

Hvidbog – Københavns Kommuneplan 2011

Indhold

HVIDBOGEN – OPBYGNING	5
INSENDETE HØRINGSSVAR – ET OVERBLIK.....	6
OVERSIGT OVER FORSLAG TIL ÆNDRINGER AFFØDT AF HØRINGSSVAR	11
OVERSIGT OVER INTERNE FORSLAG TIL ÆNDRINGER AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2011.....	17
INSENDETE HØRINGSSVAR - RESUMÉ, BEMÆRKNINGER OG KONKLUSION	18
1. Klima-, Energi- og Bygningsministeriet.....	18
2. Miljøministeriet, Naturstyrelsen.....	18
3. Farvandsvæsenet	19
4. Region Sjælland.....	20
5. Malmö Stad.....	20
6. Frederiksberg Kommune	21
7. Gentofte Kommune	22
8. Rødovre Kommune	23
9. Tårnby Kommune.....	24
10. Børne- og Ungdomsforvaltningen, Københavns Kommune	24
11. Københavns Museum.....	25
12. Amager Vest Lokaludvalg	26
13. Amager Øst Lokaludvalg.....	30
14. Bispebjerg Lokaludvalg.....	32
15. Brønshøj-Husum Lokaludvalg	33
16. Christianshavn Lokaludvalg	35
17. Indre By Lokaludvalg	37
18. Kgs. Enghave Lokaludvalg	42
19. Valby Lokaludvalg.....	44
20. Vanløse Lokaludvalg.....	46
21. Vesterbro Lokaludvalg.....	47
22. Østerbro Lokaludvalg	48
23. Advokatfirma Tommy Paulsen ApS på vegne af grundejere og lejere Vermlandsgade 51 og Uplandsgade 46, 2300 Kbh. S.	53
24. Andreas Sihm	53
25. Arkitektfirma Arne Meldgaard & Co. på vegne af grundejer.....	53
26. Boligselskabernes Landsforening, 1. Kreds.....	54

27. Brøchner I/S og Brøchner Hotels v. Søren Brandt.....	54
28. Brønshøj Grundejerforening v. Hans Bo Larsen.....	54
29. By & Havn	55
30. Byggeselskabet Mogens de Linde	55
31. Carsten Cederholm	56
32. Cyklistforbundet, Københavnsafdelingen	56
33. Danmarks Naturfredningsforening, Københavnsafdelingen	57
34. DI, Hovedstaden.....	60
35. DSB Ejendomsudvikling A/S v. landinspektør Robert Jakobsen.....	61
36. Erling Ekegren	61
37. Freja Ejendomme (ejer) v. Saxo Properties A/S (køber).....	62
38. FSB v. Anette Friedberg	62
39. Henrik Larsen Ejendomme Aps. v. Christian Mansa Arkitekter	63
40. HF Nokken v. Sidsel Hansen.....	63
41. Islands Brygge Lokalråd v. Jeannette Stådsen	64
42. Jens Ladegaard.....	64
43. John Bloch-Poulsen	65
44. Kræftens Bekæmpelse	65
45. K/S Strandlodsvej 15 og 48 på vegne af ejerne af Strandlodsvej 48.....	66
46. Københavns Energi.....	66
47. Leif Rønby Pedersen.....	66
48. MT Højgaard v. Carsten Lygum	67
49. NETTO v. Jonas Nyrop Vestermann.....	67
50. Nokken v. en række lejere (underskriftindsamling).....	68
51. Ole Rasmussen.....	69
52. Oscar Jensen & Co v. Bertelsen & Scheving Arkitekter	69
53. Peter Andreas Heiberg	70
54. Refshaleøens Holding A/S og KAB.....	70
55. Reitan Ejendomsudvikling A/S	72
56. Rema Ejendom Danmark A/S v. Lars Schönewolf-Greulich.....	73
57. Rådet for Bæredygtig Trafik.....	73
58. Skanska	75
59. Tetris A/S	77

60. Utterslevhøj Grundejerforening v. Hans Bo Larsen	78
61. Vanløse Grundejersammenslutning v. Jan Mørch og Erik Honore	79
62. Ældre Sagen	81
63. Østerbro Havnekomité.....	81
64. Østerbro Lokalråd v. Anet Burchard	83
DEBATARRANGEMENTER.....	85
Plads til 100.000 flere københavnere - hvordan?.....	85
København kan ikke alene.....	89
MILJØREDEGØRELSE	91

HVIDBOGEN – OPBYGNING

Hvidbogen behandler de 64 høringsvar, der er indkommet i debatperioden om Forslag til Kommuneplan 2011, som har fundet sted i perioden 15. august til 17. oktober 2011.

Alle høringsvar behandles ens, hvilket vil sige, at der er et kort resume af høringsvaret, som herefter kommenteres af Økonomiforvaltningen, der indstiller om høringsvaret giver anledning til at foreslå ændringer af kommuneplanforslaget. Alle høringsvar kan ses i deres helhed på den digitale høringsportal www.blivhoert.kk.dk.

Hvidbogen indeholder endvidere en gennemgang af de to debatarrangementer, der er afholdt i forbindelse med høringen af Forslag til Kommuneplan 2011. Gennemgangen kvitterer for de hovedsynspunkter, der fremkom på debatarrangementerne, ud fra et ønske om at vise hele debatten. Endvidere har flere lokaludvalg afholdt debatmøder om Forslag til Kommuneplan 2011 i løbet af høringsperioden. Indholdet fra disse møder afspejles i lokaludvalgenes høringsvar.

Forslag til ændringer, hovedsynspunkter fra debatarrangementer og debatperioden bliver behandlet i Økonomiudvalget og herefter Borgerrepræsentationen. De ændringer som behandlingen af Forslag til Kommuneplan 2011 giver anledning til, indarbejdes i den endelige udgave af Kommuneplan 2011, som herefter bekendtgøres.

Hovedlinjer i høringsvarene

Høringsvarene fordeler sig på de 16 overskrifter, som strukturerer den digitale kommuneplan www.kk.dk/kp11 (se skema på næste side). De overskrifter, som flest høringsvar beskæftiger sig med, er 'trafik' og 'rammer for bydele'.

Interessen og kommentarerne har fokuseret på:

- Fokusområdet inden for grøn vækst og livskvalitet. Der er generelt opbakning til det stærke fokus på Øresundsregionen, og flere aktører ønsker at indgå i et samarbejde om udviklingen i Øresundsregionen. Der efterlyses imidlertid samtidig en klarere beskrivelse af samarbejdet i Hovedstadsregionen.
- Afsnittet 'Et godt hverdagsliv i København'. Mange høringsvar, og særligt lokaludvalgenes, indeholder konkrete bemærkninger, der direkte eller indirekte forholder sig dette. De omhandler især skoler og institutioner, boliger, tryghed og rekreative arealer.
- Det emne, som flest høringsvar indeholder synspunkter på, er trafik. Emnet er det hyppigst forekommende fra både myndigheder/styrelser og lokaludvalg. Det er også det emne, hvor synspunkterne er mest forskellige. Høringsvarene drejer sig om østlig omfartsvej / havnetunnel, betalingsring, bilparkering, metro, cykel- og stiforbindelser, og fordelingen af trafikken på biler, kollektiv trafik og cykel/ gang.
- I over halvdelen af høringsvarene fra de private aktører er der konkrete forslag til ændringer af rammer for lokalplanlægningen. Det er først og fremmest forslag til ændringer af rammebestemmelser for enkeltejendomme, fx anvendelse, bebyggelsesmuligheder, parkering, detailhandel m.v.

INSENDTE HØRINGSVAR – ET OVERBLIK

	D A T O	Øresundsregionen – en motor for vækst	Et godt hverdagsliv i København	Viden og erhverv i København	København som metropol for grøn vækst	Fokuseret byudvikling	Overordnet byudvikling	Boliger og byliv	Erhverv	Trafik	Energi og miljø	Natur og fritid	Generelle bestemmelser	Rammer for bydele	Detailhandel	Digital kommuneplan	Miljøvurdering
MYNDIGHEDER & STYRELSER																	
1. Klima-, Energi- og Bygningsministeriet	17.10													x			
2. Miljøministeriet, Naturstyrelsen	17.10										x						
3. Farvandsvæsenet	2.9																
4. Region Sjælland	14.10																
5. Malmö Stad	28.10	x				x				x							
6. Frederiksberg kommune	11.10									x							
7. Gentofte Kommune	31.10									x							
8. Rødovre Kommune	14.10									x		x					
9. Tårnby Kommune	17.10									x							
10. Børne- og Ungdomsforvaltningen , Københavns Kommune	14.10													x			
11. Københavns Museum	18.10							x									

LOKALUDVALG																			
12. Amager Vest Lokaludvalg	17.10	x	x	x		x		x		x			x						
13. Amager Øst Lokaludvalg	13.10		x			x		x						x					
14. Bispebjerg Lokaludvalg	17.10		x	x		x							x		x				
15. Brønshøj-Husum Lokaludvalg	14.10							x		x	x		x	x					
16. Christianshavn Lokaludvalg	11.10		x					x		x	x								
17. Indre By Lokaludvalg	14.10		x	x	x	x		x		x	x	x							
18. Kgs. Enghave Lokaludvalg	13.10		x			x	x	x		x									
19. Valby Lokaludvalg	18.10		x			x									x				
20. Vanløse Lokaludvalg	17.10			x						x		x							
21. Vesterbro Lokaludvalg	17.10							x		x									
22. Østerbro Lokaludvalg	18.10		x							x			x	x	x				
PRIVATE AKTØRER																			
23. Advokatfirma Tommy Paulsen ApS på vegne af grundejere og ejere	7.10														x	x			
24. Andreas Sihm	10.10									x									
25. Arkitektfirma Arne Meldgaard & Co. på vegne af grundejer	14.10														x				
26. Boligselskabernes Landsforening, 1. Kreds	17.10							x											
27. Brøchner I/S og	13.10								x						x				

Brøchner Hotels v. Søren Brandt																		
28. Brønshøj Grundejerforening ved Hans Bo Larsen	16.10											x						
29. By & Havn	14.10													x				
30. Byggeselskabet Mogens de Linde	11.10						x								x			
31. Carsten Cederholm	26.10										x							
32. Cyklistforbundet, Københavnsafdelingen	13.10			x	x					x								
33. Danmarks Naturfredningsforenin g, Københavnsafdelingen	17.10				x						x	x	x					
34. DI, Hovedstaden	14.10	x		x						x				x				
35. DSB Ejendomsudvikling A/S v. landinspektør Robert Jakobsen	1.8														x			
36. Erling Ekegren	3.10			x														
37. Freja Ejendomme (ejer) v. Saxo Properties A/S (køber)	14.10														x			
38. FSB v. Anette Friedberg	25.8						x								x			
39. Henrik Larsen Ejendomme Aps. v. Christian Mansa Arkitekter	31.5												x	x				
40. HF Nokken v. Sidsel Hansen	17.10									x								
41. Islands Brygge Lokalråd v. Jeannette Stådsen	7.10									x								
42. Jens Ladegaard	11.10						x								x			
43. John Bloch-Poulsen 3 stk	13.10 15.10 17.10									x	x							

