



## Bilag 4

### Væsentlige ændringer i politisk hovedstruktur

I dette notat samles der op på de væsentligste forslag til ændringer i politisk hovedstruktur som følge af den offentlige høring af Kommuneplan 2019.

Ændringerne er oplistet og markeret med understregning. For alle forslag til ændringer i den politiske hovedstruktur se bilag 7. Økonomiforvaltningen bemærker, at redaktionelle ændringer, korrektur og almindelig ajourføring af data ikke er medtaget i nedenstående liste.

#### 1. forslag til ændring

##### En introduktion til byens udvikling (s. 8-9):

Økonomiforvaltningen har modtaget flere høringssvar, bl.a. fra Enhedslisten Amager Øst og Amager Øst Lokaludvalg, der sætter spørgsmålstegn ved befolkningsudviklingen i København, og dermed behovet for 60.000 nye boliger frem mod 2031.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at der tilføjes et nyt afsnit med figurer, der forklarer den historiske og forventede befolkningsudvikling, nettotilflytning efter alder samt antal fødsler og dødsfald, fordelt på alder.

Forslag til ny tekst i 'En introduktion til Københavns udvikling' på s. 8-9:

##### "En introduktion til Københavns udvikling

København er inde i en udvikling, som på mange måder adskiller sig fra forrige årtier. Ikke siden 1930-40'erne er byen vokset så meget. Bare de seneste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og frem mod 2031 forventes byen at vokse med omkring 100.000 nye københavnere. I 2031 forventes der derfor at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen. Det er en markant fremgang siden starten af 1990'erne, hvor befolkningstallet var på ca. 465.000 københavnere.

Tilbage i 1950'erne var befolkningstallet oppe at runde ca. 770.000. Saneringer af baggårdshusene i brokvartererne og ikke mindst udbygningen af nye forstæder og byområder rundt om København medvirkede dog til, at befolkningstallet raslede ned frem til 1990'erne. Tilbagegangen hang også sammen med den markante nedgang i antallet af industriarbejdspladser i byen. En udvikling, der har præget mange vesteuropæiske havne- og industribyer frem til årtusindeskiftet.

Som følge af overgangen fra et industri-til service- og videnssamfund, langsigtede planer og massive investeringer er det siden 1990'erne lykkedes at vende udviklingen. København fremstår på mange måder som en by, der for alvor har lagt fortidens udfordringer bag sig. I visse tilfælde kan der nærmest argumenteres for, at de største udfordringer for København er afledte konsekvenser af byens popularitet og succes. Det gælder eksempelvis de stigende boligpriser, presset på grønne områder og trængslen i byen.

De mange nye investeringer i byen skaber arbejdspladser. Antallet af private arbejdspladser er således steget markant de senere år og frem mod 2031 forventes tallet at stige med yderligere 50.000 arbejdspladser.

18. november 2019

Sagsnummer  
2019-0287562

Dokumentnummer  
2019-0287562-1

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

EAN-nummer  
5798009800176

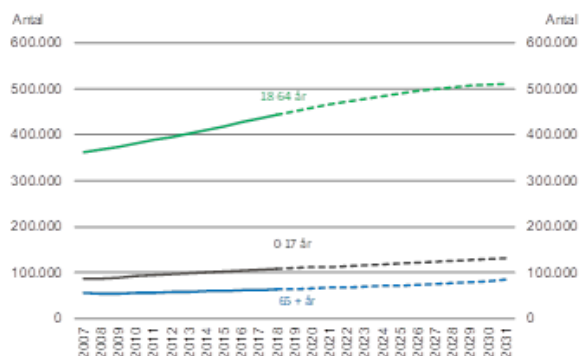
En direkte konsekvens af befolkningsvæksten og de mange nye arbejdspladser er en stigende efterspørgsel på boliger til borgerne. Antallet af nyopførte boliger var i 2018 på 6.660 – det højeste antal siden 1939. Til forskel fra 1939 opføres de fleste boliger i dag som følge af private investeringer og uden offentlige lån eller medfinansiering. Det forventes, at behovet for boliger frem mod 2031 er på 60.000 boliger, svarende til 5.000 boliger om året.

København er gennem århundreder vokset ved at opfylde kystnære vandarealer og udbygge byen på holme. Historisk med Christianshavn, der blev anlagt af Christian den 4., og senere med bl.a. Islands Brygge, Sydhavn og Nordhavn, der i dag gennemgår en markant byudvikling. Siden 1954 er Københavns areal vokset med 18 % ved havneudvidelse og landindvinding. Frem mod 2035 forventes Københavns nuværende areal udvidet med 2 % ved etablering af Lynetteholmen.

