400 København NV

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen Det grønne	<p>Andreas mener, at der bliver bygget og byudviklet for meget på gammel velbenyttet plads, og at Sydhavnen og Sejlklubben Lynetten er eksempler herpå.</p> <p>Han mener, at man bør de gamle stå og bygge udenom.</p> <p>Andreas ønsker, at der i udviklingen af byen bør benyttes tilgangen til havet, og han ønsker sig flere småhavne og strandarealer.</p> <p>Andreas ønsker, at der bygges en hævesænkbro til Margretheholmen, og han</p>	<p>Med Kommuneplan 2019 bliver der ikke ændret på bestemmelserne for havneområdet (H-ramme) i Fiskerhavnen og heller ikke i Margretheholm havn.</p> <p>Udviklingen af de tilstødende områder vil dog kunne påvirke især Margretheholm havn.</p> <p>Undersøgelser af, hvordan denne påvirkning kan begrænses ved anlæg af Lynetteholmen, metro og Østlig Ringvej vil blive gennemført i den kommende tid, og for Lynetteholmen allerede i det</p>		1103

	<p>ønsker et stop for opfyld af forurennet jord. Andreas mener, at jord bør renses på stedet.</p>	<p>kommende år. De er dog ikke del af kommuneplanen.</p> <p>Byudviklingen har også muliggjort nye havnepladser, bademuligheder mv., og dette vil fortsætte i overensstemmelse med målene i kommuneplanen.</p> <p>Det bemærkes, at der alene deponeres forurennet jord, der ikke kan renses. Al jord, der befinder sig i byzone, er som udgangspunkt defineret som forurennet i lovgivningen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(310) Mette Schwarz Soerensen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Mette mener, at etableringen af Lynetteholmen muligvis er en god ide, men vil opfordre til at se på muligheden for at sejle de mange tons jord ud, som der skal bruges til at skabe holmen, f.eks. ved hjælp af pramme. Mette mener, at er paradoksalt at tale om klimasikring og samtidig planlægge at transportere jorden med lastbiler.</p> <p>Mette vil også opfordre til samarbejde med alle de små miljøer, der i dag findes langs den nuværende kyst, særligt de forskellige</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1104

	havne, sejlklubber og fiskerihavne. Mette mener, at det ville være et smerteligt tab for København, hvis disse miljøer skal skubbes ud af byen. Samarbejde og hensyntagen til små miljøer ville klæde dette projekt stort. En by med skæve åndehuller er en interessant by!			
--	---	--	--	--

(311) Allan Norr Johansson, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Allan mener, at det vil ødelægge området omkring Margretheholm, at der skal benyttes lastbilstransport af jord til Lynetteholmen.</p> <p>Allan foreslår desuden, at jorden transporteres via vandet set i forhold til, at København ønsker at være en grøn by.</p> <p>Allan håber, at det vil blive taget op til genovervejelse, hvorvidt man vil anvende lastbilstransport over Margretheholm.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1105

(312) Stine Behrendtzen, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Stine er modstander af planerne om at bygge endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej.</p> <p>Stine er modstander fordi hun mener, at byggeriet vil skabe trafikale udfordringer, at man bør værne om lokalområdets historie og</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1106

	de små åndehuller i byen som giver mulighed for mødesteder.			
--	---	--	--	--

(313) Sanne Waldorff, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Sanne mener, at Kommuneplanens tekst om at passe på byens kvaliteter er modstridende med at anlægge en ringvej op ad Margretheholmen og dets havn, som er et åndehul midt i byen.</p> <p>Sanne mener, at områdets fællesskab, grønne områder, vandet, stilheden, roen og trygheden vil blive påvirket, hvis der etableres en ringvej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1107

(314) Mads Jungersted, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Mads vil henlede opmærksomheden på lokalplanen for Holmen II, hvor der er anlagt et stort beboelseskvarter. Mads mener, at mange beboere føler sig overset i relation til dispensationer til lokalplanen, og det undrer ham, hvordan området kan være planlagt så ringe.	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1088.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1108
Lynetteholmen	Mads mener, at anlæggelsen af Lynetteholmen vil gøre området omkring Margretheholmen uattraktiv som følge af transport af giftig jord på lastbiler de næste	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.		1109

	<p>mange år, hvilket vil have negativ betydning for mange menneskers åndehul.</p> <p>Mads håber, at Københavns Kommune vil inddrage beboerne i planlægningen og udviklingen af Lynetteholmen samt at Københavns Kommune tager beboerne alvorligt.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(316) Jonas Bladt Hansen, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Jonas mener, at planerne om at opføre en daginstitution på Saxtorphsvej er uhensigtsmæssig.</p> <p>Jonas mener, at placeringen er uhensigtsmæssigt pga. de trafikale forhold og pga., at børne får frataget et grønt område.</p> <p>Jonas foreslår, at institutionen placeres i Kulbaneparken eller på Grønttorvet i stedet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1110

(317) Camilla Damm-Møller, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Camilla er dybt rystet over planerne om opførelse af en ny daginstitution på Saxtorphsvej.</p> <p>Camilla påpeger, at det af lokalplanen for 7 år siden fremgik, at der ikke skulle bygges mere end de to eksisterende daginstitutioner, samt</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1111

	<p>at det grønne område, hvor den nye daginstitution skal ligge, skulle være et rekreativt område. Camilla mener, at dette er et brud på lokalplanen.</p> <p>Camilla påpeger, at de trafikale forhold er uhensigtsmæssige og farlige på nuværende tidspunkt.</p> <p>Camilla vil anbefale de ansvarlige at gå en tur forbi Saxstorpsvej ca. kl. 7.45 og igen om eftermiddagen.</p> <p>Camilla påpeger, at det ikke er for sjov at grundejerforeningerne de sidste fem år har kontaktet Københavns Kommune vedrørende de trafikale problemer.</p>			
--	---	--	--	--

(318) Erik Døssing, 2500 Valby

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Erik finder det svært kritisabelt, at Københavns Kommune planlægger endnu en institution på Saxtorpsvej. Der er i forvejen trafikale problemer som følge af de eksisterende daginstitutioner, og Erik er bekymret for børnenes sikkerhed.</p> <p>Erik er desuden uforstående overfor valget af placering af institutionen, når mange af institutionen børn vil være bosiddende på den anden side af Vigerslevvej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1112

	Erik håber, at politikerne vil lytte til lokalrådets indvendinger mod institutionen og genoverveje beslutningen.			
--	--	--	--	--

(319) Morten Roe Andersen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Morten er uforstående overfor, at der som følge af, at Københavns Kommune planlægger at bygge to metrolinjer og en havnetunnel ikke er sket en inddragelse af hans grundejerforening.</p> <p>Metrolinjen og havnetunnel løber tværs gennem grundejerforeningens grund og grunden er et vigtigt rekreativt område for beboere, og foreningen planlægger at bygge et fælleshus på grunden.</p> <p>Morten opfordrer Københavns Kommune til at kontakte grundejerforeningen med løfte om, at eventuelle linjeføringer vil blive boret ned under jorden fremfor at grave jorden op ovenfra.</p>	<p>Københavns Kommune deltager i forundersøgelse af Østlig Ringvej samt forundersøgelse af metro til Lynetteholmen. I begge forundersøgelser undersøges flere linjeføringer, hvoraf kun en vejforbindelse og en metroforbindelse evt. vil blive anlagt. I begge forundersøgelser belyses forskellige anlægsmetoder på et overordnet niveau. Anlægsmetoder samt gener i anlægs- og driftsfase vil blive yderligere belyst i evt. senere VVM-redegørelser, hvor også berørte grundejerforeninger vil blive hørt.</p> <p>Forslag til Kommuneplan 2019 rummer ingen konkrete rammer eller retningslinjer vedr. Østlig Ringvej og metro til Lynetteholmen, der endnu er på forundersøgelsesniveau.</p> <p>Alle interesserede har været velkomne til at indgive høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019.</p>		1113



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Lynetteholmen	Morten påpeger desuden, at Københavns Kommune planlægger at nedlægge Margretheholm Havn.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 271 og 411.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1114

(320) Maria, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Maria ønsker at protestere mod planerne om at placere skæve boliger i Emdrup.</p> <p>Maria mener, at det vil ødelægge den smukke natur at placere containerboliger i parken, og hun mener, at det bør være muligt at finde en alternativ placering til de skæve boliger.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1115

(321) Kristina, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	Kristina vil stærkt fraråde, at der opføres en institution på Saxtorphsvej i Valby.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.		1116

	<p>Kristina fraråder dette, fordi hun mener, at det vil være et stort tab for områdets børn af inddrage det grønne areal til formålet.</p> <p>Derudover mener Kristina også, at opførelsen af en institution vil medføre øget trafikchaos i morgen- og eftermiddagstimerne.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(322) Anders Bruun, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholm	<p>Anders mener, at planerne om at føre trafik ind over Margretheholm og Lynetten Havn som følge af etableringen af Lynetteholmen er katastrofale.</p> <p>Anders påpeger, at et åndehul vil blive nedlagt og vil blive erstattet af tung trafik samt at den øgede trafik vil belaste miljø, dyreliv og lokalmiljø.</p> <p>Det foreslås at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redde havnen - at der findes alternative transportformer for jord til Lynetteholmen</li> <li>- Styrke det eksisterende med forbedrede trafik- og cykelforhold.</li> <li>- Det uddybes om Østlig Ringvej føres over eller under terræn.</li> <li>- Inddrage beboerforeninger på Margretheholmen i beslutningsprocesserne.</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>For så vidt angår Østlig Ringvej er der igangværende undersøgelser af to forskellige linjeføringer og forskellige tilslutningsanlæg (ramper mv.). Først når disse undersøgelser er afsluttet vil der blive truffet beslutninger, der kan danne grundlag for en egentlig planlægning inkl. høringer herom.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1117

(323) Trine Brox, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Trine mener ikke, at det er hensigtsmæssigt at opføre endnu en institution på Saxtorphsvej, fordi området allerede er hårdt belastet af trafik fra de eksisterende institutioner.</p> <p>Trine mener også, at det vil være et tab for lokalområdet, at det grønne område inddrages til opførelse af institutionen.</p> <p>Trine foreslår, at institutionen placeres på den anden side af Vigerslev Allé.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1118

(324) Rasmus Jeppesen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Rasmus og en gruppe beboere i AABs afd. 32 er modstandere af byggeri af skæve boliger på Strømvej 10 samt op til Lundehusskolen og af, at dette sker på grønne arealer.</p> <p>De er desuden utilfredse med, at der skal placeres skæve boliger i et parklignende areal på Strødamvej 10, som af kommunen er karakteriseret som "etableret park", og dermed ikke egner sig til byggeri.</p> <p>De mener, at placeringen af skæve boliger er en yderligere social belastning for området.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Hørings svaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1119

	De mener, at der er juridiske uklarheder om arealet, da dets status i 2011 blev ændret fra kategori 01 til 02 uden at forslaget var i høring eller at der blev udarbejdet en lokalplan, hvilket de mener er lovpligtigt.			
--	--	--	--	--

(325) Martin Mouritsen, 1432 København K

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Angående transport i og omkring Margretheholmen håber Martin, at der planlægges transport langt væk og meget gerne af søvejen til den planlagte fremtidsø Lynetteholm. Her tænkes på de mange planlagte lastbiler, som Københavns Kommune påtænker der skal køre i Margretheholms baghave og vil give store gener. Martin håber, at der tænkes på borgerne og beboere, som har til huse på Margretheholmsvej.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1120

(326) Lasse Toft Christensen, 1432 København K

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholm	Lasse ønsker at tilkendegive sin forventning om en tæt borgerinddragelse i den videre proces med planer for området ved Margretheholmen.  Lasse mener, at Lynettehavnen bør bevares, og at tung landtransport bør undgås. Materialer til etablering af Lynetteholmen bør sejles til.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1121

	Lasse mener desuden, at man bør respektere, at området er et boligområde for småbørnsfamilier, og med mange tusinde beboere vil det være uacceptabelt at inddrage eller ændre på eksisterende grønne arealer og lignende.			
--	---	--	--	--

(327) Nicole van der Doe, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholm	Nicole bliver skræmt af planerne for Refshaleøen, da hun er beboer på Margretheholmen.  Nicole mener, at de trafikale forhold vil blive forringet yderligere, hvis der anlægges mere trafik og lastbiltransport gennem området.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1122

(328) Klaus S, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Klaus undrer sig over, at By & Havn ikke overholder visionerne i Kommuneplan 2019, herunder "Plads til alle", "Mindre trafik", "Bevaring af de grønne områder".  Klaus undrer sig over dette i relation til sløjfningen af Margretheholms havn og det grønne område omkring Copenhill, fordi der skal etableres ny vej til transport af jord til opfyldning af Lynetteholmen.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.  Det bemærkes, at der ikke er udpeget grønne områder på Kraftværkshalvøen, der i sin helhed er udlagt til tekniske anlæg, herunder særligt miljøbelastende virksomheder.		1123

	Klaus mener, at et alternativ kan være at transportere jorden via sejlads eller at udgrave havneringen.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(330) Mikkel Joachimsen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Mikkel ser mange gode forslag i Kommuneplan 2019, men er dybt forundret over den manglende helhed i tanken om trafik og borgere.</p> <p>Mikkel mener, at anlægsarbejder tænkes individuelt, når der ses på transport, forurening og påvirkning.</p> <p>Mikkel mener, at det er foruroligende, at det er beboerne på Margretheholmen som blive påvirket negativt af trafik- og forureningseffekter fra Amager Bakke, BIO 4, Lynetteholmen, havnetunnel, metro osv.</p> <p>Mikkel vil anmode om, at der bliver taget hensyn til beboere ved Margretheholmen i udviklingen af området.</p>	<p>Ifølge VVM-bekendtgørelsen skal der forud for anlæg af store infrastrukturprojekter udarbejdes VVM-redegørelser for hvert enkelt projekt. En VVM-redegørelse omhandler bl.a. anlægsmetoder, gener i anlægs- og driftsfase samt påvirkning af mennesker, sundhed og samfund. Også kumulative effekter ved flere projekter vil blive belyst.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1124

(331) Albert McHenry, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Albert tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.	Den politiske hovedstruktur	1125

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(332) Morten Ranck, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Morten protesterer mod planerne på Refshaleøen og specifikt Margretheholmen.</p> <p>Morten mener, at området som følge af tung trafik og støj vil blive ødelagt.</p> <p>Morten foreslår at jord i stedet transporteres via vandvejen, eller at planerne om en havnetunnel fremskyndes.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1126

(333) Ulrik Schmidt, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Ulrik mener, at der som følge af etableringen af Lynetteholmen vil ske gener for beboere på Margretheholmen.</p> <p>Derudover mener Ulrik, at det er dobbeltmoralsk, at der i Kommuneplan 2019 fremgår visioner om et mere grønt samfund, mens det samtidig planlægges at transportere jord med lastbiler via en nyoprettet vej.</p> <p>Ulrik foreslår som alternativ, at jord kan transporteres via vandet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Det bemærkes, at overskudsjord hidrører fra mange kilder i byen og således altid vil skulle transporteres en del af vejen til deponering på vejnettet. Der tages med Kommuneplan 2019 ikke stilling til transport til Lynetteholmen.</p>		1127

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(334) Benjamin Koppel, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Benjamin mener, at det ville være en katastrofe, hvis byggeriet af en ny institution på Saxtorphsvej gennemføres.</p> <p>Benjamin oplever som beboer store trafikale udfordringer, og han påpeger, at den grønne plæne er det eneste af sin slags i lokalområdet.</p> <p>Benjamin foreslår, at der findes en alternativ placering til institutionen f.eks. omkring Kulbanevej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1128

(335) Asger Ammonsens, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Asger mener, at anlæggelsen af Lynetteholmen vil medføre store konsekvenser for beboere på Margretheholmen, og at anlæggelsen af en ny vej vil ødelægge de rekreative områder.</p> <p>Asger mener desuden, at anlæggelsen af vejen vil mindske trafiksikkerheden i området.</p> <p>Asger mener, at anlæggelsen af vejen kan have negativ indvirken på boligpriserne i området.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1129



	Asger opfordrer til at undersøge muligheden for at transportere jord via tunnel, som senere kan anvendes til metro eller havnetunnel.			
--	---	--	--	--

(336) Jonas Petersen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Jonas vil henlede opmærksomheden på lokalplanen for Holmen II, hvor der er anlagt et stort beboelseskvarter. Jonas mener, at mange beboere føler sig overset i relation til dispensationer til lokalplanen, og det undrer ham, hvordan området kan være planlagt så ringe.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1088.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1130
Lynetteholmen	Jonas mener, at anlæggelsen af Lynetteholmen vil gøre området omkring Margretheholmen uattraktiv som følge af transport af giftig jord på lastbiler de næste mange år, hvilket vil have negativ betydning for mange menneskers åndehul.  Jonas håber, at Københavns Kommune vil inddrage beboerne i planlægningen og udviklingen af Lynetteholmen samt at Københavns Kommune tager beboerne alvorligt.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1131

(337) Mikkel Rasmussen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Lynetteholmen	<p>Mikkel mener, at det er nogle flotte visioner og mål, men efterspørger koblingen mellem klimaneutralitet i 2025 og at Lynetteholmen bygges ved brug af dieseldrevne lastbiler.</p> <p>Mikkel ønsker at vide, hvad klimapåvirkningen af byggeriet af Lynetteholmen bliver samt klimapåvirkningen fra trafikken.</p> <p>Mikkel ønsker også at vide, om Lynetteholmen bliver bygget med en metroforbindelse, eller om forslaget vil falde uden en metroforbindelse.</p> <p>Mikkel spørger, hvad udfaldet vil være, hvis de 35.000 nye indbyggere kører bil.</p> <p>Mikkel spørger, om Lynetteholmen er en undskyldning for en Østlig Ringvej og en favorisering af biltrafikken.</p> <p>Pas på byens kvaliteter er en overordnet vision, men hvordan harmonerer det med planerne om at lukke Margretheholm havn og udsætte Refshaleøen for massiv og tung trafik frem til 2033.</p> <p>Hvor vigtig er fredningerne omkring Refshaleøen og området omkring Margretheholm egentlig? Hvordan harmonerer målet om Mere cyklisme (og sikre veje?) og kollektiv trafik egentlig med favorisering af tung byggetrafik til Lynetteholm i 10-15 år?</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Det bemærkes, at overskudsjord hidrører fra mange kilder i byen og således altid vil skulle transporteres en del af vejen til deponering på vejnettet. Denne kørsel finder således allerede sted i byen (til Nordhavnsdepotet) og vil ikke blive forøget, men følge aktiviteten i de projekter, der genererer overskudsjord. Hvor langt ud i fremtiden transporten sker med dieseldrevne køretøjer vil afhænge af udviklingen i alternative drivmidler til transportsektoren.</p> <p>Der tages med Kommuneplan 2019 ikke stilling til valg af jordtransportformer til Lynetteholmen.</p> <p>Planlægning for og miljøvurdering af vej- og metrobetjening af Lynetteholmen vil ske i de kommende år, men er ikke reguleret i Kommuneplan 2019.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 280</p>	Den politiske hovedstruktur	1132
---------------	--	--	-----------------------------	------

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(338) Javier Verduch, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Javier mener, at det er ugunstigt for begge parter at flytte Rønnebo til Ryparken 75-81.</p> <p>Javier mener, at det er en dårlig idé at flytte Rønnebo til Ryparken. Javier foreslår, at Rønnebo i stedet bliver en del af Bystævneparken, da der er plads til dette i Bystævneparken.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 167 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1133

(339) Stine Jørgensen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	<p>Stine indgiver forslag om parkeringszone i Bavnehøjområdet (Hans Olriks Vej, Johan Kellers Vej m.fl.) Eftersom området efterhånden er et af de eneste steder i byen med gratis parkering er det blevet stort set umuligt for beboerne i området at finde parkering. Mange udefra kommer og langtidsparkerer varevogne og biler. Flere er set parkere bilen gratis for derefter at tage el-løbbehjulet hjem til egen betalte parkeringszone. Betalt parkering er at foretrække fremadrettet.</p>	<p>Parkeringszoner reguleres ikke i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1134

(340+342) Ann Vangsgaard Koppel, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Ann protesterer over planerne om opførelsen af endnu en institution på Saxtorphsvej.</p> <p>Ann mener, at dette er uhensigtsmæssigt pga. de eksisterende trafikale udfordringer i morgen- og eftermiddagstimerne.</p> <p>Derudover mener Ann, at det er uhensigtsmæssigt at placere institutionen på den grønne plæne, som bliver flittigt brugt.</p> <p>Ann foreslår at institutionen placeres for børnene er bosiddende, hvilket er på den anden side af Vigerslev Allé eller i Kulbanekvarteret eller FL Smith-kvarteret.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1135

(341) Sara Byrgesen, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Sara foreslår, at den vej der bygges til Lynetteholmen bliver anlagt som en tunnel for at mindske støjgener og bevare rekreative områder.</p> <p>Sara mener, at støjgener vil medføre, kan blive en stressfaktor, at området vil miste sin særegenhed og at turister ikke vil besøge området.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1136

(343) Signe Severinsen, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Signe undrer sig over, at Københavns Kommune bryster sig af at være en grøn by, mens det samtidig planlægges at anlægge en vej til tung trafik for transport af jord til Lynetteholmen.</p> <p>Signe ønsker desuden at vide, om der er undersøgt grønnere alternativer til transport af jord.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Det bemærkes, at overskudsjord hidrører fra mange kilder i byen og således altid vil skulle transporteres en del af vejen til deponering på vejnettet. Der tages med Kommuneplan 2019 ikke stilling til transportformer til Lynetteholmen. Alternativer vil blive en del af den miljøkonsekvensvurdering, der gennemføres af Miljøstyrelsen.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1137

(344) Astrid Vangsgaard Koppel, 2500 Valby

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Astrid er imod planerne om opførelsen af en ny institution på Saxtorphsvej.</p> <p>Astrid mener, at det er u hensigtsmæssigt pga. de nuværende trafikale forhold og er bekymret for, om endnu en institution vil forværre forholdene.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1138

	Astrid mener, at institutionen i stedet bør opføres, hvor børnene er bosiddende.			
--	--	--	--	--

(347) Mette Bundvad, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Mette tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1139

(348) Karin Gerdorf, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Karin mener, at det er vigtigt, at der i forbindelse med Kommuneplan 2019 bliver lavet planer for sikker vej til skole og institutioner, da området omkring Margretheholmen i dag ikke er sikker for gående og cyklister.  Karin er rystet over planerne om at nedlægge Margretheholms Havn og føre tung trafik gennem området i forbindelse med etableringen af Lynetteholmen.  Karin mener, at dette kan gøres uden at ødelægge rekreative områder, og hun foreslår at jorden kan transporteres via vandet.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1140