44. Kræftens Bekæmpelse	13.10								x						x				
45. K/S Strandlodsvej 15 og 48 på vegne af ejerne af Strandlodsvej 48	11.10														x	x			
46. Københavns Energi	14.10														x				
47. Leif Rønby Pedersen	15.8						x						x						
48. MT Højgaard v. Carsten Lygum	16.9														x	x			
49. NETTO v. Jonas Nyrop Vestermann	12.9														x	x			
50. Nokken v. en række lejere (underskriftindsamling)	15.10								x										
51. Ole Rasmussen	14.10		x					x											
52. Oscar Jensen & Co v. Bertelsen & Scheving Arkitekter	18.10														x	x			
53. Peter Andreas Heiberg 2 stk.	2.10										x	x							
54. Refshaleøens Holding A/S og KAB 3 stk, hvor af 1 med KAB	17.10					x	x		x	x					x				
55. Reitan Ejendomsudvikling A/S	17.10												x			x			
56. Rema Ejendom Danmark A/S v. Lars Schönewolf-Greulich	27.09														x	x			
57. Rådet for Bæredygtig Trafik	14.10								x						x				
58. Skanska 2 stk.	14.10 17.10						x			x					x	x	x		
59. Tetris A/S 2 stk.	14.10														x	x			

60. Utterslevhøj Grundejerforening v. Hans Bo Larsen	16.10												x				
61. Vanløse Grundejersammenslut ning v. Jan Mørch og Erik Honore	17.10			x	x			x	x	x							
62. Ældre Sagen	14.10													x			
63. Østerbro Havnekomité	15.10		x		x		x	x			x	x					
64. Østerbro Lokalråd v. Anet Burchard	17.10									x		x		x			

OVERSIGT OVER FORSLAG TIL ÆNDRINGER AFFØDT AF HØRINGSSVAR

Hørings svar		Indsigers ændringsforslag	Økonomiforvaltningens forslag til ændring i Forslag til Kommuneplan 2011
2	Miljøministeriet, Naturstyrelsen	<p>Indsiger har den 17. oktober 2011 gjort indsigelse (statsligt veto) mod indholdet af retningslinje for vindmøller, idet der jf. Vindmøllecirkulæret ikke må fastsættes en generel højdebegrænsning under 150 meter.</p> <p>Indsiger har den 17. november 2011 meddelt, at Naturstyrelsen frafalder et statsligt veto på betingelse af, at Borgerrepræsentationen vedtager Forslag til Kommuneplan 2011 endeligt med de ændringer som Økonomiforvaltningen foreslår.</p>	<p>Det foreslås, at første afsnit af retningslinjen om Vindmøller ændres til følgende ordlyd: ”Der kan kun planlægges for store vindmøller inden for de udpegede vindmølleområder som vist på kortet. Vindmøllerne i de enkelte områder skal være ens. I det udpegede vindmølleområde i Valby må der højst opstilles to vindmøller og den enkelte vindmølles totalhøjde må ikke overstige 80 m. I det udpegede vindmølleområde på Lynetten fastsættes de nærmere bestemmelser om det maksimale antal og den maksimale totalhøjde i den igangværende planproces for kommuneplantillæg for store vindmøller.”</p> <p>Redegørelsens to sidste afsnit foreslås ændret til følgende ordlyd: ”Ved Damhusåens renselanlæg i Valby er der opstillet vindmøller, og disse kan fornys i overensstemmelse med retningslinjerne. Under hensyn til, at afstanden fra vindmølleområdet til beboelse og til kolonihaver med overnatning kun er 300-400 meter, er der fastsat en højdebegrænsning på maksimalt 80 meter. Københavns Kommune har også kortlagt mulighederne for opstilling af store vindmøller, dvs. møller med en totalhøjde på op til 149 m. Der er i den forbindelse peget på to nye områder, hvor det umiddelbart vurderes at være muligt at opstille store vindmøller, nemlig Kalvebod Syd på Kalvebod Miljøcenters arealer og den sydlige del af Prøvestenen, samt på muligheden for at opstille store vindmøller inden for det allerede udpegede vindmølleområde på Lynetten. Udpegningen af områder til store vindmøller er igangsat i en særskilt planlægning, hvor der vil blive fastlagt retningslinjer for områdernes udstrækning, møllernes antal, den maksimale totalhøjde mv. Den konkrete opstilling af store vindmøller forudsætter udarbejdelse af VVM-redegørelse og kommuneplantillæg. Dette arbejde er påbegyndt for Kalvebod Syd og Prøvestenen.”</p>
8	Rødovre Kommune	Indsiger ønsker, at den indtegnede grønne cykelrute nord for Rødovre Station og langs	<p>Det foreslås, at kortet til afsnittet om cykelruter ændres, således at det ruter uden for kommunen udgår.</p> <p>Det foreslås endvidere, at redegørelsen til</p>

		<p>S-banen udtages af retningslinjekortet for Københavns cykelruter.</p> <p>Endvidere foreslår indsiger en præcisering af redegørelsen for vandløb, søer og kystvande.</p>	<p>afsnittet Vandløb, søer og kystvande præciseres, således at der ikke er tvivl om, hvor den bindende regulering af vandkvalitet finder sted.</p>
10	Børne- og Ungdomsforvaltningen, Københavns Kommune	<p>Indsiger foreslår en række rammeændringer i forlængelse af Budgetaftalen for 2012, dels for en ny skole på Østerbro (pkt. 1) og dels for udvidelser af daginstitutionskapaciteten (pkt. 2-6)</p>	<p>Rammer for lokalplanlægningen foreslås ændret med følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den maksimale bebyggelsesprocent for O3-området, der skal indeholde skolen og Kræftens Bekæmpelses administration, hæves til 190. 2. Det ønskede område ved Strødsvej slås sammen med det tilstødende O2-område, så der fremkommer et samlet O2-område. 3. Det ønskede området ved Rådmandsgade slås sammen med det tilstødende boligområde (B5), så der fremkommer et samlet boligområde (B5). 4. Det ønskede område (del af matrikel nr. 21a, Valby) på Vestre Kirkegård, samt den nordre halvdel af Vestre Kirkegårds Alle ud for området, slås sammen med det tilstødende boligområde (B4), så der fremkommer et samlet boligområde (B4). 5. Det ønskede område (del af matrikel nr. 4127 + 4164 + 143d Sundbyøster) på Sundby Kirkegård slås sammen med det tilstødende boligområde (B3), så der fremkommer et samlet boligområde (B3). 6. Det ønskede område (del af matrikel nr. 428, Emdrup) omdannes til område for offentlige formål (O2).
12 13 34	Amager Vest Lokaludvalg Amager Øst Lokaludvalg Dansk Industri	<p>Indsigerne efterspørger, at Københavns forhold til omegnskommunerne beskrives nærmere fx i en beskrivelse af hvordan man vil samarbejde med nabokommunerne om at være en drivkraft i regionen.</p>	<p>Det foreslås, at der i kapitlet "Viden og erhverv i København" tilføjes en ny indsats om "Samarbejde i regionen" med følgende tekst: "Københavns Kommune prioriterer samarbejdet med Region Hovedstaden og omegnskommunerne højt og vil arbejde for at styrke infrastrukturen, reducere CO2-udledningen og skabe vækst i regionen. Dette vil vi gøre via fx Vækstforum, Den Regionale Udviklingsplan og Den Regionale Klimastrategi. Endvidere ser Københavns Kommune frem til regeringens 'hovedstadsstrategi' og Københavns Kommunes og omegnskommunernes rolle heri."</p>
13	Amager Øst Lokaludvalg	<p>Indsiger mener, at sætningen på s. 15 i den trykte del af Forslag til</p>	<p>Det foreslås i kapitlet "Et godt hverdagsliv i København" at slette sætningen "Ofte er der nogle få utilpassede unge, der skaber stor</p>

		Kommuneplan 2011 "Ofte er der nogle få utilpassede unge, der skaber stor utryghed for mange" bør udgå.	utryghed for mange".
17 57	Indre By Lokaludvalg Rådet for Bæredygtig Trafik	Indsigerne har flere forslag til forbedring af cykelparkeringsforhold i Indre By.	Det foreslås, at følgende tilføjes til redegørelsen for Cyklernes By: "Der arbejdes løbende på at prioritere og etablere cykelparkering i eksisterende byområder, især i de centrale dele af byen."
22 57	Østerbro Lokaludvalg Rådet for Bæredygtig Trafik	Indsigerne udtrykker bekymring om, at målet om at mindst 1/3 af trafikken skal være cykeltrafik og mindst 1/3 kollektiv trafik er udgået af Forslag til Kommuneplan 2011.	<p>Det foreslås, at 3. sætning under overskriften "Grøn mobilitet" i kapitlet "København som metropol for grøn vækst" erstattes af følgende afsnit: "Det er den langsigtede vision, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil. Frem mod år 2025 er målet, at hovedparten (mindst 2/3) af væksten i det samlede antal personture skal ske med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik, således at trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning."</p> <p>Det foreslås at indføre en ny sætning sidst i samme afsnit: "København vil desuden arbejde for at fremme alternative drivmidler."</p> <p>Det foreslås at indføre en ny målsætning i retningslinierne for trafik (den digitale kommuneplan): "Det er den langsigtede vision, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil."</p> <p>Det foreslås, at 2. sætning i 6. afsnit i Overborgmesterens forord erstattes af følgende sætning: "Den langsigtede vision er, at antallet af personture i byen skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil."</p>
23	Advokatfirma Tommy Paulsen ApS på vegne af grundejere og ejere Vermlandsgade 51 og	Indsiger foreslår, at den maksimale størrelse for udvalgswarebutikker for bydelscenter	Det foreslås, at den maksimale butiksstørrelse for udvalgswarebutikker ændres til 1.000 m2.

	Uplandsgade 46, 2300 Kbh. S.	Vermlandsgade (Vermlandsgade 51 og Uplandsgade 46, 2300 Kbh. S) forhøjes fra 500 m ² til 1.000 m ² .	
27	Brøchner I/S og Brøchner Hotels v. Søren Brandt	Indsiger har et ønske om, at ejendommen Vendersgade 29 i sin helhed overgår til hotel. Indsiger oplyser, at en forudsætning herfor er, at der anlægges et mere nuanceret og fleksibelt syn på karreen, end den nuværende ramme som B5-område muliggør.	Rammen for lokalplanlægning for karreen foreslås ændret fra B5 til C2* med følgende særlige bestemmelse: "Boligarealet skal udgøre mindst 60 % af etagearealet."
29	By & Havn	Indsiger bemærker, at lovgrundlaget for Ørestad ikke længere fastsætter en øvre grænse for byggeri på 3,1 mio. etagemeter, samt at der ikke fastlægges en fordeling af byggeri nord og syd for Vejlands Alle.	Afsnittet "Udbygningen af Ørestad" i de særlige bestemmelser for Ørestad i kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen foreslås ændret til: "Der kan som udgangspunkt samlet bebygges 3,1 mio. etagemeter i Ørestad. De maksimale bebyggelsesprocenter og friarealkrav gælder for et enkeltområde som helhed, inklusive bygrønninger, vandområder, lokalgader m.v. Bebyggelsens fordeling og placering inden for enkeltområderne fastlægges i lokalplanlægningen. Der skal sikres de nødvendige arealer til institutionsformål. Det nærmere omfang af arealerne fastlægges i den videre planlægning."
30	Byggeselskabet Mogens de Linde	Indsiger foreslår, at Kommuneplanens rammer for husbåde i Krudtløbet øges fra 24 til 59 husbåde.	Det foreslås, at den særlige bestemmelse for rammeområdet Krudtløbet udgår af Forslag til Kommuneplan 2011.
31	Carsten Cederholm	Indsiger mener, at kommuneplanen skal stille krav om, at tagvand opsamles og anvendes til toiletskyl og tøjvask.	Bestemmelsen "Tagfladers udformning og udnyttelse" i rammerne vedr. særlige bebyggelsesforhold foreslås udbygget, således at der også henvises til muligheden for at indvinde tagvand for at spare på grundvandet. Bestemmelsen får derved følgende ordlyd: "I lokalplaner kan der optages bestemmelser om, at egnede tagflader (op til ca. 30 grader hældning) skal begrønnes, hvis det ikke strider imod andre hensyn, som bl.a. kan være ønsker om indsamling af tagvand til toiletskyl, tøjvask mv. eller om etablering af lege- og idrætsarealer, opholdsterrasser eller solenergianlæg, og hvis det er foreneligt med