**København vokser**

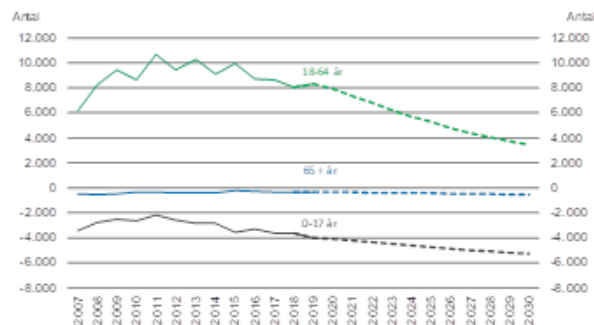
De seneste 10 år er byen vokset med omkring 100.000 nye københavnere, og frem mod 2031 forventes byen at vokse med næsten lige så mange. Det skaber som sagt et markant behov for flere boliger i København, og det kræver en langsigtet plan for byens udvikling.

Helt konkret forventes København at vokse med 31.000 børn og unge under 18 år, 20.000 over 65 år og 61.000 i den erhvervsaktive alder. Det er især børn, unge og borgere med andet statsborgerskab end dansk, der gør, at byen vokser og vokser.



*Befolkningsudvikling efter alder*

Især unge fra både ind- og udland flytter til København. En stor del stifter familie i byen, nogle familier flytter ud af byen, og andre bliver boende. Det er typisk unge enlige, der flytter til København, mens en stor del af dem, der flytter fra byen, er familier på to eller flere personer.



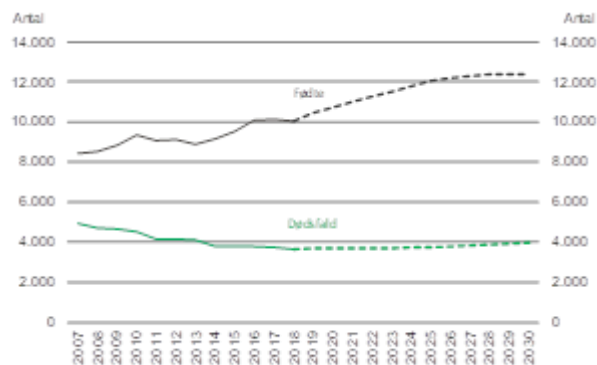
*Netttilflytning efter alder*

Frem mod 2011 stiger den samlede netto-tilflytning - det vil sige, at forskellen mellem antallet af til- og fraflyttere bliver større. Stigningen skal bl.a. ses i lyset af finanskrisen, som betød, at mange familier i ejer- og andelsboliger ikke kunne fraflytte deres boliger uden tab. Der var derfor færre, der flyttede fra byen. Omvendt der var også flere, der flyttede til - bl.a. på grund af øget immigration og et stigende optag på videregående uddannelser. København fik altså flere unge og borgere fra både ind- og udland

Efter 2011 sker der et fald i netto-tilflytningen blandt både børn og voksne. Det skyldes dels, at flere familier igen fik mulighed for at skifte bolig uden et økonomisk tab, og dermed fraflyttede deres lejlighed i byen til fordel for en større bolig uden for København. Og dels, at udviklingen i ungdomsårgangenes størrelse på landsplan stagnerede en smule, hvilket betød knap så store stigninger i tilflytningen.

De kommende år forventes netto-tilflytningen at falde yderligere. Det skyldes små ungdomsårgange på landsplan, forventninger om en faldende netto-indvandring til Danmark, og en forventning om en stigende fraflytning blandt både børn og voksne.

Den stigende fraflytning blandt børn skyldes især, at der forventes en fortsat stigning i fødselstallet. Da antallet af fraflyttere er nogenlunde konstant, giver et stigende fødselstal flere fraflyttede børn. Den stigende fraflytning blandt voksne og det stigende fødselstal skyldes, at antallet af unge københavnere er steget de seneste år. Denne gruppe nærmer sig nu alderen, hvor de stifter familie. De kommende syv til otte år vil der derfor være et stigende antal københavnere i den fødedygtige alder. Og der vil ligeledes være flere voksne, der fraflytter, ligesom det er tilfældet blandt børn, når børnetallet stiger.



Antal fødsler og dødsfald

København vil fremover fortsat have et stort behov for familieboliger, ungdomsboliger og ældreboliger. Der bliver født flere københavnere, og der bliver flere ældre på grund af de store efterkrigsårgange og en generel stigende levealder.

