

## Udvalg / Råd: Indre By Lokaludvalg

Kontaktperson: Bent Lohmann og Christian Christensen

### Høringsvar: Generelle bemærkninger

Kapitel	Afsnit og sidetal	Bemærkning	Økonomiforvaltningens bemærkning (tom kolonne)
Forordet	Side 5	<p>"Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" rummer mange klicheer og positivt ladede ord, men teksten bliver ukonkret, når det kommer til at fortælle, hvordan københavnernes kommer til at mærke forbedringer.</p> <p>Der kunne godt have været et afsnit, som tematiserede, hvad man mener med begreberne, som Københavns udvikling skal hænge op på:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Hvad betyder 'verdensby'?</li><li>- Hvad er det for et 'ansvar' København skal løfte?</li><li>- Hvad ligger der i at være en by med 'kant'?</li><li>- Hvad vil det sige, at København er 'unik'?</li></ul> <p>Tilsvarende hæfter man sig ved det, der ikke foldes ud. Fx nævnes <i>klimatilpasning</i> én gang. Her burde være en beskrivelse af fordele og især af ulemper, for der er ingen tvivl om, at klimatilpasningen vil sætte sit præg på især den eksisterende by, hvis der træffes beslutninger om skybrudsprojekter som fx det for Sankt Jørgens Sø.</p> <p>Generelt handler forslaget til kommuneplan primært om byggeri. Byggeri er den fysiske ramme, som menneskeliv skal leves i og omkring. Dette menneskeliv omtales mest som fritidsliv. Imidlertid har de fleste mennesker i lige så høj grad behov for at få hverdagslivet med daglige</p>	

		<p>gøremål og forpligtelser til at fungere. Hverdagslivet bør derfor få større tyngde i forslaget til kommuneplan, herunder udfordringerne for børnene og deres forældre med hensyn til manglen i den eksisterende by på institutioner og skoler med gode udendørsarealer.</p> <p>Det nævnes, at de historiske bydele skal bevare deres særpræg. I virkeligheden går det den anden vej. Der bør derfor udarbejdes principper for, hvordan der må bygges i historiske bydele.</p> <p>Det nævnes også, at København skal være en by for alle. Det står i modsætning til den igangværende udvikling, hvorefter byen mellem husene samt de grønne og blå områder i stigende grad "aktiveres" og således i hovedsagen indrettes for bestemte befolkningsgrupper, særligt den yngre del, mens behovet hos andre befolkningsgrupper for fx pauser, stilhed osv. tilsidesættes.</p> <p>Forslaget til kommuneplan bør således også forholde sig til den stigende støj i byen, idet det ikke er tilstrækkeligt kun at forholde sig til vejstøj.</p> <p>I forhold til parallelsamfund og ønsket om at løfte udsatte byområder kunne man satse på kvinderne. Udviklingsarbejde i fattige lande viser, hvordan kvinderne kan blive løftestang for en positiv social udvikling i familier.</p>	
Forordet	Side 5 Spalte 1 Afsnit 1	<p>Man skal være varsom med at bruge begrebet "unik", nu hvor København på mange parametre minder om andre større byer.</p>	
Forordet	Side 5 Spalte 2 Afsnit 2	<p>Arkitektur:</p> <p>I stedet for at tage stilling fra sag til sag kan en plan indeholde principper for hvordan der kan bygges i historiske bydele, i bydele der går tilbage til perioden i forlængelse af voldenes nedrivning fx brokvartererne, og i det hele taget hver gang et nyt byggeri skal indpasses i noget eksisterende. Det behøver ikke at være ren pastiche, blot fordi man vedtager principper for fx:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Byggelinjer</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Byggehøjder</li> <li>• Facadebeklædning</li> <li>• Vandrette facadebånd</li> <li>• Friarealforhold i gårdrum</li> </ul>	
1	Side 11 Spalte 1 Afsnit 1	Vi ser frem til en snarlig operationalisering for beboerne i Indre Bys nattelivsområder af visionen om " høj livskvalitet og rum for alle". I kommuneplanforslaget, der sendes i offentlig høring, samt i kommuneplanen bør der sættes ord på, hvad man konkret vil gøre for beboere, der er ramt af nattelivet.	
1	Side 11 Spalte 1 Afsnit 2	Kommuneplanen bør mere udførligt omtale, hvad man vil gøre for hjemløse.	
1	Side 11 Spalte 2 Afsnit 3 + Side 24 Spalte 2 Prik nr. 2	<p>Det nævnes at de historiske bydele skal bevare deres særpræg og at der skal være muligheder for små alternative værksteder m.m. Det står i grel modsætning til hvad der faktisk sker med nedrivning af slagterboderne, kunstnerværkstederne m.m. Det nytter jo ikke noget, at man skriver, hvad man gerne vil i en plan, når det overhovedet ikke omsættes til virkelighed.</p> <p>I stedet for at tage stilling fra sag til sag kan en plan indeholde principper for, hvordan der kan bygges i historiske bydele, i bydele der går tilbage til perioden i forlængelse af voldenes nedrivning fx brokvartererne og i det hele taget hver gang et nyt byggeri skal indpasses i noget eksisterende.</p> <p>Det behøver ikke at være ren pastiche, blot fordi man vedtager principper for fx:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Byggelinjer</li> <li>• Byggehøjder</li> <li>• Facadebeklædning</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vandrette facadebånd</li> <li>• Friarealforhold i gårdrum</li> </ul> <p>Kommuneplanen bør derfor beskrive, hvordan kommunen vil arbejde systematisk med begrebet "bevarende lokalplan" og udpege områder, som man i de kommende fire år vil udarbejde bevarende lokalplaner for. I Indre By er det nødvendigt med bevarende lokalplaner for hele Middelalderbyen for at sikre den arkitektoniske sammenhæng, de historiske byggerier og kvarterer samt de kulturhistoriske bymiljøer, der trods alt stadig er i området. Det kan også være aktuelt med bevarende lokalplaner for andre dele af Indre By. Det bør undersøges.</p>	
1	Side 20-21	Der mangler en overordnet trafikstrategi med absolutte mål for trafikken fordelt på trafikarter, ligesom virkemidler i forhold til trafik mangler at blive beskrevet.	
1	Side 20 Spalte 2 Afsnit 4	<p>Vi 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.</p> <p>Beregning af tidsspilde er normalt en privilegeret øvelse, som alene foretages for trafikanter i bil.</p>	
1	Side 23 Spalte 1 Afsnit 3 Prik nr. 4	Parkeringsanlæg skal placeres under jorden. Parkeringshuset i Nordhavn med udsigt til vandet er et eksempel på, hvad man fremover skal lade være med.	