			byggeriets og omgivelsernes arkitektoniske og kulturhistoriske særpræg.”
35	DSB Ejendomsudvikling A/S ved landinspektør Robert Jakobsen	Indsiger ønsker kommuneplanens ramme for ejendommen Tyborøn Alle 94 ved Jyllingevej Station ændret fra T1 (jernbaneareal) til boligområde B1.	Grænsen mellem T1- og B1- området foreslås ændret, så ejendommen kan overgå til boligformål (B1).
36	Erling Ekegren	Indsiger foreslår, at kommuneplanforslagets afsnit om Viden og Erhverv suppleres med en beskrivelse af manglende innovation og samarbejde mellem hovedstadens erhvervsliv og erhvervsakademier/VEU Centre.	Det foreslås, at overskriften ”Manglende innovation og samarbejde med universiteter” i kapitlet ”Viden og erhverv i København” ændres til ”Manglende innovation og samarbejde med vidensinstitutioner”.
38	FSB v. Anette Friedberg	Indsiger ønsker, at områdetyper for Pallesvej 20-80, 2300 København S, ændres fra et område til offentlige formål (O2) til område til boliger (B).	Rammen for lokalplanlægning for området foreslås ændret fra offentlige formål (O2) til boligformål (B2).
44	Kræftens Bekæmpelse	Indsiger ønsker, at bebyggelsesprocenten for matrikel 251 Udenbys Klædebo Kvarter (Strandboulevarden 55 m.fl.) ændres til 180 i stedet for de 150 i Forslag til Kommuneplan 2011.	Der henvises til konklusionen til indsigelse nr. 10, pkt. 1.
56	Rema Ejendom Danmark A/S v. Lars Schönewolf-Greulich	Indsiger foreslår, at den eksisterende detailhandelsramme for lokalcenter Jyllingevej udvides med 2.000 m ² , således at den samlede ramme for lokalcenteret udgør 5.000 m ² .	Det foreslås, at Lokalcenter Jyllingevej ændres til Bydelscenter Jyllingevej med et samlet maksimalt bruttoetageareal til butikformål på 4.000 m ² detailhandel. De gældende bestemmelser om butikkers maksimale størrelse fastholdes.
58	Skanska	Indsiger foreslår, at der skabes mulighed for 3.000 m ² detailhandel i 1-2 etager i forbindelse med det planlagte parkeringshus på Øresundsvej.	Det foreslås, at afgrænsningen af det eksisterende bydelscenter Øresunds Station ændres, således at ejendommene matr. nr. 3772 og 35 b Sundbyøster omfattes. Et areal langs Krimsvej foreslås udtaget af bydelscenteret, idet der i Lokalplan 425 ikke er givet mulighed for butikker i denne del af

			området. Bestemmelserne om bydelscenterets maksimale butiksareal og maksimale butiksstørrelser fastholdes.
59	Tetris A/S	<p>Indsiger ønsker et nyt lokalcenter til detailhandel udpeget i tilknytning til Ny Ellebjerg Station.</p> <p>Indsiger ønsker endvidere kommuneplanens ramme for lokalplanlægning for ejendommen Kalkbrænderihavngade 3 (matr. nr. 943, Østervold) udvidet, så et konkret projekt kan realiseres.</p>	<p>Det foreslås, at der udlægges et lokalcenter mellem Ny Ellebjerg Station og Carl Jacobsens Vej. Butiksarealet må ikke overstige 3.000 m² og de maksimale butiksstørrelser fastsættes til 1.000 m² for dagligvarebutikker og 500 m² for udvalgswarebutikker.</p> <p>Rammen for lokalplanlægning for området foreslås ændret til: S2*: På matr.nr. 943 Østervold Kvarter, København, fastsættes den maksimale bebyggelsesprocent til 270. Ved etablering af lagerhotel på ejendommen skal der etableres i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 500 m² etageareal.</p>

OVERSIGT OVER INTERNE FORSLAG TIL ÆNDRINGER AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2011

Lavenergiområder

Forslag til Kommuneplan 2011 indeholder bestemmelser om lavenergiområder. Bestemmelserne skal motivere bygherrer til at opføre byggeri i laveste energiklasse under hensyn til samfundsøkonomi og miljøhensyn.

Under den offentlige høring af kommuneplanforslaget er der indført en ny lavenergiklasse i Bygningsreglement 2010. Bygningsreglementet indeholder herefter ikke længere én lavenergi klasse (klasse 2015), men to lavenergiklasser (klasse 2015 og klasse 2020). Det giver anledning til at foreslå en justering af kommuneplanen, så den er bedre i overensstemmelse med det reviderede bygningsreglement og med Klimaplanens intentioner om anvendelse af laveste energiklasse i byudviklingsområder, jf. Borgerrepræsentationens beslutning den 27. august 2009 (BR 2009-65346).

Erhvervs- og Byggestyrelsen har i forbindelse med indførelsen af lavenergiklasse 2020 i bygningsreglementet oplyst, at kommunerne i de første år bør være tilbageholdende med at kræve byggeri opført efter denne klasse, idet der er behov for udvikling af materialer og byggeteknikker inden bygningsklassen er økonomisk bæredygtig. Lavenergiklasse 2020 indeholder således markant skærpede krav, der ifølge bygningsreglementet først forventes at blive et krav for opførelse af offentlige nybyggerier i 2018 og for opførelse af andre nybyggerier i 2020.

Det foreslås derfor, at kommuneplanens bestemmelser justeres, således at der stilles krav om "laveste energiklasse" med mulighed for fravigelse, således at det frem til 2015 kan tillades at anvende lavenergiklasse 2015 i stedet for laveste energiklasse (lavenergiklasse 2020). Der sker således ingen praktisk ændring af kommuneplanens krav til opførelse af lavenergibebyggelse.

Forslag til justeringer:

Retningslinjerne for Lavenergiområder justeres således, at "lavenergiklasse" erstattes af "laveste energiklasse".

I retningslinjeteksten under "Muligheder for fravigelse" tilføjes:

"Frem til 2015 kan det tillades at anvende lavenergiklasse 2015 i stedet for laveste energiklasse (lavenergiklasse 2020). Herved gives byggebranchen tid til at omstille byggeprocesser og byggeprogrammer for at kunne leve op til lavenergiklasse 2020. Tilladelse til fravigelse kan ske efter en konkret miljømæssig og økonomisk vurdering."

I redegørelsesteksten foreslås tilføjet:

"Bygningsreglement 2010 indeholder to lavenergiklasser, klasse 2015 og klasse 2020. Der er i de kommende år behov for, at der sker en udvikling af materialer og byggemetoder for at gøre byggeri efter lavenergiklasse 2020 attraktiv. Københavns Kommune ønsker at motivere til, at byggeri opføres i laveste energiklasse under hensyn til økonomi og miljøhensyn. Udgangspunktet er derfor, at byggeri skal opføres efter lavenergiklasse 2015 i de kommende år."

Der foretages desuden enkelte redaktionelle rettelser i afsnittet.

INSENDTE HØRINGSSVAR - RESUMÉ, BEMÆRKNINGER OG KONKLUSION

1. Klima-, Energi- og Bygningsministeriet

Resume

1. **Konkrete rammeændringer:** Indsiger foreslår, matriklerne 4732, 4811 og 4991 Udenbys Klædebo Kvarter, der er omfattet af planlægningen for Niels Bohr Science Park, ændrer status fra serviceerhverv (S2) til offentlige formål (O3).
2. **Konkrete rammeændringer:** Indsiger foreslår, at Søndre Campus i Ørestad Nord, matriklerne 144, 270, 274, 275,351 og 358 Eksercerpladsen, ændrer status fra boliger og serviceerhverv (C2) til offentlige formål (O3) i lighed med Nørre Campus.
3. **Parkering:** Indsiger finder, at den foreslåede parkeringsnorm for Nørre Campus er for høj, både set i lyset af det nuværende behov for parkering, og i lyset af de offentlige investeringer i forbedrede offentlige trafikforbindelser i de kommende år. Indsiger foreslår,
 - at kommuneplanen undlader at fastsætte regler for etablering af parkeringspladser for ældre bygninger,
 - at parkeringsnormen for Nørre Campus fastsættes til 1 parkeringsplads pr. 250 m² etagemeter for fremtidigt byggeri, som fx den kommende Niels Bohr Science park,
 - at der indgås en frivillig aftale med kommunen om parkeringsdækningen for den ældre bygningsmasse, hvor en åbning af parkeringspladserne i yder- og nattetimerne for naboerne kan være et element.
4. **Parkering:** Indsiger anmoder om, at parkeringsnormen for Søndre campus fastsættes til maksimalt 1 parkeringsplads pr. 250 m² etageareal. Indsiger foreslår endvidere, at Søndre Campus indgår i den frivillige aftale om parkering, således at der også her kan åbnes for at beboere og koncertgængere kan parkere i yder- og nattetimer.

Bemærkninger

1. I Forslag til Kommuneplan 2011 er de tre ejendomme udlagt til serviceerhverv (S2), jf. de gældende bestemmelser i Kommuneplan 2009. Imidlertid er der udarbejdet forslag til lokalplan med tilhørende tillæg til Kommuneplan 2009, hvor ejendommenes ramme foreslås ændret til offentlige formål (O5). Planforslagene har været i offentlig høring og vil blive forelagt Borgerrepræsentationen til endelig vedtagelse. Hvis lokalplanforslaget med tilhørende kommuneplantillæg vedtages endeligt, vil rammen for ejendommene blive ændret til offentlige formål. Det vil i givet fald blive en O3-ramme, idet antallet af kategorier for områder til offentlige formål er reduceret i kommuneplanforslaget. O5-rammen i Kommuneplan 2009 er således identisk med O3-rammen i Forslag til Kommuneplan 2011.
2. Der er foretaget en samlet planlægning for Ørestad Nord med mulighed for at etablere boliger, erhverv og universitet m.v. De gældende rammer er ikke til hinder for anvendelsen til universitetsformål.
3. I forbindelse med planlægningen for udviklingen af Universitetsparken nedlægges eksisterende parkeringspladser og tidligere parkeringsaftaler og -krav aflyses. Klima-, Energi- og Bygningsministeriet og Københavns Kommune har aftalt, at der udarbejdes en samlet parkeringsaftale for hele Universitetsparken. Kravet til områdets parkeringsdækning er i den forbindelse reduceret til 1 plads pr. 250 m² i Forslag til Kommuneplan 2011.
4. Københavns Kommune vil indgå i en dialog om parkeringsdækningen i forbindelse med eventuelle konkrete bygge- og plansager på Søndre Campus.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

2. Miljøministeriet, Naturstyrelsen

Resume

1. **Vindmøller:** Indsiger gør indsigelse (statsligt veto) mod indholdet af retningslinje for vindmøller, idet der jf. Vindmøllecirkulæret ikke må fastsættes en generel højdebegrænsning under 150 meter. Indsigelsen kan

frafaldes, hvis der indarbejdes en konkret vurdering og konkret begrundelse for begrænsninger på vindmøllernes totalhøjde.