	Karin er modstander af, at Østlig Ringvej skal føres gennem Amager Fælled, Kløvermarken og Margretheholms Havn.			
--	---	--	--	--

(349) Christian, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Christian er bekymret for, at der vil komme trafikale gener som følge af etableringen af Lynetteholmen og som følge af, at der skal transporteres jord.</p> <p>Christian mener, at der allerede på nuværende tidspunkt er dårlige forhold for særligt bløde trafikanter mellem Margretheholmen/Refshaleøen og Christianshavn, og at Københavns Kommune bør prioritere trafiksikkerheden.</p> <p>Christian mener også, at etableringen af Lynetteholmen ikke bør ske på bekostning af Margretheholmens Havn.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1141

(350) Hanna, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Hanna mener, at der i forbindelse med udviklingen af Lynetteholmen er lagt op til uacceptable gener for beboerne på Margretheholmen. Ca. 1.000.000 lastbiler skal i ca. 20 år transportere jord på tværs af et boligområde. Hanna er utilfreds med, at man</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p>		1142

	for at udvikle et nyt boligområde vælger at ødelægge et eksisterende boligområde.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(352) Lars Kjøller, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Lars mener, at Københavns Kommune bør tage sig tid til at planlægge opfyldningen af Lynetteholmen ordentligt og langsigtet.</p> <p>Lars mener, at der bør findes alternative løsninger på at transportere jord til Lynetteholmen gennem boligområder og at lukke havnen.</p> <p>Lars foreslår at fremrykke etableringen af Østlig Ringvej og anvende denne til transport eller at sejle jorden. Han mener, at dette vil være i overensstemmelse med Københavns Kommune om at være en grøn by.</p> <p>Lars opfordrer Københavns Kommune til at indgå dialog med de berørte beboere.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Der skal anvises en ny placering for deponering af overskudsjord i løbet af kort tid, da kapaciteten i det eksisterende anlæg er opbrugt i 2020, og kommunen er ifølge lovgivningen forpligtet til at sikre modtagelse af forurenede overskudsjord. En transport via en Østlig Ringvej vil først være mulig på et væsentligt senere tidspunkt, men vurderes at kunne indgå, når dette anlæg måtte være anlagt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1143

(353) Johan Rønby Pedersen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----



Lynetteholmen	<p>Johan håber, at Københavns Kommune og By &amp; Havn vil revidere eksisterende planer om Lynetteholmen, så der tages hensyn til såvel klimaet som borgernes sundhed og Københavns maritime miljø i arbejdet med at anlægge Lynetteholmen.</p> <p>Johan mener, at det er bekymrende læsning, at der etableres en trafikkorridor til jord gennem grønne områder og Margretheholm Havn.</p> <p>Han mener ikke, at jordtransport er foreneligt med visionerne om en grøn og bæredygtig by.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1144
---------------	--	---	--	------

(354) Viola Koppel, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Viola mener, at det er en dårlig idé at opføre endnu en daginstitution i hendes kvarter, da der allerede er mange biler, når hun skal cykle til skole.</p> <p>Viola mener, at daginstitutionen bør bygges et andet sted hvor folk har brug for den.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1145

(356) Annette Holck, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

Lynetteholmen	<p>Annette mener, at planerne om anlæggelsen af Lynetteholmen giver anledning til bekymring.</p> <p>Annette er bekymret for måden hvorpå jord skal transporteres, da vejene allerede i dag er presset i forhold til trafik.</p> <p>Annette mener, at det vil gå ud over et af byens dejlige åndehuller, nemlig Margretheholms Havn/Lynettehavnen</p> <p>Annette mener, at det vil være skadende for Københavns klimamål med den tunge lastbiltrafik</p> <p>Annette spørger til, om der er taget højde for hvordan man vil klimasikre Margretheholmen, når vandet i samme grad ikke vil have mulighed for at løbe væk?</p> <p>Annette beder derfor om, at beboere inddrages i den videre planlægning.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Klimasikring af bebyggelse på Kraftværkshalvøen og Margretheholm er overordnet beskrevet i Københavns Kommunes Stormflodsplan fra 2017, men der er ikke truffet konkrete beslutninger om valg af løsninger. Det er vurderet, at der vil gå en årrække, før en sikring bliver nødvendig. Planlægningen af en sikring ventes at ske i overensstemmelse med reglerne i herom i lov om kystbeskyttelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1146
Parkering	<p>Annette mener, at Margretheholmen er forsømt, da der ikke er blevet taget højde for muligheder for parkering eller indkøb i et område, hvor der bor mange familier.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Det bemærkes at der er stillet krav til parkering i lokalplanen for området i overensstemmelse med de parkeringsbestemmelser, der var gældende i kommuneplanen på daværende tidspunkt, svarende til 1:100. Det bemærkes, at det er en højere parkeringsdækning end den nuværende kommuneplan ville foreskrive. I forhold til</p>		1147

		<p>muligheder for detailhandel er det Økonomiforvaltningens vurdering, at denne dækning vil ske i takt med at Nordøstamager udvikles i fremtiden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(359) Rasmus Lohals, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Rasmus mener, at Københavns Kommune bør sikre kulturbærende, historiske områder fremfor at bygge nyt og udvikle byen.	<p>Kommuneplan 2019 omfatter en række mål og bestemmelser, der omhandler og sikrer kulturarv og historiske bygningsmiljøer samt enkeltbygninger. Samtidig er der i byudviklingsområder og andre områder med potentiale for udvikling rummelighed til at dække byens behov for boliger, arbejdspladser og faciliteter til en voksende befolkning. Kommuneplanen skal tage højde for de behov, der følger af en historisk høj befolkningsvækst. Det vurderes, at Kommuneplan 2019 varetager begge disse hensyn.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1148

Lynetteholmen	<p>Rasmus mener, at det er problematisk at smadre Margretheholmen af tung trafik, der skal transportere jord.</p> <p>Rasmus beder om, at der i lokalplanen tages hensyn til, hvordan der kan skabes tillid hos borgerne og sikre at de engagerer sig i nye bydele.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1149
---------------	--	---	--	------

(360) Sabina Leopold, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Sabina mener, at opførelsen af en ny daginstitution på Saxtorphsvej er en dårlig idé, da der allerede ligger to institutioner og da der i forvejen er trafikale udfordringer.</p> <p>Sabina foreslår, at institutionen i stedet opføres i nye områder som FL Smidth, Kulbanekvarteret eller Grønttorvet, hvor det vil være mere belejligt for de nye familier.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1150

(361) Camilla Wium Bjerrum, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Camilla har flere anker mod anlæggelsen af Lynetteholmen, herunder den planlagte vej, transport af jord i lastbiler samt en frygt for, at Camilla mister sit nærmiljø.</p> <p>Camilla opfordrer Københavns Kommune til at samarbejde med de små miljøer, der findes</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1151

	langs kysten, da det vil være et tab hvis disse miljøer går tabt.			
--	---	--	--	--

(362) Eva Nordberg, 1765 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>Eva opfordrer Københavns Kommune til at samarbejde med de små miljøer i nærområdet - der selv om de kan virke små for nogle, rummer væsentlige kvaliteter og fællesskaber, der har stor social og rekreativ betydning for rigtig mange københavnere.</p> <p>Eva mener, at det ville være et uerstatteligt tab for København, hvis disse miljøer skal skubbes ud af byen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at i udviklingen af København har kommunen fokus på at bygge videre på byens kvaliteter bl.a. ved at fastholde og aktivere særlige miljøer, bygninger og historiske spor mv., i det omfang det er muligt. Det er med til at skabe variation i byen og tilbyde anderledes oplevelser for københavnere.</p> <p>Den politiske hovedstruktur afspejler dette på s. 31-32.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1152

(363) Betina, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Betina er imod anbringelsen af de 16 containerboliger i hjørnet ved Bolandsvej/Emdrupvej.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.	Den politiske hovedstruktur	1153

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(364) Søren Bjerring, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Søren mener, at der er lagt op til uacceptable gener i forbindelse med anlæggelsen af en vej i Margretheholmen.</p> <p>Søren mener også, at det virker dobbeltmoralsk at Københavns Kommune ønsker at være en grøn og bæredygtig by samtidig med, at man vil transportere jord med lastbiler over mange år, og at rekreative områder ødelægges.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1154

(365) A. Olsen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Amager Fælled	<p>A. Olsen mener ikke, at der er tale om en "Verdensby med ansvar", når der ikke tages ansvar for Lærkesletten og Amagerfælled.</p> <p>A. Olsen mener, at det er uansvarligt at ødelægge unik natur og levesteder for sjældne dyrearter at bygge på Fælleden, og at alle byggeplaner bør droppes.</p> <p>A. Olsen mener ikke at man bør affrede fredede områder.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1155

(366) Anders, 2100 København Ø,

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Anders er imod anbringelsen af de 16 containerboliger i parken i hjørnet ved Bolandsvej/Emdrupvej.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1156

(367) Helle Knudsen, 2450 København SV

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Helle mener, at Stejlepladsen er en af de få uberørte områder i Sydhavnen, som stadig har sin naturlige charme og grønne 'blomstringer'. Helle synes, at hele Sydhavnen er skøn - både det nybygget lokal-by-område og det gamle charmerende bykvarter. Men hun mener også, at der er en grænse for, hvor meget der kan bebygges og stadig være et område man har lyst til at bo i. Der er kæmpe behov for at man kan trække vejret, gå en tur i grønne områder, samt opleve dyrelivet. Uden en naturlig lunge bliver hele området snart et sted som folk ikke længere har lyst til at bo i.  Helle håber meget, at man vil tænke på at bevare den fantastiske Stejleplads og det omkringliggende Tippen og havneområdet -	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1157

	det er det de alle elsker, og det er det der giver børn og børnebørn lyst til at bo i København SV.			
--	---	--	--	--

(368) Thomas Madsen, 1671 København V

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Thomas håber, at man med en ny bydel på Vesterbro vil skabe et rum, hvor folk kan mødes, spille bold, stå på skateboard og samtidig skabe grobund for små erhvervsdrivende.</p> <p>Thomas mener, at det ville være super med en skatebane ala den man er ved at bygge i Urbanplanen på Amager eller som den der netop er bygget i Tårnby.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for ideen som tages med til den videre planlægning af eksempelvis Jernbanebyen. Finansiering af konkrete aktiviteter og faciliteter ligger dog udenfor rammerne af Kommuneplan 2019, og er et kommunaløkonomisk spørgsmål, der håndteres i regi af budgetforhandlingerne.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1158

(369) DN, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Borgeren ønsker at gøre opmærksom på, at der er beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et lille areal. Borgeren mener, at der allerede er udfordringer med farlige trafikforhold på en</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p>		1159



	<p>vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag.</p> <p>Borgeren mener, at det er meget bekymrende, at der vil køre store tunge lastbiler ved Margretheholmen med potentielt giftig jord i mange år frem.</p> <p>Borgeren håber at Københavns Kommune vil inddrage beboere i planlægningen og udviklingen af Lynetteholmen.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(370) Annette Thielke, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Trafikmål	<p>Anette ønsker at støtte udvikling af fodgængerkulturen og større hensyntagen til at fodgængere kan færdes uhindret, særligt omkring Peblinge Dossering og det øvrige København.</p> <p>Anette mener, at der er behov for at øge indsatsen for at få flere ud og gå.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns kommune løbende arbejder på at skabe bedre forhold for gående og cyklister.</p> <p>I kommuneplan 2019 er der en målsætning om, at komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1160

(372) Sander Nielsen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Sander mener, at det er vigtigt, at man er opmærksom på nærmiljøet i forbindelse med etableringen af Lynetteholmen.</p> <p>Sander mener ikke, at det er rimeligt, at man ifm. anlæggelsen af Lynetteholmen skal ødelægge noget af Margretheholmens område.</p> <p>Sander mener, at de trafikale forhold i forvejen er under al kritik.</p> <p>Sander foreslår som alternativ til anlæggelsen af den midlertidige vej at etablere en tunnel.</p> <p>Sander påpeger, at Margretheholmen kun haft beboere i mindre end 7 år og var og er stadig en del af udviklingen af København. Hvis man allerede nu ødelægger denne bydel, så kan man jo som beboer i Kommunen ikke vide om man er "købt eller solgt".</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1161

(373) Ursula Møller, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Ursula er bekymret for, om der tages hensyn til de grønne og blå områder ved Margretheholmen, og mener ikke at Kommuneplanens indhold om grønne og blå områder stemmer overens med planerne for</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494, 1064 og 1089.</p> <p>Kommuneplan 2019 ændrer ikke rammerne for arealanvendelsen på</p>		1162

	<p>etableringen af Lynetteholmen, herunder etableringen af en vej på Margretheholmen.</p> <p>Ursula mener, at Københavns Kommune bør huske på, at der er planlagt to daginstitutioner på Margretheholmen, som også i fremtiden bør have adgang til grønne områder.</p>	<p>Margretheholmen og således heller ikke for institutioner.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(374) Lisbeth Rossen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Lisbeth mener, at der med planerne om etablering af Lynetteholmen er lagt op til uacceptable gener for beboere.</p> <p>Lisbeth mener, at det fremstår dobbeltmoralsk, at Københavns Kommune har planer om at være en grøn, bæredygtig by, når lastbiler skal transportere jord via en nyoprettet vej i mange år i fremtiden.</p> <p>Lisbeth foreslår som alternativ til lastbilstransport, at der transporteres jord af søvejen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1163

(375) Merete Pryds Helle, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Merete ønsker at udtrykke bekymring over ønsket om at bygge Lynetteholmen, så den eksisterende Margretheholms havn samt de grønne eksisterende områder omkring</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af høringssvar nr. 492, 493, 494 og 1064.</p>		1164

	<p>Margretheholmen, vil blive ændret til en transportvej for bygningen af Lynetteholmen.</p> <p>Merete mener, at det vil være godt, hvis Københavns Kommune lever op til egne målsætninger og finder en metode til at transportere jorden ud til den planlagte Lynetteholm på en måde, der ikke ødelægger eksisterende og unikke områder i København; således at man tilgodeser de nuværende beboere og ikke kun de kommende. Det kunne fx være ad vandvejen.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(376) Lykke Fehmerling, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Som beboer på Luftmarinegade på Refshaleøen finder Lykke det rimeligt, at hun og andre beboere får muligheden for at blive hørt og inddraget i udviklingen af deres nærområde.	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af høringssvar nr. 280, 492, 493, 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1165

(377) Mie Guldbæk Brøns, 1758 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Mie læser mange gode intentioner i Kommuneplan 2019, men læser også modsætninger, som bekymrer hende som borger på Vesterbro.	Omdannelsen af Carlsberg-området er langt fra afsluttet, men planerne for området har skabt adgang til nogle grønne områder, der er del af den samlede udvikling af den tidligere		1166

	<p>Mie læser, at der er meget fokus på grønne områder, biodiversitet, bæredygtig udvikling og borgernes ve og vel, men at det samtidig ser ud som om, at enkeltstående træer i fliseterræn og tagterrasser tæller med i opgørelsen af kvadratmeter for grønne områder.</p> <p>Mie ønsker, at der bliver gjort mere plads til reel grøn udvikling af Vesterbro, og hun har et ønske om, at Vesterbro får et stort grønt område.</p> <p>Mie påpeger, at der i udviklingen af Carlsberg ikke er blevet anlagt nogle nævneværdige grønne opholdssteder eller prioriteret beplantning.</p> <p>Mie påpeger, at der i forbindelse med skybrudssikring af Enghaveparken er blevet fjernet mange træer.</p> <p>Mie påpeger, at Enghave Plads er blevet mere åben og er glad for den nye metro, men Mie mener, at beton, glas og stål præger arkitekturen.</p>	<p>bryggerigrund, som før byudviklingen ikke var tilgængelig for borgerne i byen. Også i den igangværende udvikling på Enghave Brygge og i en kommende planlægning for Jernbanebyen vil der blive indpasset grønne områder. På Enghave Brygge er arealet hertil udpeget i Kommuneplan 2019, mens muligheder og behov i forhold til Jernbanebyen vil blive afklaret i en proces med en helhedsplan og efterfølgende konkret planlægning.</p> <p>Som konkret værktøj til prioritering af kommunale indsatser udarbejder kommunen også grønne arealplaner, der opdateres hyppigere end kommuneplanen med henblik på at blive brugt til prioriteringer i kommunens budget.</p> <p>Skybrudssikring omfatter ofte omfattende gravearbejder og terrænændringer, der ikke kan gennemføres uden at fjerne dele af den eksisterende beplantning. Denne erstattes med ny beplantning tilpasset de nye forhold, men det vil naturligvis vare en årrække, før nye træer etc. har fået en størrelse, så karakteren igen er grøn.</p> <p>Metroens arkitektur er bl.a. bestemt af en række krav til sikkerhed og holdbarhed,</p>		
--	--	--	--	--

		<p>der også har indflydelse på materialevalg.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(378) Rasmus Christensen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Rasmus mener, at København skal forbedre sig ift. at skabe verdensklasse arkitektur. Og han mener, at de nye kvarterer er grå, ensformige og brune, og at der skal laves arkitektur med farver, kontraster, materialer og variationer.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenders holdning til arkitektur og til forskelligheden af indretning af byrum. Disse forhold reguleres ikke direkte i kommuneplanen. Arkitektonisk kvalitet kan reguleres indenfor de rammer, som planloven giver for lokalplanlægningen. Varetagelse af forskellige målgruppers interesser ved indretningen af byrum er et mål i kommuneplanen, men den konkrete realisering sker i fagforvaltningerne. Der henvises i øvrigt til Københavns Kommunes arkitekturpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1167

Boliger	Rasmus tror ikke, at det vil medføre prisdæmpninger på boligmarkedet at bygge flere boliger.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i kommuneplan 2019		1168
Boliger	Rasmus mener, at det er sympatisk, at der er stort fokus på almene boliger, men mener at der til stadighed bygges for store boliger jf. 95 kvm-reglen, og han mener, at man helt bør skrotte boligstørrelsesbestemmelserne.	Økonomiforvaltningen bemærker, at de reviderede boligstørrelsesbestemmelser forventes at føre til opførelse af flere mindre boliger.  Der er dog fortsat behov for større boliger i København for at imødekomme behovet fra bl.a. børnefamilier. Boligstørrelsesbestemmelserne har derfor til hensigt at understøtte et fortsat varieret boligudbud.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i kommuneplan 2019.		1169
Klima	Rasmus mener, at det skal være et krav, at der ved store hovedgader er træer, som kan gøre det til rarere steder at opholde sig.  Rasmus mener, at mindre gader og sidegader bør om-indrettes efter Hollandsk princip, så det bliver shared-spaces med minimal asfalt og i stedet rare belægninger. Der bør ikke være en	Træers placering reguleres ikke i kommuneplanen. Hvorvidt der er egnede vækstforhold for træer i de pågældende gader, vil kunne bedømmes af Teknik- og Miljøforvaltningen. Kommunens træpolitik har fokus på at plante træer så mange steder som muligt, forudsat at træerne vil kunne trives. Det er også		1170

	<p>masse træer, men grønne pletter med planter og blomster.</p> <p>Rasmus mener, at det er vigtigt, at det som følge af Kommuneplan 2019s målsætning om at København bliver CO2-neutral, ikke bliver en skrivebordsøvelse med kvoter osv.</p>	<p>Teknik- og Miljøforvaltningen, der vil kunne prioritere midler til formålet i det omfang, de afsættes på kommunens budget.</p> <p>Det er ligeledes Teknik- og Miljøforvaltningen, der er myndighed for gaders øvrige indretning. Mange steder er der omlagt arealer til beplantning og ophold, ofte i dialog med beboere, men dette er heller ikke reguleret i kommuneplanen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(379) Gertrud Eggert, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Gertrud påpeger, at Havneparken på Islands Bygge i stort set alt materiale fra Københavns Kommune udråbes som noget helt enestående.	Økonomiforvaltningen tager indsiger påpegnings til efterretning.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1171
Rammer	Gertrud foreslår en specificering af tekst om forslag til rammeændring (ramme-id 1189)  Tilføjelse af ny tekst (s. 36 bilag 4).  "HOFOR ønsker rammer, der sikrer anvendelse til tekniske anlæg. Økonomiforvaltningen	Den særlige bemærkning, er indsat efter ønske fra HOFOR. Den giver imidlertid ikke HOFOR hverken mere eller mindre mulighed til at placere tekniske installationer.		1172



	<p>foreslår særlige bemærkninger herom i stedet for at lave meget små T-rammer.”</p> <p>Gertrud mener, at det er en meget kryptisk formulering, der nok bør specificeres noget nærmere, da det ikke er nemt for almindelige borgere at sætte sig ind i begrebet ”små T-rammer”.</p> <p>Gertrud mener, at dette forslag giver HOFOR tilladelse til at etablere ”tekniske anlæg” overalt i Havneparken, matr.nr. 64, Amagerbros Kvarter, i en periode på 12 år og Gertrud mener i øvrigt ikke at det fremgår, om det er under eller over jorden.</p>	<p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(380+381) Lisette Olsgaard, 2100 København

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Lisette er uforstående overfor, at lokalområdet, herunder Lundehusskolen, beboere eller fritidsinstitutionerne ikke er blevet informeret om opførelsen af skæve boliger i Emdrup.</p> <p>Lisette mener, at det er uhensigtsmæssigt at opføre skæve boliger fordi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der er lavet en lokalplan for Lundehusskolen, som skal gøre skolen mere attraktiv. Skæve boliger modvirker denne vision.</li> <li>- Det virker modstridende at placere skæve boliger i et ghettoområde, som Kommunen har sat penge af til at løfte.</li> </ul>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1173

	<p>- Det er modstridende at Københavns Kommune ønsker at bevare grønne områder og naturliv, men at man samtidig vil inddrage parkerne til placering af skæve boliger.</p> <p>- Lisette stiller spørgsmålstegn ved, om det reelt er midlertidige boliger, når konsekvensen er, at de grønne parker ødelægges parkerne for mange år.</p> <p>- Beboere i lokalområder vil gerne hjælpe og byder alle velkomne, men de mener ikke at dette er den bedste løsning – hverken for boligområdet eller for de personer, der skal bo i de skæve boliger.</p>			
--	--	--	--	--

(382) A. Bo Andersen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Bo Andersen mener, at det er urimeligt, at Englandsvej 51 får en B4-ramme, når omkringliggende områder har B1-rammer eller B3-rammer.</p> <p>Bo Andersen mener ikke, at der sker en glidende overgang mellem de forskellige kvarterer.</p> <p>Bo Andersen mener, at det er stærkt kritisabelt, at Kommuneplanforslagets planer for omklassificering afsluttes før den i berosatte Områdefornyelse Sundby genoptages.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1018 og 1083.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1174