1	Side 23 Spalte 1 Afsnit 3 Prik nr. 4	Der er behov for trafikpolitiske initiativer, som reducerer mængden af pendlertrafik til og gennem Indre By væsentligt. Parkeringsnormer kan således tillige fastsættes ud fra byggeriets nærhed til en station.	
1	Side 24 + Side 26 Spalte 2 Afsnit 4	Der mangler en beskrivelse af begrebet "kant". Hvis ikke man kan beskrive begrebet nærmere, skal man lade være med at bruge det.	
1	Side 24 Spalte 1 Prik nr. 3 + Spalte 2 Prik nr. 2	Byggeriet "Østerport II" er et godt eksempel på, hvorfor man med kommuneplan og lokalplaner skal passe godt på byen. Det skal beskrives, hvordan man vil bevare det eksisterende.	
1	Side 24 Spalte 2 Prik nr. 3	Tilsyneladende placeres højhuse i København for tiden tilfældigt og uden en plan. Højhuse i København bør placeres efter en plan. Af planen skal det fremgå, at der ikke må opføres højhuse i eller omkring Indre By.  I øvrigt er højhuse næppe godt for bymiljøet i det omkringliggende område.	

1	Side 26 Spalte 2 Afsnit 3	Hvad betyder det, at hele havnefronten og alle andre blå områder udnævnes til at være et aktiv for København, når det også er dette blå der hele tiden inddrages, reduceres og omdannes for at skabe areal for diverse signaturprojekter der alene tilgodeser en meget smal målgruppe? Fx er der langt mellem børn, midaldrende og ældre på og ved havnebadene på Islands Brygge og i Nordhavn. Det nævnes at det blå bidrager til pauserum, men når alle pladser og blå rum skal kunne det samme, nemlig danne basis for aktivitetsrum til mennesker mellem 14 og 34 år, så kan de kun det. Andre må finde et andet sted at være. Disse andre steder omdannes imidlertid til udendørs restauranter, så man dårligt kan passere på fortovet og i hvert fald kun sætte sig ned, hvis man køber noget. Tilsvarende med husbåde langs kajkanten - de tilgodeser jo kun den familie der bor i husbåden!	
	Side 26 Spalte 2 Afsnit 3	Vi ønsker ikke, at der etableres boliger på vand i Indre By Lokaludvalgs område. Det vil indskrænke vandarealerne og dermed oplevelsen af Indre By som en bydel omgivet af vand.	
1	Side 26 Spalte 2 Afsnit 4	Man kan med kommuneplanen og lokalplaner sikre, at sidegader i Indre By med tiden udvikles til gader med små butikker, hvor turisterne kan møde københavnernes.	
1	Side 26 Spalte 1 Afsnit 3-4	Forudsætningen for en indsats for at tiltrække flere store internationale events til København bør være, at der besluttet en plan for, hvordan events fordeles ud over hele København og ikke koncentreret til Indre By, da sådanne events kan påvirke hverdagslivet i Indre By, mens de pågår.	