Bemærkninger

1. Planlægningen for store vindmøller i København er i gang, men den udarbejdes i form af kommuneplantillæg (forslag hertil forventes forelagt Borgerrepræsentationen den 1. december 2011). Dette var baggrunden for ikke at ændre de hidtidige retningslinjer i kommuneplanen om vindmøller, men det anerkendes, at Vindmøllecirkulæret (cirkulære nr. 9295 af 22. maj 2009) stiller skærpede krav til kommunens vindmølleplanlægning. Det er derfor nødvendigt at ændre retningslinjen for vindmøller i Kommuneplan 2011 for at få frafaldet det statslige veto, således at kommuneplanen kan vedtages endeligt. Det foreslås derfor, at begrænsningen på maksimalt to møller med højst 80 meter totalhøjde bibeholdes for det udpegede vindmølleområde ved Damhusåens renseanlæg i Valby, hvor hensynet til afstanden til boliger og overnatningshaver begrunder en begrænsning. For det andet udpegede vindmølleområde (Lynetten) henvises der til, at vindmøllernes antal og totalhøjde vil blive fastlagt i den igangværende kommuneplantillægsproces.

Konklusion

Det foreslås, at første afsnit af retningslinjen "Vindmøller" ændres til følgende ordlyd: "Der kan kun planlægges for store vindmøller inden for de udpegede vindmølleområder som vist på kortet. Vindmøllerne i de enkelte områder skal være ens. I det udpegede vindmølleområde i Valby må der højst opstilles to vindmøller og den enkelte vindmølles totalhøjde må ikke overstige 80 m. I det udpegede vindmølleområde på Lynetten fastsættes de nærmere bestemmelser om det maksimale antal og den maksimale totalhøjde i den igangværende planproces for kommuneplantillæg for store vindmøller."

Redegørelsens to sidste afsnit foreslås ændret til følgende ordlyd: "Ved Damhusåens renseanlæg i Valby er der opstillet vindmøller, og disse kan fornys i overensstemmelse med retningslinjerne. Under hensyn til, at afstanden fra vindmølleområdet til beboelse og til kolonihaver med overnatning kun er 300-400 meter, er der fastsat en højdebegrænsning på maksimalt 80 meter."

Københavns Kommune har også kortlagt mulighederne for opstilling af store vindmøller, dvs. møller med en totalhøjde på op til 149 m. Der er i den forbindelse peget på to nye områder, hvor det umiddelbart vurderes at være muligt at opstille store vindmøller, nemlig Kalvebod Syd på Kalvebod Miljøcenters arealer og den sydlige del af Prøvestenen, samt på muligheden for at opstille store vindmøller inden for det allerede udpegede vindmølleområde på Lynetten. Udpegningen af områder til store vindmøller er igangsat i en særskilt planlægning, hvor der vil blive fastlagt retningslinjer for områdernes udstrækning, møllernes antal, den maksimale totalhøjde mv. Den konkrete opstilling af store vindmøller forudsætter udarbejdelse af VVM-redegørelse og kommuneplantillæg. Dette arbejde er påbegyndt for Kalvebod Syd og Prøvestenen."

Naturstyrelsen har den 17. november 2011 meddelt, at de frafalder et statsligt veto på betingelse af, at Borgerrepræsentationen vedtager Forslag til Kommuneplan 2011 endeligt med de ændringer som Økonomiforvaltningen foreslår.

3. Farvandsvæsenet

Resume

1. Indsiger har ingen bemærkninger til Forslag til Kommuneplan 2011.

Bemærkninger

1. Ingen bemærkninger.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

4. Region Sjælland

Resume

1. Indsiger har læst forslag til Kommuneplan 2011 med interesse og har ingen yderligere bemærkninger.

Bemærkninger

1. Ingen

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

5. Malmö Stad

Resume

1. **København-Malmö som vækstmotor:** Indsiger finder Københavns Kommunes prioritering af samarbejdet med indsiger meget positivt. Det er en styrke, at byernes kommune-/oversigtsplaner i større udstrækning viser et fælles syn på byernes og Øresundsregionens fortsatte udvikling. De to byer er et samlet storbyområde, der kan lede vækstarbejdet i Øresundsregionen. Byerne har en fælles interesse i at styrke regionens konkurrenceevne og attraktivitet gennem øget integration, en samlet kritisk masse (befolkning, arbejdspladser) og de to landes fælles dynamik.
Indsiger ser flere store udfordringer fremover, bl.a. at:
A. Hamborg knyttes tættere gennem højhastighedstog,
B. Sammenhængende kollektivt trafiksystem gennem Metro under Øresund
C. Vækst gennem forskning, uddannelse og Max IV og ESS,
D. Udvikling af velfærdssystemer sammen,
E. Yderligere vitalisere attraktivitet, kultur- og underholdningsliv
F. Tiltrække den unge generation.
2. **Koordinering af planarbejdet:** Indsiger finder det vigtigt, at de to byer er vel koordineret i deres planarbejde, og programmer og strategier bør også koordineres med Øresundskomiteens, andre kommuners, mellemkommunale og regionale aktørers strategier. Indsiger finder, at kommuneplansforslagets stærke sider og udfordringer er på linje med, hvad der står i andre regionale og kommunale organers dokumenter.
3. **Fast forbindelse:** Indsiger finder det vigtigt at reservationer for fremtidig fast forbindelse over den sydlige del af Øresund indgår i planlægningen. Indsiger mener, at den kollektive trafik er det vigtigste middel til at binde regionen sammen, og at ÖRIB- og IBU-projekterne har vist, at kapaciteten over sundet ikke vil være tilstrækkelig om et par årtier. Endelig finder indsiger det positivt, at bæredygtig transport betones i kommuneplanen.
4. **Fokuseret byudvikling:** Indsiger vil gerne følge Københavns Kommunes arbejde, metodeudvikling og indsatser. Specielt interesserer indsiger sig for arbejdet med at udpege prioriterede områder, hvor kommunale indsatser styrker statslige og private investeringer.
5. **Kommuneplanens mål:** Indsiger finder, at Kommuneplan 2011 har en tydelig struktur med tydelige og målbare mål. Indsiger bemærker, at målet om at være Europas mest inkluderende storby i 2015 risikerer at blive en større udfordring at måle.

Bemærkninger

1. A: Både Malmø og København har en klar interesse i at få gode og hurtige togforbindelser til Hamburg. I 2020 åbner Femern forbindelsen, der i sig selv vil skære 1 time af rejsetiden mellem København/Malmø og

Hamburg. Samtidig er det danske Folketing tæt på at vedtage en udbygning af banestrækningen fra København til Femern Bælt. Der investeres i alt 18 – 20 mia. DKK i landanlæggene, hvorved der kan skæres yderligere ½ time af rejsetiden, så den kommer ned på ca. 3 timer mellem København og Hamburg. Målet for Københavns Kommune er en rejsetid på 2½ time. Det kan nås, hvis tyskerne investerer i udbygning af jernbaneinfrastrukturen mellem Femern Bælt og Hamburg. København og Hamburg arbejder aktivt på at disse investeringer realiseres så hurtigt som muligt.

B: De to byer har startet et fælles projekt med det mål at få klarlagt potentialer og muligheder for etablering af en hurtig og højfrekvent forbindelse mellem Malmø og København. I forbindelse hermed er der søgt om Interreg-midler til medfinansiering af projektet.

C, D, E og F: Københavns Kommune ser frem til, at de to byer kan indgå samarbejde omkring vækst gennem forskning, uddannelse og erhverv, hvilket ESS er et godt eksempel på. Det samme gør sig gældende for at udvikle velfærdssystemer samt vitalisere de to byers kultur- og underholdningsliv og tiltrække den unge generation.

2. Københavns Kommune er ligeledes indstillet på, at de to byer forsat skal koordinere planarbejdet via dels de fælles embedsmandsmøder, der afholdes et par gange om året, og dels via de regionale fora, som byerne er med i, fx Øresundskomiteen og specifikke projekter som Den Skandinaviske Arena.
3. Det fælles projekt vedr. metroforbindelse mellem København og Malmø er tænkt som en løsning på eventuelle fremtidige kapacitetsproblemer på Øresundsbroen.
4. Københavns Kommune vil meget gerne orientere om arbejdet med den fokuserede byudvikling og håber, at de to byer forsat kan mødes et par gange om året og orientere hinanden om byudvikling mv.
5. "Målsætningerne" i den trykte del af kommuneplanen er tænkt som visioner eller strategier for, hvor København skal hen i den kommende planperiode. Nogle af målene er ganske rigtigt sværere at måle end andre.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

6. Frederiksberg Kommune

Resume

Indsiger konstaterer, at der er et stort sammenfald mellem visioner og planer i henholdsvis Københavns og Frederiksberg Kommuner. Særligt visionerne for udviklingen i Øresundsregionen falder i tråd med Frederiksberg Kommunes tilgang.

1. **Samarbejde:** Indsiger foreslår, at Københavns og Frederiksberg Kommuner fortsætter og intensiverer samarbejdet om overordnede planspørgsmål og om konkrete indsatser på tværs af kommunegrænsen.
2. **Parkeringsområdet:** Indsiger foreslår, at det øgede samarbejde også gælder parkeringsområdet, hvor Frederiksberg Kommune bifalder Københavns Kommunes intentioner om at undersøge behovet for parkeringskapacitet i hele kommunen.
3. **Betalingsring:** Indsiger forventer at blive inddraget i udviklingsarbejdet og overvejelserne om betalingsringen, da den vil berøre trafikanter til og fra Frederiksberg. Indsiger finder det vigtigt, at betalingsringen udformes på en måde så den ikke får utilsigtede virkninger i forhold til, hvad der er intentionen.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune ser positivt på et forsat konstruktivt samarbejde om overordnede planspørgsmål og konkrete projekter på tværs af kommunegrænsen. Københavns Kommune ønsker endvidere at samarbejde med indsiger om realiseringen af visionerne for udviklingen i Øresundsregionen.
2. Københavns Kommune finder Frederiksberg Kommunes tanker om at undersøge parkeringskapaciteten i centalkommunerne positive og indgår gerne i dialog herom.