(383) Rebecca Harboe, 1433 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Det er Rebecca ubegribeligt, at kommunen, i anlægningen af Lynetteholmen, overser hundredvis af beboere på Margretheholmen. Massevis af børn bliver påvirket negativt af den miljømæssige belastning og trafiksikkerheden til og fra skole, fritidsordninger og fritidsaktiviteter forringes væsentligt.</p> <p>Rebecca mener, at lokale åndehuller og rekreative områder ødelægges - ikke kun for beboerne på Margretheholmen, men Christianshavnerne, kolonihaverne, Amager, københavnere og turister.</p> <p>Rebecca mener, at der bør findes en anden og hensynsfuld måde at transportere jord til Lynetteholmen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af hørings svar nr. 280, 492, 493 og 1064.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1175

(384) Line Friberg Nielsen, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Line mener, at der er i forbindelse med planerne for udviklingen af Lynetteholmen er der lagt op til uacceptable gener under anlæggelsen for beboerne på Margretheholmen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af hørings svar nr. 280, 492, 493 og 1064.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1176

	Line mener, at man som alternativ til at transportere jord med lastbiler bør benytte søvejen.			
--	---	--	--	--

(385) Nimue Marianne Demant, 2300 København S

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Nimue tilslutter sig høringsvaret fra Fiskerhavns Vener, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1177

(386) Sanne Bjerg, 1670 København K

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Sanne har indsigelser mod og forslag til ændringer omkring udviklingen af Fiskerhavnen, Bådehavnsgade og Stejlepladsen.  Sanne mener, at Københavns Kommune gør sig skyldig i ikke at værne om landets natur og miljø og ikke at arbejde for menneskets livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet.  Sanne mener, at noget indhold i Kommuneplan 2019 står i kontrast til Københavns Kommunes reelle ageren ift. området omkring Stejlepladsen og Fiskerhavnen.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1178

	<p>Sanne mener, at borgerinddragelsesidéen klinger hult og henviser til antallet af indkomne høringssvar til Kommuneplanstrategien 2018, til Kgs. Enghave Lokaludvalgs ønsker til Fiskerhavnen og Stejlepladsen samt til underskriftsindsamlingen mod byggeri på Stejlepladsen i februar 2019.</p>			
Rammer	<p>Sanne foreslår en række konkrete rammeændringer:</p> <p>KP15-ramme og plannr: H1 - 1907 foreslås ændret til: C* eller C1*</p> <p>KP15-ramme og plannr: O1 - 1315 foreslås ændret til O1</p> <p>KP15-ramme og plannr: V - 2064 foreslås ændret til V*</p> <p>KP15-ramme og plannr: J1* - 1908 foreslås ændret til C* eller C1*</p> <p>KP15-ramme og plannr: J1* - 1944 foreslås ændret til C1*</p> <p>Sanne foreslår, at der udpeges områder i Københavns til afprøvning af borgerdrevne byudviklingsmetoder, og han peger på området omkring Fiskerhavnen og Bådehavnsgade.</p> <p>Det foreslås som et generelt princip, at der bygges på gråt og ikke på grønne arealer, samt at byggeri opføres med afstand til vand.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1079</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1179

	Det foreslås at området omkring Bådehavngade sættes bagerst i rækkefølgeplanen.			
--	---	--	--	--

(388) Airo Bjarking, 2920 Skodsborg

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	<p>Airo mener, at Kommuneplan 2019 er et fint oplæg, med mange gode visioner.</p> <p>Kommuneplan 2019 opfylder ikke i tilstrækkelig grad intentionerne om bedre miljø, bevarelse af grønne områder, diversitet og plads til alle, mindre bilstøj og mindre bilos.</p> <p>Airo havde en forventning om, at miljøet skulle forbedres, men er ærgerlig over at kunne konstatere, at lastbiltrafikken vil blive mere massiv som følge af etableringen af Lynetteholm.</p> <p>Margretheholm havn kan ikke flyttes eller erstattet. Transport af jord kan foregå på vand fremfor vej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493 og 1064.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1180

(389) Bjarne Larsen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Bjarne mener, at kommuneplanens indhold om at passe på byens kvaliteter, historie, særlige miljøer, arkitektur og grønne områder er modstridende med ønsket om at opføre nyt byggeri på grønne områder, at der foretages</p>	<p>Kommuneplanen udpeger særligt værdifulde kulturmiljøer, men det kendetegner udpegningerne, at en stor del af disse miljøer rummer plads til og potentiale for ny udvikling. Her kan</p>		1181

	nedrivninger/fjernelse af kulturhistoriske bygninger og affedninger.	historiske elementer og nutidige tilføjelser spille sammen. Bevaringsværdige enkeltbygninger indgår i kommuneplanen ud fra standardkriterier. I lokalplaner kan der optages konkrete bevaringsbestemmelser, og her vil det også indgå, om bygningernes stand og en bæredygtig videre anvendelse kan sikres.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Bjarne mener, at kommuneplanens indhold om, at der skal arbejdes på at etablere nye potentielle store og mellemstore grønne områder er modstridende med realiteterne. Her mener Bjarne, at der ved nybyggeri kun etableres grønne områder i tæt nærhed af bygningerne.  Bjarne mener, at der bør etableres et grønt område i Nordhavn, hvis areal som minimum er på størrelse med fælledparkens.	Etablering af friarealer til byggeri er ikke det samme som de store og mellemstore grønne områder, der er omtalt i Kommuneplan 2019. Friarealer til bebyggelser udlægges i overensstemmelse med de gældende krav med henblik på at sikre bebyggelsernes beboere og brugere opholdsarealer. Større grønne områder har derimod et helt kvarter som brugere. Realiseringen af disse områder sker i et samspil mellem planlægning og budgetlægning, da der skal afsættes kommunale midler for at købe arealer og anlægge parker. Udpegningen af potentialeområder er første skridt i dette arbejde, og i Ydre Nordhavn er der taget yderligere skridt ved at		1182

		<p>udlægge et areal vest for containerterminalen i kommuneplanens rammer. Yderligere arealer til formålet vil skulle findes i den fremtidige planlægning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Erhverv	<p>Bjarne finder det uforståeligt, hvis der gives tilladelse til erhvervsbyggeri på Kalkbrænderiløbskaj. Bjarne mener ikke, at byggeriet vil komme borgerne til gode, og han mener, at der i stedet burde blive bygget boliger.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at området langs Kalkbrænderiløbskaj er udlagt til boliger og serviceerhverv ligesom Århusgadekvarteret, Sundmolen og Levantkaj. Heri skabes gode muligheder for et blandet bykvarter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1183
Andet	<p>Bjarne finder det problematisk, at man som borger kommer i tvivl om, hvem der bestemmer og planlægger byens udvikling. Bjarne mener, at det bør være de folkevalgte på Københavns rådhus.</p> <p>Bjarne ser gerne, at de folkevalgte viste større interesse for byens udvikling.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at Økonomiforvaltningen har til opgave at udarbejde et kommuneplanforslag, der bygger på et grundigt analysearbejde og i tæt dialog med de øvrige forvaltninger. Derefter følger en større inddragelsesproces med intern og offentlig høring, der er med til at kvalificere indholdet i kommuneplanen. Her er det op til politikerne at godkende kommuneplanen, der skal afspejle de</p>		1184



		<p>politiske ønsker til byens udvikling - helt frem til endelig vedtagelse.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Rammer	<p>Bjarne mener, at kommunen skal sende orientering og oplysning ud om tiltag/bebyggelser/ændringer, som kan påvirke borgerne.</p> <p>Bjarne mener, at der bør udarbejdes lokalplaner, og at disse skal overholdes uden for mange dispensationer.</p>	<p>Kommunen holder høringer og oplyser i henhold til gældende lovgivning. For Kommune- og lokalplaners vedkommende Planloven.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1185

(393) Heidi Hansen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Heidi ønsker sig en metro til Brønshøj. Hun mener, at det er ærgerligt, at "grenen" ud til Brønshøj blev sparet væk. Fr. Sundsvej er en meget befærdet vej og der er mange "bløde" trafikanter i omegnen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj</p>		1186

		forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(396) Karin Andersen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Karin mener ikke, at der er givet megen tid til at reagere på forslag til Kommuneplan 2019.</p> <p>Karin mener, at planen er katastrofal for beboere på Margretheholm. Karin har købt lejlighed her for bl.a. at nyde den lille havn og de grønne områder.</p> <p>Karin mener, at stedet ødelægges af tunge biler, som transporterer jord i mange år.</p> <p>Karin mener, at det udover at være katastrofalt for beboere i det daglige vil være svært at sælge boliger som følge af planerne for Margretheholmen.</p> <p>Karin anbefaler nytænkning fra Københavns Kommune, hvor der tages hensyn til klima, miljø, den lille havn og ikke mindst beboere i området.</p>	<p>Forslaget til Kommuneplan 2019 har været i 8 ugers høring i overensstemmelse med planloven. Kommuneplanen regulerer ikke de forhold, indsenderen beskriver. De indgår i miljøkonsekvensvurdering af Lynetteholmen, som gennemføres af Miljøstyrelsen og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen. Der har været en 4- ugers foroffentlighed (indkaldelse af forslag, herunder alternativer) herom, og der vil i 2020 følge 8 uger lang høring om miljøkonsekvensvurderingen, inden der træffes afgørelse i sagen.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493 og 1064.</p>		1187

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(397) Asger Munk Nielsen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Asger mener ikke, at en letbane på Frederikssundsvej er en god løsning. Trængslen er stor, og en letbane vil kun gøre problemet større. Asger mener, at den eneste langsigtede løsning vil være en metro - det vil give et tilstrækkeligt løft til Nordvest og gøre området mere attraktivt.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej med en letbane. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af</p>		1188

		<p>Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(400) Malene Schrøder, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Malene mener, at det er dejligt med visioner og planer om at skabe nyt, men hun mener, at Københavns Kommune i Kommuneplan 2019 overser, hvad der destrueres - nemlig Margretheholm.</p> <p>Mange borgere benytter hver dag området og nyder naturen.</p> <p>Malene påpeger også Margretheholm havn som et autentisk og afslappet miljø, hvor der er plads til alle.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 492, 49 og 1064.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1189

	Malene spørger til, om det kan kaldes en Verdensby med ansvar, når der skal anlægges en vej til transport af forurenede jord.			
--	---	--	--	--

(402) Pia Roe, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Pia har med interesse læst Kommuneplan 2019 og er bekymret for om der tages tilstrækkeligt ansvar for de grønne og blå områder ved Margretheholmen.</p> <p>Pia er særligt bekymret for det grønne område øst for lejlighedshuset "Udsigten", da det på kommuneplanens sidste side fremgår, at området på sigt skal rumme to metrolinjer og en ringvej.</p> <p>Pia er også bekymret for den vej, der skal anlægges i forbindelse med etableringen af Lynetteholmen.</p> <p>Pia mener ikke, at det er tilstrækkeligt at beboere blot kan skimme træer og grønt, og hun mener at hvis grønne områder skal have en reel værdi skal de kunne bruges.</p> <p>Pia opfordrer også til, at Københavns Kommune husker på, at der allerede er planlagt opførelse af to daginstitutioner to relativt små byggefelter, hvorfor der er behov for grønne arealer i området.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493, 496 og 1064.</p> <p>Der er ikke udpeget grønne områder på Kraftværkshalvøen øst for Margretheholm (matr.nr. 650bv, Christianshavns Kvarter). Resten af halvøen inkl. det her omtalte areal er i sin helhed er udlagt til tekniske anlæg.</p> <p>Det bemærkes, at der i øjeblikket undersøges flere mulige linjeføringer for såvel metro som Østlig Ringvej, men at dette ikke betyder, at der vil blive valgt or realiseret mere end en linjeføring.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1190

	Pia håber, at Københavns Kommune vil huske på områdets beboere i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholmen.			
--	--	--	--	--

(404) Anders K. Hvelplund, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Anders ønsker Københavns Kommune tillykke med en spændende kommuneplan.</p> <p>Anders ser gerne, at Københavns Kommune indgår en struktureret dialog med beboere vedr. etableringen af Lynetteholmen, så beboerne ikke oplever gener.</p> <p>Anders mener, at det vil være ødelæggende for området, såfremt der køres jord ind igennem området, da områdets primære værdi i dag er de rekreative rammer.</p> <p>Anders mener, at det vil være dybt problematisk at lukke havnen Lynetten. Dette er en historisk havn, som kommer rigtig mange beboere til gode.</p> <p>Anders mener, at man bør bevare Københavns perler, fremfor at tromle dem ned.</p> <p>Anders mener, at det vil være muligt at etablere Lynetteholmen, uden at skatteborgeres livskvalitet reduceres dramatisk.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493, 1064 og 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1191

	Anders foreslår, at jord kan transporteres af vandvejen fremfor via vej.			
--	--	--	--	--

(406) Sara, 2700 Brønshøj,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Sara mener ikke, at en letbane på Frederikssundsvej giver mening, da det er en forældet transportform, der er langsom og lukker vejen i perioder.</p> <p>Sara mener, at en letbane vil flytte mere trafik vil villakvartererne.</p> <p>Sara foreslår i stedet en metro, da det er fremtiden i andre storbyer.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter.</p> <p>Det kan være en risiko for, at letbanen vil medføre mere trafik på sidevejene til Frederikssundsvej. Tidligere analyser viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og</p>		1192

		<p>metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(407) Jette Ravn, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Jette mener, at der bør etableres en metro til Brønshøj og Husum fordi området består af mere end 5000 indbyggere og fordi de har ringe adgang til S-tog og metro.</p> <p>Jette mener, at årsagen til, at der hellere bygges metro i Nordhavn, er at indkomsten her er højere.</p> <p>Jette vil gerne være fri for en letbane, da den er for langsom og vil ødelægge trafikken og miljøet på Frederikssundsvej og sende trafik på de omkringliggende villaveje.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en letbane, i de gennemførte analyser, har en rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6</p>		1193



		<p>minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, der er behov for gode krydsningsforhold, kan letbanen køre med lavere hastighed.</p> <p>Det kan være en risiko for, at letbanen vil medføre mere trafik på sidevejene til Frederikssundsvej. Tidligere analyser viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	Jette mener ikke, at Københavns Kommune vil få bilisterne til at forsvinde ved at fjerne parkeringspladser fra Frederikssundsvej.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1194

(408) Peter Heiberg, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Lynetteholmen	<p>Peter spørger, hvad Københavns Kommune har tænkt sig på Margretheholm og Lynettehavnen. Peter mener, at beboerne i området bliver kørt over, dækket med jord og at havnen decimeres.</p> <p>Peter ønsker en dialog og inddragelse i de løsninger der tænkes i Kommuneplan 2019.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493 og 1089.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1195
---------------	--	--	--	------

(414) Johan Bergström, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Johan Bergström mener, at Magretheholmen mangler sikre forbindelser for cyklister og fodgængere, herunder især en sikker skolevej.</p> <p>Johan Bergström henviser til den for nyligt opførte institution Børnebyen ved Bodenhoffs Plads, som ikke er tilpasset de trafikale forhold i området, når børn selv skal krydse Prinsessegade uden trafiklys.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at sikker skolevejs projekter og vejenes udformning ikke vedtages i Kommuneplanen, men er en del af sektorpolitik, hvor der senest i Københavns Kommunes budget for 2020 blev afsat midler til en række sikker skolevejs projekter. Når det nordøstlige Amager i fremtiden udvikles, må det forventes, at infrastrukturen samtidig udvikles herunder cykelstierne.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 493, 494 og 496.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1196

Lynetteholmen	<p>Ifølge Johan Bergström ser arbejdet med den foreslåede Lynetteholmen ud til at indebærer store indgreb i natur- og grønne områder i en bydel som allerede mangler park- og grønne områder.</p> <p>Det er afgørende, at en hel eller delvis nedlæggelse af Margretheholms havn (Lynettehavnen) i form af en ny vejforbindelse ikke bliver udført som en dæmning. En evt. ny forbindelse på tværs af marinaen må udføres som en bro, som kan tillade at mindre både stadig bruger den indre delen af havnen. Derudover bør en vandforbindelse (kanal) mellem Lynettehavnen og inderhavnen under Refshalevej/Krudtløbsvej etableres allerede på et tidligt stadie.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 492, 493 og 496.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1197
---------------	--	--	--	------

(416) John Steen Johansen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	John Steen Johansen opfordrer til, at Københavns Kommune regner på mulighederne for at gøre offentlig transport i byen gratis.	Priserne i den kollektive trafik fastsættes ikke af Københavns Kommune og er derfor ikke en del af kommuneplanlægningen. Det er Movia i samarbejde med Metroselskabet og DSB, der, jf. Lov om trafikelskaber, beslutter prisniveauet i den kollektive trafik. Priserne må årligt stige inden for et prisloft, der er fastsat af Transportministeriet.		1198

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	<p>Bellahøjmarken er med affredningen på vej til at blive helårscamping med 4.000 etagemeter bygninger og andre helårsfaciliteter.</p> <p>Tag forslaget af bordet og indled en grundig dialog med alle naboer og interessenter om Bellahøjmarkens fremtidige muligheder. Offentligheden og Bellahøjmarkens mange naboer og brugere bør få mulighed for at drøfte forslaget og mulige alternativer. Helårscamping vil tiltrække meget trafik, formodentlig også tung trafik. En sådan campingplads kunne med fordel placeres mere stationsnært og yderligt i byen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig synspunktet og bemærker, at ændringen i kommuneplanen følger lovgivningen om erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter. Bellahøjmarken er velbeliggende i forhold til hovedfærdselsårer, og der forventes derfor ikke trafikale problemer ved en udvidelse af driftssæsonen og en forbedring af pladsens standard, så den bliver af tidssvarende kvalitet. Det er væsentligt for København at have alsidige overnatningstilbud i forskellige prisklasser og til forskellige brugergrupper.</p> <p>Den nærmere planlægning af udformning af pladsen og en kommende bebyggelse sker ikke i kommuneplanen, men den vil ske med høring af offentligheden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1199
Det grønne	Fastholdelsen af den støjende og forurenende Copenhagen Historic Grand Prix på Bellahøj midt i en af Brønshøjs grønne lunger og rundt om Bellahøjmarken er heller ikke ligefrem	Tilladelser til events og arrangementer reguleres ikke i kommuneplanen. Teknik- og Miljøforvaltningen er myndighed på tilladelser til events som Copenhagen Historic Grand Prix.		1200

	visionært for en Verdensby med ansvar og grønne ambitioner for miljø og mennesker.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 558.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Der er brug for visioner og planer for et endnu grønnere Brønshøj-Husum som en grøn bydel med en bedre boligsocial anvisningspolitik, social og miljømæssig bæredygtighed og lokale grønne oaser med biodiversitet som rekreative uderum med opsamling og lokal afledning af regnvand i samspil med bydelens moser og vådområder og til glæde for bydelens beboere. Inddrag boligforeninger og institutioner med grønne områder i de lokale planer. Måske er der basis for at etablere en lokal grøn tænketank?	Den boligsociale anvisning reguleres ikke i kommuneplanen.  Planlægning for nedsivning og bortledning af regnvand indgår i skybrudsplanen. Der er gode muligheder for helt lokale løsninger, herunder afkobling af regnvand, men det vurderes ud fra konkrete forhold som jordforurening, grundvandsniveau osv.  De øvrige forslag vurderes at være af lokal karakter, og de har ikke umiddelbar hjemmel i planloven. De vurderes med fordel at kunne indgå som mulige emner i en bydelsplan frem for i kommuneplanen.  Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1201

(417) Henrik Thygesen, 2700 Brønshøj

Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
----------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	<p>Henrik Thygesen vil gerne have metro fremfor letbane til Brønshøj.</p> <p>Ifølge Henryk Thygesen vil letbanen have negative konsekvenser for området. De små veje er allerede nu presset af parkerede biler der ikke kan finde plads, og en letbane vil betyde endnu færre parkeringspladser.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1202
---------------	--	--	--	------

(421) Alex Bernhard, 2100 København Ø

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	<p>Vedr. Lyngbyvej/Hans Knudsens Plads:</p> <p>For det første et stort ønske om nedsat støj og vibrationer fra trafikken. En forbedring foreslås gennemført med lavere hastighed, færre vognbaner og løsninger, så vibrationer fra tunge køretøjer ikke overføres til bygningerne. Vibrationer kan muligvis afhjælpes ved at udbedre nedsunkne kloakdæksler i vejen og ændre kloakeringen, så der ikke overledes vibrationer gennem kloakrør.</p>	<p>I Kommuneplan 2019 er der bestemmelser for forebyggelse af støjgener. I lokalplaner skal det sikres, at bebyggelse og primære opholdsarealer placeres, udføres og indrettes således, at beboere og brugere skærmes mod støj og anden forurening fra trafik anlæg og omliggende virksomheder og lignende. Dette skal ske i overensstemmelse med gældende lovgivning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen i oktober 2019 godkendte Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til revideret handlingsplan for vejstøj 2018-2023. Det bemærkes yderligere, at Borgerrepræsentationen har besluttet, at alle dieselbusser frem mod 2025 så vidt muligt skal omstilles til støjsvage elbusser eller andre busser med tilsvarende støj- og miljøegenskaber.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1203
Andet	<p>For det andet skal nævnes Hans Knudsens Plads som i dag står lidt forfalden og ubrugt hen. Som støj- og vindforholdene er nu, kan pladsen nok bedst bruges til parkeringsplads, hvilket ville være til større gavn for beboerne, end pladsen er i dag.</p>	<p>Hans Knudsens Plads består af vejareal udlagt i kommuneplanen til institutioner og fritidsformål. Den præcise anvendelse og mulige aktiviteter i området reguleres ikke i kommuneplanen. Mulige fremtidige projekter og specifikke anvendelser af området reguleres af</p>		1204

		Teknik- og Miljøforvaltningen som er ansvarlig for drift og udvikling af byrummet.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Andet	For det tredje er der en forhåbning til, at kommunen kan beslutte, at højhuset på Hans Knudsens Plads 1 erstattes med en lavere og kønnere bygning. Et bud kunne være et indkøbscenter.	Hans Knudsens Plads 1 er privat ejendom. Vi kan i Københavns Kommune dermed ikke disponere over grunden.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1205

(423) Anette Arnoldi, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Der udtænkes planer om at oprette op til 16 containerboliger til social udsatte unge i parkanlægget Bolandsvej/Emdrupvej. Det undrer Anette Arnoldi, at man foreslår at anlægge disse boliger i nærheder af legeplads, skole, svømmehal, idrætshal og fodboldbaner hvor der dagligt færdes rigtig mange unge.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1206

(425) Ann-Charlotte Wessel, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----