		<p>Før man godkender, at København skal være vært for en event, skal det undersøges, hvad København får ud af eventen, og man skal have et overblik over økonomien for kommunen ved eventen.</p> <p>Events i København skal have kvalitet og understøtte byens image.</p> <p>Afviklingen af events skal tage hensyn til beboere og lokale erhverv.</p> <p>Lokaludvalget foreslår, at borgerne tilbydes en app, som i "real time" viser, hvor der foregår events, demonstrationer mv, så de kan tage højde herfor, når de færdes i byen.</p>	
1	<p>Side 27</p> <p>Spalte 1</p> <p>Afsnit 5</p> <p>Prik nr. 3</p> <p>+</p> <p>Spalte 2</p> <p>Afsnit 3</p> <p>Prik nr. 2</p>	<p>Udmøntningen af kommunens arkitekturpolitik skal i højere grad afpasses efter den enkelte bydel. Nybyggeri skal tage afsæt i bydelens egenart. For Middelalderbyen betyder dette, at nybyggeri ikke primært skal fremstå som moderne, men derimod holde sig i den (tidløse) klassicistiske stil, som er bydelens egenart og "fortælling". Det vil der ikke være noget forlorent i. En bygning som BLOX er ikke i harmoni med Middelalderbyen; den kunne ligge hvor som helst i verden.</p> <p>Nybyggeri i Indre By bør bygges med bæredygtigt materiale og respektere bydelens skala ved, at større huse udadtil skal fremstå, som om de var opdelt i overensstemmelse med de oprindelige små matrikler.</p> <p>En differentieret arkitekturpolitik skal tillige udmøntes med en beslutning om, at der for hvert af de gamle bykvarterer i Indre By udarbejdes en bevarende lokalplan på overordnet niveau med overordnede retningslinjer om bevaring, der dels forhindrer nedrivning af huse, som på harmonisk vis indgår i den større sammenhæng, og dels sikrer kvarterets karakter.</p> <p>Eksempelvis bør der ikke ske nedrivninger på Strøget, selv om de enkelte bygninger ikke - isoleret set - har høj bevaringsværdi.</p>	

1	Side 29 Spalte 1 Afsnit 1 + Side 31 Spalte 1 Afsnit 3	Detailhandlen indeholder forholdsvis mange arbejdspladser. Blandt andet af den grund bør rammebetingelserne for detailhandlen forbedres.	
1	Side 31 Spalte 2 Afsnit 1	Vi mener, at erhvervslivet skal behandles fair. Men kommunen skal ikke desto mindre huske på, at den er myndighed og at den skal håndhæve love og regler.	
1	Side 31 Spalte 2 Afsnit 2	Kommuneplanforslaget bør forholde sig til Wonderful Copenhagens turismeanalyse 10xCopenhagen. Analysen viser, at turisterne ønsker at møde københavnere i hverdagslivet.  Det taler for flere boliger i Indre By. I øjeblikket møder turisterne stort set ingen beboere fra Indre By, når de bevæger sig rundt i bydelen.	
1	Side 34 Spalte 1 Afsnit 1-2 +	I visionsafsnittet "En international byregion" omtales en række infrastrukturprojekter til at binde Københavns kommune sammen med andre kommuner inden for Region Hovedstaden, Region Sjælland og Skåne i et Greater Copenhagen tillige med internationale forbindelse til udlandet, herunder en Øresundsmetro, den kommende Femern-Bælt forbindelse til Tyskland, internationale højhastighedstog og udvidelse af Københavns lufthavn og dermed flere ruteforbindelser til udlandet.	