Flere børn er lig med flere børnefamilier. Flere børnefamilier er lig med større efterspørgsel på familieboliger. Analyser viser, at nybyggede familieboliger i høj grad vælges af par, der allerede bor i byen med små børn, som er flyttet fra en mindre bolig i byen. Deres bolig indflyttes typisk af en enlig ung tilflytter.

Omkring halvdelen af de københavnske boliger består stadig af små boliger, som primært er velegnede til enlige og par uden børn, men ungdomsboligerne er stadig væsentlige for at sikre plads til de mange unge københavnere under uddannelse med lave indkomster og uden opsparing.

Kun få københavnere over 65 år har behov for eller ønsker en ældrebolig, og langt hovedparten efterspørger en traditionel familiebolig på linje med unge par og yngre enlige.

I København er der de seneste 12 år opført færre boliger end det demografiske behov har tilsagt. Det har betydet, at boligpriserne er steget væsentligt, og at flere bor under samme tag på færre kvadratmeter.

Seneste bolig tendenser i København viser, at flere vælger at bo i bofællesskaber for unge eller især for ældre, flere vælger at bo småt, og flere lejer et ekstra værelse ud, hvis de har mange kvadratmeter."

## **2. forslag til ændring:**

### **En social og mangfoldig by (s. 12-19) og Bispebjerg bydelsafsnit (s. 54-55)**

Økonomiforvaltningen har modtaget hørings svar fra Bispebjerg Lokaludvalg og Socialdemokratiet i Bispebjerg, der undrer sig over, at tekst om variation i boligstørrelser er taget ud af den politiske hovedstruktur på s. 14. Økonomiforvaltningen bemærker, at dette er en fejl.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den oprindelige tekst indsættes igen, og at bydelsafsnit om Bispebjerg uddybes med behovet for at sikre en varieret boligsammensætning med flere familieboliger, idet bydelen har en høj koncentration af små boliger.

Forslag til afsnit 'Varierede byområder' s. 14:

- "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."

Forslag til bydelsafsnit om Bispebjerg s. 54:

- **"En sammensat bydel**  
Bispebjerg er en varieret bydel bestående af hovedsageligt boliger, 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 familieforøgelse. På den baggrund bør der arbejdes for at skabe flere familieboliger i bydelen."

## **3. forslag til ændring:**

### **En social og mangfoldig by (s. 12-19) og Bispebjerg bydelsafsnit (s. 54-55)**

Økonomiforvaltningen har modtaget hørings svar fra flere borgergrupper, der har indsendt enslydende hørings svar vedr. Rønnebo, Strødamsvvej og Emdrupvej. De udtrykker alle utilfredshed om placering af botilbud og andre bolig løsninger til socialt udsatte københavnere nær Ryparken.

Økonomiforvaltningen anerkender, at det er en væsentlig opgave at få placeret denne type boliger i byen sådan, at de eksisterende fællesskaber i bykvartererne tager godt imod nye naboer. Dette vurderes at være en opgave i den konkrete

udmøntning af projekterne i den enkelte fagforvaltning, herunder en dialog med de nærmeste naboer undervejs i processen. 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.

Forslag til målsætning på s. 12 og 43:

- "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."

Forslag til afsnit 'Varierede byområder' s. 14:

- "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."

Forslag til afsnit 'Plads til nye boligformer og boligeksperimenter' s. 18:

- "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. 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."

Forslag til bydelsafsnit om Bispebjerg s. 54:

- **"En sammensat bydel**  
Bispebjerg er en varieret bydel bestående af hovedsageligt boliger, 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. 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."

#### 4. forslag til ændring

##### En social og mangfoldig by (s. 12-19) og En grøn, sund og bæredygtig by (s. 20-27)

Økonomiforvaltningen har modtaget flere hørings svar, bl.a. fra Amager Fælleds Venner og Miljøpunkt Amager vedr. FN's Verdensmål, der ønsker en kommuneplan, der adresserer verdensmålene tydeligere.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst udbygges med Københavns Kommunes ambition om realisering af FN's Verdensmål i udviklingen af byen.

Forslag til afsnit 'En tilgængelig by for alle' s. 15:

- **"En tilgængelig by for alle**

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. I forlængelse af FN's Verdensmål er der fokus på at gøre København og dens lokalsamfund inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige."

Forslag til afsnit 'Bæredygtig byudvikling' s. 22:

- "I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. 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. 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."