<p>Infrastruktur</p>	<p>Ann-Charlotte Wessel ønsker ikke letbane på Frederikssundsvej. Flere steder er der ikke plads til både letbane, bilister, cyklister og fortov. For ikke at tale om butikkerne som vil lukke lige så snart arbejdet vil starte. Så det vil blive en gennemkørsels by uden lokallivet. Bilister vil søge mod tilfaldsvejene for parkering og gennemkørsel.</p> <p>Har hørt at metro kommer til bydelen om mange år, hvorfor så spilder mange penge på at lave letbane, når metro er i planlægningen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé – det vil sige sammen med biler. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Det kan være en risiko for, at letbanen vil medføre mere trafik på sidevejene til Frederikssundsvej. Tidligere analyser</p>	<p>1207</p>
----------------------	---	---	-------------

		<p>viser, at man ved relativt små tiltag kan undgå gennemkørende trafik i de tilstødende boligområder.</p> <p>Der er på nuværende tidspunkt ikke planlagt en metro til Brønshøj.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(427) Martin, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Den rigtige logistiske løsning for bedre offentlig transport er ikke over jorden, ikke på landjorden, men under jorden. Alle trafik-relateret sikkerhedshensyn peger på adskillige ulemper og farer ved at genindføre 'sporvognen'. En underjordisk løsning vil give luft i det belastede miljø, åbne op for at skabe frirum, få mere liv i gaderne.</p> <p>Køb en metro og få et smukkere, mere levende bymiljø til Brønshøj, Husum, Herlev, Søborg.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Det er rigtigt, atletbaner kan medføre kollisioner ligesom andre køretøjer. Et letbanesystem vil skulle godkendes</p>		1208

		sikkerhedsmæssigt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(430) Liv Rabjerg, 1614 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Klima	Det forekommer mig overordnet usandsynligt at nå i mål med klimaambitionerne alene henset til mængden af nye byggerier vs. andelen af områder der foreslås udlagt til grønne områder. Er sammenhængen mellem anlægsprojekter og CO2-reduktion virkelig gennemtænkt?	Københavns Kommune har en plan for at nå CO2-neutralitet i 2025. Planen består bl.a. af roadmaps, som beskriver de konkrete initiativer, der implementeres samt effekterne heraf. I løbet af 2020 fremlægges klimaplanens sidste roadmap (2021-2025), som skal sikre, at målet om CO2-neutralitet opnås i 2025.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1209
Det grønne	Det virker fattigt at der kun er tre bydele, hvor der kan findes ambitioner for at skabe nye grønne arealer. Af de 6 områder der er i spil, er jeg som borger på Vesterbro selvfølgelig glad for, at der findes tre i vores bydel. Vesterbro døjer med, at de nyere byggeprojekter i området ikke har levnet plads til grønne og rekreative områder. Temperaturen er højere hér end udenfor byen, og med den mængde anlæg og den øgede byggemulighed der	Med forslag til kommuneplan 2019 udpeges seks potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder i København. Tre af de områder er på Vesterbro.  Med kommuneplanen stilles der krav om friarealer ved etableringen af nyt byggeri og det er en målsætning, at friarealerne bidrager til at gøre byen mere grøn til		1210

	<p>fortsat planlægges i bydelen, kan jeg godt være bekymret for, om tendensen med temperaturstigninger kan bremses, og for hvorvidt fortætningen i byen overhovedet kan modsvares, af det potentiale til grønne områder der også findes.</p>	<p>gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Jernbanebyen	<p>Hvorfor etableres der en helt ny bydel i Jernbanebyen? Hvad med at tænke grønt og kreativt og miljøvenligt?</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om at tænke grønt, kreativt og miljøvenligt i Jernbanebyen.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, plejecenter, fodboldbane mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>Placering af erhverv og boliger tæt på de Sydhavn Station og de kommende metrostationer på Sydhavnsmetroen er udtryk for bæredygtig byudvikling, som fremmer brugen af offentlig transport frem for privatbilisme, hvilket forbedrer byens CO2-regnskab.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.</p>		1211

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	Spændende at tænke mere grønt ind i området ved SEB/ Tivoli til det kommende IKEA. Men det er svært at forestille sig, at der reelt kan være plads til et decideret "grønt, rekreativt område"; det virker ikke ambitiøst nok.	Det fremgår af forslag til Kommuneplan 2019, at der potentiale for at forlænge det grønne tag ved SEB, Tivoli og Rigsarkivet til Dybbølsbro. Hvis der skabes et sammenhængende offentligt tilgængeligt grønt tag langs Kalvebod Brygge, vil der kunne skabes et nyt, stort sammenhængende grønt område.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1212
Det grønne	Er området ved Ørstedværket stort nok til at man reelt kan tale om (i bedste fald) andet end en mindre park?	Der planlægges i Enghave Brygge for et grønt område på ca. 21.000 m <sup>2</sup> . Med forslag til Kommuneplan 2019 udlægges området til offentlige formål (O-ramme), der muliggør etableringen af en park.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1213

(431) Solvej Petersen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Skæve boliger	<p>Solvej ønsker at protestere mod opførelsen af skæve boliger i Emdrup.</p> <p>Solvej ønsker at protestere fordi AABs afdelinger er kommet på listen over udsatte boligområder.</p> <p>Solvej mener, at bygges der skæve boliger, så vil det medvirke til at området kommer på den hårde ghettoliste med fare for at gode boliger rives ned.</p> <p>Solvej synes at det er ærgerligt at inddrage et lille grønt område til bebyggelse.</p> <p>Solvej synes det er uhensigtsmæssigt at opføre skæve boliger tæt ved daginstitutioner i området.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1214
---------------	---	--	-----------------------------	------

(432+434) Christian Liljedahl, 2000 Frederiksberg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	<p>Christian Liljedahl mener, at der bør blive bygget kulturhuse først i byudviklingen frem for til sidst.</p> <p>Christian mener, at der mangler mål for kulturområder i Kommuneplan 20019 og fylder for lidt i Kommuneplan 2019.</p> <p>Christian foreslår, at et konkret mål for kulturen i København kunne være, at kulturinstitutionerne skal være det første, som bygges i stedet for det sidste. Han nævner Dokk1 i Århus som eksempel.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at der i Kommuneplan 2019 indgår flere målsætninger indenfor kultur- og fritidsliv og dertilhørende faciliteter. Heraf kan følgende målsætninger nævnes (s. 62):</p> <p>At rammerne og borgernes interesse for at bruge byen som helhed til kultur- og fritidsaktiviteter styrkes.</p>		1215

		<p>At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.</p> <p>At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og -sammensætning.</p> <p>Økonomiforvaltningen kvitterer for ide til inspiration om, hvordan etablering kultur- og fritidsfaciliteter kan tænkes tidligt ind og bidrage til byudvikling af nye byområder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(435) Lotte Juhl, 1208 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur Erhverv	Lotte Juhl tilslutter sig høringssvar fra Indre By Lokaludvalg; bemærkning nr. 147-164.	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 147-164.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1216

(436) Katrin Hjorth, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

Infrastruktur	<p>Katrin ser gerne, at der prioriteres en metro til Brønshøj.</p> <p>Katrin mener, at Frederikssundsvej er kraftigt trafikeret i særligt morgen- og eftermiddagstimerne, og beboerne lider af støj og forurening.</p> <p>Katrin mener, at der er for langt mellem krydsene og at det grønne lys lyser for kort tid.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Udformningen af vejkryds og lyskryds reguleres ikke i kommuneplanen, men i sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1217
---------------	--	--	--	------

(437) Stig Poulsen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Stig ønsker sig en metro til Brønshøj fremfor en letbane pga. trafiksikkerheden. Og Stig relaterer til Holland, hvor der er mange ulykker relateret til letbanerne.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene</p>		1218



	<p>Stig mener, at en letbane kan være en acceptabel løsning på ringveje og i områder med færre fodgængere og cyklister, men ikke i en bymæssig kontekst.</p> <p>Det undrer Stig, at der i beslutningsgrundlag til letbanen i Brønshøj ikke er nogle vurderinger og analyser af ulykkesrisikoen ved en letbane, og Stig mener, at det er kritisabelt at beslutte en letbane uden viden om ulykkesrisikoen.</p> <p>Stig mener, at borgere har krav på at vide, hvor mange der skal slås ihjel i Brønshøj, fordi Københavns Kommune ikke vil bruge penge på en metro.</p> <p>Stig foretrækker busser, hvis der ikke er råd til en letbane.</p>	<p>Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Det er rigtigt, at letbaner kan medføre kollisioner ligesom andre køretøjer. Et letbanesystem vil skulle godkendes sikkerhedsmæssigt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.</p> <p>Analyser viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	---	--	--

(438) Jørgen Valdsgaard, 1661 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	"Planlovens formål: Planloven skal medvirke til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre og plantelivet"	Planlovens gældende formål lyder som følger: "Loven skal sikre en sammenhængende planlægning, der forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen, medvirker til at værne om landets natur og miljø og		1219

	<p>Jørgen har svært ved at få øje på planlovens hensigter, når han læser kommunens planer for Sydhavnens åndehuller eller Magretholmens havn. I går kunne man høre boligminister Kaare Dybvad prise provinsens nærmiljø i modsætning til storbyens fremmedgjorthed. Han har tydeligvis ikke øje for storbyens små oaser som er det der gør København til en by der er værd at bo i.</p> <p>Det er for Jørgen tydeligt at kommuneplanlæggere er blinde overfor sund fornuft i forhold værdien af disse små oaser og den livskvalitet de giver.</p> <p>Jørgen vil på det kraftigste opfordre til at myndighederne begynder at lytte til borgerne fremfor at tænke i byggegrunde.</p>	<p>skaber gode rammer for vækst og udvikling i hele landet, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag med respekt for menneskets livsvilkår, bevarelse af dyre- og planteliv og øget økonomisk velstand.”</p> <p>Københavns Kommune er således også forpligtet til at skabe gode rammer for den udvikling, herunder befolkningsudvikling, der kan konstateres. Dette sker i en afvejning med de øvrige hensyn, der er sikret gennem retningslinjer for kulturarv, natur og friluftsliv, miljøbeskyttelse etc.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(439) Jørgen Green, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Øvrige byudviklingsområder Sydhavn	Jørgen mener, at Teglværkshavnen og Sluseholmen er blevet glemt af såvel By & Havn og Københavns Kommune, når det drejer sig om etablering.	Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om mødesteder for beboerne på Tegllholmen og Sluseholmen.  I forhold til Tegllholmen er der flere mulige mødesteder undervejs.		1220

	<p>Jørgen mener, at hver eneste kvadratmeter jord er blevet udnyttet til byggeri af ejendomme. Området mangler et sted, hvor områdets beboere kan mødes på tværs af bebyggelse, køn, alder. Den eneste mulighed er etablering af kulturhus på vandet til brug for de lokale foreninger og beboere.</p>	<p>Pavillonen ved Teglværkshavnen kommer til at rumme en café og fælleshus for den nærmeste bebyggelse. Pladehallen ved Teglværkshavnen kommer til at rumme publikumsorienterede anvendelser i underetagen. Derudover er der den grønne, rekreative kile parallelt med Teglhølmegade og bypladsen mod Teglværksløbet.</p> <p>Da byplanen for Sluseholmen oprindeligt blev godkendt som grundlag for området, var hovedidéen, at der skulle skabes en kanalby inspireret af Christianshavn og Amsterdam. En kanalby, hvor vandfladen udgør en del af det rekreative rum sammen med de lukkede gårdrum. Det har derfor aldrig været en del af planlægningen, at man skulle placere en ny park i nærheden.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(441) Søren Østergaard, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	For Søren var det et chok at konstatere, at socialborgmesteren vil opføre skæve boliger i et	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.	Den politiske hovedstruktur	1221

	<p>område, som i forvejen er udfordret med utryghed.</p> <p>Søren mener, at vi skal hjælpe de svage, og han mener ikke at placere de unge under sådanne forhold.</p> <p>Søren foreslår en alternativ placering af de skæve boliger i det nedlagte Frederiksberg Hospital, Fælledparken eller i Metroselskabets eventuelle beboelsessteder.</p> <p>Søren mener, at opførelsen af de skæve boliger vil medføre, at området vil blive en ghetto.</p> <p>Søren foreslår Fælledparken, Frederiksberg Hospital eller Metroselskabets eventuelle beboelsessteder som alternativ placering.</p> <p>Søren mener, at den angst som familier og enlige vil blive pålagt, er imod mindst to artikler i Menneskerettighedskonventionen.</p> <p>Søren mener, at socialborgmesteren skal nytænke, hvordan hun bedst kan hjælpe de hjemløse og annullere planerne om opførelse af skæve boliger i Emdrup.</p>	<p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(443 + 444) Jesper Hjuler-Pedersen, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	Jesper vil ikke have flere børneinstitutioner på Saxtorphsvej, da vejen allerede har to, og da der allerede er meget trafik.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.		1222

	<p>Jesper mener, at en eventuel børneinstitution bør opføres andetsteds i Valby.</p> <p>Jesper mener, at det vil være grinagtigt at opføre en institution på et grønt areal, når der samtidig snakkes om klimakrise.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(448) Dorte Eiler, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Dorte mener, at Brønshøj-Husum har brug for en langtidsholdbar løsning i forhold til transport og sammenhæng med resten af byen.</p> <p>Den foreslåede letbane vil ikke sætte hverken transporttid eller trafikale problemer på Frederikssundsvej væsentligt ned. Tvært imod vil den forringe det lokale liv og gøre Frederikssundsvej endnu mere svært fremkommelig, og dette i kvarterer med fodgængere og cyklister.</p> <p>En metro fra Østerbro tværs over Brønshøj, Husum og til Valby vil derimod både kunne aflaste landets travleste bus (5c) samt bevare lokallivet i en ofte overset bydel af København.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en letbane, i de gennemførte analyser, har en rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6 minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, hvor der er behov for gode krydsningsforhold, kan letbanen køre med lavere hastighed.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at biltrafikken på Frederikssundsvej forventes at få lavere fremkommelighed, og at en del af trafikken forventes at blive overflyttet til de større indfaldsveje som Hareskovvej og Slotsherrensvej med en letbane. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele strækningen. Til gengæld øges tilbuddet i den kollektive trafik, hvilket understøtter den politiske målsætning om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst</p>		1223

		<p>1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.</p> <p>På baggrund af de gennemførte analyser kan det ikke konkluderes, at det vil blive hverken sværere eller lettere at krydse Frederikssundsvej med en letbane. Det afhænger af hvilken strækning på Frederikssundsvej man sammenligner med, og hvilken løsning, der vælges. Erfaring fra andre byer med letbane er, at der godt kan laves løsninger, der muliggør krydsning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(454) Jakob Mallan, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Jakob tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1224

(455) Mirjam Bastian, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Kultur- og fritid	Mirjam mener, at der mangler et mål i Kommuneplan 2019 om kulturområdet.  Mirjam foreslår, at et mål kan være, at der skal etableres et kulturhus som det første der bygges i et område.  Mirjam mener ikke, at der er udarbejdet baggrundsanalyser til Kommuneplan 2019 af kulturområdet i København.  Mirjam påpeger, at Københavns Kommune ligger i bunden af Danmark, når man ser på kommunernes kulturbudgetter, og at den borgernære kultur i lokalområderne er underfinansieret. Som eksempel er de manglende kulturhuse i Sydhavnen.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1215.  Økonomiforvaltningen noterer, at Mirjam Bastians bemærkning om kulturbudgetter ikke reguleres af kommuneplanen. Indsatsen håndteres kommunaløkonomisk ved Københavns Kommunes budgetforhandlinger.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1225

	Mirjam savner parker og rekreative områder med store pladser, hvor der kan fejres højtider og kulturelle traditioner.			
--	---	--	--	--

(458) Birgitte Kehler, 1705 København V

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne Jernbanebyen	<p>Birgitte mener, at der er behov for større sammenhængende grønne områder i København og på Vesterbro.</p> <p>Birgitte mener, at der med Kommuneplan 2019 bør rettes op på, at Vesterbro er den bydel med færrest grønne m<sup>2</sup> pr. beboer.</p> <p>Birgitte påpeger, at der med de mange nye beboere på Vesterbro ikke er fulgt boldbaner, svømmehaller, kulturhuse, biblioteker mv. med.</p> <p>Birgitte henviser til varmemøerne, hvoraf det ses, at Vesterbro er Københavns varmeste, og hun mener derfor, at der bør plantes flere træer og sammenhængende grønne områder, som kan køle byen.</p> <p>Birgitte mener, at der med Jernbanebyen er en unik mulighed for at tænke langsigtet i forhold til klima og skybrudssikring. Birgitte påpeger, at Vesterbro Lokaludvalg har foreslået et grønt sammenhængende område i Jernbanebyen samt at benytte de</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1166.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med en balance mellem, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, plejecenter, fodboldbane mv, boliger og erhverv, samt grønne rekreative områder. Dette undersøges med en helhedsplanlægning i 2020-2021. Her vil ønskes til faciliteter som de nævnte kunne blive vurderet. Der vil også indgå hensyn til skybrudssikring.</p> <p>Det er korrekt, at en ældre kortlægning af overfladetemperaturer på terræn/tagflader viser varme områder på baneterrænet (inkl. de store tagflader), Hovedbanegården og Postterminalen. Der ses ikke en tilsvarende effekt på det egentlige Vesterbro. Ved en blandet byudvikling som ovenfor beskrevet forventes der ikke udfordringer med varmeudvikling, der adskiller sig fra andre bykvarterer.</p>	Den politiske hovedstruktur	1226



	eksisterende bygninger til kultur- og fritidsaktiviteter.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(463) Gorm Valentin, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Gorm og hans frue er imod forslaget om opførelse af skæve boliger i Emdrup, da de ikke mener, at det er en hensigtsmæssig placering op ad børneinstitutioner.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1227

(464) Peter Mortensen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Peter stiller sig undrende overfor, at der skal transporteres jord gennem byen for at etablere Lynetteholmen, og mener at det går imod planerne om bevarelse af grønne områder.  Peter foreslår, at jorden til opfyld af Lynetteholmen i stedet burde blive sejlet eller at byggeriet af Havnetunnellen fremskyndes. Dette vil muliggøre flere læs jord pr. tur, lokalbefolkningen vil ikke tage skade af støj- og partikelforurening, der vil	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af høringssvar nr. 492, 493 og 1064.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1228

	være mindre trængsel på vejene, rekreative områder kan bevares, Margretheholmhavn kan bevares og Københavns Kommune kan leve op til deres opstillede mål.			
--	---	--	--	--

(465) Anette Antonsen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Anette mener ikke, at det er klogt at placere 16 containerboliger i Emdrup i et område, hvor der er overløbsområde for Emdrup Sø og som ikke er beregnet til boligområde.</p> <p>Anette mener ikke, at det er klogt at placere boligerne her, da de vil ligge tæt på Lundehusskolen, Emdrupbadet, legeplads og børneinstitution.</p> <p>Anette frygter, at der som følge af opførelsen af boliger vil ske en fraflytning af socialt stærke familie og at området vil blive socialt belastet i løbet af kort tid.</p> <p>Anette mener, at det er byplanlægning med henblik på at belaste et boligområde, så det bliver et nyt ghettoområde, og hun spørger om det er Københavns Kommunes hensigt og en god løsning.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1229

(468) Nina Andersen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	------------------------	------------------------------------	---------	-----

<p>Infrastruktur</p>	<p>Nina påpeger, at bus 5C er den mest benyttede linje af Movias buslinjer.</p> <p>Nina ønsker sig en metro under jorden til Brønshøj, så der vil være markant mindre bustrafik til området og en masse plads vil blive frigjort. Nina foreslår, at denne plads kan bruges til andre formål og udvikle Brønshøj, Husum, Tingbjerg mv.</p> <p>Nina mener, at fordi der ikke går S-tog til Brønshøj, så vil en metro både gavne miljøet og fremkommeligheden. Det vil ikke ske med en letbane. Samtidig mener Nina, at en metro til Brønshøj vil betyde, at stort set alle bydele i København vil blive betjent af en metro og således binde byen smukt sammen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en letbane, i de gennemførte analyser, har en rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6 minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, der er behov for gode krydsningsforhold, kan letbanen køre med lavere hastighed.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>1230</p>
----------------------	---	---	--	-------------

(469) Birgitte Lunhart, 2200 København N

Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Andet	<p>Birgitte spørger, om man tør håbe på lydhørhed og klimabevidst satsning i fremtidens København eller om der er tale om skindemokrati.</p> <p>Birgitte er flere gange mødt op til borgermøder, har skrevet indlæg til høringer og til aviser, men påpeger at planerne allerede er lagt, som i tilfældet med Kommuneplan 2019s plan om 100.000 flere københavnere i 2031, og at man derfor bliver skuffet over manglende indflydelse.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 272.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i Kommuneplan 2019.</p>		1231
Infrastruktur	<p>Birgitte mener ikke, at der er noget i vejen med Kommuneplan 2019s intentioner om at prioritere fodgængere samt at øge fodgængertrafikken.</p> <p>Birgitte påpeger, at et af Nørrebros rekreative områder - den fredede søfront er udfordret af massiv og farlig trafik. Birgitte mener, at der i høj grad er tale om manglende tryghed for gående trafikanter ved den fredede søfront på Nørrebro.</p> <p>Birgitte ønsker sig, at der er nogle kreative arkitekter, der kan planlægge cykelruten langs søerne, så der er plads til alle.</p> <p>Birgitte mener ikke, at Københavns Kommunes gode intentioner og ønsker for fremtiden ikke hænger sammen med den byplan, det reelle byggeri (der foreslås bygning af 60.000 nye</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at forholdene for Nørrebros rekreative områder ikke reguleres i kommuneplanen, der sætter rammerne for den overordnede byudvikling i København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1231a

	boliger) og den trafikplan der gennemføres i København.			
--	---	--	--	--

(470) Lisbeth Garly Andersen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Lisbeth håber, at forslaget om nedlæggelsen af havnemiljøet Lynetten vil blive genovervejet, og hun mener, at Margretheholms Havn skal bevares.</p> <p>Lisbeth forstår ikke, hvordan Københavns Kommune i en iver for at etablere noget nyt smadrer noget gammelt.</p> <p>Lisbeth mener, at havnen ikke kun er til dem, der bor der og har deres skibe der, det er også en daglig glæde for alle beboere i området, og hun mener ikke, at det populære miljø ødelægges.</p> <p>Lisbeth foreslår, at der skabes bademiljøer rundt om havnen i henhold til kommunens vision om dette.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 492 og 493.</p> <p>Med kommuneplanen træffes der ingen beslutninger vedr. Margretheholm Havn.</p> <p>Bademiljøer i form af badezoner og -anlæg fastlægges ikke i kommuneplanen. Det er ønsket, at udviklingen af bademuligheder kan ske mere fleksibelt og behovsorienteret, end kommuneplanen (der kun revideres hvert 4. år) giver mulighed for.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1232