	Spalte 2 Afsnit 1	<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. Et sådant skift bør Københavns Kommune arbejde for både lokalt, nationalt og internationalt.</p> <p>Højhastighedstog er en del af visionen mod mere bæredygtig transport, men næppe igennem Danmark. Det er alt for let at opretholde fiktionen om CO2-neutralitet i 2025, når alene de aktiviteter, som foregår på kommunens areal medregnes i klimaregnskabet, men ikke alle de øvrige aktiviteter uden for arealet, som er forårsaget af kommunens og dens indbyggers handlinger.</p>	
1	Side 34 Spalte 2 Afsnit 2	Kommuneplanforslaget skal knytte an til klimaplanen ved at beskrive de midler, man vil tage i bruge for at opfylde målene i klimaplanen.	
1	Side 34 Spalte 2 Afsnit 2	Vi foreslår, at kommunen systematisk arbejder for at få mere facadebeplantning. Dels skal de administrative hindringer ryddes af vejen, dels skal der rådgives om mulighederne for facadebeplantning og dels bør man støtte etablering af facadebeplantning økonomisk.	
2	Side 37 Spalte 1 Prik nr. 1	Prognosen for boligbehovet tager ikke højde for, at indbyggertallet vokser pga. fødselsoverskuddet. Småbørn har ikke behov for egen bolig.	
2	Side 37		

	Spalte 1 Prik nr. 2	Kommunen bør være opmærksom på, at en fortætning af byen betyder, at man mister grønne "skæve" områder, som ellers er med til at give byens kvarterer og bydele deres egenart og kant. Københavns karréstruktur med gårdmiljø skal bevares i videst muligt omfang.	
2	Side 37 Spalte 1 Prik nr. 2	Erhvervslejemål i Indre By bør indrettes til boliger.	
2	Side 37 Spalte 1 Prik nr. 3	En videreudvikling af det kollektive trafiksystem i Region Hovedstaden bør ske via et radiale letbanesystem med start i den kommende letbane i Ring3.  I Oslo udbygges alle kollektive trafiksystemer samtidig: bus, metro og letbane. I København udelukker den meget dyre satsning på metro, at andre kollektive transportsystemer indskrænkes, først og fremmest buslinjer, mens kun én letbanelinje er på tegnebrættet: 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.	
2	Side 37 Spalte 2	Der mangler målsætninger for ældreboliger, seniorboliger, plejeboliger og boliger for handicappede.  Det skal være muligt at flytte i ældreboliger, plejeboliger, handicapboliger, seniorboliger eller seniorbofællesskaber i den bydel, man bor i.  Man skal tænke i helheder, så fx. ungeboliger kan omdannes til boliger for ældre og omvendt.	
2	Side 37 Spalte 2	Indbyggertallet stiger, fordi antallet af udenlandske studerende og antallet af udlændinge med gode jobs i Københavnsområdet stiger. Det er udlændinge, som slår sig ned i København for en	

	Prik nr. 1-3	periode. De kender ikke lejeloven og betaler for meget i husleje, hvorfor huslejen på det private lejeboligmarked stiger generelt. Dermed er der ikke plads til alle i København. Det er et strukturelt problem.	
2	Side 37 Spalte 2 Prik nr. 1	Prognosen for boligbehovet tager ikke højde for, at indbyggertallet vokser pga. fødselsoverskuddet. Småbørn har ikke behov for egen bolig.	
2	Side 37 Spalte 2 Prik nr. 4	Der mangler en beskrivelse af problemet med hotellignende virksomhed i boliger, herunder airbnb-udlejning, og mulige løsninger, og der mangler en stillingtagen til administrationen af bopælspligten. Sandsynligheden for, at nye boliger, hvor der jo ikke er bopælspligt, vil blive udlejet som hotellejlighed eller via airbnb o.l., er stor.	
2	Side 37 Spalte 2 Prik nr. 8	<p>Dette omtales ikke i kommuneplanforslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den alvorlige mangel på daginstitutioner, der har udløst regler og distributionsprincipper der stiller unge familier i umulige dilemmaer (man får tilbudt en vuggestue i en anden bydel, skønt der ligger hele to vuggestuer i det kvarter man bor i, og man kan ikke sige nej, fordi man risikerer at næste tilbud, er endnu værre.</li> <li>• Stadige udbygninger af byskoler der allerede er udbyggede flere gange og med støt forringede udendørsfaciliteter.</li> </ul> <p>Indre By Lokaludvalg mener, at man må tænke i nye institutioner med ordentlige udendørsfaciliteter. Børnehaver og vuggestuer med ordentlige legepladser, så børnene</p>	