Forslag til afsnit 'Københavns som grøn foregangsby' s. 41:

- **København som grøn foregangsby**

København er 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. For at løse klimaudfordringerne er det essentielt, at verdens byer lærer af hinanden, så alle ikke skal opfinde den dybe tallerken. København deler sine løsninger og erfaringer i internationale samarbejder og netværk som fx C40, Eurocities og bysamarbejdet med Beijing. Det betyder, at København også lærer af andre byer, der står over for samme udfordringer med klima og bæredygtighed som København.

#### 5. forslag til ændring

##### En social og mangfoldig by (s. 12-19)

Økonomiforvaltningen har modtaget hørings svar fra københavnere, der ønsker flere mindre ungdomsboliger, der går under de minimum 25 m<sup>2</sup>, så boligerne er tilsvarende billigere for de studerende at bo i.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at der tilføjes en tekstboks om, at boligstørrelsesbestemmelsen er fleksibel i forhold til de konkrete projekter. Teksten skal tydeliggøre, at det med udgangspunkt i de boligstørrelsesbestemmelser fx er muligt at opføre ungdomsboliger helt ned til ca. 13 m<sup>2</sup> netto, hvis de resterende brutto-m<sup>2</sup>, op til minimum 25 m<sup>2</sup>, placeres i gang- og fællesarealer som kompensation for det relativt lille nettoareal.

Forslag til ny tekstboks i "En social og mangfoldig by" s. 14-15:

- "Københavns Kommune ønsker at være i løbende dialog om, hvordan der tilvejebringes tidssvarende kollegie- og ungdomsboliger, der imødekommer efterspørgslen hos unge og studerende. Derfor har Københavns Kommune lempet kravene til antallet af p-pladser og omfang af friareal ved ungdomsboligbyggeri i kommuneplanen. Det har medvirket til, at der siden 2015 er bygget 1.000 ungdomsboliger om året.

Ungdomsboliger skal være mellem 25-50 m<sup>2</sup> brutto. Deraf er det muligt at opføre boliger, hvor nettoarealet er ned til 13 m<sup>2</sup> i den enkelte bolig, mens det resterende areal placeres i attraktive fællesarealer."

#### **6. forslag til ændring**

##### **En grøn, sund og bæredygtig by (s. 20-27)**

Økonomiforvaltningen har modtaget høringssvar, bl.a. fra Nørrebro Lokaludvalg, Amager Øst Lokaludvalg, Miljøpunkt Nørrebro og samlet høringssvar fra Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkter: Nørrebro, Amager, Indre By og Christianshavn, der alle undrer sig over, at tekst om bilfrie bydele er taget ud af den politiske hovedstruktur. Økonomiforvaltningen bemærker, at teksten fremgår af redegørelsen til retningslinjer i Kommuneplan 2019, men at det er en fejl, at det ikke fremgår af den politiske hovedstruktur.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den oprindelige tekst ind sættes igen.

Forslag til afsnit 'Mindre trængsel i København' s. 23:

- "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. 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. 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."

#### **7. forslag til ændring**

##### **En grøn, sund og bæredygtig by (s. 20-27)**

Økonomiforvaltningen har modtaget høringssvar fra Amager Øst Lokaludvalg, der ønsker, at Københavns Kommune arbejder mere for at fremme bæredygtige byggematerialer samt at de kommunale byggepladser er CO<sub>2</sub>-neutrale.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst ud dybes med Københavns Kommunes ambition om at være foregangsby for den grønne omstilling.

Forslag til afsnit 'Bæredygtig byudvikling' på s. 22:

- "I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at

københavnerne og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. 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."

### 8. forslag til ændring

#### En grøn, sund og bæredygtig by (s. 20-27)

Økonomiforvaltningen har modtaget høringssvar fra Valby Lokaludvalg, der ønsker, at der sikres sammenhæng mellem de nye byudviklingsområder og den eksisterende by, så de nye områder ikke er isoleret fra resten af København.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst om bæredygtig byudvikling uddybes med Københavns Kommunes fokus på en sammenhængende udvikling af København med rækkefølgeplanen, hvor de infrastrukturelle løsninger følger med udlægning af nye områder til byudvikling.

Forslag til afsnit 'Bæredygtig byudvikling' s. 23:

- "Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring trafikale knudepunkter, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme, miljørigtig energiforsyning, fællesløsninger for affaldshåndtering og modvirker byspredning i de grønne kiler. Stationsnær lokalisering af erhverv og boliger er gennemgående vigtigt for at sikre en god og sund by, hvor det er muligt at leve uden at bruge bil til hverdag. I områder tæt på stationer prioriteres derfor en udvikling med en højere bebyggelsestæthed end ved nybyggeri i den øvrige by. Når vi udlægger nye områder til byudvikling, har vi fokus på tilgængelighed, betjening kollektiv trafik, cykelstier, stiforbindelser mv., der skal sikre en sammenhængende og bæredygtig udvikling af København."