3. I spørgsmålet om betalingsringen afventer Københavns Kommune henvendelse fra staten, der har ansvaret for projektet. Københavns Kommune finder det oplagt at samarbejde på tværs af kommunegrænser i forbindelse med det kommende arbejde med betalingsringen.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

7. Gentofte Kommune

Resume

1. **Befolkningsvækst og infrastrukturinvesteringer:** Indsiger anfører, at den i kommuneplanforslaget forventede vækst i befolkning, boliger og erhvervsbyggeri vil medføre et uacceptabelt pres på infrastrukturen i Hovedstadsområdet, herunder i Gentofte Kommune, hvis der ikke samtidig foretages væsentlige øgede investeringer i infrastrukturen. Indsiger støtter derfor bl.a. etablering af en østlig omfartsvej inklusive en havnetunnel, der vil begrænse trafikken og støjkonsekvenserne i centralkommunerne.
2. **Betalingsring:** Indsiger er imod indførelse af betalingsring / trængselsafgift, idet den vil øge trængslen uden for betalingsringen, herunder på vejene i Gentofte Kommune. Det vil forøge bilforureningen i Gentofte Kommune og mindske arbejdskraftens mobilitet i hovedstadsområdet. Indsiger foreslår i stedet, at der foretages en massiv investering i infrastruktur og parkeringsfaciliteter i byen, når mobilitet, vækst og beskæftigelse fremmes.
3. **Nordhavn:** Indsiger henviser til tidligere skrivelser til Københavns Kommune vedrørende planlægningen for udviklingen af Nordhavn. Indsiger kan ikke acceptere de store antal beboere og arbejdspladser, som er beskrevet som potentiale for byudviklingen af hele Nordhavn, og er imod at der bygges mere end fastat i Lov nr. 632 af 14. Juni 2011. Det bemærkes endvidere, at udviklingen af Nordhavn ikke må have negative konsekvenser for Gentofte Kommune, og at Nordhavnsvejen skal være taget i brug, inden der sker en væsentlig byudvikling.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune er enig i, at den fortsatte vækst og udbygning forudsætter, at der også investeres i den nødvendige infrastruktur, herunder en havnetunnel.
2. I spørgsmålet om betalingsringen afventer Københavns Kommune henvendelse fra staten, der har ansvaret for projektet. Københavns Kommune finder det oplagt at samarbejde på tværs af kommunegrænser i forbindelse med det kommende arbejde med betalingsringen.
Arbejdet med en betalingsring står ikke alene. Københavns Kommune arbejder fx med mulighederne for en havnetunnel for at skabe gode vilkår for mobilitet, vækst og beskæftigelse. Endvidere indgik politikerne på Københavns Rådhus en ny parkeringsaftale i foråret 2011, som betyder, at der skal tilvejebringes mere end 1.700 nye p-pladser i blå zone. Med aftalen etableres der 750 nye skråparkeringspladser på Østerbro, Vesterbro og Amager. Derudover er der aktuelle undersøgelser af kollektiv infrastruktur i København i gang, der skaber bedre forbindelse mellem København og omegnskommuner på længere sigt.
3. Københavns Kommune har udarbejdet et selvstændigt forslag til plangrundlag vedr. udbygning af Nordhavn i form af et forslag til kommuneplantillæg for Indre Nordhavn og en lokalplan for Århusgadekvarteret med tilhørende miljøvurdering. Gentofte Kommune har i den forbindelse indsendt bemærkninger i offentlighedsfasen omhandlende undersøgelse af støjforhold og udgravning af kanaler. Disse emner er besvaret i forvaltningens indstilling til endelig vedtagelse af plangrundlag og miljøvurdering, herunder også øvrige miljøkonsekvenser for Gentofte Kommune. Plangrundlaget for udbygningen af Nordhavn forventes behandlet i Borgerrepræsentationen den 15. december 2011. De første nye boliger og erhvervsbygninger i Nordhavn forventes at kunne tages i brug i 2014 og Nordhavnsvej forventes at kunne tages i brug fra slutningen af 2015.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

8. Rødovre Kommune

Resume

1. **Krydsning af Roskildevej:** Indsiger ønsker at indgå i dialog med Københavns Kommune om løsningen af en sikker krydsning af Roskildevej.
2. **Kort:** Indsiger ønsker at den viste grønne cykelrute nord for Rødovre station og langs S-banen udtages af retningslinjekortet for Københavns cykelruter, da der ikke er planer for en grøn cykelrute på dette sted. Der er derimod planlagt en supercykelsti (der heller ikke skal fremgå af kortet)
3. **Kort:** Indsiger ønsker at cykelsuperstien (Albertslundruten) fremgår af cykelnetværket ved Damhusengen ved Hyltebjerg Alle på retningslinjekortet for cykelruter.
4. **Betalingsring:** Indsiger ønsker et samarbejde med Københavns Kommune om placering af betalingsringen og placeringen af p-pladser udenfor betalingsringen.
5. **Naturbeskyttelsesområder:** Indsiger er tilfreds med, at de i København udpegede naturbeskyttelsesområder og spredningskorridorer er sammenhængende med udpegningerne i Rødovre og således sikrer en sammenhængende indsats på tværs af kommunegrænserne.
6. **Vandløb, søer og kystvande:** Indsiger foreslår en præcisering af redegørelsen for vandløb, søer og kystvande. Beskrivelsen af et overordnet idéforslag til statens vandplan må ikke kunne opfattes som en vedtagen plan. Det bør fremgå at mål for vandkvaliteten defineres i den kommende statslige vandplan. Indsiger forventer en tidlig dialog om helhedsplan for Harrestrup Å og Valby Strand (der ifølge redegørelsen udarbejdes i 2011) for så vidt angår projekter, der må forventes at få betydning for Rødovre Kommune.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune er enig i at det er svært at krydse Roskildevej ved Damhussøen. I forbindelse med gennemførelsen af cykelsuperstien "Albertslundruten" vil krydsningsmuligheden blive forbedret. Dette forventes at ske i løbet af 2012.
2. Det er korrekt, at ruten ikke skal være med på kortet uden for kommunegrænsen, hvilket ligeledes gør sig gældende for andre grønne cykelruter på kortet. Kortet vil derfor blive rettet.
3. Cykelsuperstien Albertslundruten (Hyltebjerg Allé) indtegnes ikke, da det er valgt ikke at vise cykelsuperstierne i kommuneplanen.
4. I spørgsmålet om betalingsringen afventer Københavns Kommune henvendelse fra staten, der har ansvaret for projektet. Københavns Kommune finder det oplagt at samarbejde på tværs af kommunegrænser i forbindelse med det kommende arbejde med betalingsringen.
5. Sammenhængen på tværs har været meget væsentlig for udpegningsområder som spredningskorridorer mv., hvorfor det samlede grundlag udarbejdet som del af de tidligere regionplaner har været retningsgivende. Bemærkningen tages til efterretning.
6. Københavns Kommune er naturligvis enig i, at kvalitetsmål for vandområder fastsættes i de statslige vandplaner. Dette fremgår da også af retningslinjeafsnittet om emnet i forslag til Kommuneplan 2011. Formuleringerne i redegørelsen kan tilrettes, så den tvivl om indholdet, der er opstået hos Rødovre Kommune, kan elimineres. For så vidt angår helhedsplanen for Harrestrup Å og Valby Strand er arbejdet med den først sat i gang sidst i oktober 2011. Planen koncentrerer sig om forhold af betydning for Københavns Kommunes fremtidige arbejde med området, men i det omfang der peges på mulige indsatser på områder, der vedrører Rødovre Kommune, vil Københavns Kommune tage initiativ til en drøftelse herom.

Konklusion

Det foreslås, at redegørelsen til afsnittet om cykelruter ændres, således, at det kun viser ruter inden for kommunen. Det foreslås endvidere, at redegørelsen til afsnittet Vandløb, søer og kystvande præciseres, således at der ikke er tvivl om, hvor den bindende regulering af vandkvalitet finder sted.

9. Tårnby Kommune

Resume

1. **Infrastrukturprojekter:** Tårnby Kommune ønsker at og ser frem til at indgå i samarbejde med Københavns Kommune om infrastrukturprojekterne, herunder planerne for en ny direkte forbindelse mellem København og Malmö og havnetunnel.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune har besluttet (Borgerrepræsentationens møde den 15. juni 2011, pkt. 20), at Økonomiforvaltningen sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen analyserer mulighederne for
 - a) at øge metrosystemets kapacitet i det centrale byområde og at metrobetjene de endnu ikke banebetjente, tætte dele af byen, herunder også byudviklingsområderne i Nordhavn og Sydhavn
 - b) at kombinere dele af de undersøgte letbaneløsninger med en eventuel letbane i Ring 3 og metroløsninger i de tætte bydele
 - c) at etablere højklassede busløsninger som alternativ til og som en eventuel første etape i forbindelse med en planlagt fremtidig banebetjening i oplandene uden for det tætte centrale byområde.Det er ligeledes besluttet, at Københavns og Malmö Kommuner skal analysere behovet for flere forbindelser mellem København og Malmö.
Københavns Kommune orienterer gerne Tårnby Kommune om arbejdet med analyserne af mulighederne for udbygningen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, herunder behovet for flere forbindelser til Malmö. Spørgsmålet om havnetunnel varetages i statsligt regi af Trafikministeriet, hvorfor Københavns Kommune foreslår, at Tårnby Kommune søger information om havnetunnelprojektet hos Trafikministeriet.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

10. Børne- og Ungdomsforvaltningen, Københavns Kommune

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger ønsker at ændre den gældende ramme for området for en ny skole på Østerbro, (matr. nr. 109o og 208, begge Udenbys Klædebo), så der kan bygges med en maksimal bebyggelsesprocent på 190.
2. **Rammeændring:** Indsiger ønsker at ændre den gældende ramme for Strødamvej 4-18 (matr.nr. 1197 Emdrup), således at der kan placeres en daginstitution. -
3. **Rammeændring:** Indsiger ønsker at ændre den gældende ramme for Rådmandsgade 11 (matr.nr. 1051 Udenbys Klædebo), således at der kan placeres en daginstitution.
4. **Rammeændring:** Indsiger ønsker at ændre den gældende ramme for Vestre Kirkegårds Alle 2-38 (matr.nr. 21a Valby), således at der kan placeres en daginstitution.
5. **Rammeændring:** Indsiger ønsker at ændre den gældende ramme for et areal på Lillegrund (matr.nr. 4127, 4164 og 143d Sundbyøster), således at der kan placeres en daginstitution.
6. **Rammeændring:** Indsiger ønsker at ændre den gældende ramme for del af Nøkkerosevej 21 (matr.nr. 428, Emdrup), således at der kan placeres en daginstitution.

Bemærkninger

Rammeforslagene er alle i forlængelse af Budgetaftalen for 2012, dels for ny skole på Østerbro (pkt. 1) og dels for udvidelse af daginstitutionskapaciteten (pkt. 2-6).

1. Børne- og Ungdomsforvaltningen planlægger en ny firesporet skole på Østerbro med idrætshal, der også indgår i Budget 2012. Kommunen har til skolen købt de 2 af de 3 ejendomme i kommuneplanens rammeområde til offentlige formål (O3). På disse ejendomme skal der nedrives en bygning og bygges en ny og større. Desuden skal der bygges en ny idrætshal.
På den sidste ejendom skal Kræftens Bekæmpelse fortsætte sit virke, se også indsigelse nr. 44. For at det kan

lade sig gøre, skal der nedrives en villa og opføres en ny etagebygning mod A. F. Kriegersgade.

Disse ændringer kræver, at den maksimale bebyggelsesprocent for rammeområdet hæves til 190. Der arbejdes p.t. på en startredegørelse til et lokalplanforslag, der dækker hele kommuneplanens ramme.

2. Strødamvej 4-18: Området er i dag udlagt til offentlige formål, park (O1). Det ligger op af boligområder mod nord og sy samt hhv. institutioner og vej mod vest og øst. Det fremstår som en grønning omkranset af træer, der vurderes at kunne bevares ved placering af daginstitutioner i området. Det ønskede anbefales.
3. Rådmandsgade 11: Området er i dag udlagt til offentlige formål, park (O1). Det er i dag en legeplads i forbindelse med daginstitutioner samt en institutionsbygning på en del af området. Området kan som en del af et eksisterende daginstitutionsområde med fordel ændre ramme. Det ønskede anbefales.
4. Vestre Kirkegårds Alle 2-38: Området er i dag udlagt til offentlige formål, park (O1) og er ikke omfattet af fredning. Det ligger nord for kirkegården og Vestre Kirkegårds Alle samt op til kollegium og institution. Det indeholder i dag bl.a. et stenhuggeri og blomsterbutik. En større del af arealet er ubebygget. Området er ikke en del af selve kirkegården, hvorfor der vil kunne placeres daginstitutioner her. Der er enighed med Teknik- og Miljøforvaltningen om at ændre anvendelsen.
5. Lillegrund: Området er i dag udlagt til offentlige formål, park (O1). Det er en del af en tidligere kirkegård ved Sundby Kirkegård og er ikke omfattet af fredning. Området ligger op til et boligområde. Der er enighed med Teknik- og Miljøforvaltningen om at ændre anvendelsen.
6. Nøkkerosevej 21: Området er i dag offentlige formål, idrætsanlæg (O1). Der er enighed med Kultur- og Fritidsforvaltningen om at ændre anvendelsen.