		udfordres motorisk og sansemæssigt, samt udendørs faciliteter hvor børnene kan sove. Nye skoler med idrætsfaciliteter, fordi enhver udbygning af eksisterende skoler bidrager til at forringe skolens udendørs rum samt skaber rum for fremmedgørelse og asocial adfærd. De derved skabte udendørs faciliteter - ligesom lokalerne - kan i et vist omfang stilles til rådighed for almenheden udenfor åbningstiderne.	
2	Side 38 Spalte 1 Prik nr. 9-10	Kommuneplanforslaget bør forholde sig til konsekvenserne af den stigende nethandel. Nethandlen giver øget transport af pakker, hvilket stiller krav til byens infrastruktur. Nethandlen medfører også et affaldsproblem, da modtagere af pakker skal af med emballagen.  Indre By Lokaludvalg beder om, at man ser på strøggadelokalplanerne i lyset af, at stadig flere butikker i strøggaderne står tomme.	
2	Side 38 Spalte 1 Prik nr. 1-7 + Prik nr. 9-10	Man vil både have flere boliger, flere virksomheder og flere grønne områder. Det hænger ikke sammen. Man må prioritere.	
2	Side 38 Spalte 1 Prik nr. 7	Man kan med kommuneplanen og lokalplaner sikre, at sidegader i Indre By med tiden udvikles til gader med små butikker, hvor turisterne kan møde københavnerne.	
2	Side 38 Spalte	Der mangler målsætning for støj fra trafikken. Støj fra trafikken er mange steder langt over	

		trafikstyrelsens anbefalede værdier. Vi henviser til vores høringssvar af 30. april 2019 til Teknik- og Miljøforvaltningen vedr. Handleplan for vejstøj – vedlagt.	
2	Side 38 Spalte 2 Prik nr. 1-5	<p>Trafikpolitikken og omfanget af ikke-bæredygtige transportmidler gennem kommunen kunne tage udgangspunkt i en prioritetsliste, som fx bystyret i Nottingham har vedtaget. Listen ser sådan ud, idet rækkefølgen angiver vigtigheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 erhvervssammenhæng</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>	
2	Side 38 Spalte 2 Prik nr. 1-3	Målene for trafikken bør beskrives med absolutte tal, ikke relative tal.	
2	Side 38 Spalte 2 Prik nr. 1	Der er en målsætning om, at transport skal være fordelt med 1/3 i bil, 1/3 i offentlig transport og 1/3 på cykel. Den konstaterede udvikling er i modstrid med denne målsætning; bilandelen stiger fortsat på bekostning af den kollektive trafiks andel.	

		<p>Målsætningen om, at transport skal være fordelt med 1/3 i bil, 1/3 i offentlig transport og 1/3 på cykel bør ændres til en mere forpligtende målsætning, som signalerer, at kommunen tager målsætningen alvorligt; at den kollektive trafik skal fremmes på bekostning af en reduktion af biltrafik.</p> <p>Vi foreslår målsætningen fra Klimaplanen, som siger <math>\frac{3}{4}</math> til gang, cyklisme og kollektiv trafik med 2025 som årstal for målsætningens realisering.</p> <p>Såfremt målsætningen om, at transport skal være fordelt med 1/3 i bil, 1/3 i offentlig transport og 1/3 på cykel bibeholdes, så bør den have et slutår. Samtidig bør der sættes et absolut tal for omfang af transport i bil.</p> <p>Et sådant loft blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i 1997: Biltrafikkens omfang måtte ikke overstige niveauet for 1996. Men den vedtagelse holdt desværre ikke. I forbindelse med en ny beslutning i Borgerrepræsentationen kunne man tage udgangspunkt i biltrafikkens omfang i eksempelvis 2015 (som i tilfældet Oslo) og så vedtage en reduktionsmålsætning i forhold til 2015-trafikniveauet.</p> <p>Målsætningen for transportmidlernes sammensætning burde i øvrigt skærpes ved alternativt at udskifte ture med kørte km. Det vil skabe et mere virkelighedsnært billede af, hvilke transportformer der reelt dominerer byens trafikale liv. Eksempelvis er ture i bil gennemsnitligt længere end gennemsnitlige cykelture.</p>	
2	<p>Side 38</p> <p>Spalte 2</p> <p>Prik nr. 6</p>	<p>Alle tiltag, der kan opmuntre folk til at anvende kollektiv trafik, må tages i anvendelse. Lige nu stirrer man sig blind på metroen og navnlig på den nye Cityring, men man glemmer, at man samtidig nedlægger buslinjer, der bevirker, at der nogle steder er meget langt at gå fra bopæl til nærmeste station.</p>	