(471) Esben Guld Fuglsang, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Esbens høringssvar handler specifikt om planerne om at etablere en letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads via Brønshøj-Husum.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan</p>		1233

	<p>Esben mener, at der bør kikkedes på muligheden for at anlægge metro på hele eller dele af strækningen. I myldretiden er Frederikssundvej med sideveje allerede i dag betydeligt belastet af biltrafik, og dette til trods for, at der er etableret en hurtigbus mellem Brønshøj-Husum og Nørrebro.</p> <p>Esben mener, at det kan undre, at man i Borgerrepræsentationen lægger op til at forsyne Brønshøj-Husum med en sekundærløsning, hvor alle andre bydele betjenes rundhåndet med metrostationer. Kun en metrolinje vil skabe en reel kapacitetsudvidelse på strækningen.</p>	<p>aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Analysen viser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(477) Kai Oster, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	<p>Kai synes, at Kigkurren skal blive en dejlig grøn plads til mennesker med træer og buske i stedet for blot at bruges til parkering af biler. Der skal være siddepladser.</p> <p>Kai mener, at der skal plantes træer og buske i Snorresgade, så det bliver en rar gade at gå i.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 15.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1234

(481) Kristina Kühl, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Kristinas indsigelse fokuserer på det urimelige i, at der muliggøres etagebebyggelse fra 40 til 185 % ved Englandsvej 51. En så stor forøgelse vil forringe området væsentligt.</p> <p>Derfor hvis kommuneplanen skal leve op til sit navn, "verdensby med ansvar", skal man mindst være sit ansvar bekendt og tænke borgerne bedst ind. Dette vil betyde fokus på bæredygtige materialer og byggeproces samt en ambitiøs forpligtigelse til at projektet højner Englandsvej arkitektonisk.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1018 og 1083.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1235

(482) Michael Morgenstjerne, 2300 København S

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Michaels indsigelse fokuserer på det urimelige i, at der muliggøres etagebebyggelse fra 40 til 185 % ved Englandsvej 51. En så stor forøgelse vil forringe området væsentligt.</p> <p>Derfor hvis kommuneplanen skal leve op til sit navn, "verdensby med ansvar", skal man mindst være sit ansvar bekendt og tænke borgerne bedst ind. Dette vil betyde fokus på bæredygtige materialer og byggeproces samt en ambitiøs forpligtigelse til at projektet højner Englandsvej arkitektonisk.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1018 og 1083.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1236

(483) Thomas Hansen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Thomas foreslår en metro til Bellahøj, Brønshøj, Herlev, Søborg og andre yderpunkter fordi det vil binde byen sammen og skabe en udvikling, som vil gøre København til en mere helstøbt by. Færre biler vil være et af resultaterne, bedre miljø alle steder og en stor udvikling af Frederikssundsvej samt områderne nær fremtidige Metrostationer.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. Hvis metroen skal gå helt til Herlev og Søborg må det forventes at blive meget dyrt sammenlignet med antallet af passagerer.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1237
Infrastruktur	<p>Thomas mener ikke at en letbane giver mening i de tætbefolkede og smalle veje i København. Det vil resultere i at Frederikssundsvej lukker ned og skaber mulige ghettoer.</p> <p>Thomas siger Nej til Letbane og JA til mere Metro under Frederikssundsvej.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler på Frederikssundsvej. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé - det</p>		1238



		<p>vil sige sammen med biler. Så Frederikssundsvej vil ikke blive lukket ned. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Økonomiforvaltningen er ikke bekendt med, at letbaner har skabt ghettoer andre steder. Erfaringer fra udlandet viser, at en letbane kan understøtte en positiv udvikling i udsatte områder som Tingbjerg.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(485) Gurli Moustén og Jan Kyrsting, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Gurli og Jan mener, at rammeændringen mellem Englandsvej, Ulrik Birchs Alle og Vatnavvej giver en voldsom forøgelse af bebyggelsesgraden i et område, der grænser op til et parcelhusområde med en meget lavere bebyggelsesgrad.</p> <p>Gurli og Jan mener derfor, at området ikke bør ændres til B4-område i Kommuneplanforslaget</p> <p>Muligheden for en højere bebyggelse på Englandsvej mod øst vil medføre store gener for beboerne selv og naboer og genboer i form</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1018 og 1083.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1239

	af skyggelagte gård- og vejarealer samt på genbobebbyggelsen.			
--	---	--	--	--

(487) Henrik Pedersen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Henrik synes, at det er trist, at Brønshøj ikke må være en del af metroen. Ved ensidig at fokusere på letbane, blive bydelen endnu engang forbigået i forhold til det nye nervesystem i byen - metroen. Metroen binder bydelene i københavn sammen, og det har beboerne brug for i Brønshøj.</p> <p>Henrik mener godt, at Københavns Kommune kan undersøge letbanen, men det skal være parallelt med planlægning af Metro.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1240

(490) Claus Bendixen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Lynetteholmen	<p>Claus mener, at kommuneplanen mangler helt grundlæggende redegørelser for hvorledes Københavns Kommunes administration og politiske ledelse påtænker at håndtere de kolossale udfordringer som "Projekt Lynetteholmen" vil skabe.</p> <p>Claus mener, at selve projektet kun beskrives ganske overfladisk og at konsekvenserne - ikke mindst de miljø- og transportmæssige - på det nærmeste er ubeskrevne.</p> <p>Claus spørger til, hvor der findes yderligere grundlæggende og velbeskrevne planer for dette havområde, som kan læses, og på hvilket niveau - i tilfælde af deres eksistens - de er vedtaget.</p> <p>Med et indledende Borgermøde om få dage og en høringsfrist frem til 8. november mener Claus, at processen virker helt ude af trit med sædvanlig byplanlægning og høringsrutiner. Planen forventes gennemført allerede 2022, og der er her tale om "midlertidige løsninger", der vil vare måske 20-30 år og således langt overstige en sædvanlig kommuneplans horisont. Formentlig flere! Højest kritisabelt vil ideoplægget - om det gennemføres i nuværende form - på de nævnte punkter være i direkte strid med det fremlagte forslag: "Verdensby - med ansvar".</p> <p>Claus angriber derfor, at der planlægges på en måde, der er forekommet baglæns og</p>	<p>Økonomiforvaltningens noterer sig indsenderens synspunkter til de processer, der følger af gældende lovgivning og fordeling af myndighedskompetencer.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 280</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1241
---------------	--	--	-----------------------------	------

	derfor forkert - i det mindste er den særdeles uoverskuelig.			
--	--	--	--	--

(491) Emilie Aagaard Andreassen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Emilie håber, at Københavns Kommune vil genoverveje forslaget om at opføre 16 containerboliger i Emdrup.</p> <p>Emilie mener, at opførelsen vil betyde, at sammenhængen mellem de forskellige boliger i området vil bryde sammen, og at det vil ødelægge den fine natur og vildt liv man oplever.</p> <p>Emilie føler sig som kvinde utryg og bekymret over de eventuelle nye naboer, og fordi planen ikke indeholder forslag om ekstra vagtindsatser vil hun blive meget utryg i eget hjem og område.</p> <p>Emilie mener ikke, at midlertidige boliger vil medføre bæredygtighed og bevarelse af området.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1242

(494) Signe Voigt Vadskær, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Signe mener, at der på Sluseholmen er stor mangel på fælles rekreative arealer. De fælles områder der findes, er fokuseret på vandet/badning og er derfor hovedsageligt i	Økonomiforvaltningen kvitterer for synspunktet om at anlægge en park ved		1243

	<p>spil om sommeren. Herudover er der adgang til legeplads når institutionen har lukket.</p> <p>Bydelen mangler en park/plads hvor man kan hænge ud, mødes og børnene kan lege hele året. Derfor bekymrer det Signe, at bebyggelsesprocenten foreslås sat op. Signe havde håbet, at man ved den kommende Metro ville anlægge den fælles plads bydelen mangler så meget. En plads som Enghaveplads, med mulighed for ophold, leg og fællesskab er hvad bydelen mangler, ikke tættere bebyggelse.</p>	<p>Sluseholmen i stedet for yderligere bebyggelse.</p> <p>Da byplanen for Sluseholmen oprindeligt blev godkendt som grundlag for området, var hovedidéen, at der skulle skabes en kanalby inspireret af Christianshavn og Amsterdam. En kanalby, hvor vandfladen udgør en del af det rekreative rum sammen med de lukkede gårdrum. Det har derfor aldrig været en del af planlægningen, at man skulle placere en ny park i nærheden.</p> <p>Arealerne omkring den fremtidige metrostation er allerede med Kommuneplan 2019 udlagt til bebyggelse for blandet bolig og erhverv. Med Kommuneplan 2019 foreslås, at bebyggelsesprocenten fastlægges til 185%, for at understøtte en tæt blandet by omkring stationerne, hvilket understøtter brugen af offentlig transport.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(496) Steen Dalin, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Stejepladsen	<p>Steen mener ikke, at der skal bygges så meget, så højt og så tæt på Fiskerhavnen. Fiskerhavnen er et enestående miljø, som vil blive ødelagt og trods alle forsikringer, aldrig vil komme tilbage. Betænk, at det er den sidste rest af Erik Balling og Olsen Bandens Sydhavn. Vi genetablerer Korsbæk på Bakken og udraderer samtidig et ægte miljø.</p> <p>Steen mener, at det selvfølgelig også er noget skidt noget, at Metroen skal finansieres via nybyggeri. Staten burde træde til, for hovedstaden er jo til glæde for alle, ikke kun Københavnere men også dem i provinsen.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1244
--------------	--	--	-----------------------------	------

(497) Jesper Jørgensen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Jesper mener, at man bør bevare de to grønne områder ved Ramløsevej og Bolandsvej som de er. De Grønne områder er godt for krop og sjæl og børnene kan løbe frit og finde kastanjer. Området har en del skæve eksistenser i forvejen. Byg de nye skæve ungdomsboliger ude i Nordhavn så bliver beboersammensætningen mere blandet derude.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1245

(498) Rikke B. Mikkelsen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Infrastruktur	Rikke siger ja tak til metro i Brønshøj.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1246
---------------	--	---	--	------

(499) Lotte Harreskov, 2860 Søborg

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Lotte mener, at planerne om at nedlægge Margretheholms havn, er meget triste. Hvad skal der blive af fritidssejlerne? Skal der kun være plads til kæmpe krydstogtskibe? Miljøet omkring havnene tiltrækker ikke kun sejlere. Mange andre nyder godt af det. Sejlads er en sund fritidsaktivitet og vi er en nation af stolte sejlere. Sejlerlivet er en del af København og en del af det fine havnemiljø, der er	<p>Undersøgelserne af virkninger og mulige alternativer for så vidt angår Lynetteholmen er i gang og vil også omfatte havnemiljøet. Det samme gælder senere undersøgelser af metro og Østlig Ringvej. Med Kommuneplan 2019 drages der ingen konklusioner.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1103.</p>		1247

	skabt de senere år, hvor man har en følelse af, at der er plads til os alle sammen.	Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(503) Karen Andersen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Karen Andersen tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 330.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1248

(504) Hanne Boe Frederiksen, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Hanne beder om en revurdering af de aktuelle planer for hele området, hvor der skal opføres skæve boliger.  Hanne påpeger, at området tiltagende er udfordret af en social slagside.  Hanne mener, at de grønne områder fungerer som en "ventil" for beboere, som kan benytte pladsen.  Hanne er af den opfattelse, at et meget lille antal borgeres sociale behov forsøges løst ved "skæve boliger" på bekostning af et helt områdes adgang til grønne områder	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1249



(505) Helge Mortensen, 2200 København N

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Helge tilslutter sig hørings svaret fra Fiskerhavns Venner, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1250

(508) Stephanie Mesker, 2720 Vanløse

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	Stephanie ønsker sig et grønt område ved Frode Jakobsens Plads i stedet for flere højhuse.  Stephanie påpeger, at Jernbane Allé er blevet fuldstændig tømt efter opførelsen af Kronen og sjælen forsvinder. En undersøgelse fra skolen i nærheden viste at ingen ønsker flere højhuse der, men hellere et grønt område.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1269.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1251
Arkitektur, kulturarv og højhuse	Stephanie mener, at det er fuldstændig utroligt, at der blev bygget højhuse ved Damhussøen som er højere end de almindelige borgere må bygge til. Det ødelægger ansigtet af Vanløse. Stop med at bygge flere højhuse og tænk på borgere	Økonomiforvaltningen er ikke bekendt med, at der er opført højhuse i Københavns Kommune i nærheden af Damhussøen.		1252

	som bor i Vanløse og laver en indsats til Vanløse.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(509) Kate Kamil, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Diverse	Som beboer i København tilslutter Kate sig til høringssvar nr. 474 fra Strædernes og Strøgets Beboerforening og dermed høringssvar nr. 291 fra Indre Bys Lokaludvalg.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 474.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1253

(511) Andreas Mortensen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Kulturen og det byggede miljø i Fiskerhavnen er bevaringsværdigt. Det er et vigtigt stykke danmarkshistorie og bidrager til fortællingen om København som Havneby. De nuværende planer for byudvikling af både Stejlepladsen og vest for Bådehavnsvej er alene motiveret af økonomiske interesser. Det levner ikke plads til en demokratisk proces eller en byudvikling, der tager hensyn til de eksisterende værdier. Retten til byen bør være en demokratisk ret, og diversitet bør defineres af dem der udgør den.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1254

	Borgerrepræsentationen bør sikre at byudvikling sker på borgernes præmisser, ikke på investeringsselskabernes og kapitalfondenes.			
--	---	--	--	--

(513) Ebbe Nielsen, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boformer	Ebbe er bekymret for den øgede belægning af husbåde og f.eks. Urban Riggers, der ligger langs havnefronten. Ebbe mener, at adgangen til vandet ikke kan nydes, når den er skærmet af husbåde, og vandadgangen og udsigten begrænses til husbådsejere. Ebbe mener ikke, at man bør prioritere denne boligform.	<p>Kommuneplanen stiller krav om afstand mellem husbåde, så det sikres, at der fortsat er adgang til og udsyn over vandet.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en afgørelse i Planklagenævnet, der har indskrænket kommunens adgang til at planlægge for vandarealer, vil betyde ændringer i udpegninger til husbåde i den endelige Kommuneplan 2019. Dette er en følge af klagenævnets tolkning af planloven og ikke relateret til dette eller andre høringssvar.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1255
Lynetteholmen	Ebbe er bekymret for anlæggelsen af Lynetteholmen, og han kan ikke forestille sig, hvordan de mange lastvognstog skal komme ud på Lynetteholmen, selvom der anlægges en vej. Ebbe mener ikke, at ruten	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493 og 1064.		1255 a.

	<p>kan sammenlignes med Nordhavn, hvor adgangsforholdene er langt bedre.</p> <p>Ebbe mener, at man bør sejle jorden til Lynetteholmen.</p>	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Turisme	<p>Ebbe mener, at Kommuneplan 2019 mangler stillingtagen til den trængsel som turister medfører i særligt Indre By. Ebbe mener, at de fylder, larmer og sviner, og at deres rejser til og fra København forurener.</p> <p>Ebbe mener ikke, at København kan se sig selv som en grøn foregangsby med den øgede turisme som forventes øget.</p> <p>Ebbe mener, at man i stedet for de mange hoteller burde bygge boliger.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1050 og ændringsforslag nr. 134.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1256

(515) Susanne Boudigaard Nielsen, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Susanne tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 330.	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1257

(516) Lilian Sølbeck, 1200 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Turisme	<p>Lilian påpeger, hvad der bør tages i betragtning, når der tales om, at København bør være en by for alle. Lilian mener, at dette også bør gælde for beboere i Indre By. Lilian mener, at det er blevet mere vanskeligt at leve et almindeligt liv bl.a. på grund af den voksende turisme, byliv og natteliv, som har taget overhånd. Lilian ønsker ikke, at turisterne indtager pladsen og jager beboere ud via Airbnb-udlejning, omdannelse af boliger til hoteller og kapitalfondes opkøb af ejendomme uden bopælspligt. Lilian efterspørger en plan for dette samt en større regulering af Airbnb. Lilian mener, at den voksende turisme får trafikken og luftforureningen til at eksplodere i Indre By. Lilian savner, at der bliver fulgt op på intentionerne med handling.</p> <p>Lilian mener, at turisterne bidrager negativt til nattelivet, som er blevet støjende alle ugens dage. Lilian mangler konsekvens, når barer, restauranter og natklubber ikke overholder rammerne for deres del af nattelivet.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at reglerne for Airbnb ikke kan reguleres gennem kommuneplanen og er et statsligt anliggende.</p> <p>Det foreslåede fokus på manglende konsekvenser ved overtrædelse af retningslinjerne for nattelivet bør håndteres i den relevante sektorpolitik.</p> <p>Økonomiforvaltningen henviser til bemærkning nr. 1050 og ændringsforslag nr. 134.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1258
Parkering	<p>Lilian mener ikke, at Indre By bør være bilfri, da det ikke nytter noget at beboere ikke kan køre til deres bopæl eller at forretningsdrivende ikke kan anvende bil i Indre By.</p> <p>Lilian foreslår at udvide muligheden for, at beboere med beboerlicens kan parkere i</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker at kommuneplanen regulerer parkering i forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelser. Kommuneplanen regulerer ikke parkering på de offentlige veje eller beboerlicenser mv. Dertil kvitterer</p>		1259

	<p>parkeringshuse/kældre, så bilerne forsvinder fra gadeplan.</p> <p>Lilian foreslår, at der oprettes miljøzoner i Indre By, hvor kun beboere, forretningsdrivende, håndværkere, ambulancer o.lign. har adgang.</p>	<p>Økonomiforvaltningen for forslaget om miljøzoner om end det ikke kan kræves via den gældende lovgivning.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Infrastruktur	<p>Lilian mener, at metroen er en forringelse af beboere i Indre Bys mulighed for at transportere sig rundt, da prisen er hævet med et "kvalitetstillæg", at visse busser er blevet nedlagt, og at det tager længere tid at transportere sig.</p> <p>Lilian mener, at der bør ses nærmere på, at mange derfor vil tage bilen.</p>	<p>Opkrævningen af et kvalitetstillæg i metroen blev besluttet med den politiske aftale om Cityringen i 2005 og blev udmøntet og præciseret i Lov om en Cityring i 2007. Det fremgår af aftale og lovgivning, at en del af finansieringen af Cityringen skal ske gennem et kvalitetstillæg på gennemsnitlig 1 kr. pr. passager for alle rejser med metroen fra og med åbningen af Cityringen.</p> <p>Grundlæggende er kvalitetstillægget indført som et tillæg for metrokunder, fordi der med færdiggørelsen af Cityringen vil være et sammenhængende kollektivt transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed. Derfor blev det politisk besluttet, at der skal opkræves en højere pris for at benytte metroen.</p> <p>Kvalitetstillægget betyder, at billetprisen for at køre med metroen bliver højere end bus- og togrejser på sammenlignelige</p>		1260

		<p>strækninger. Dette er der taget højde for i trafikselskabernes budgetter.</p> <p>Supplerende kan det bemærkes, at kvalitetstillægget er med til at finansiere de kommende metroafgreninger, dvs. Nordhavnsmetroen, der forventes åbnet med to nye stationer primo 2020, og Sydhavnsmetroen, der forventes åbnet med fem nye stationer i 2024.</p> <p>Du kan læse mere om baggrunden for kvalitetstillægget på DOT-hjemmesiden (Din Offentlige Transport)- link her: <a href="https://dinoffentligetransport.dk/nyheder/mere-metro-koster-lidt-ekstra/">https://dinoffentligetransport.dk/nyheder/mere-metro-koster-lidt-ekstra/</a></p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Generelt	Lilian påpeger, at der tales meget om dialogen med beboerne, men at hendes oplevelse er, at der på borgermøder er tale om envejskommunikation, og at borgerne opfattes som irriterende og besværlige.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at Københavns Kommune generelt har fokus på at skabe en tidlig, tydelig, engagerende og mangfoldig dialog med københavnerne om byens udvikling.</p> <p>Det bemærkes, at kommunens fortsat har fokus på at styrke arbejdet med øget københavnerdialog.</p>		1261

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(517) Kaj Thelander Jessen, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	Kaj mener, at den grundlæggende præmis for kommuneplanlægningen, at København vokser og at der skal skabes plads til 100.000 nye boliger er forkert og bør droppes.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1262
Boliger	Kaj mener, at Københavns Kommune for længst er blevet overbygget, og at boligmassen er fortættet så der er opstået nye boligområder, som om 1-2 generationer vil blive opfattet som slum og som usundt bomiljø.	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen, og bemærker at lokalplanlægningen for nye boligområder fastlægger fx krav til friarealer, støj mv., som muliggør sunde boligforhold.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i Kommuneplan 2019.		1263
Andet	Kaj mener, at bystyret burde arbejde bevidst og målrettet for at få en reel Hovedstadsplanlægning igen og fremme reelt og forpligtende samarbejde mellem omkringliggende kommuner, så byudviklingen bliver styret i overensstemmelse med Fingerplanens oprindelige intentioner.	Københavns Kommunes planlægning følger rammerne udstukket i den overordnede statslige planlægning for hovedstadsområdet (landsplandirektiv) og inddrager sammenhænge med omgivende kommuner.		1264



		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Det grønne	<p>Kaj mener, at der i Kommuneplan 2019s målsætninger er så mange modsætninger, at det allerede i indledning er tydeligt, at de ikke kan lade sig gøre.</p> <p>Kaj mener, at planerne om at igangsætte byudvikling i Jernbanebyen, Bådehavngade, Vejlandskvarteret, Kulbanekvarteret samt Tingbjerg og Bystævneparken er imod målsætningerne om grønne områder.</p> <p>Kaj mener, at Vejlandskvarteret og Bådehavngade burde bevares.</p> <p>Kaj mener, at det vil klæde Københavns Kommune at stoppe ødelæggelserne af de sidste rester af grønne områder.</p> <p>Kaj håber, at der denne gang vil være et flertal af politikere, der vil sikre målsætningerne om flere grønne, rekreative og sammenhængende naturområder, i stedet for at mindske dem.</p>	<p>En kommuneplan rummer altid en række forskellige hensyn og afvejsninger imellem disse hensyn.</p> <p>Kommuneplan 2019 fastholder udpegninger af talrige grønne områder og udlægger Ørestad Fælled Kvarter samt to nye områder til offentlige grønne områder. Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkter om lov om erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1265
Boliger	<p>Kaj mener, at målsætningen om, at 25 % af nye boliger skal være almene boliger betyder, at der aldrig kan ske en mangfoldig og blandet by, fordi 75 % af byens fremtidige boligmasse skal være privat og ikke-almene.</p> <p>Kaj mener, at det kun er en lovændring, der giver kommunerne ret til at opkøbe</p>	Økonomiforvaltningen bemærker, at planloven giver mulighed for at stille krav om op til 25 % almene boliger i nye byområder. Denne mulighed anvendes i København for at understøtte en blandet by. Boligmassen i København er i dag sammensat af almene boliger, ejerboliger, udlejningsboliger og andelsboliger i ca.		1266

	ejendomme og selv at stå for nybyggeri, der kan sikre en udvikling, hvor befolkningsgrupper under middelklasseniveau får råd til at bosætte sig i Københavns Kommune.	ligelige andele. Det giver en varieret boligsammensætning.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	--	--	--