Konklusion

Rammer for lokalplanlægningen foreslås ændret med følgende:

1. Den maksimale bebyggelsesprocent på O3-området, der skal indeholde skolen og Kræftens Bekæmpelses administration, hæves til 190.
2. Det ønskede O1-område ved Strødamvej slås sammen med det tilstødende O2-område, så der fremkommer et samlet O2-område.
3. Det ønskede O1-område ved Rådmandsgade slås sammen med det tilstødende boligområde (B5), så der fremkommer et samlet boligområde (B5).
4. Det ønskede område (del af matrikel nr. 21a, Valby) på Vestre kirkegård, samt den nordre halvdel af Vestre Kirkegårds Alle ud for området, slås sammen med det tilstødende boligområde (B4), så der fremkommer et samlet boligområde (B4).
5. Det ønskede område (del af matrikel nr. 4127 + 4164 + 143d Sundbyøster) slås sammen med det tilstødende boligområde (B3), så der fremkommer et samlet boligområde (B3)
6. Det ønskede område (del af matrikel nr. 428, Emdrup) omdannes til område til offentlige formål (O2).

11. Københavns Museum

Resume

1. **Kulturmiljøer:** Indsiger foreslår, at arbejdet med kulturmiljøer ikke stopper med udpegningen af Kulturmiljøerne. Man skal arbejde videre med de udpegede kulturmiljøer, men også med nye kulturmiljøer, der ikke nødvendigvis passer ind i de fire overordnede fortællinger om kulturmiljøer. Det gælder F.eks. Enghave småhuse, som indsiger havde forventet indgå i Kommuneplan 2011.
2. **Forvaltning af kulturmiljøer:** Indsiger ønsker en konstruktiv dialog om forvaltningen af kulturmiljøerne, det gælder bl.a. størrelsen af kulturmiljøerne, hvoraf nogle f.eks. Nordhavn er så store at de indeholder flere forskellige kulturmiljøer, der bør forvaltes forskelligt. Endelig peger på, at museets kompetencer i forhold til formidling af kulturmiljøerne.
3. **Specifikke kommentarer til kulturmiljøer:** Indsiger har en række specifikke kommentarer til enkelte kulturmiljøer, henholdsvis 1.3, 1.4 og 1.12, hvor voldene nævnes som sårbare overfor træ- og buskvækst. Det er ikke en kulturhistorisk pointe at beplantningen slører kvalitetene som tidligere militært anlæg, snarere tværtimod.
4. **Bevaringsværdige bygninger:** Udpegningen af bevaringsværdige bygninger bør ikke alene ske på grundlag af SAVE registreringerne og bydelsatlæssene, hvorfor indsiger gerne ser arbejdet med det visuelle bygningsregister genoptaget, da det sikrer at kulturhistoriske og arkitektoniske værdier vurderes hver for sig.

5. **Museumsloven:** Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden kan medføre påbud om midlertidig standsning (§ 26 beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Derfor foreslår indsiger, at bymuseet kontaktes i god tid inden jordarbejde påbegyndes.

Bemærkninger

1. Udpegningen af de værdifulde kulturmiljøer hviler på en emnemæssig tilgang, der sikrer så mange sider af byens udvikling belyst som muligt. Emnerne er da også betragtet bredt, således at der har været plads til helt enestående områder, der dårligt lader sig tilordne en overordnet kategori (f.eks. Christiania). For de valgte emner er der foretaget en nøje vurdering og afvejning som grundlag for at pege på de værdifulde kulturmiljøer. I den forbindelse har de såkaldte "Enghave småhuse" også været vurderet som del af Produktionens København, men konklusionen ud fra området karakter og en afvejning af de relevante væsentlige forhold er, at området ikke karakteriseres som et værdifuldt kulturmiljø. I forhold til emnet Produktionens København er også Novozymes arealer ved Nordre Fasanvej blevet undersøgt, men her afventer en stillingtagen til en evt. udpegning, fordi hovedparten af anlægget ligger udenfor Københavns Kommune, og de dele der ligger i kommunen kan ikke i sig selv betegnes som et værdifuldt kulturmiljø. Der er ud over indholdet af kommuneplanen udført et stort stykke arbejde med at beskrive de udpegede værdifulde kulturmiljøer mere indgående.
2. De kommende år vil give mulighed for at indhøste erfaringer med at anvende udpegningerne i praksis. Københavns Museum kan naturligvis yde et vigtigt bidrag til at kvalificere dette arbejde.
3. Når tilgroning med træer og buske specifikt nævnes for en række kulturmiljøer skyldes det, at deres terrænformer er meget væsentlige for at man uden særlige faglige forudsætninger kan opfatte deres udstrækning og sammenhæng. Teksten skal således ikke forstås som en udelukkelse af muligheden for beplantning, men som et fingerpeg om, at der skal tages konkret stilling til beplantningens karakter og omfang ud fra en vurdering af, at elementerne i kulturmiljøet skal bevare deres synlighed og fortællerværdi, hvilket en ukontrolleret tilgroning ikke vil være udtryk for.
4. Udpegningen af bevaringsværdige bygninger i kommuneplanen sker med udgangspunkt i Bekendtgørelse om udpegning af bevaringsværdige bygninger i kommuneplanen (Bek. nr. 836 af 3. oktober 2002), der knytter denne udpegning til det tilvejebragte grundlag i de udarbejdede SAVE-registreringer. Det er derfor naturligt, at udpegningen sker på dette grundlag, som i modsætning til Visuelt Bygningsregister er tilvejebragt for hele kommunen.
5. Dette følger umiddelbart af lovgivningen. Bemærkningen tages til efterretning.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

12. Amager Vest Lokaludvalg

Resume

1. **Øresundsregionen:** Lokaludvalget nævner, at de på mange måder kan se det fornuftige i at fremhæve relationen til Malmø/Region Skåne så tydeligt som planen gør. Udvalget opfatter fremhævnningen, som om fingerplanen ikke længere prioriteres i Københavns Kommune – at man ikke længere diskuterer Københavns rolle i Hovedstadsregionen. Der argumenteres med, at hele Øresundsregionen er langt større end den fremhævede relation København-Malmø, og at de danske omegnskommuner vurderes mindst lige så vigtige, da de står for en betragtelig del af regionens økonomiske vækst, innovation og befolkningstilvækst.
2. **CO2-neutralitet:** Lokaludvalget påpeger et modsætningsforhold mellem øget mobilitet (fx ved øget trafik i Københavns Lufthavn) og målet om CO2-neutralitet. Endvidere foreslås en havnetunnel mellem Nordhavn og Amager ud fra en argumentation om mindre trængsel mellem områder nord for København og lufthavnen.
3. **Billige boliger:** Lokaludvalget fremhæver kvaliteten ved byudvikling med en fornuftig balance mellem ejer-, andels-, og lejeboliger. De udtrykker en kritik over de steder i bydelen, hvor Københavns Kommune har

arbejdet for at opføre billige boliger under konceptet Almen Bolig+, fordi disse boliger placeres nær almene boligområder. Endvidere nævner lokaludvalget, at kommunens fokus på pris ikke må overskygge andre indsatser fx grønne tage.

4. **Udbygning af havnepromenaden:** Lokaludvalget fremhæver et ønske fra Bydelsplan for Amager Vest om en udbygning af havnepromenaden, så man kan gå langs vandet på hele strækningen fra Langebro til Sjællandsbroen.
5. **Byggeri i randen af Byparken Ørestad City:** Lokaludvalget gentager endvidere fra Bydelsplanen for Amager Vest, at en boligudbygning i Byparken i Ørestad City ville have en god effekt ved at lukke parken af mod den firesporede Center Boulevard.
6. **Bydelens sti:** Lokaludvalget nævner, at kommunen bør tænke ud over de udsatte boligområder og inddrage naboområder, når der skal laves nye helhedsplaner. I den sammenhæng fremhæves projektet Bydelens Sti fra Amager Vest Bydelsplan, der har som formål at skabe en ny stærk cykel- og fodgængerforbindelse fra Islands Brygge gennem Ørestad Nord over Sundholm og Urbanplanen for at ende i Ørestad. Målet er, at beboerne i Amager Vest får øjnene op for kvaliteterne i deres nabokvarterer.
7. **Bygningstypologier:** Lokaludvalget bifalder tæt-lavt byggeri og anbefaler, at man flere steder i byen tager ved lære af planerne for Carlsberg og Nordhavn, som udvalget finder positive.
8. **Viden og erhverv:** Lokaludvalget bemærker i forhold til Copenhagen Campus' vision om at opføre 1.500 ungdoms- og forskerboliger på Carlsberg, at de finder det mere oplagt at placere flere boliger i Ørestad, på Islands Brygge eller som en del af Søndre Campus. Samtidig peger de på behovet for flere små lokaler til opstartsvirksomheder, så ungdoms- og forskerboliger med fordel kunne suppleres af væksthuse som 5te UniT (i Ørestad Nord) for at understøtte muligheden for, at nye IT- og medievirksomheder opstår i direkte forlængelse af studieprojekter og i tæt samarbejde med universiteterne og DR.
9. **Forenkling af rammerne:** I forbindelse med forenkling af rammerne i kommuneplanen nævner lokaludvalget, at de små lommer af håndværks- og produktionsvirksomhed, eksempelvis autoværkstederne på Lossepladsvej, ønskes bevaret.
10. **Superbiblioteker:** Lokaludvalget ser gerne, at mindre biblioteker samtænkes med andre funktioner for at få en bredere brugerkreds. Udvalget foreslår i forlængelse heraf høj grad af borger- og brugerindflydelse i de eksisterende kulturhuse og biblioteker. Udvalget ønsker ikke, at det nye fokus på at opføre og udbygge superbiblioteker, får den konsekvens at de mindre biblioteker nedlægges.
11. **Multiarena:** Lokaludvalget ytrer ønske om, at en kommende multiarena i Ørestad også bidrager til lokale kultur- og fritidsaktiviteter. Udvalget finder det i forlængelse heraf beklageligt, at de mange mindre tiltag på kultur- og fritidsområdet ikke er fremhævet i Forslag til Kommuneplan 2011. Endvidere foreslår udvalget, at Multiarenaen suppleres af en svømmehal.
12. **CO2-reduktion:** Lokaludvalget påpeger i relation til, at Forslag til Kommuneplan 2011 fremhæver Nordhavn som et "grønt laboratorium", at der aldrig vil blive tale om en CO2-reducerende plan, da området i forvejen ikke har et stort energiforbrug. Udvalget nævner i den forbindelse, at den indsats der ville have størst betydning, er en energigenerering af den eksisterende bygningsmasse.
13. **Cykler og delebiler:** Lokaludvalget efterspørger bedre cykelforbindelser og bedre cykelparkering i både bolig- og erhvervsområder. Udvalget mener, at kommunen skal fremhæve gode eksempler fra andre byer, fx en betalingsring som i Stockholm og delebiler, og ikke kun de mest ambitiøse planer. Endvidere nævner lokaludvalget, at kommunen selv reserverer pladser til delebiler i Københavns bydele. Men i Ørestad, hvor parkeringen er privat, finder udvalget ikke, at man har gjort nogen indsats for at sikre plads til delebiler. Det er for dyrt for delebilselskaberne at etablere sig i Ørestad, og lokaludvalget efterspørger en løsning.
14. **Partnerskaber:** Lokaludvalget efterspørger i relation til grøn vækst, at Københavns Kommune indgår nogle forpligtende partnerskaber for at Københavns målsætning om CO2-neutralitet kan nås. Udvalget mener, at der er nødt til at være nogle meget håndgribelige incitamenter til selskaberne for at få dem med om bord og nævner geotermisk energi som et strålende supplement til de forestående vindmøller på Vestamager.