2	Side 38 Spalte 2 Prik nr. 10	Der mangler måltal for, hvor langt ned luftforureningen skal.	
2	Side 39 Spalte 1 Prik nr. 1	<p>Iværksæt en forbrugsbaseret udregningsmetode af kommunens CO2-belastning som alternativ til det territorielt beregnede CO2-udslip, hvor også den internationale transport med fly og skib inkluderes, tillige med skift i metode for udregning af reduktionsmål</p> <p>Et sådant initiativ vil være i tråd med opfordringen fra C40 Cities-sekretariatet. En sådan udmelding fra København op til C40 topmødet i oktober 2019 ville derfor sætte København på verdenskortet som frontløber i klimakampen.</p> <p>De store byer i Vesten betragtes almindeligvis som klimakampens fortrop, men det hænger bl.a. sammen med, at en stor del af den tidligere energiintensive produktion er blevet udflaget, eksempelvis cement- og stålproduktion. Derved dukker den tidligere produktion op i form af importerede varer med et stort oversøisk klimafodaftryk.</p> <p>Man kan forestille sig, at de store byer i Vesten kan udråbe sig selv som CO2-neutrale, samtidig med at klodens samlede klimabelastning ikke er mindsket.</p> <p>Samtidig bør kommunen, som det fx gøres i Oslo, formulere sin CO2-reduktionsmålsætning ud fra et basisår (eksempelvis 1990) frem for den anvendte praksis i form af reduktion ud fra en uigennemskuelig basisfremskrivning af sit CO2-udslip i 2025.</p>	
2	Side 39 Spalte 1 Prik nr. 1	København skal være CO2-neutral i 2025. Det er om 6 år! Der skal da godt nok superturbo på, hvis det mål skal kunne anes i horisonten! At nedlægge taghaver er det stik modsatte end at arbejde for dette mål, at nedlægge / reducere natur trækker også i den forkerte retning (eksempler: Bellahøj-marken, Amager Fælled og opfyldning af sø og havn). Og så ovenikøbet til	

		<p>fordel for endnu mere armering, asfaltering, byggeri og anlæg af parkeringspladser – det er lidt for modsætningsfyldt at have et mål om at København skal være CO2-neutral om 6 år, når mange konkrete tiltag gør det stik modsatte for byen!</p> <p>Hvis målet om CO2-neutralitet, mere grønt, mere blå og mere sundhed overhovedet skal have nogen gang på jorden, så må man rette blikket stift mod privatbilisme. Trafikken oser og larmer hvilket reducerer sundhed og trivsel for alt for mange københavnere. Og bilerne fylder i gaderne både når de kører, holder i kø eller når de skal parkeres uanset om de kører på benzin, diesel eller elektricitet og uanset om de er førerløse eller ikke. Alle tiltag der kan opmuntre folk til at anvende kollektiv trafik må tages i anvendelse. Lige nu stirrer man sig blind på metroen og navnlig på den nye Cityring, men man glemmer, at man samtidig nedlægger buslinjer, der bevirker, at der nogle steder er meget langt at gå fra bopæl til nærmeste station.</p>	
2	Side 39 Spalte 2 Prik nr. 5	Planerne om klimatilpasning kan have uønskede konsekvenser for rekreative områder og natur i den eksisterende by. Vi henviser til skybrudsprojektet for Sankt Jørgens Sø.	
2	Side 39 Spalte 2 Prik nr. 7 + Prik nr. 9	Hvis man ønsker, at havneløbet skal anvendes til rekreative aktiviteter, skal der ikke tillades byggeprojekter, som indsnævrer havneløbet.	
3	Side 52	<p>Forslaget til kommuneplan og herunder udviklingen af de enkelte bydele bør være baseret på en inkluderende borgerdialog, hvor rammerne for Københavns udvikling er til diskussion.</p> <p>Indre Bys beboere kan således ikke se sig selv i opslaget om Indre By. Indholdet i opslaget bør tage udgangspunkt i afsnittene i Indre By Bydelsplan 2017-20 "Potentialer og udfordringer i</p>	