(518) Marianne Schjeldrup Andersen 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Mariannes ser gerne, at man igen begynder at tale om metroen til Brønshøj-Husum.</p> <p>Marianne påpeger, at der er overfyldte busser o tæt trafik på Frederikssundsvej, og at busforbindelserne er forfærdelige.</p> <p>Marianne mener ikke, at det giver mening, at Brønshøj-Husum er den eneste bydel, der ikke skal være metrobetjent.</p> <p>Marianne mener ikke, at en letbane vil give fleksibilitet og samhørighed med de øvrige bydele.</p> <p>Marianne tilslutter sig de øvrige høringssvar, der vedrører de problemer en letbane vil medføre.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en letbane, i de gennemførte analyser, har en rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6 minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, hvor der er behov for gode</p>		1267

		<p>krydsningsforhold, kan letbanen køre med lavere hastighed. Fra Nørrebro Station vil man kunne skifte til s-togsnettet og Cityringen. Derudover vil en letbane kunne forlænges til Nørreport Station.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(519) Merve, 2100 København Ø,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Merve kan ikke se, hvordan placeringen af 12 huse ved Ramløsevej/Emdrup kan have en positiv indvirkning i boligområdet, da de vil ligge op ad to børneinstitutioner og tæt på Lundehusskolen og dermed skabe tryghed.</p> <p>Merve mener, at forslaget kun vil resultere i flere udfordringer, hvorfor hun svarer nej til forslaget.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1268

(520) Flemming Holberg Fenger, 2720 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Rammer	<p>Flemming skal venligst anmode Københavns Kommune, som ejer af matr.nr. 3269 A og matr. nr. 2773 Vanløse, om at den ny Kommuneplan 2019, ændres således at de to ejendomme, som i resten af lokalplanområdet, får mulighed for ved evt.</p>	<p>Indertoften II er udlagt til serviceerhverv og er omfattet af lokalplan 465, der udlægger området kontor mv.</p> <p>Kontor skal søges placeret stationsnært, hvorfor dette er et godt sted at placere</p>		1269

	senere ombygning at etablere boliger fra 1 sal. og i de øvrige etager herover. Arealerne fra 1 sal. og op er i den dag gældende lokalplan "Indertoften II", alene udlagt til serviceerhverv- hotel.	erhverv for at opfylde kommunens erhvervsmaal.  Økonomiforvaltningen er dog villig til at indgå i en dialog med grundejer om et eventuelt kommende projekt.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	---	---	--	--

(523) Peter Majumdar Løgstrup, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Peter tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1270

(524) Lis Remvold, 1200 København

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Lis tilslutter sig høringssvaret fra Fiskerhavnens Venner, bemærkning nr. 331.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 331.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1271

(525) Bo Jørgensen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	Bo ønsker, at metroen føres til Brønshøj og til slut rammer letbanen i Ballerup. Letbanen vil have negative konsekvenser for forretningerne.	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer. En yderligere forlængelse af metroen til Ballerup er ikke undersøgt men må forventes at være meget dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p>		1272

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	--	--	--

(530) Vibeke Steen, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Vibeke mener, at det vil være katastrofalt at etablere en letbane på Frederikssundsvej, da en letbane vil betyde nedlæggelse af alle parkeringspladser, fældninger af alle vejtræer og ingen plads til biltrafik. Vibeke mener, at det vil blive farligt at færdes som blød trafikant.</p> <p>Vibeke mener, at forretningslivet vil blive ødelagt, når parkeringspladserne fjernes og handelsstrøget vil uddø.</p> <p>Vibeke spørger til, om der som følge af ombygningen af Frederikssundsvej for at fremme busfremkommeligheden er blevet lavet evalueringer på dette.</p> <p>Vibeke mener, at i tilfælde af store trafikinvesteringer, vil den eneste rigtige løsning vil være en metro til Brønshøj og videre til Herlev.</p> <p>Vibeke beder politikerne stoppe planerne om en letbane.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det er korrekt, at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser og fældes træet på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at ifølge tidligere undersøgelser er der plads til både letbane og cykler. I de gennemførte undersøgelser kører letbanen i eget tracé på størstedelen af strækningen og på enkelte strækninger i blandet tracé - det vil sige sammen med biler. I de gennemførte undersøgelser er der cykelsti på hele Frederikssundsvej. Et letbanesystem vil skulle godkendes sikkerhedsmæssigt af Trafikstyrelsen. Den endelige disponering af vejarealet vil først ske i senere faser.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på</p>		1273

		<p>Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Busprojektet på Frederikssundsvej er blevet evalueret, og selvom det har forbedret bussernes fremkommelighed, viser andre analyser, at busser ikke vil have tilstrækkelig kapacitet til fremtidens stigende passagemængder. Det vil en letbane.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(531) Nina Nielsen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Nina mener ikke, at det er acceptabelt, at der gives dispensation fra at bygge på rekreative områder, så der kan bygges 16 containerboliger.</p> <p>Nina mener ikke, at det er acceptabelt, at beboere skal frygte større uro, salg af stoffer o.lign. pga. opførelsen af containerboliger. Og hun mener heller ikke, at det er acceptabelt, at de skal opføres 100 meter fra en folkeskole.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.</p> <p>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1274

(532) Svend-Erik Jørgensen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Svend-Erik mener, at det kun vil være en metro med stationer i Brønshøj og Husum, som kan være løsningen, der gælder hele København.</p> <p>Svend-Erik mener, at en letbane er en hovsa-løsning, da en letbane er forbundet med mange praktiske problemer.</p> <p>Svend-Erik mener, at bydelen allerede nu er politisk forsømt.</p> <p>Svend-Erik ser allerede betydelig butiksdød, hvor det for blot få år siden var markant anderledes.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p>		1275



	<p>Svend-Erik mener, at det allerede nu er problematisk at parkere i forbindelse med indkøb.</p> <p>Svend-Erik er også bekymret for om en letbane vil skabe en ufrivillig opdeling af byen.</p> <p>Svend-Erik håber, at politikerne vil arbejde for, at der inden for en kort årrække laves en metro.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Det er korrekt at letbanen vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er endnu ikke belyst fuldt ud hvor mange, og om det er muligt at genplacere dem alle i nærområdet. Tidligere analyser har vist, at det kan være muligt at genplacere parkeringspladserne i nærområdet.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(533) IM Kromann Hansen, 1070 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Trafikmål	<p>IM mener, at bør præciseres, at der skal skabes gode forhold for alle, hvis den gode intention om to daglige gangture pr. københavnere skal blive til virkelighed.</p> <p>IM mener derfor, at fortovene bør være så brede, at der er mulighed for passage i begge retninger, at det ikke stilles</p>	<p>I Kommuneplanen er der en målsætning om, at komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to. Derudover fremgår det af kommuneplanen, at det frem mod 2023 undersøges, hvilke tiltag, der kan</p>		1276

	hindringer op samt at fortovenes belægning skal efterses og udbedres.	implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Erhverv	IM mener, at det skal være muligt at få en god nattesøvn, og at der derfor bør rettes op på tidligere års tildeling af bevillinger med åbningstider efter kl. 24.00 Im mener ikke, at eksisterende og midlertidige tilladelser skal forlænges. Im mener ikke, at der skal tillades varelevering, renovation og anden kommerciel kørsel mellem kl. 00.00 og kl. 6.00.	Økonomiforvaltningen bemærker, at hverken bevillinger eller varelevering og renovation reguleres med Kommuneplan 2019.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		1277
Det grønne	IM mener, at små grønne oaser og pladser skal fremmes og vedligeholdes.  IM forestiller sig ved mindre grønne områder et offentligt tilgængeligt rum, som kan bruges vederlagsfrit.  IM mener, at taghaver og- terrasser sjældent fremmer oplevelsen af et åndehul eller vue. Han mener ikke, at de kan indgå i kravet til friareal i stedet for arealer på terræn, som det fremgår på s. 79 i Kommuneplan 2019.	Kommuneplanens friareal krav udmøntes i lokalplaner. Derved bliver der tilvejebragt mange større og mindre områder, promenader mv., der er tilgængelige for offentligheden. Taghaver har særligt en funktion som bolignære opholdsarealer for beboere. De vurderes som attraktive, også henset til at de etableres i en lang række tilfælde, hvor dette ikke er et krav.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		1278
Infrastruktur	IM påpeger, at intentionen om mindre biltrafik i Indre By er sympatisk, men spørger	Økonomiforvaltningen bemærker, at der i det igangværende arbejde med trafiksanering af Indre By i forbindelse		

	til, om varekørsel i så fald skal finde sted mellem kl. 4 og 11 som på Strøget.	med etablering af Østlig Ringvej, ikke specifikt undersøges forhold vedrørende tidspunkter for varelevering. Tidspunkter for varelevering kan ikke reguleres gennem kommuneplanen, men bør i stedet håndteres i en sektorpolitik.		
		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		

(534) Nicolaj, 2100 København Ø,

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Vedr. containere i vores park (bolandsvej/Emdrupvej). For det første er der ikke grønne områder nok, så at fjerne noget mere er virkelig en dårlig ide. For andet ville kriminalitet stige grundet at så dårligt stillet ville flytte ind, lige op af mange ældre i området samt der ligger en skole 100 meter der fra	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1279

(535) Marianne Balsløw, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Marianne er utilfreds med planerne om opførelse af skæve boliger i Emdrup.  Marianne mener ikke, at det er en hensigtsmæssig placering, da området er et udsat boligområde, da den lokale folkeskole	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 168 og ændringsforslag nr. 349.	Den politiske hovedstruktur	1280

	<p>ligger tæt på og da det ikke er hensigtsmæssigt for børnene i området.</p> <p>Marianne mener ikke, at området kan løfte opgaven eller at de har de bredeste skuldre til at løfte opgaven.</p> <p>Marianne mener ikke, at Københavns Kommunes klimabevidsthed og grønne politik er nået til Emdrup, da man vil fjerne grønne åndehuller, fælde lindetræer og opføre containerboliger.</p> <p>Marianne mener, at opførelsen af containerboliger vil betyde, at ressourcestærke beboere fraflytter området, og at der er risiko for, at området bliver en hård ghetto.</p> <p>Marianne mener, at der må være muligt for Københavns Kommune at finde egnede matrikler i et ressourcestærkt område, som kan løfte opgaven.</p>	<p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(537) Helene Røssel, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	<p>Hele mener, at en daginstitution mere på Saxtorphsvej er en katastrofe for trafikken i området, der i forvejen er spidsbelastet morgen og eftermiddag. De omkringliggende veje er allerede nu belastede af mange og hurtigkørende biler der skal nå hentningen af børn til tiden og</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1281

	<p>ikke kan komme frem ad fx. Vigerslev Alle pga. myldretid og prop mod motorvejen.</p> <p>Helene håber virkelig, at Københavns Kommune er lydhøre over for alle dem der dagligt færdes i området og kommer på en alternativ placering.</p>			
--	---	--	--	--

(538+539) Catharine Hansen-Pahlk, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Stejlepladsen	Catharine Hansen-Pahlk mener, at Stejlepladsen i Fiskeri Havnen i Sydvest skal bevares.	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1282

(542) Eva Ullersted, 2500 Valby

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
KK-funktioner	Eva mener, at det er forrykt, at et lille kvarter og en lille vej som Saxtorphsvej skal belastes så kolossalt, når der bygges og bygges nyt på den anden side af Vigerslev Allé, uden at tænke tilstrækkelige dagtilbud ind. Trafikken med aflevering/afhentning af børn, varelevering til institutionerne og renovation m.m. er en kæmpe belastning for kvarteret, og en stressfaktor i morgentimerne for alle, der færdes på Saxtorphsvej og vejene omkring. Alle biler skal på en eller anden	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 137.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1283

	<p>måde ud af kvarteret igen, de fleste skal krydse/ud på Vigerslev Allé, man kan ikke byde så mange familier det vedrører denne placering. Man kan ikke byde alle gode gamle Valby borgere og villa ejere, at deres sidste grønne område bliver bebygget. Man kan ikke fratage skolerne og børn i området deres sidste gode grønne område. Hvordan bliver børnelivet for alle de børn der indskrives i de store institutioner, der vil ligge så tæt, uden en stor grøn plæne at udfolde sig på?</p>			
--	--	--	--	--

(543) John Kay Jensen, 2200 København N

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>John foreslår en række forslag til forbedring af tryghed og sikkerhed ved Søruten som følge af, at Forbedringsplanen i 2018 ikke var i offentlig høring og ikke gav øget sikkerhed og tryghed.</p> <p>John foreslår, at den dobbeltrettede cykelsti Søruten nedlægges.</p> <p>John foreslår, at cykelruten flyttes til parallelgader.</p> <p>John foreslår som alternativ til nedlægning, at cykelstien ensrettes fra Vesterbro mod Østerbro.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at forholdene ikke reguleres i kommuneplanen, der sætter rammen for den overordnede byudvikling i København.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1284

	<p>John mener, at flere brugere mener, at forholdene var bedre dengang, det var forbudt at cykle.</p> <p>John mener, at det er farligt og utrygt at bevæge sig ud på "fortovene" langs haverne.</p> <p>John mener, at det er absurd og hensynsløst at placere cykelsti mod søbredden ved Svineryggen og forvise fodgængere på en smal sti langs hækkene.</p> <p>John forslår, at såfremt cykelstien opretholdes, så flyttes cykelstien til langshækken, mens gangpromenaden flyttes ud mod søbredden.</p> <p>John forslår, at der ved Svineryggen laves fartdæmpende bump, fuldt stop, hvor de tilstødende 5 gangstier fra Vordroffsvej krydser cykelstien samt en sikkerhedsadskillelse mellem gangsti og cykelsti. John mener også, at der bør opsættes parkbænke igen på Svineryggen.</p> <p>John foreslår, at fortovet hæves med kantsten eller beskyttes med en kant mod cykelstien</p>			
Infrastruktur	<p>John påpeger, at borgerne ikke har været inddraget i den senere udførte trafikantlæggelse med en separat dobbeltrettet cykelsti (supercykelsti) og et separat fodgængerområde (fortov).</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at dette ikke reguleres i kommuneplanen, men håndteres i sektorpolitik.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1285

Infrastruktur	John påpeger, at veikrydset Åboulevard og Rosenørs Allé ofte er meget kaotisk for såvel cyklister som fodgængere.	Økonomiforvaltningen bemærker, at vejenes fysiske udformning ikke er en del af Kommuneplanen, men håndteres i sektorpolitik.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1286
Andet	John anbefaler, at det forslag til lokalplan vedrørende principper for bebyggelsen mv. vest for Søerne, der skulle være klar i 2014, snart bliver en realitet. Den fredede sø promenade bør indgå som en del af lokalplanen.	Kommuneplanen regulerer ikke, hvorvidt der udarbejdes lokalplaner for konkrete områder. Kommunen er ifølge loven forpligtet til at udarbejde lokalplan for byggeprojekter, der er i overensstemmelse med kommuneplanens ramme. Dette arbejde må derfor prioriteres højest.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		1287

(545) Rasmus Rise, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	Det er med stor bekymring at Rasmus kan se at der planlægges at køre et meget stort antal lastbiler i mange år med forurenede jord direkte igennem et beboelseskvarter og destruere en havn med et dertilhørende miljø.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af høringssvar nr. 280, 492, 493 og 1064.		1288



	Rasmus mener, at der ved Margretheholmen er en fuldstændig unik sammenblanding af urbane miljøer som med de planlagte tilkørselsveje (enten den ene eller den anden) vil ødelægge dette område. Rasmus mener, at det virker uigennemtænkt ikke at have den slutlige infrastruktur tænkt ind i planen og bruge det som en fordel når øen anlægges, og altså etablere tilkørselsvej via tunnel under havn og beboelsesområde i stedet for at pløje en 30-årig "midlertidig" industrivej igennem Margretheholmen og havnen.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

(546) Supawadee Kraisor, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	Supawadee mener, at det er en dårlig idé at placere hjemløse og særligt udsatte grupper på det grønne frirum og legeareal ved Ramløsevej.  Et rekreative område vil gå tabt, og man vil føle sig utryk i området grundet  Supawadee anbefaler, at der arbejdes intenst med at finde mere passende områder til de nye boliger.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.	Den politiske hovedstruktur	1289

(548) Marit Dalsgaard, 2450 København SV

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Boliger	<p>Marit mener, at det er positivt, at Københavns Kommune prioriterer en større andel mindre boliger og mulighed for flere almene boliger.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i kommuneplan 2019.</p>		1290
Befolkningstal	<p>Marit tror ikke, at folk i samme grad har lyst eller råd til at bo i København, hvis København fortsætter med at blive bebygget så tæt uden de nødvendige grønne åndehuller, og hvis boligpriser/husleje bliver så høj som det er tilfældet i tidens nybyggeri.</p> <p>Marit spørger til, om befolkningsprognosen holder, hvis den nuværende udvikling, hvor priserne presser almindelige mennesker ud af byen, holder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenders holdning.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at kommuneplan 2019 muliggør op imod 60.000 nye boliger, der skal bidrage til at dæmpe prisudviklingen på boligmarkedet. Der henvises i øvrigt til baggrundsanalyserne omkring boligbehovet og prisudviklingen på boligmarkedet på <a href="http://www.kp19.kk.dk">www.kp19.kk.dk</a>.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1291
Stejlepladsen	<p>Marit mener, at det er forkert at affrede naturområder for at give plads til byggeri. Hun mener, at det er vigtigt at bevare alle rekreative arealer også de vilde. Marit mener ikke, at de kommer igen, hvis de først er bebygget.</p> <p>Det ligger Marit meget på sinde at bevare Stejlepladsen som naturområde, det unikke</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1292

	miljø i Fiskerhavnen såvel som Tippen og de øvrige nævnte områder, som bør bevares og fredes for fremtiden.			
Det grønne	<p>Marit mener, at det ved nybyggeri er vigtigt at indtænke rekreative pladser, da der i det nye Sydhavn - Sluseholmen og Teglholmen er der for få opholdssteder/parker.</p> <p>Marit mener, at der ved nybyggeri bygges for højt og tæt, og at nybyggeri bør indtænkes det omkringliggende område.</p>	<p>I forslag til Kommuneplan 2019 fremgår det, at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudviklingen og - sammensætningen. Ved nybyggeri stilles der desuden krav til friarealer.</p> <p>Det er en målsætning i forslag til Kommuneplan 2019 at sikre kvalitet i byudviklingen ved at anlægge en helhedsbetragtning, der bl.a. omfatter byrum, aktiviteter, institutioner, kultur- og fritidsfaciliteter, kollektiv transport m.v.; også når det gælder spørgsmålet om fortætning. I områder tæt på stationer prioriteres en udvikling med en højere bebyggelsestæthed end ved nybyggeri i den øvrige by. Stationsnær fortætning er bl.a. med til at understøtte brugen af den kollektive trafik.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i forbindelse med Kommuneplan 2019.</p>		1293
Boforner	Marit foreslår, at der kan eksperimenteres med boligformer, hvor beboerne er med til at skabe deres kommende bolig. Marit	Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår at kommuneplanens side 19, at Københavns Kommune arbejder parallelt		1294

	<p>foreslår Bådehavnsvej Vest som et oplagt område at eksperimentere med sådanne boligmiljøer.</p> <p>Marit ønsker sig flere bofællesskaber, da der skal være plads til mangfoldighed i byen, og fordi mange efterspørger det eller har godt af det, herunder f.eks. psykisk syge.</p>	<p>med kommuneplanens bestemmelser for at fremme samarbejder om udvikling af nye boligformer. Det er ikke muligt i kommuneplanen at regulere fx ejerskab indenfor bestemte områder.</p> <p>Teknik- og Miljøforvaltningen har d. 3. maj 2019 vedtaget et mål for at der skal oprettes fire gennemsnitligt almene bofællesskaber årligt i København. Desuden vedtog udvalget en vejledning til oprettelse af bofællesskaber, der kan findes på kommunens hjemmeside.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Andet	<p>Marit påpeger, at der bliver flere socialt udsatte i København. Marit mener, at de socialt udsatte, har behov for boligmiljøer, hvor der er støtte i form af boligsocialt arbejde/støttekontaktpersoner.</p> <p>Marit mener, at der bør indtænkes flere væresteder, folkekøkkener mv. som inviterer til social integration.</p> <p>Marit mener, at der bør oprettes flere lokale hellesteder for de socialt udsatte.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen. Indsatser med boligsocialt arbejde/støttekontaktpersoner og fx indretning af fællesarealer reguleres i sektorpolitikker og ikke i Kommuneplanen 2019.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplanen 2019.</p>		1295
Kultur- og fritid	<p>Marit mener, at det bør sikres, at alle har nem adgang til kultur, idræt mm.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for Margit Dalgsgaards synspunkt og ser</p>	Den politiske hovedstruktur	1296

	<p>Marit mener, at alle bydele bør have et lokalt teater, kulturhus, tilstrækkelige idrætsfaciliteter mm.</p>	<p>dette afspejlet i Kommuneplan 2019s målsætninger, herunder;</p> <p>At kommunens rekreative tilbud og områder imødekommer befolkningens behov.</p> <p>At rammerne og borgernes interesse for at bruge byen som helhed til kultur- og fritidsaktiviteter styrkes.</p> <p>At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.</p> <p>At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og -sammensætning.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 31.</p> <p><b>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
<p>Arkitektur, kulturarv og højhuse</p>	<p>Marit mener, at der skal passes på vores særlige arkitektur og historiske bygninger, hvoraf mange der står tomme vil kunne anvendes kulturelt til andre formål.</p> <p>Det er Marits mål, at Kommuneplan 2019 kan sikre, at byudviklingen sker efter en samlet</p>	<p>Økonomiforvaltningen kan bekræfte, at udviklingen af bæredygtige anvendelser for bygninger, der ønskes bevaret af hensyn til kulturarv og bymiljø, er en udfordring. Den vurderes ikke at kunne løses med offentlige formål alene.</p>		1297

	bæredygtig plan, der rækker langt ud i fremtiden.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplanen 2019.		
--	---	--	--	--