15. **Fokuseret byudvikling:** Lokaludvalget bakker op om den fokuserede byudvikling og de dertil hørende handlingsplaner, men finder ikke at de otte udpegede handlingsplanområder udviser tilstrækkeligt tydelig prioritering i forhold til udviklingsrækkefølgen. Lokaludvalget betoner derfor vigtigheden af at fremlægge handlingsplanområderne sammen med rækkefølgeplanlægningen og anbefaler i øvrigt at teksten om den fokuserede byudvikling strammes op hermed, så det ikke opfattes som investorernes katalog over, hvor de kan placere deres penge.
16. **Amager Fælled Kvarter:** Lokaludvalget udtrykker undren over, at Amager Fælled Kvarter tilsyneladende er i spil til udvikling i den kommende periode, men håber på, at det fortsat er kommunens og By & Havns politik at færdiggøre Ørestad Syd, inden der åbnes op for byggeri i Fælled Kvarter.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune prioriterer samarbejdet med omegnskommunerne og Region Hovedstaden. Samarbejdet med Malmø vil skabe vækst i de to byer og derved også i resten af regionen. Dette tydeliggøres i Kommuneplan 2011.
2. Københavns Kommune skal i den internationale storbykonkurrence både konkurrere på tilgængelighed og CO2-neutralitet. Der er derfor nødvendigt at satse på, at Københavns Lufthavn ikke overses internationalt, samtidig med at kommunen har høje klimamæssige ambitioner. Københavns Kommune har stadig en havnetunnel som høj prioritet, selvom der også er et øget fokus på den faste forbindelse mellem København og Malmø.
3. Et boligpolitisk værktøj for at skabe en tryk og inkluderende by er at undgå homogenitet i fx ejerformer, når der skal udbygges nye byområder. Derfor er det kommunens politik så vidt muligt at understøtte blandede ejerformer. Kommuneplanen kan imidlertid ikke regulere ejerformer, kun anvendelse og bebyggelsesprocent. Det er således kun på kommunalt ejede grunde, at kommunen kan sikre blandede ejerformer ved at opdele og sælge grundene, så der både opføres alment og privat boligbyggeri. Kommunen er af den opfattelse, at netop Almen Bolig+ giver en mulighed for at igangsætte områder, der ikke umiddelbart tiltrækker investeringer med byggeri af fx private boliger. Kommunens udvikling af fx Sundholm Syd opdeler derfor grunden i to etaper med Almen Bolig+ som den første, der siden hen kan tiltrække en andel private boliger. Kommunen er meget opmærksom på vægtingen af forskellige faktorer såsom fx pris og miljømæssige tiltag i udviklingen af nye boligområder.
4. Flere lokaludvalg henviser til projekter i de udarbejdede bydelsplaner som argument for, at projekterne bør indarbejdes i kommuneplanen. Sammenhængen mellem bydelsplaner og anden planlægning i Københavns Kommune er for det første, at Borgerrepræsentationen har besluttet, at bydelsplanerne skal ligge som bilag til kommuneplanen. For det andet sikres sammenhæng mellem kommuneplan og bydelsplaner ved koordinering af udfordringer og temaer. På den måde tjener de til inspiration til borgere, politikere, forvaltninger mv. Mange af bydelsplanernes projekter kan realiseres uden at de indarbejdes specifikt i kommuneplanen, mens projekter, som kræver finansiering, kun kan realiseres i det omfang Borgerrepræsentationen eller andre beslutter sig at afsætte midler hertil. Det bemærkes, at forslag til nyt koncept for bydelsplanlægningen er godkendt af Økonomiudvalget den 11. oktober og er i høring i lokaludvalgene indtil den 2. december 2011. I konceptet fastlægges, at temaerne i kommuneplanen skal danne rammen for bydelsplanerne, der således vil indeholde den lokale tolkning af de overordnede målsætninger. Konceptet fastlægger ikke de konkrete emner i de enkelte bydelsplaner, men indeholder en skabelon, som hvert lokaludvalg skal udfylde.
5. Ifølge lokalplanen for Artillerivej Syd skal grundejer etablere offentlig adgang langs havnefronten, når grundejer bygger i området. Etablering af promenaden sker således i takt med nybyggeriet. I området ved roklubberne og Nokken, hvor der ikke sker byomdannelse, kan der ikke på samme måde stilles krav om etablering af promenade. Der er igangsat en lokalplanlægning for Nokken, hvor forbedringer af den offentlige adgang vil indgå. Københavns Kommune har på nuværende tidspunkt ikke konkrete planer om etablering af

promenade på strækningen. Længere mod syd findes der allerede en offentlig sti på strækningen, hvor det er muligt at gå og cykle langs vandet. Københavns Kommune har i 2000 med lokalplanen Ørestad City Nord lokalplanlagt området. Den gældende lokalplan giver ikke mulighed for boligudbygning i Byparken og det er By & Havn som grundejer, der står for færdigudbygningen af Ørestad City.

6. Boligsociale helhedsplaner er resultatet af et samarbejde imellem Landsbyggefonden, almene boligorganisationer og Københavns Kommune. Dermed er helhedsplaner begrænset til den almene boligmasse. Som noget nyt vil kommunen imidlertid arbejde for at helhedsplanerne fremover dækker nogle større områder, så antallet reduceres og synergieffekter kan opnås. Københavns Kommunes initiativ fra 2010 (Handlingsplaner) tager fat på et større område og ser fx et udsat boligområde i en større sammenhæng. I forhold til projektet Bydelens sti bemærkes, at kommuneplanen alene regulerer et overordnet cykelstinet.
7. Planerne for Carlsberg og Nordhavn viser en byudvikling, der skal række langt ud i fremtiden. Disse planer vil helt automatisk påvirke anden kommende byudvikling i København.
8. Der er i Forslag til Kommuneplan 2011 udlagt mulighed for etablering af op til 3.000 ungdomsboliger i planperioden. Disse kan placeres mange steder i byen, såfremt det er i et tæt bebygget område, stationsnært og/eller placeret tæt på en videregående uddannelsesinstitution. Det vil sige, at der er rig mulighed for, at bygherre kan opføre flere ungdomsboliger på de af lokaludvalget foreslåede lokaliseringer, også i sammenhæng med væksthuse.
9. Forenklingen af rammerne i Forslag til Kommuneplan 2011 indeholder ikke en indskrænkning af anvendelsesmulighederne.
10. Kultur- og fritidsforvaltningen har i 2009/2010 gennemført en række administrative sammenlægninger af kultur- og fritidsinstitutioner. På baggrund af de positive erfaringer fra disse sammenlægninger har Kultur og Fritidsforvaltningen besluttet at gennemføre yderligere sammenlægninger. Sammenlægningerne vil i nogle tilfælde betyde, at mindre biblioteker nedlægges og i andre tilfælde, at administrationen varetages af det nye bibliotek. Sammenlægningerne har både til formål at skabe stordriftsfordele og synergieffekter ved samlokalisering af forskellige kommunale tilbud.
11. Multiarenaen præsenteres som et 'eksempelprojekt' i Forslag til Kommuneplan 2011, og skal læses som et sådant. Når det placeres i afsnittet 'Viden og erhverv' er det for at fremhæve multiarenaen som erhvervsmæssig gevinst for København. Det bemærkes endvidere, at det er i det årlige kommunale budget og ikke i kommuneplanen, at der prioriteres finansiering af anlæg og drift af kommunale faciliteter.
12. Lokaludvalget har ret i, at der er mere CO₂-reduktion at hente i den eksisterende by end ved fx Nordhavn. Men det er ikke et spørgsmål om enten eller. Planlægningen af et nyt stort byområde som Nordhavn giver en unik mulighed for at indarbejde bæredygtige løsninger fra start, der kan bidrage til at reducere CO₂-udslippet i Nordhavn og i resten af byen. F.eks. arbejdes der på at etablere et stort varmelager i Ydre Nordhavn, der vil medføre energibesparelser i den kollektive varmforsyning til hele byen. Københavns Kommune energirenoverer egne bygninger, og rådgiver private boligejere om, hvordan de bedst kan gøre det samme. Endeligt skal det i forhold til byudvikling versus den resterende by fremhæves, at kommuneplanen som dokument ikke kan stille krav til eksisterende bygninger, men kun lægge rammer for kommunens lokalplanlægning for nybyggeri.
13. Der gøres historisk meget for cykelforholdene i København disse år. I perioden 2006-2010 var der afsat 1/4 milliard i kommunens budget til investeringer på cykelområdet. Selv om cykler tager meget mindre plads op end biler, fylder de alligevel godt i gaderne. Derfor bliver der gjort en stor indsats for, at cyklisterne har gode parkeringsmuligheder overalt. Både som erhvervsdrivende og beboer i København kan man ansøge kommunen om at få opstillet et cykelstativ for at forbedre parkeringsforholdene i den eksisterende by. Parkeringspladser til delebiler er ikke et forhold, der kan reguleres i kommuneplanen.
14. Forvaltningen er bevidst om den problematik lokaludvalget nævner i det mere konkrete arbejde med at skabe partnerskaber. Beskrivelsen af partnerskaber i Forslag til Kommuneplan 2011 skal forstås på et relativt overordnet niveau.

15. Rækkefølgeplanen angiver hvornår større områder i København kan udvikles, og er således kommunens overordnede styringsredskab for byudvikling. Handlingsplanerne konkretiserer aktuelle anlæg og investeringer i en række udvalgte områder. Det skal sikre, at der skabes synergi og koordination mellem offentlige og private indsatser. De otte handlingsplanområder skal derfor ikke forstås som en uprioriteret liste over mulige investeringsarealer, men snarere en konkretisering af, hvor langt netop disse områder er.
16. Rækkefølgeplanen, som Borgerrepræsentationen med Kommuneplan 2009 vedtog, muliggør, at udviklingen af Amager Fælled Kvarter kan påbegyndes i 1. del af planperioden. Det fastholdes i Forslag til Kommuneplan 2011. Udviklingen af området vil i praksis afhænge af udbygningstakten af de øvrige arealer i Ørestad. Handlingsplanen for Ørestad prioriterer således store investeringer i skole og børneinstitutioner i Ørestad Syd. Lokaludvalget er naturligvis velkomne til at rette henvendelse om konkrete spørgsmål vedr. udbygningen af Ørestad, som i vid udstrækning foretages af By & Havn.