### 9. forslag til ændring

#### En grøn, sund og bæredygtig by (s. 20-27)

Økonomiforvaltningen har modtaget flere høringssvar, bl.a. fra Indre By Lokaludvalg, Nørrebro Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg, Miljøpunkt Nørrebro og københavnernes, der foreslår, at kommuneplanen indeholder mere konkrete og ambitiøse målsætninger for at mindske luftforurening i København.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at WHO's retningslinjer for god luftkvalitet erstatter eksisterende målsætning om ren luft i kommuneplanens retningslinjer og politiske hovedstruktur, der er mere præcis. Københavns Kommune tiltrådte i oktober 2019, en C40-deklaration om ren luft. Heraf fremgår, at Københavns Kommune vil arbejde for at nå Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.

Forslag til målsætning på s. 44 og tilføjes til s. 20:

- "At luftkvaliteten i København forbedres, så den som lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet."

Forslag til afsnit 'Et sundt København' s. 26:

- "**Et sundt København**  
Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på



grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Vi arbejder derfor for at luftkvaliteten både overholder verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer og EU's grænseværdier for god luftkvalitet. Særligt dieselbiler og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer. Derfor ønsker vi i København en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO<sub>2</sub>, må køre."

### **10. forslag til ændring**

#### **En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 34-37)**

Økonomiforvaltningen har modtaget flere høringssvar, bl.a. Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Østerbro Lokaludvalg, Kgs. Enghave Lokaludvalg og Wonderful Copenhagen, der ønsker at kommuneplanen har mere fokus på bæredygtig turisme.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at eksisterende tekst om turisme uddybes med fokus på at fordele turismen til alle bydele og at turisterne understøtter lokalområderne positivt.

Forslag til afsnit 'Styrk turismen i hele byen' s. 37:

- "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, samt en adfærd der harmonerer med københavnernes hverdagsliv. 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. Derudover viser nye analyser, at jo flere bydele turisterne besøger jo større tilfredshed er der med København som destination. Det skal synliggøres, at Københavns forskellige kvarterer og bymiljøer rummer forskellige oplevelser året rundt, ikke kun for københavnernes, men også for byens gæster. 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."

Forslag til ny indsats i 'Det gør Københavns Kommune også' på s. 37:

- "Vi arbejder med at fremme en bæredygtig adfærd blandt byens gæster og sikre nem adgang til at opleve de forskellige bydeles attraktioner."

### **11. forslag til ændring**

#### **En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 34-37)**

Økonomiforvaltningen har modtaget høringssvar fra Danske Studerendes Fællesråd, der ønsker, at København som mangfoldig by, er vedkommende overfor byens internationale medstuderende.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at eksisterende tekst uddybes, i forlængelse af ny studiebypolitik, som adresseres i den politiske hovedstruktur.

Forslag til afsnit 'København som studie- og vidensby' s. 37:

- "For at styrke virksomhedernes betingelser for innovation vil vi i forlængelse af Task Forcens anbefalinger igangsætte et fokuseret samarbejde med universiteterne for at tiltrække endnu flere ledende udenlandske forskere og forskningsgrupper inden for regionens styrkepositioner. Li-geledes 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."

## **12. forslag til ændring**

### **En by i vækst med talenter og arbejdspladser (s. 34-37)**

Økonomiforvaltningen har afholdt en række arrangementer under offentlig høring af Kommuneplan 2019, der har været målrettet erhvervslivet. Blandt de deltagende repræsentanter fra Københavns erhvervsliv blev det foreslået, at kommuneplanen i højere grad afspejler behovet for faglært arbejdskraft og virksomheder herunder, for at sikre en variation i bybilledet, der tilmed inspirere de unge til anden type af erhvervsbranche end fx kontorerhverv. Dette perspektiv bakkendes endvidere op af en række hørings svar bl.a. fra Vesterbro Lokaludvalg.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst om variation i udbud af arbejdspladser uddybes med vægt på, at København skal afspejle forskellige typer af arbejdspladser.

Forslag til afsnit 'Et varieret udbud af arbejdspladser' s. 35:

- "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 det forsat er attraktivt at lokalisere sig og drive forskellige typer virksomheder i København. 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. Dette sikrer, at der forsat kan etableres arbejdspladser til københavnere, såvel til faglærte som ufaglærte og til dem med videregående uddannelser mv. Samtidig kan tilstedeværelsen af en bred vifte af virksomheder medvirke til at inspirere københavnere, 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 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."