(549) Søren Rud, 1453 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur Erhverv	Søren tilslutter sig Indre By Lokaludvalgs høringssvar (nr. 291) samt Stræderne og Strøggets Beboerforening (nr. 474).	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 474.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		1298

(550) Jeanne, 1432 København K, <mailto:Peberfrugt@hotmail.com>

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholm	Jeanne mener, at planerne for Margretheholm er katastrofale.  Jeanne mener, at man bør høre på beboernes gode forslag, således at den planlagte tunge trafik ændres og så ødelæggelse af de rekreative områder ikke sker.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493 og 1089.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.		1299

(552) John Kay Jensen, 2200 København N

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Arkitektur, kulturarv og højhuse	John mener, at det er bekymrende, at der ikke længere tages hensyn til historiske facader	Kommuneplanens udpegninger af bebyggelser ud fra bevaringsværdi (bebyggelser med særlig		1300

	<p>med høj bevaringsværdig i Københavns Kommune</p> <p>John mener, at opsætningen af altaner på 7 ejendomme på Peblinge- og Sortedams Dossering viser, at Københavns Kommune ikke har draget omsorg for at bevare vores fælles kulturarv.</p> <p>John mener, at opsætningen af standardaltaner på de 7 ejendomme er arkitektonisk meget skæmmende og hel fremmed for såvel den oprindelige arkitektur som for helheden i det omgivne miljø.</p> <p>John mener, at sagsbehandlingen i Teknik-og Miljøforvaltningen, Byggeri forekommer at være tilfældig og inkompetent. Han mener, at der åbenlyst ingen beskyttelse er af de historiske og bevaringsværdige facader i Københavns Kommune længere.</p>	<p>kvalitet/helhedspræg) indgår i den konkrete vurdering i sager som den omtalte, men hensigten er ikke at afskære forandringer, der kan forbedre boligkvaliteten, som f.eks. altaner.</p> <p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens holdninger til kommunens sagsbehandling.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(553) Simone Aaberg Kærn, 2200 København N

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Diverse	Simone tilslutter sig høringssvar nr. 304	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1096-1099.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1301

(554) Torben Lynge Andersen, 1432 København K

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	<p>Torben vil på det kraftigste henstille til, at man fra kommunen forholder sig kritisk i forhold til opfyldning på Lynetteholmen. Herunder tænkes støj - og støvgener ved evt. lastvognstransport ad midlertidig vej bag (mod syd) Margretheholmen.</p> <p>En sådan transport vil være til ubodelig gene for beboerne. Det vil vare 10 år med tusindvis af tunge lastbiler Der må kunne findes andre og mere miljøvenlige løsninger end den forelagte.</p> <p>Der opfordres på det kraftigste til at inddrage lokale boligforeninger og bestyrelsen for Margrethehavnen (sejlkлубben Lynetten) i det forberedende arbejde. Der er fra beboer på Margretheholmen udarbejdet et forslag som er langt mere i tråd med målsætningen om en grøn hovedstad end den løsning som er udarbejdet fra By og havn i forbindelse med opfyldningen på Lynetteholmen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492, 493, 1064 og 1089.</p> <p>Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1302

(557) Anette Kjeldsen Hansen, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	------------------------	------------------------------------	---------	-----



Andet	<p>Det slår Anette, hvor godt gemt væk de to borgermøder i hhv. Tingbjerg og Jernbanebyen har været.</p> <p>Anette mener, at der skal gøres et større arbejde for at få så mange københavnere på banen, når der præsenteres planer for milliarder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at bydelsdebatterne har været annonceret via kommuneplanens hjemmeside <a href="http://www.kp19.kk.dk">www.kp19.kk.dk</a>, facebookopslag med tilhørende begivenheder og på bydelsplakater hængt op på kommunens offentlige biblioteker i hele byen. Derudover har forvaltningen udsendt pressemeddelelse samt gjort lokalpressen opmærksom på arrangementerne.</p> <p>Bydelsdebatterne har været lagt i begyndelsen af den offentlige høring for at kickstarte høringsprocessen og for at undgå, at arrangementerne var sammenfaldende med Københavns Kommunes budgetforhandlinger for at sikre politisk deltagelse i bydelsdebatterne.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i Kommuneplanen 2019.</p>		1303
Befolkningstal Boliger	<p>Anette spørger til, hvem der siger, at København skal øge sig indbyggertal med 100.000 i 2040.</p> <p>Anette spørger til, om det er en menneskeret, at alle skal bo i City.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1304

	<p>Anette foreslår, at man starter med at rydde op i Airbnb og kigge til Berlin.</p> <p>Anette mener, at der er så mange lejligheder i Nordhavn, der ikke er lejet ud, og at man alligevel ønsker at bygge.</p>			
Jernbanebyen	<p>Anette påpeger, at hvis man kunne stoppe byggeriet på Amager Fælled, så vil det også være muligt i Jernbanebyen.</p> <p>Anette mener, at det er helt gak-gak at forestille sig, at der skal bo 10.000 mennesker klos op ad den mest trafikerede jernbanelinje ind til hovedbanegården.</p>	<p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at Jernbanebyen fylder ca. 550.000 m<sup>2</sup> i grundareal. Jernbanen, Vasbygade og Metroselskabets klargøringscenter udgør støjkilder i området.</p> <p>Økonomiforvaltningen er opmærksom på, at der i forbindelse med etablering af nybyggeri, genanvendelse af eksisterende bygninger og på friarealer skal tages hensyn til, at kommuneplanens støjkraft overholdes.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1305
Kultur- og fritid	<p>Anette beder om hjælp til at få indtænkt et kulturhus nr. 2, som følge af, at det kuldsejlede kulturhus ved Kildevældsparken.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 130.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1306

Andet	<p>Anette beder om en lille bid jord på Østerbro til Skolehaver i stedet for investeringsejendomme.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at placering af skolehaver ikke reguleres i kommuneplanen. Der henvises til Foreningen Københavns Skolehaver.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1307
Andet	<p>Anette mener, at Østerfælled Torv er gråt, og påpeger, at få midler kan løfte området gevaldigt.</p> <p>Anette foreslår nogle smukke bede foran Stof2000 og skaterbutikken.</p> <p>Anette foreslår beplantning i alle rabatter, hvor der er grus. Det må gerne se vildt ud, og det er godt for biodiversiteten.</p>	<p>Kommuneplanen regulerer ikke indretningen af byrum på det beskrevne detaljeringniveau. Kommuneplanen vil ikke være til hinder for at ændre torvets udformning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1308
<p>Boliger</p> <p>Det grønne</p>	<p>Anette mener ikke, at der skal komme flere investeringsboliger og hun ønsker sig i stedet mere grønt.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen. Det bemærkes, at kommuneplanen parallelt med at muliggøre nye boliger, også udpeger en række nye grønne potentialeområder, der kan udvikles til nye, grønne områder i byen.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1309

(558) Stephan Evon, 2100 København Ø

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Stephan mener, at det er en dårlig idé at opføre skæve boliger i Emdrup eftersom området netop er kommet i fare for at komme på listen over udsatte boligområder.</p> <p>Stephan mener, at beslutningen har store konsekvenser fordi mange bruger det grønne område som pusterum, og fordi der ligger en børnehave i tæt nærhed.</p> <p>Stephan foreslår Fælledparken, Amaliehaven, Kongens Have eller Kongens Nytorv som alternativ placering.</p> <p>Stephan mener, at problemet er politisk skabt, og at man forsøger at løse problemet ved at skabe nye problemer.</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Hørings svaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1310

(559) Marlene Balkan-Petersen, 2700 Brønshøj

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Marlene mener, at en letbane til Brønshøj-Husum vil skabe trafikalt kaos og udfordre den gevinst i reduceret transporttid, som planerne stiller i udsigt.</p> <p>Marlene ønsker sig ikke en letbane.</p> <p>Marlene mener, at der bør kigges på muligheden for en metro på hele eller dele af strækningen.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at en letbane, i de gennemførte analyser, har en rejsetid fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro Station på 24 minutter. Rejsetiden fra Husum torv til Nørrebro Station vil være 12 minutter. Det er 6 minutter hurtigere end busserne i dag. På strækninger, hvor der er behov for gode</p>		1311

	<p>Det undrer Marlene, at Borgerrepræsentationen lægger op til at forsyne Brønshøj-Husum med en sekundærløsning, som vil være til gene-</p> <p>Marlene påpeger, at alle andre bydele er forsynet med metrobetjening, og dermed har kontakt til andre bydele.</p>	<p>krydsningsforhold, kan letbanen køre med lavere hastighed.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Høringsvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(560+563) Nina Svane-Mikkelsen, 2450 København SV

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>Nina mener, at der generelt er mange gode grønne takter i kommuneplan.</p> <p>Nina mener dog, at sidste års proces med haste-affredning af grønne områder i København ved lov i Folketinget er kritikværdig, og Nina mener ikke, at det burde være et muligt redskab for kommunen</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderes synspunkt vedr. lovgivning om erstatningsarealer for Ørestad Fælled Kvarter. Fredningsnævnets adgang til at ændre fredninger er afgrænset af formålsbestemmelserne mv. i naturbeskyttelsesloven. I det omfang andre væsentlige samfundsinteresser</p>		1312

	<p>at tage i brug ifm. byudvikling. Nina mener, at Københavns Kommune bør gå foran og vise, at fredning/affredning skal ske via Fredningsnævnet.</p>	<p>udgør grundlaget for en ændring, vil denne ske via lovgivning.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Stejlepladsen	<p>Nina har indsigelser til fremskyndet byudvikling og byggeri i Sydhavnen - Stejlepladsen ved Fiskerhavnen.</p> <p>Nina mener, Stejlepladsen skal bevares af miljømæssige og kulturelle grunde.</p> <p>Nina mener, at området er et unikt stykke vildt selvgroet bynatur, som hun mener bør genfredes efter affredningen i 2018, bl.a. af hensyn til fuglelivet.</p> <p>Nina påpeger, at der er Natura 2000-beskyttet område i havet omkring Stejlepladsen, hvor fugleliv kan skades af det planlagte byggeri.</p> <p>Nina mener, at byggeri på Stejlepladsen bør stoppes indtil der er foretaget ordentlig konsekvensudredning af både byggeriet og anlægsfasens miljøpåvirkning for at sikre, at f.eks. dyreliv under Natura 2000 ikke skades.</p> <p>Nina mener, at der skal være en sammenhængende plan for området, der medtænker lokale ønsker, de eksisterende miljøer og natur, før der bygges noget. Og specifikt bør de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et</p>	<p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 330.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1314

	år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces.			
Det grønne	<p>Nina påpeger, at der bør gives mere plads til naturen, og bygge på gråt, ikke på grønt. Nina mener, at vi i særdeleshed skal bevare Københavns grønne korridorer - ikke bygge dem til. Nina påpeger, at det i Grøn Agenda Sydhavns høringssvar fremgår tydeligt, hvordan de tre byggefelter ligger indenfor grøn korridor samt bryder med omkringliggende byggeris højde.</p> <p>Nina mener, at vi i dag har en by, der er internationalt kendt som grøn, og at en vigtig årsag til det er, at vi har været gode til at lave og bevare grønne lunger før, men at det med de seneste byggerier i Carlsberg byen og i Nordhavn, virker som om, vi har glemt den tradition.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig indsenderens synspunkt.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1315
Jernbanebyen	<p>Nina støtter de visioner om Vester Remisepark, som Vesterbro Lokaludvalg har udarbejdet.</p> <p>Nina mener, at man bør lytte til de lokale ønsker i byudviklingen, og hun mener, at der i den grad mangler grønne lunger i området, og særligt på Vesterbro.</p> <p>Nina påpeger, at Vesterbro er den bydel med færrest m<sup>2</sup> pr. person i Københavns Kommune, og at dette ikke blev bedre med Carlsberg byen og de nye kvarterer ved havnen omkring Fisketorvet og Vasbygade.</p>	<p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, idrætshal, daginstitutioner, plejecenter, fodboldbane mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>En vision for en grøn struktur for Jernbanebyen vil være en central del af det kommende helhedsplansarbejde for Jernbanebyen, som også skal rumme anvendelse af de grønne arealer til fx rekreation, leg og sport.</p>	Den politiske hovedstruktur	1316

	<p>Nina mener, at Kommuneplan 2019 bør rode bod på de manglende grønne m2, og at den bør være grøn - ikke kun for at styrke livskvaliteten, men også for helbredets skyld.</p>	<p>På baggrund af ønsket om at kommunen stiller krav om grønne arealer i Jernbanebyen, vil Økonomiforvaltningen indskrive dette som del af behovet for de kommunale funktioner, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	--	--	--

(561) Birgit Schultz, 2100 København Ø

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Skæve boliger	<p>Birgit ser det som et tiltrængt og vigtigt projekt at give 16 hjemløse unge mennesker en mulighed for at få en containerbolig i parkanlægget ved Bolandsvej/Emdrupve, når blot der følger den fornødne pædagogiske støtte efter individuelle behov med, for at sikre at de får en reel chance i livet. Birgit ønsker ikke, at det rekreative område, som hun kan se fra sit køkkenvindue mistes forgæves.</p>	<p>Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 349.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1317



	Birgit mener, at de unge mennesker skal være hjertelig velkomne i Emdrup.			
--	---	--	--	--

(562) Dorte Skovgård Petersen, 1662 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Jernbanebyen	<p>Dorte mener, at byggeriet af Jernbanebyen bør vente.</p> <p>Dorte mener, at man bør inddrage Vesterbroerne.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om, at byudviklingen i Jernbanebyen bør vente.</p> <p>Byudviklingen i området sker ikke, før der er udarbejdet en samlet helhedsplan for området. For den sydlige del af Jernbanebyen vil det være tidligst i 2022, og for den nordlige del tidligst i 2025, hvor DSB forventer at fraflyttes sine værksteder.</p> <p>I august 2019 holdt Økonomiforvaltningen et borgermøde om kommuneplanen, med særlig fokus på Jernbanebyen. På mødet deltog politikere, grundejere, lokaludvalg, interessenter og over 100 borgere, og det var muligt at bidrage med ideer til området.</p> <p>Økonomiforvaltningen har løbende dialog med Vesterbro Lokaludvalg, og sammen med grundejerne skal der lægges en plan for borgerinddragelse i forbindelse med helhedsplanen.</p>		1318

		<p>Se i øvrigt besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
Befolkningstal	<p>Dorte mener, at Kommuneplan 2019 allerede bygger på gamle tal, og at fraflytningen er startet, da familier med småbørn flytter ud og at babyerne er den største tilvækst. Dorte mener, at dette er det vigtigste argument for at skrue ned for byggeaktiviteten.</p> <p>Dorte mener, at der skal satses på andre boformer, materialer, minisamfund.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at tilvæksten af bl.a. mindre børn også udgør en befolkningstilvækst, der skal tilgodeses - bl.a. med boliger, der imødekommer børnefamilier.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det fremgår at kommuneplanens side 19, at Københavns Kommune arbejder parallelt med kommuneplanens bestemmelser for at fremme samarbejder om udvikling af nye boligformer.</p> <p>Der henvises i øvrigt til besvarelse af bemærkning nr. 42.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>	Den politiske hovedstruktur	1319
Det grønne	<p>Dorte mener, at der kan satses på grønne lommer med lys og luft, som kan køle byen.</p> <p>Det kan tænkes sammen med f.eks. gymnasium, ungdomsuddannelser</p>	<p>Ved etablering af institutioner og faciliterer som de beskrevne vil der også blive indrettet friarealer.</p>		1320

	eller værksteder, så Sydhavnen og Vesterbros unge kan få fælles steder.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Øvrige byudviklingsområder Carlsberg Slagtergårdene	Dorte mener, at det er sørgeligt at se, hvordan Carlsberg byen er blevet misrøgtet samt det tabte slag omkring Slatergårdene.	Økonomiforvaltningen tager det til efterretning.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1321

(565) Katrine Balkan, 2700 Brønshøj

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Infrastruktur	<p>Katrine er absolut ikke interesseret i at få en letbane til Brønshøj.</p> <p>Katrine mener, at letbanen er kluntet og besværlig og ikke bør være del af fremtiden i København.</p> <p>Katrine mener, at fremtiden ligger i metroen, hvis folk skal køre mindre bil og hvis der skal transporteres flere mennesker ind mod byen.</p> <p>Katrine mener, at der er risiko for, at lokale butikker lukker og at Brønshøj ødelægges.</p> <p>Katrine mener, at en metro kan udvikle og gøre Brønshøj endnu mere attraktiv.</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at Københavns Kommune skal arbejde med en letbane, men det er ikke endeligt besluttet, om den skal anlægges. Hvis der skal anlægges en letbane, kræver det, at der laves en udredning i samarbejde med relevante parter.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at mulighederne for metrobetjening af Brønshøj tidligere er undersøgt. Borgerrepræsentationen besluttede i november 2018, at en ny metro, der kan aflaste havnesnittet og betjene Lynetteholmen, skal prioriteres. Det skyldes, at den eksisterende metro vil få yderligere kapacitetsproblemer over havnesnittet i fremtiden, og</p>		1322

		<p>metrobetjening er nødvendigt for, at Lynetteholmen kan anlægges. Derudover vil en metro til Brønshøj forventeligt blive dyr i forhold til antallet af passagerer.</p> <p>Økonomiforvaltningen kender umiddelbart ikke til dokumentation for, at en letbane vil medføre, at butikslivet på Frederikssundsvej forsvinder. Tidligere analyser viser, at størstedelen af kunderne i butikkerne på Frederikssundsvej anvender kollektiv transport og cykel og gang.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	--	---	--	--

(566) Morten Vesely, 1454 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	Morten har dårlige erfaringer med at blive hørt af Københavns Kommune, og han mener, at kommunen ikke synes at være interesseret i borgernes ønsker og interesser.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1258.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1323
Turisme	Morten mener, at Indre By ifølge Kommuneplan 2019 skal udlægges til masseturisme, hvor boliger langsomt erstattes af hoteller, hotellejligheder, Airbnb-	Økonomiforvaltningen bemærker, at reglerne for Airbnb ikke kan reguleres gennem kommuneplanen og er et statsligt anliggende.	Den politiske hovedstruktur	1324

	konstruktioner, internationale kædebutikker, restauranter, caféer og værtshuse.	For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 134.  Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Erhverv	Morten mener, at det på nuværende tidspunkt er svært at få nattesøvn på grund af et uhæmmet natteliv, som Københavns Kommune ikke har intentioner om at begrænse.  Morten foreslår en begrænsning af åbningstiderne for natbevillinger.	Økonomiforvaltningen bemærker, at tildeling af natbevillinger ikke reguleres med kommuneplanen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019		1325
Turisme	Morten mener, at Københavns Kommunes "mega-events", der oftest henlægges til de historiske centrum, er baseret på en tilstrømning af turister.	Økonomiforvaltningen kvitterer for Mortens synspunkt.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1326
Andet	Morten ønsker sig egentlige og bindende lokalplaner for områder, så investorer og kapitalfonde ikke har frit spil til at opkøbe og omdanne byen, og så kvartererne tvært imod indrettes efter beboernes ønske om størst mulig trivsel.  Morten ønsker, at byggesagsbehandlingen tager stilling til beboeres trivsel og bydelens egenart frem for bygherres ønske om størst mulig profit.  Morten mener ikke, at hans ønsker kan opnås uden at kommunen opretter organer ud over lokaludvalgene, som har direkte og	Økonomiforvaltningen bemærker, at lokalplaner fastsætter bebyggelsesregulerende bestemmelser, som opretholder områdets særlige karakter. Der er desuden retningslinjer for kulturarv og bygningsbevaring, som skal følges i lokalplanlægningen.  Lokalplanernes bestemmelser er bindende, men ejerforhold mv. kan ikke reguleres i lokalplanlægningen (med undtagelse af almene boliger).		1327

	<p>bestemmende indflydelse fra borgerne til kommunalpolitikkerne.</p> <p>Morten foreslår Kvartersråd, hvor borgere har medbestemmelse over egne lokale forhold.</p>	<p>Byggesagsbehandlingen gennemføres efter Byggeloven, og er således ikke reguleret i kommuneplanen.</p> <p>Københavns Kommune havde fra 1997-2001 forsøg med fire bydelsråd, der varetog en række ansvars for en række decentrale kommunale opgaver. Forsøget ophørte efter et flertal af københavnernes stemte mod en fortsættelse i 2000.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(268) Gry Høirup, 1761 København V

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Generelt	Gry takker Københavns Kommune for et fint udkast til Kommuneplan 2019, som indeholder mange gode idéer og visioner for byen fremover.	Økonomiforvaltningen kvitterer for tilkendegivelsen  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1328
Jernbanebyen	<p>Det har været Grys opfattelse, at den overordnede vision med det gamle jernbaneareal var at skabe et grønt og rekreativt område snarere end endnu en "by" i byen, en slags Carlsberg Byen 2 om man vil.</p> <p>Gry mener, at Jernbanebyen ikke må blive en kopi af fejltagelsen ved Carlsberg byen, hvor der ikke er nok grønne områder.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om flere grønne områder, idrætsmuligheder, boliger til socialt udsatte og mindre erhverv i Jernbanebyen.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som</p>	Den politiske hovedstruktur	1329

	<p>Gry mener, at Vesterbro har et stort behov for grønne områder, og Gry mener, at Jernbanebyen kunne være et tiltrængt rekreativt grønt område af fornuftig størrelse, som modsvarer indbyggernes behov.</p> <p>Gry mener, at Jernbanebyen skal være en aktiv lunge med plads til alle.</p> <p>Gry mener, at der skal være rum til fritidsaktiviteter, men ikke fem fodboldbaner, snarere én.</p> <p>Gry foreslår petanque-baner, en legeplads og et indhegnet areal til hunde.</p> <p>Gry mener, at der bør være plads til socialt, udsatte i området – herunder skæve boliger og aktivitetstilbud.</p> <p>Gry foreslår at der skabes plads til skæve værksteder, madboder, caféer og iværksættere.</p> <p>Gry foreslår, at man lader sig inspirere af Refshaleøens omdannelse af flådens gamle bygninger, og at Jernbanebyen byder på en gammel remise, hvor der kan oprettes småerhverv.</p> <p>Gry mener, at De Gule Huse ikke bør jævnes med jorden, og at Jernbanebyen ikke vil have en sjæl uden dem.</p>	<p>skole, daginstitutioner, idrætsmuligheder som sportshal og fodboldbane, plejehjem, boliger til udsatte borgere mv, samt boliger og erhverv som bl.a. restauranter og caféer, hvilket alt sammen undersøges i en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>På baggrund af ønsket om flere grønne områder og en fodboldbane på Vesterbro, vil Økonomiforvaltningen indskrive behovet for en offentlig park, fodboldbane og andre kommunale funktioner for Jernbanebyen, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Den gule by er en bevaringsværdig bebyggelse, som vil blive fastholdt i den fremtidige helhedsplan.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		
--	---	--	--	--