		Indre By” og ”Indre Bys egenart” - vedlagt. Lokaludvalget foreslår dialog herom mellem lokaludvalget og forvaltningen.	
3	Side 52 Spalte 1	Indre By og Christianshavn bør adskilles i kommunens statistikker. De to bydele er meget forskellige.	
3	Side 52 Spalte 2	<p>I Barcelona og andre storbyer satses på introduktion af superbloks princippet, hvor hele boligområder lukkes af for gennemkørende privatbiler og tung trafik, og bilerne fjernes fra gadearealet. For at blive benyttet til andre formål. Der er hastighedsbegrænsninger på 10-30 km/t for nødvendig trafik. Der imødeses øget sikkerhed, mindre forurening og støj samt forbedring af lokalmiljøet for beboerne i områderne. Herved øges sundhed og trivsel.</p> <p>Mindre trafik i Middelalderbyen er et projekt, der får karakter af superbloks princippet. Andre områder i København og Indre By kan gøres til genstand for samme principper.</p>	
3	Side 52 Spalte 2	<p>Indre By Lokaludvalg har med Indre By Bydelsplan 2017-20 vedtaget en prioriteringsliste for bilparkering i Indre By. Overordnet ønsker lokaludvalget, at beboerne i Indre By har adgang til en parkeringsplads inden for rimelig afstand af deres bopæl. Hvis man skal gå mellem bopæl og parkeringsplads, bør afstanden være max. 500 m, men hvis man etablerer cykelparkering ved parkeringspladserne, så beboerne kan cykle til deres parkerede bil, kan afstanden mellem bopæl og parkering godt være op til 7-800 m.</p> <p>Men ellers skal parkeringsarealerne prioriteres til:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. af- og pålæsning</li> <li>2. parkering for håndværkere mv., der skal udføre opgaver i ejendomme i Indre By</li> <li>3. handicapparkering og parkering for handicapkørselsordninger</li> </ol>	

	<p>4. beboerparkering  5. parkering af el-drevne delebiler  6. elbilparkering  7. pendlerparkering og privat kundekørsel  8. reduktion af den gennemkørende trafik, så der er plads til andre aktiviteter, herunder cykelparkering</p> <p>Nu arbejder vi tillige på en tilsvarende prioriteringsliste for ønsket biltransport i bydelen.</p> <p>Gennem en kategorisering af hovedtyper af trafik kan der opstilles en prioritering, opstilles målsætninger for de enkelte kategorier og hvilke reguleringsmuligheder, der kan iværksættes.</p> <p>Hovedkategorierne kan stilles op i 12 trafiktyper, nemlig</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- beboertrafik</li> <li>- cykeltrafik</li> <li>- gennemkørende trafik</li> <li>- gående</li> <li>- handicapkørsel</li> <li>- håndværksmæssig trafik</li> <li>- kollektiv trafik inkl. taxakørsel og delebiler</li> <li>- kommunale opgaver, f.eks. affaldsafhentning</li> <li>- løbehjul</li> <li>- pendlertrafik</li> <li>- trafik til bygge- og anlægsarbejder</li> <li>- udrykningskøretøjer</li> <li>- vareleveringstrafik</li> </ul> <p>Listen er ikke prioriteret.</p> <p>Reguleringsmåder kan være miljømæssig graduering af beboerlicens, roadpricing, miljøzoner,</p>	
--	---	--

		besværliggøre pendler- og gennemkørende trafik, bedre kollektiv trafik, park & ride og meget mere.	
3	Side 66 Spalte 2 Afsnit 1	Lynetteholmen kunne planlægges som det første og største bilfri område i København, med alene biladgang for handicapørsel, nødvendig varetransport og udrykningskøretøjer. Det kræver, at der satses på god kollektiv trafikdækning, som allerbedst og billigst kan opfyldes i gadeplan i form af et letbanesystem. Et sådant projekt kunne fortælle omverdenen, at København tager klimaproblematikken alvorligt, og i øvrigt lægger sig på linje med andre storbyers tilsvarende bestræbelser.	
3	Side 66 Spalte 2 Afsnit 2	<p>Vi foreslår, at der foretages en klimaeffekt-vurdering af det planlagte Lynetteholm byudviklingsområde sammenlignet med alternative lokaliseringer af byudvikling i Region Hovedstaden og Region Sjælland.</p> <p>De anvendte prognoser for befolkningsfremskrivning for Region Hovedstaden forudsiger ca. 67.000 boliger i de to centralkommuner og ca. 31.000 boliger i de omkringliggende kommuner. Prognoser har ofte den effekt, at politikerne arbejder for at opfylde dem, i stedet for at vurdere, om man ønsker en sådan udvikling.</p> <p>Staten og Københavns Kommunes overborgmester har i fællesskab lanceret projektet Lynetteholmen kombineret med en Havnetunnel og metroudbygning. Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområdet vil sandsynligvis medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafik. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring. Hvor skal byggematerialerne 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</p>	