## **13. forslag til ændring**

### **Bydelsafsnit Brønshøj-Husum (s. 56-57)**

Økonomiforvaltningen har afholdt en bydelsdebat i Tingbjerg den 3. september 2019, hvor de deltagende københavnere har haft mulighed for at komme med deres ideer og forslag til den fremtidige udvikling af Tingbjerg, som foreslås udlagt til byudvikling med Kommuneplan 2019. Derudover har Brønshøj-Husum Lokaludvalg foreslået en række konkrete udviklingsmuligheder i bydelen, som bygger videre på de eksisterende kvaliteter i området.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst om Tingbjerg uddybes med grundlaget for at udvikle Tingbjerg, videre proces og samtidig afspejler de eksisterende kvaliteter, der skal bygges videre på i udviklingen af området som københavnere også har fremhævet.

Forslag til bydelsafsnit om Brønshøj-Husum s. 56:

- **"En sammensat bydel med behov for bedre kollektiv trafik**  
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 spejdernes aktiviteter i det gamle Brønshøj Vandtårn. Andelen af stationsnære områder er dog væsentlig lavere i Brønshøj-Husum end andre bydele i København, og de centrale dele af Brønshøj-Husum er i dag udelukkende busbetjent. Borgerrepræsentationens beslutning om at undersøge mulighederne for etablering af en letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe er samtidigt en undersøgelse af muligheden for at løfte Brønshøj-Husum og understøtte udviklingen af Tingbjerg og Bystævneparken, der samtidig åbnes mere op og kobles bedre til resten af København. Der skal i den fremtidige planlægning tages hensyn til den foreslåede linjeføring for letbanen, der fremgår af kortet bagerst i kommuneplanen.

#### **En samlet plan skal løfte Tingbjerg**

Omgivet af grønne områder ligger boligområdet Tingbjerg, nær Vestvolden, Gyngemosen og Utterslev Mose. Tingbjerg er i dag karakteriseret ved dens landskabelige beliggenhed med lav bebyggelse og luft mellem husene. Tingbjerg er i dag udpeget som hård ghetto af staten og det er lovbestemt, at boligområdet skal undergå store fysiske forandringer frem mod 2030. Med Kommuneplan 2019 bliver Tingbjerg udpeget som et byudviklingsområde. Københavns Kommune og de to almene boligorganisationer SAB og fsb samarbejder om at realisere den ambitiøse og lovpligtige udviklingsplan for Tingbjerg-Husum, som blev vedtaget af boligorganisationerne og Borgerrepræsentationen samt godkendt af Boligministeriet i 2019. Udviklingsplanen bygger videre på Byudviklingsplanen fra 2018 og tager udgangspunkt i Tingbjergs eksisterende kvaliteter med ønsket om at skabe en grøn, aktiv og åben boligby med blandede ejerformer og en bæredygtig beboersammensætning. Visionen er en gennemgribende omdannelse af området. Det primære greb er fortætning med private boliger samt forbedret trafikal infrastruktur. De private boliger skal medvirke til at skabe et varieret og attraktivt boligudbud, så beboersammensætningen i højere grad kommer til at afspejle resten af København. Derudover er der fokus på at skabe nye mødesteder og forbindelser på tværs, der skal koble ny bebyggelse sammen med den eksisterende og det omgivende landskab. Det skal samtidig skabe grobund for nye fællesskaber på tværs og styrke den sociale sammenhængskraft."

#### **14. forslag til ændring**

##### **Bydelsafsnit Kgs. Enghave (62-63)**

Økonomiforvaltningen har modtaget høringsvar fra borgergrupper, herunder Fiskerhavns Venner, der har sendt enslydende høringsvar vedr. Stejlepladsen. De ønsker, at byens grønne områder fastholdes med særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade og Fiskerhavnen, og gør indsigelse mod byggeri på Stejlepladsen ift. miljømæssige konsekvenser.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst om Bådehavnsgade uddybes med opklaring om videre proces.

Forslag til bydelsafsnit om Kgs. Enghave på s. 62:

- "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.

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.

Kulturmiljøet skal sammen med både det grønne og blå naturområde rundt om Bådehavns­gade ses som en ressource, der kan skabe sammenhæng i områdets udvikling.”

### 15. forslag til ændring

#### Bydelsafsnit Kgs. Enghave (62-63)

Økonomiforvaltningen har modtaget hørings­svar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vedr. behovet for kommunale funktioner i Bådehavns­gade.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at der indsættes en tabel i bydelsafsnittet for Kgs. Enghave i den politiske hovedstruktur, der tydeliggør placering af kommunale behov i Bådehavns­gade fordelt på byudviklingsområdets fire delområder.