(269) Marie Louise Stochholm, 1432 København K

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	-----------------------	------------------------------------	---------	-----

Lynetteholmen	Marie læser med stor bekymring planernes betydning for Margretheholm og Lynetten havn. Hun har valgt at bo i denne del af København pga. den ro og det helt specielle miljø der findes herude. Det vil med de nuværende planer blive ødelagt. Marie er både bekymret og stærkt utilfreds med de evt. permanente ændringer, men også med al den trafik der i årevis vil ødelægge dette område.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 280, 492 og 493.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1330
---------------	---	---	--	------

(571) A. Bo Andersen, 2300 København S

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Andet	Lytter Forvaltning og/eller politikerne i Borgerrepræsentationen?  A. Bo Andersen henviser til, at der både ved høringen af forslag til Kommuneplan 2015 og forslag til Kommuneplanstrategi 2018 var et flertal af bemærkninger med, at høringssvaret ikke giver anledning til ændring.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 164 og 272.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1331

Jacob Nielsen, 1732 København V (frem går ikke af Bliv Hørt)

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Boliger	Overordnet er det en god plan, som inkluderer en del nye boliger. Flere boliger giver mening, så de mange mennesker, der vil bo i byen, får en chance for det, i stedet for at lave det til en lukket klub	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.		1332



	- som ser ud til at være mange lokaludvalgs agenda.	Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Boliger	Flere boliger i byen er også godt for miljøet - CO2 udledning for folk i byen er meget lavere end for beboere i forstæder og på landet. København er landets eneste større by. Hvis man vil have færre huse, meget plads og meget grønt (udover de mange parker vi har allerede), så flyt på landet.	Økonomiforvaltningen kvitterer for henvendelsen.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1333
Boliger	Jeg forstår dog ikke argumentet for størrelses krav til boliger - hvorfor skal kommunen prøve at favorisere dem der har brug for større boliger over dem med behov for mindre?	Økonomiforvaltningen bemærker, at de reviderede boligstørrelsebestemmelser i kommuneplanen muliggør flere mindre boliger, idet det bliver muligt at undtage 50 % af etagearealet fra gennemsnitsberegningerne og mindstestørrelsen for familieboliger sænkes til 50 kvm brutto. Boligstørrelsebestemmelserne indebærer at 50 % af etagearealet skal have en gennemsnitsstørrelse på mindst 95 kvm. Det skal sikre, at der fortsat opføres større boliger i København, for at imødekomme behovet fra bl.a. børnefamilier og sikre en varieret sammensætning af boligstørrelser i byudviklingsområder.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1334

Boliger	<p>Ungdomsboliger er et af de mest oplagte behov, og nemt at opfylde, da de ikke fylder meget - flere af dem. Igen et ubegrundet størrelseskrav: hvorfor skal kollegieboliger minimum være 25 kvm? Nogle vil måske foretrække mindre til færre penge.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig dette og bemærker, at størrelseskravet til ungdomsboliger på 25-50 m<sup>2</sup> er bruttoarealet.</p> <p>Økonomiforvaltningen vurderer, at de nuværende boligstørrelsesbestemmelser i Kommuneplan 2019 giver fleksibilitet i sagsbehandlingen, således at små boliger netto kan godkendes, men at der som compensation vil blive stillet krav om, at den resterende bruttoandel opføres som fællesarealer. Såfremt størrelseskravet ikke var gældende, ville kommunen ikke kunne sikre fællesarealer, når der blev bygget små boligheder.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at det i "Ungdomsboliganalyse til Kommuneplan 2019" fremgår, at netop fællesarealer er efterspurgt af unge ved valg af bolig.</p> <p>Høringssvaret giver anledning til at tydeliggøre fleksibiliteten i boligstørrelsesbestemmelserne for ungdomsboliger.</p> <p>Ændringsforslag til ny tekstboks i "En social og mangfoldig by" s. 14-15:</p> <p><u>"Københavns Kommune ønsker at være i løbende dialog om, hvordan der</u></p>	Den politiske hovedstruktur	1335
---------	---	---	-----------------------------	------

		<p><u>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 m2 brutto. Deraf er det muligt at opføre boliger, hvor nettoarealet er ned til 13 m2 i den enkelte bolig, mens det resterende areal placeres i attraktive fællesarealer."</u></p> <p><b>Høringsvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</b></p>		
Erhverv	Byg også flere butiks-/cafelokaler - giver liv og holdet priserne på butikslokaler nede, så der kan komme mere diversitet.	<p>Kommuneplan 2019 indeholder mulighed for butikker i bymidter, bydelscentre og lokalcentre.</p> <p>Restauranter og cafeer kan placeres overalt i byen undtagen i industri- og havneområder, hvor miljøet ikke tillader det.</p>		1336

		Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
Jernbanebyen	Specifikt ift. Vesterbro giver det ikke mening at lave togbyen til park - en park uden direkte forbindelse til boliger bliver ikke brugt. Og Enghave Parken samt akademiets have er ikke overfyldt - jeg kan ikke se et stort uopfyldt behov. Til gengæld mangler der (ud over boliger) sports-faciliteter på Vesterbro - det skal inkluderes i området.	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig ønsket om flere idrætsmuligheder i Jernbanebyen.</p> <p>Kommunen ønsker at udvikle Jernbanebyen med den rette balance mellem både grønne rekreative områder, kommunale funktioner som skole, daginstitutioner, idrætsmuligheder som sportshal og fodboldbane, plejehjem, boliger til udsatte borgere mv, samt boliger og erhverv, hvilket alt sammen undersøges med en helhedsplan i 2020-2021.</p> <p>På baggrund af ønsket om flere idrætsfaciliteter på Vesterbro, vil Økonomiforvaltningen indskrive behovet for en idrætshal, fodboldbane og andre kommunale funktioner for Jernbanebyen, på side 70 i kommuneplanens politiske hovedstruktur, i bydelsafsnittet om Vesterbro.</p> <p>Økonomiforvaltningen gør opmærksom på, at området ikke er ejet af Københavns Kommune.</p> <p>For ændringsforslag se besvarelse af bemærkning nr. 186.</p>	Den politiske hovedstruktur	1337

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

Lone Munkgaard, (fremgår ikke af Bliv Hørt)

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Parkering	<p>Kommentarer og indvendinger til lokalplan for Englandsvej 51.</p> <p>Der er anlagt for få P-pladser i forhold til antal lejemaal. Det vil forværre de i forvejen belastede P-forhold i området, ikke mindst på de omkringliggende villaveje, der er tæt belagt af biler fra de nærliggende store lejlighedskomplekser.</p> <p>Evt. udkørsel til Ulrik Birch's Alle vil være uhensigtsmæssig pga. meget tværgående trafik imellem Englandsvej og Amagerbrogade, og det vil yderligere vanskeliggøre udkørsel fra Ulrik Birch's Alle til Englandsvej, samt forværre trafiksituationen på de nærliggende små villaveje.</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 699.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1338

Peter Hess-Nielsen (fremgår ikke af Bliv Hørt)

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Det grønne	<p>I Kommuneplan 2015 fremgår der en grøn forbindelse mellem Havneparken på Islands Brygge og Amager Fælled via Kigkurren.</p> <p>Denne er desværre forsvundet fra kommuneplanforslaget 2019.</p> <p>Det er helt uforståeligt. Jeg vil gerne opfordre til at den genetableres i den kommende</p>	<p>Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 15.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		1339

	<p>Kommuneplan. Den må meget gerne inddrage Kigkurren og Snorresgade som grøn allé. Amager Vest Lokaludvalg og Bryggens Lokalråd har begge arbejdet med forslag til et sådant projekt, som jeg stærkt vil opfordre til, at man inddrager i det videre kommuneplanarbejde. Kommuneplansforslaget er for mig at se præget af at mange små områder, som hidtil har været mulige "grønne åndehuller" nu bliver beskrevet som mulig anvendelse til bolig og erhverv.</p>			
--	---	--	--	--

Nina Højsteen (fremgår ikke af Bliv Hørt)

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Lynetteholmen	I har med lokalplan II for Holmen og flere tillæg anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Men I glemmer fuldstændig at høre os fx i forhold til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst uroligt ringe og farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Hvordan kan I planlægge et så stort boligområde så ringe? Og senest så vil I anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre området endnu mere uattraktivt som beboer? Der skal være dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord jf. By & Havn? Margretheholms Havn/Lynetten som er et af vores åndehuller vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Jeg vil bede jer inddrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen. Ingen måde med de overordnede politiske udsagn om at København skal være en grøn by. Det virker desværre som om ord og handling ikke følges ad.	Økonomiforvaltningen henviser til besvarelse af bemærkning nr. 1088.  Økonomiforvaltningen tager endvidere indsigers holdninger til efterretning.  Hørings svaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1340

Samvirkende Boligselskaber (fremgår ikke af Bliv Hørt)

	Resumé af hørings svar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.

<p>Rammer</p>	<p>SAB indsender høringssvar vedr. område D.19.4.50.</p> <p>SAB samarbejder med SUF om en opdateret bebyggelse til ældrecenteret Sløjfen, herunder en stærkt tiltrængt forbedring af de almene boligers gårdrum. En del af finansieringen af projektet skal komme via en ny bebyggelse på den pågældende ejendom til butiksformål.</p> <p>Om end projektet generelt har mødt velvilje hos både TMF og SUF, så er der mellem SAB og Købehavns Kommune en uenighed omkring opgørelsen af restrammen til opførelse af butiksarealer i rammeområdet. Uenigheden har implikationer for projektets realiserbarhed.</p> <p>Restrammen er i KP15 og i udkastet til KP19 opgjort til 450 kvadratmeter. SAB har via planrådgiver fremsendt en redegørelse som viser, at den reelle restramme baseret på en konkret opgørelse af de faktiske anvendelser til butiksformål i henhold til planlovens bestemmelser herom, <i>giver en restramme på 1.426 kvadratmeter</i>. Opgørelsen er fremsendt til Københavns Kommune, men SAB har ikke modtaget en tilbagemelding omkring enighed om restrammens størrelse. Enighed er væsentlig idet SAB's projekt kræver en ramme til nyt butiksareal på 1.200 m<sup>2</sup> butik.</p> <p>SAB er af Københavns Kommune blevet opfordret til at ansøge om et ændret udlæg for lokalcenter Øresundsvej for det tilfælde, at man ikke er enige om restrammens opgørelse,</p>	<p>Kommunen opgør ved en registrering af Institut for Centerplanlægning (ICP). Opgørelsen sker i overensstemmelse med Planloven. Ifølge denne er der 2.550 bruttoetagemetre butikker i centret og dermed en rest på 450 bruttoetagemetre.</p> <p>BBR giver ofte ikke hele detailhandelsarealer, idet loven tager udgangspunkt i bruttoetagearealer. F.eks. er der lagerlokaler, der ikke indgår i etagearealet, men i detailhandelsarealet.</p> <p>Økonomiforvaltningen kan ikke anbefale at ændre Øresundsvejs lokalcenter til et bydelscenter, da yderligere dagligvarehandel vurderes at ville svække Amagerbrogade Bymidte, idet område er allerede velforsynet med flere supermarkeder.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.</p>		<p>1341</p>
---------------	---	--	--	-------------



	<p>således at de planmæssige rammer for projektet er til stede.</p> <p>I forlængelse heraf fremsendes på vegne af SAB følgende to alternativer til ændringsforslag:</p> <p><b>Ændringsforslag 1</b></p> <p>At restrammen til opførelse af arealer til butikker i område D.19.4.50 opgøres på baggrund af de konkrete anvendelser i rammeområdet i henhold til planlovens definitioner for butiksarealer, og at den eventuelle ændrede restramme for opførelse af butiksarealer indføres i Kommuneplan 2019.</p> <p><b>Ændringsforslag 2</b></p> <p>Såfremt ændringsforslag 1 udmunder i en restramme til opførelse af butikslokaler på under 1.200 kvadratmeter, foreslås at klassifikation af rammeområde D.19.4.50 ændres fra lokalcenter til bydelscenter med de maksimale rammeudlæg, som planloven giver mulighed for i den henseende.</p> <p>En ændring af udlæg fra lokalcenter til bydelscenter vil ligeledes give området omkring Lergravsparkens Metrostation mulighed for at udvikle sig og skabe nye funktioner til publikumsorienterede tilbud</p>			
--	---	--	--	--

Mette (fremgår ikke af Bliv Hørt)

	Resumé af høringsvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
--	----------------------	------------------------------------	---------	-----

Klima	Mette undrer sig over, at de forurenende scootere stadig er lovlige. Ifølge Mette forurener de 19 x mere end en bil, og man kan næste ikke få vejret, efter de har overhalet en på cykelstierne. Mette opfordrer til, at snart gøres noget ved problemet.	Københavns Kommune har ikke lovhjemmel til at regulere forurening fra scootere, da det reguleres af staten.  Høringssvaret giver ikke anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		1342
-------	---	---	--	------

1138 enslydende høringssvar vedr. Bispeengbuen (fremgår ikke af Bliv Hørt)

	Resumé af høringssvar	Kommentar fra Økonomiforvaltningen	Ændring	Nr.
Bispeengbuen	<p>Indsiger synes det er meget positivt, at Bispeengbue-projektet er med i kommuneplanen. Indsiger ønsker at udtrykke et ønske og en bekymring om projektet: Indsiger ønsker, at åbningen af Ladegårdsåen eksplicit bliver en del af Bispeeng-projektet. Åen har leveret vand til Københavns forsvar og drikkevandsforsyning gennem 500 år og ethvert projekt, der involverer nedrivning af Bispeengbuen skal selvfølgelig føre til en åbning af åen. Det er sund fornuft ift. klima, skybrud, rekreativ værdi og kulturhistorie.</p> <p>Frederiksberg har sat penge af til at arbejde med projektet allerede i år og de har afventet Københavns aktive medvirken, for at kunne gå i gang med de grundige analyser, som skal danne grundlag for en dialog med staten om Bispeengens fremtid. Indsiger er stærkt bekymret over, at København udskyder beslutningen om at afsætte penge til</p>	<p>Økonomiforvaltningen bemærker, at København og Frederiksberg Kommuner i flere analyser har undersøgt mulighederne for at tunnellægge Bispeengbuen og Åboulevarden til Søerne.</p> <p>Økonomiforvaltningen bemærker, at Borgerrepræsentationen gerne ser, at Bispeengbuen nedlægges og erstattes af en tunnel. Borgerrepræsentationen ønsker, at den nuværende vejkapacitet opretholdes, at der bør byudvikles på overfladen, og at vejen fortsat er en statsvej.</p> <p>Der er ikke lavet analyser af tunnellægning af H.C. Andersens Boulevard siden den omtalte i høringssvaret.</p>	Den politiske hovedstruktur	1343

	<p>projektet, for det skaber en masse usikkerhed om kommunernes sammenhold i forhandlingerne med staten.</p> <p>Og værst af alt, så kan forsinkelsen betyde, at vi ikke når at gøre noget, inden staten levetidsforlænger Bispeengbuen, så den skal stå i endnu mindst 50 år. Mange storbyer vælger i disse år at fjerne deres hævede motorvejsbroer og det vil være en skam, hvis København vælger at lade sin stå i 50 år mere.</p>	<p>Økonomiforvaltningen noterer sig tilkendegivelsen og foreslår følgende ændring til eksisterende tekst i den politiske hovedstruktur s. 64, der præciserer status på projektet og videre proces:</p> <p><b>“Bispeengbuens fremtid</b></p> <p>Bispeengbuen er en 6-sporet motortrafikvej <u>ejet af staten, der ligger i kommunegrænsen mellem København og Frederiksberg kommune.</u> Borgerrepræsentationen ser gerne, at <u>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>		
--	---	---	--	--

		Høringssvaret giver anledning til ændring i Kommuneplan 2019.		
--	--	---	--	--

Erhvervsstyrelsen (fremgår ikke af Bliv Hørt)

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
[cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)

27. november 2019  
2019-11559

/k/jn

Christina Aagesen, [caa@kk.dk](mailto:caa@kk.dk)

## **Frafald af indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019**

Erhvervsstyrelsen fremsatte den 22. oktober 2019 indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019.

Indsigelsen blev fremsat, idet kommuneplanforslaget ikke var i overensstemmelse med nationale interesser vedr.

- Fingerplan 2019 (Oversigt over nationale interesser punkt 1.4.1),
- Risikovirksomheder (Oversigt over nationale interesser punkt 1.2.1),
- Forsvarets interesser (Oversigt over nationale interesser punkterne 4.4.1 og 4.4.5; fremsat efter anmodning fra FES),
- Landskabsinteresser (Oversigt over nationale interesser punkt 3.1.1; fremsat efter anmodning fra MST),
- Produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse (Oversigt over nationale interesser punkt 1.1.1).

Københavns Kommune har i forbindelse med efterfølgende dialog oplyst, at følgende ændringer vil blive medtaget i planforslaget i forbindelse med den endelige vedtagelse:

### Vedr. Fingerplan 2019

Københavns Kommune indarbejder i forslag til Kommuneplan 2019 retningslinjer og redegørelse for samt retningslinjekort over grønne kiler og grønne bykiler, således som de fremgår af gældende landsplandirektiv Fingerplan 2019, samt indarbejder kort i tilknytning til retningslinjerne for områder udlagt til VSB/transport- og distributionsvirksomheder, således som de fremgår af gældende landsplandirektiv Fingerplan 2019.

### Vedr. risikovirksomheder

#### *Biogasanlæg på Prøvestenen i nærheden af risikovirksomheder*

Københavns Kommune udtager udlæg til biogasanlæg tæt på risikovirksomheder på Prøvestenen af forslag til Kommuneplan 2019, idet Borgerrepræsentationen har truffet beslutning om, at biogasanlægget skal placeres i Solrød.

### **ERHVERVSSTYRELSEN**

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00  
Fax 35 29 10 01  
CVR-nr 10 15 08 17  
E-post [erst@erst.dk](mailto:erst@erst.dk)  
[www.erst.dk](http://www.erst.dk)

### **ERHVERVSMINISTERIET**

*Byomdannelsesområdet Nordøstamager i nærheden af AGA A/S*

Rammeændringen ved Siljangade og Vermlandsgade, der i forslag til Kommuneplan 2019 er udlagt til en C2\*-ramme (Ramme-id: R19.C.9.2), ændres tilbage til en E0\*-ramme, som i gældende Kommuneplan 2015. Det betyder, at der ikke er behov for forudgående høring af risikomyndighederne i forbindelse med kommuneplanforslaget.

*Byomdannelsesområdet Dybbølsbro i nærheden af Købbyens Maskincentral*

Københavns Kommune har redegjort for, at byomdannelsesområdet er stort set sammenfaldende med eksisterende byomdannelsesområde i gældende Kommuneplan 2015, idet der udelukkende er foretaget en mindre tilpasning af afgrænsningen. Dermed er der reelt ikke tale om ny planlægning for ændret anvendelse omkring risikovirkomheden og dermed er der ikke krav om forudgående høring af risikomyndighederne i forbindelse med kommuneplanforslaget.

Vedr. Forsvarets interesser*Kalvebod Skydebane*

I kommuneplanrammerne for områderne omkring Forsvarets skydebane, C-rammen (R19.C.4.36) og B-rammen (R19.B.4.32) ved Stejlepladsen/ Bådehavngade, indføres en særlig bemærkning, der præciserer, at der kun kan lokalplanlægges for områderne, hvis det ikke generer aktiviteterne på skydebanen.: ”Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en støjfølsom anvendelse inden for støjkonsekvensområdet omkring Forsvarets skydebane, der kan have konsekvenser for Forsvarets fortsatte anvendelse af Kalvebod Skydebane, skydebane nr. 0. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær Forsvarets skydebane, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, jf. planlovens § 15 a, så planlægningen ikke vil kunne medføre en skærpelse af miljøkravene ved kommende miljøgodkendelse af Forsvarets brug af Kalvebod Skydebane, skydebane nr. 0, beliggende på matr.nr. 389 Eksercerpladsen, København.”

*Grøn cykelrute på Svanemøllens Kaserne*

Den grønne cykelrute gennem Svanemøllens Kaserne udtages af forslag til Kommuneplan 2019. Der er varslet call-in for planlægning for kaserneområdet.

Vedr. landskabsinteresser

Københavns Kommune tilføjer i forslag til Kommuneplan 2019 en retningslinje til sikring af bevaringsværdige landskaber, som i udgangspunktet friholder dem for byggeri og anlæg, samt udpeger matr. nr. 890 Sundby Overdrev, København, som bevaringsværdigt landskab.

Vedr. produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse

I forslag til Kommuneplan 2019 indarbejdes en retningslinje med ordlyden: ”Ved lokalplanlægning, som muliggør mere miljøfølsom anvendelse på arealer i kommuneplanrammer, der omfatter eller er beliggende nær produktionsvirk-

somheder (virksomheder jf. planlovens § 11 a, stk. 12) eller transport- og logistikvirksomheder, skal det sikres, at lokalplanlægningen ikke vil begrænse virksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder, herunder sikres at lokalplanlægningen ikke vil være årsag til, at en virksomhed vil kunne blive stillet over for skærpede miljøkrav.”

I forslag til Kommuneplan 2019 vil der i kommuneplanrammer for områder, der ligger i nærheden af produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse, blive indsat følgende tekst: ”Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær virksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden på matr.nr. xx.” Det drejer sig om rammerne R19.H.2.6, R19.C.2.9, R19.C.2.25, R19.B.4.32, R19.C.4.20, R19.C.4.22, R19.C.4.36, R19.O.4.14, R19.B.4.14, R19.B.10.59.

### **Frafald af indsigelse**

Erhvervsstyrelsen frafalder hermed indsigelsen mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019.

Frafald af indsigelsen sker under forudsætning af, at der ved den endelige vedtagelse medtages de ændringer og suppleringer, som fremgår af Erhvervsstyrelsens vedlagte opdaterede notat af 22. oktober 2019 vedrørende ændringer og suppleringer. Der henvises i øvrigt til vedlagte opdaterede notat med statens bemærkninger, referat og kommunens tilbagemelding samt opfølgende dialog efter indsigelsen (notat af 25. september 2019 med suppleringer).

Erhvervsstyrelsen tilbyder at gennemse et udkast til den endeligt vedtagne plan i forhold til de aftalte ændringer, før kommunen offentliggør dette på Planda-ta.dk, da det efter offentliggørelsen ikke er muligt at rette i plandokumentet uden ny offentliggørelse af den endeligt vedtagne plan.

Med venlig hilsen

Sigmund Lubanski  
Vicedirektør