		<p>samarbejde med regionerne og Københavns kommune kan udfylde. Borgerne i Region Sjælland har de største pendlerafstande i hele landet, og regionen er kendetegnet af afvandring.</p> <p>Forstadskommunerne langs den kommende letbane i Ring 3 har planlagt byudvikling ved de kommende letbanestationer. Lokaludvalget foreslår et radiale letbanesystem, som forbinder forstadskommuner og centralkommuner, og således tilbyder et alternativt kollektivt transportsystem på jordoverfladen, som kan tæmme den voksende biltrafik, i stedet for fortsat at satse på den meget dyre og gældstunge underjordiske metroudbygning.</p> <p>Det betyder selvfølgelig, at Københavns Kommune må forholde sig til en overordnet planlægning af byudviklingens lokalisering og den generelle klimapåvirkning, hvor ikke kun kommunens snævre økonomiske interesser varetages. Hvilken lokalisering af befolkning og erhverv, og hvilke forskellige transportsystemløsninger er mest fordelagtig set ud fra et samlet sjællandsk perspektiv?</p>	
3	Side 68 Spalte 3 Afsnittet "Ny- boder Skole"	<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>Enhver udbygning af eksisterende skoler bidrager til at forringe skolens udendørs rum samt skaber rum for fremmedgørelse og asocial adfærd.</p>	
3	Side 68 Spalte 3 Afsnittet "Amalie- gade 23- 25"	<p>Hvad betyder det konkret, når man konverterer erhvervsejendomme til <i>boligramme</i> sådan som det nævnes på side 68: "(...) <i>Ejendom lægges over i boligramme, idet bebyggelse konverteres til lejligheder. (...)</i>"</p> <p>Lejligheder, der ikke tidligere har været beboet af personer, der tilmeldte sig Folkeregistret, er jo ikke omfattet af bopælspligt. Er dette et forhold, som Borgerrepræsentationen har til hensigt at foretage politiske indgreb for at ændre? Eller er det blot et blålys, at der skal skabes boliger i eksisterende centralt beliggende ejendomme, mens vi alle ved at det blot er et påskud for mere udlejning af lejligheder på hotelbasis, sådan som vi har set det i en betydelig række af</p>	

		ejendomme i Indre By, hvori der faktisk er bopælspligt, som Borgerrepræsentationen blot ikke håndhæver?	
4	Side 71-72	Med henvisning til de nævnte rammer for detailhandel bør man se på konsekvenserne af den stigende nethandel.	
4	Side 71	De generelle bestemmelser i deres helhed bør med som bilag til forslaget til Kommuneplan 2019, når det sendes i offentlig høring. Det er ikke nok at henvise til en hjemmeside.	
4	Side 72	<p>Anvendelsen af serviceerhverv-begrebet i lokalplaner og kommuneplanen skal være mere præcis, da det anvendes for bredt i dag, hvor det både omfatter 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 udskækningsvirksomhed med nattilladelse, hotel, detailhandel osv.</p> <p>Det er afgørende for Indre Bys udvikling, at der med en mere præcis anvendelse af serviceerhverv-begrebet kommer styr på Indre Bys udvikling, særligt med hensyn til nattelivet og turismen.</p> <p>På sigt skal der være en balance mellem nattelivet og de øvrige aktiviteter i Middelalderbyen og tilstødende kvarterer. Bevillingspolitikken skal afspejle dette overordnede mål.</p>	

4	Side 72 Spalte 1 Afsnit 1	Vi har erfaring med, at der udarbejdes tillæg til kommuneplanen stort set samtidig med, at den vedtages. Borgerrepræsentationens beslutning om kommuneplanen bør indeholde bemærkninger om, at der ikke vil blive besluttet tillæg til kommuneplanen i fx 2 år efter dens vedtagelse.	
---	---------------------------------	---	--

#### Høringssvar: Konkrete bemærkninger

Kapitel	Afsnit og sidetal	Gengivelse af oprindelig tekst	Forslag til ændret tekst <i>Understregning = Indsæt ny tekst</i>	Økonomiforvaltningens bemærkning (tom kolonne)
1	24 Spalte 2 Afsnit 2	At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes.	At kvaliteten af byens bevaringsværdige <u>bymiljøer</u> , bebyggelser og bygninger fastholdes.	

3	52 Spalte 3	Med Kommuneplan 2019 ønsker vi at skabe rammerne for en turisme, der fordeler sig i hele byen. Samtidig...	Med Kommuneplan 2019 ønsker vi at skabe rammerne for en turisme, der fordeler sig i hele byen. <u>I Indre By skal fortolkningen af kommunens arkitekturpolitik tage særligt hensyn til stedets ånd.</u> Samtidig...	
---	----------------	--	---	--