Forslag til bydelsafsnit om Kgs. Enghave s. 62:

Fordeling og placering af kommunale behov i Bådehavns­gade		
Delområde	Kommunale behov	Størrelsesorden for m2-behov
Bådehavns­gade Syd	<ul style="list-style-type: none"> <li>En eller flere daginstitutioner med samlet 15-25 grupper</li> <li>SOF botilbud med i størrelsesordenen 35 boliger</li> <li>Alment plejecenter med i størrelsesordenen 100 boliger</li> <li>Svømmehal</li> </ul>	20.000 m2
Bådehavns­gade Sydøst (Stejlepladsen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Daginstitution med ca. 10 grupper</li> </ul>	2.000 m2
Bådehavns­gade Nordøst	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alment plejecenter med i størrelsesordenen 100 boliger</li> <li>Daginstitution med 8-16 grupper</li> </ul>	12.000 m2
Bådehavns­gade Nordvest	<ul style="list-style-type: none"> <li>En skole med 4 spor</li> <li>Idrætshal i tilknytning til skole</li> <li>Juniorklub i tilknytning til skole</li> <li>Ungdomsklub</li> <li>Kulturhus/bibliotek i tilknytning til skole</li> <li>7-mands boldbane</li> </ul>	18.000 m2

### 16. forslag til ændring

#### Bydelsafsnit Nørrebro (s. 64-65)

Økonomiforvaltningen har modtaget en række hørings­svar fra københavnere samt 1138 hørings­svar fra en borgergruppe, der har indsendt enslydende hørings­svar vedr. Bispeengbuen. De ønsker, at Bispeengbuen udvikles til et rekreativt grønt åndehul i byen bl.a. med åbning af Ladegårdsåen.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst om Bispeengbuen uddybes med opklaring om videre proces.

Forslag til bydelsafsnit om Nørrebro på s. 64:

- **“Bispeengbuens fremtid**  
Bispeengbuen er en 6-sporet motortrafikvej ejet af staten, der ligger i kommunegrænsen mellem København og Frederiksberg kommune. Borgerrepræsentationen ser gerne, at Bispeengbuen nedlægges og erstattes af en tunnel, der kan skabe mulighed for nyt liv og fællesskaber i bydelen og på den måde bidrage til at løfte området til glæde for alle københavnere og erhvervslivet i området. Kapaciteten i tunnelen bør fortsat opretholdes, så der ikke overflyttes trafik til vejene i bydelen. Der til 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.”

### 17. forslag til ændring

#### Bydelsafsnit Vesterbro (s. 70-71)

Økonomiforvaltningen har afholdt en bydelsdebat i Jernbanebyen den 28. august 2019, hvor de deltagende københavnere har haft mulighed for at komme med deres ideer og forslag til den fremtidige udvikling af Jernbanebyen, som foreslås udlagt til byudvikling med Kommuneplan 2019. Derudover har Økonomiforvaltningen modtaget en række høringsvar, bl.a. fra Vesterbro Lokaludvalg, Socialdemokratiet Vesterbro/Kgs. Enghave, BK Vestia og københavnere, med ønsker til kommunale funktioner, rekreative områder mv. de ønsker indpasset i området.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst om Jernbanebyen uddybes med kommunale behov i området, videre proces og samtidig afspejler de eksisterende kvaliteter i Jernbanebyen, der skal bygges videre på i udviklingen af området, som københavnere også har fremhævet i deres input til kommuneplanen.

Forslag til bydelsafsnit om Vesterbro s. 70:

- **“Jernbanebyen som nyt byudviklingsområde**  
Det tidligere godsbanearreal, Jernbanebyen, er et ca. 55 ha stort område i den sydlige del af Vesterbro, tæt på Kongens Enghave. Området afgrænses af jernbanearrealer mod nord og vest samt Vasbygade mod syd. Metroselskabets klagøringscenter deler området i to dele. Områdets grundejere har et ønske om at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde.

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.

Den nordlige del af Jernbanebyen er i dag karakteriseret ved jernbanedrift og kulturhistoriske fortællinger om jernbanen med gamle værkstedsbygninger, jernbanespor og jernbanetekniske anlæg nær rekreative muligheder. I udviklingen af området skal der ses på, hvordan der skal bygges videre på de eksisterende kvaliteter. En kommende helhedsplan skal fastsætte omfang og karakter af bebyggelse og grønne arealer, fordeling af bolig og erhverv, indpasning af kommunale funktioner, nye byrum og mødesteder, og hvordan der skabes sammenhæng med naboområderne via stiforbindelser og intern sammenhæng på tværs af klagøringscentret, herunder muligheden for et samarbejde mellem Metroselskabet, de øvrige grundejere og Københavns Kommune om en afklaring af, om klagøringscentret 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.

### **18. forslag til ændring**

#### **Lynetteholmen (s. 74-75)**

Økonomiforvaltningen har modtaget høringsvar fra borgergruppe, der har indsendt enslydende høringsvar vedr. Lynetteholmen. Der har parallelt med offentlig høring af Kommuneplan 2019 været en forudgående offentlig høring af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholmen.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at den eksisterende tekst om Lynetteholmen uddybes med opdatering på projektets status og opklaring om videre proces. En ny illustration af holmens afgrænsning vil blive opdateret i endelig version af Kommuneplan 2019 på s. 8, 75 og 87.

Forslag til opslag om Lynetteholmen s. 74-75:

#### **"Lynetteholmen**

En ny holm til fremtidens byudvikling

#### **Et langsigtet bidrag til Københavns udvikling**

Kommuneplan 2019 lægger 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 ny holm ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten.

Lynetteholmen vil bidrage til at løse tre overordnede udfordringer for København. 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.

Med en forsat befolkningsvækst vil København på langt sigt mangle arealer til byudvikling. Lynetteholmens areal på over 2 mio. m<sup>2</sup> vil derfor indgå som et vigtigt bidrag til muligheden for fortsat at bygge nye boliger til de nye københavnere, og derved holde boligpriserne nede.

Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at vi bliver flere i København og hovedstadsområdet. 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 og i højere grad afvikles i tunnel i stedet for på gadeplan.

#### **Visionen for Lynetteholmen**

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 omgivet af vandet. Udviklingen af den nye bydel skal derfor også ske med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik, der baseres på metrobetjening til Københavns centrum.

Alle beboere på Lynetteholmen vil have tæt adgang til kystlinjen, som skal etableres med forskellige kvaliteter, så beboerne og alle københavnere sikres adgang til nye, rekreative områder. Området vil på sigt kunne rumme ca. 2,5-3 mio. etagemeter bolig-og erhvervsbyggeri. Det betyder, at Lynetteholmen vil kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. 25 % af de nye boliger forventes at blive almene.

### **Et grundigt forarbejde**

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 projekternes fremtid. Disse analyser og undersøgelser skal ikke mindst belyse påvirkningen af beboere og brugere i de områder, der berøres af de store projekter, og anvise langsigtede holdbare løsninger, så områdernes kvaliteter kan videreføres.

Forundersøgelserne vedrørende Østlig Ringvej og metrobetjening samt finansielle analyser af etablering af Lynetteholmen, Østlig Ringvej og metro forventes afsluttet i første halvdel af 2020. VVM-undersøgelsen vedrørende anlæg af Lynetteholmen (opfyldning og drift af jordmodtagelse) forventes afsluttet i anden halvdel af 2020.

Herefter vil der skulle vedtages anlægslov for Lynetteholmen samt lov om selskabsdannelse af Lynetteholmen I/S, hvorefter jordopfyldningen kan påbegyndes.

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."

## **19. forslag til ændring**

### **Kapitel 5: Fem principper for øget dialog med københavnere (s. 80-81)**

Økonomiforvaltningen har modtaget høringsvar, bl.a. fra Nørrebro Lokaludvalg og Sdr. Frihavnsudvalg, der ønsker en uddybelse af Københavns Kommunes arbejde med øget dialog med københavnere.

På den baggrund foreslår Økonomiforvaltningen, at eksisterende introtekst til kapitel 5., uddybes med samarbejdet omkring øget københavnerdialog på tværs af Københavns Kommune, herunder lokaludvalgenes centrale rolle med at fremme den lokale københavnerinddragelse.

Forslag til introtekst til kapitel 5. s. 80:

- "København er københavnernes by og københavnere er eksperter i det liv, der leves i byen. De fem principper betyder, at københavnere kan forvente, at Københavns Kommune altid bestræber sig på at skabe en tidlig, tydelig, engagerende og mangfoldig dialog sammen med københavnere om byens udvikling og i kommunale kerneopgaver. Københavnerinddragelse er således hele kommunens anliggende. Det sker på tværs af indsatser i centralforvaltningerne og decentrale enheder så som områdefornyelser, kulturinstitutioner og særligt kommunens 12 Lokaludvalg, der fremmer den lokale københavnerinddragelse."