Konklusion

Det foreslås, at der i kapitlet "Viden og erhverv i København" tilføjes en ny indsats om "Samarbejde i regionen" med følgende tekst: "Københavns Kommune prioriterer samarbejdet med Region Hovedstaden og omegnskommunerne højt og vil arbejde for at styrke infrastrukturen, reducere CO2-udledningen og skabe vækst i regionen. Dette vil vi gøre via fx Vækstforum, Den Regionale Udviklingsplan og Den Regionale Klimastrategi. Endvidere ser Københavns Kommune frem til regeringens 'hovedstadsstrategi' og Københavns Kommunes og omegnskommunernes rolle heri."

13. Amager Øst Lokaludvalg

Resume

1. **Omegnskommuner:** Lokaludvalget efterspørger, at Københavns forhold til omegnskommunerne beskrives nærmere fx i en beskrivelse af, hvordan man vil samarbejde med nabokommunerne om at være en drivkraft i regionen. Udvalget påpeger i forlængelse heraf, at de ønsker en plan for øget samarbejde mellem bydel(e) og omegnskommuner.
2. **Nærmeste daginstitution:** Lokaludvalget er af den holdning, at målet om maksimalt fire km til nærmeste daginstitution er for højt, når man ser på cyklen som københavnernes foretrukne transportmiddel. Udvalget mener, at to km er mere passende.
3. **Cykelby:** Lokaludvalget gør opmærksom på, at målet om København som cykelby kræver betydelige investeringer.
4. **Almene boliger:** Lokaludvalget er af den holdning, at målet om 20 % almene boliger i nybyggeriet er for lavt, hvis byen skal opnå plads til de i planen nævnte faggrupper. Udvalget mener, at andelen bør hæves til 25 %.
5. **Formulering om 'utryghed':** Lokaludvalget mener, at sætningen på s. 15 i den trykte del af Forslag til Kommuneplan 2011 'Ofte er der nogle få utilpassede unge, der skaber stor utryghed for mange' bør udgå. Der argumenteres med, at sætningen forsimples spørgsmålet om tryghed og hænger unge særligt ud som gruppe.
6. **Antal skolebørn pr. klasse:** Lokaludvalget er af den holdning, at målsætningen for antallet af børn i skoleklasser bør være 24.
7. **Centre med liv:** Lokaludvalget mener i forhold til en samling af vidensinstitutioner, kulturelle centre, samt idræts- og fritidsfaciliteter dels, at der er risiko for at resten af lokalområdet gøres mere øde, og dels, at man bør tænke bredere, så også fx uddannelsesinstitutioner og lokale butiks- og serviceerhverv indtænkes.
8. **Handlingsplan for Nordøstlige Amager:** Lokaludvalget udtrykker tilfredshed med handlingsplanen. Udvalget kunne imidlertid godt tænke sig, at planens geografiske afgrænsning blev udvidet helt op til Kraftværkshalvøen. Der argumenteres med, at det ville kunne skabe baggrund for en helhedsplan for kystområdet.

9. **Konkrete rammeændringer:** Lokaludvalget referer til den interne høring af lokaludvalg og fagudvalge i Københavns Kommune forud for den offentlige høring, og udtrykker undren over, at udvalgets konkrete rammeændringsforslag ikke blev indarbejdet i kommuneplanforslaget. De to forslag fra den interne høring var 1) etablering af en Blå Sti på og langs vandet, samt 2) ændring af områder på Uplandsgade, Dalslandsgade og Prags Boulevard fra industri (J) til erhverv (E). Udvalget vurderer, at de to forslag hænger sammen med 1) visionerne om øget mobilitet i Forslag til Kommuneplan 2011 og 2) afspejler den nuværende brug af området bedre.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune prioriterer samarbejdet med omegnskommunerne og region Hovedstaden. Samarbejdet med Malmø vil skabe vækst i de to byer og derved også i resten af regionen. Dette tydeliggøres i Kommuneplan 2011.
2. Kommunen arbejder for at københavnske børn tilbydes plads i børneinstitutioner max fire km fra deres bolig. Det er en ambitiøs målsætning, som kommunens forvaltninger arbejder hårdt for at indfri. I disse år, hvor København oplever en massiv befolkningstilvækst, særligt af børn i institutionsalderen, vurderes det ikke realistisk at stramme målsætningen yderligere.
3. Der gøres historisk meget for cykelforholdene i København disse år. I perioden 2006-2010 var der afsat 1/4 milliard i kommunens budget til massive investeringer på cykelområdet.
4. Københavns Kommune har i dag omkring 20 % almene boliger og målet er at fastholde dette niveau fremover. Kommuneplanen kan ikke bestemme ejerformer. Andelen af almene boliger i nybyggeriet bestemmes af de kommunale midler, der er til rådighed for grundkapitallån, og skal ses i sammenhæng med, hvor meget der bygges af andre ejerformer. Fremtidigt alment byggeri vil blive særligt prioriteret i de nye byområder for at skabe en større mangfoldighed dér.
5. Taget til efterretning og foreslås ændret ved den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2011.
6. Taget til efterretning. Antallet af skolebørn i folkeskolen behandles ikke i Forslag til Kommuneplan 2011 og reguleres ikke af kommuneplanen.
7. Taget til efterretning. Der er en iboende modsætning ved at samle forskellige offentlige funktioner i et bestemt område, idet man for borgerne/brugerne kan samle formål samme sted i stedet for at bevæge sig rundt i et større område. Omvendt betyder denne centralisering nødvendigvis, at andre områder ikke har tilbud af en karakter, der tiltrækker besøgende udefra. Kommuneplanen regulerer ikke disse forhold, der håndteres i den konkrete byudvikling – også i forhold til at indtænke uddannelsesinstitutioner og lokale butiks- og serviceerhverv.
8. Området fra Kraftværkshalvøen ved Kraftværksvej sydover til Prøvestensbroen (også kaldet Kløverparken) er i Forslag til Kommuneplan 2011 udlagt til perspektivområde, der først ønskes udbygget efter 2023. Området er derfor ikke medtaget i handlingsplanen for Nordøstlige Amager.
9. Lokaludvalget fremkom i den interne høring af lokaludvalg og fagudvalgene i Københavns Kommune forud for den offentlige høring med en række forslag om at ændre rammeområder til O1-områder (til rekreative formål mv.). I hvidbogen for denne høring blev der redegjort for, at disse forslag er i konflikt med kommunens overordnede målsætninger og planlægning for området. Store dele af arealerne i de nævnte delområder er i kommuneplanen udlagt som byudviklingsområde til senere byudvikling, og de udgør en værdifuld arealreserve for byens udvikling. Kommunen arbejder løbende for, at der ved byudvikling skabes god adgang til vandet (stier, promenader, brygger etc.), så en byomdannelse vil på sigt skabe rekreative muligheder på en række arealer på Østamager. Samtidig indeholder kommuneplanen retningslinjer om rekreativ brug af arealer udpeget til andre formål (*Der skal så vidt muligt åbnes for fritidsanvendelse og udfoldelsesmuligheder også i områder udpeget til andre formål som erhverv, tekniske anlæg mv. i planlægningen og forvaltningen af disse områder skal der gives mulighed for fritidsfaciliteter og begivenheder i det omfang, miljø- og sikkerhedsforhold tillader det.*), således at det muliggøres, at en primær anvendelse til

fx tekniske anlæg kombineres med offentlig adgang og fritidsanvendelser, sådan som det for øjeblikket planlægges for det nye affaldsforbrændingsanlæg på Kraftværkshalvøen. Lokaludvalget har også fremsat ideer om en sejlroute. Søterritoriet kan som sådan ikke reguleres i kommuneplanen, hvorfor en sejlroute ikke kan optages i kommuneplanen, men omvendt heller ikke hindres af kommuneplanens bestemmelser. Den vil dog formentlig kræve andre myndighedstilladelser.

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til Kommuneplan 2011 er der foretaget en gennemgang af kommunens erhvervs- og industriområder. I områderne på Nordøstamager er der fortsat virksomheder med forurening i klasse 4 og 5, hvilket ikke umiddelbart er foreneligt med mere miljøfølsomme erhverv og boliger. Områderne er derfor fastholdt til industriformål (J). Områderne er udlagt til senere byudvikling i kommuneplanens rækkefølge for byudvikling. Områdernes fremtidige anvendelse vil blive fastlagt i forbindelse med byudviklingen. Københavns Kommune ser positivt på, at nogle ejendomme i området anvendes til kreative erhverv m.v.

Konklusion

Det foreslås, at der i kapitlet "Viden og erhverv i København" tilføjes en ny indsats om "Samarbejde i regionen" med følgende tekst: "Københavns Kommune prioriterer samarbejdet med Region Hovedstaden og omegnskommunerne højt og vil arbejde for at styrke infrastrukturen, reducere CO₂-udledningen og skabe vækst i regionen. Dette vil vi gøre via fx Vækstforum, Den Regionale Udviklingsplan og Den Regionale Klimastrategi. Endvidere ser Københavns Kommune frem til regeringens 'hovedstadsstrategi' og Københavns Kommunes og omegnskommunernes rolle heri."

Det foreslås endvidere i kapitlet "Et godt hverdagsliv i København" at slette sætningen "Ofte er der nogle få utilpassede unge, der skaber stor utryghed for mange".

14. Bispebjerg Lokaludvalg

Resume

1. **Fokuseret byudvikling (Handlingsplanområdet Nordvest):** Lokaludvalget udtrykker tilfredshed med, at Nordvest er et handlingsplanområde i Forslag til Kommuneplan 2011 og at Fuglekvarteret planlægges som nyt områdefornyelsesprojekt. Udvalget påpeger, at Nørrebro Stationsområde må komme i fokus senere, senest når Metrocityringen nærmer sig sin færdiggørelse.
2. **Ændring af områdetyper (rammebestemmelser) i Nordvest:** Lokaludvalget foreslår en ændring af rammebestemmelserne for de områder i Nordvest, der i det nuværende forslag til kommuneplan er udlagt til "Blandet erhverv" (område "E") til "Boliger og serviceerhverv" (område "C"). Der argumenteres med, at de gamle industrikvarterer har behov for muligheden for at folk kan bo der, så kvartererne ikke ligger øde hen om natten. Der refereres til projektet 'Forlagshus på Bygmestervej' som eksempel på et projekt, der ikke kunne realiseres, fordi området ikke var udlagt til 'Boliger og serviceerhverv'.
3. **Grøn mobilitet (Cykelstier uden stop):** Lokaludvalget foreslår en forbindelse mellem Nørrebro-ruten og fra DSB-området til Fyrbødervej. Der argumenteres med, at der samtidigt skabes en ny adgang for gående og cyklende til Bispebjerg Station. Endvidere vurderer udvalget, at en række cykelstiprojekter kun giver begrænset mening, hvis ikke denne underføring etableres med en videreføring til Lersøparken under Tagensvej.
4. **Lersøparken:** Lokaludvalget foreslår at genetablere Lersøen i Lersøparken som et vandreservoir. Der argumenteres med at en genetablering af Lersøen både vil tjene et klimatilpasningsproblem (stigende nedbør giver overbelastning på kloaksystem og oversvømmelser på fx Lyngbyvejen) og en generel forskønnelse af Lersøparken.
5. **Tryghed:** Lokaludvalget foreslår, at velfærd bliver et opprioriteret indsatsområde for politikudvikling og for udvikling af nye indsatser i København. Lokaludvalget deltager gerne i et sådant arbejde. Der argumenteres

med, at emnet er særligt relevant i Bispebjerg, fordi bydelen er særligt socialt udsat ved sammenligning med øvrige københavnske bydele.

Bemærkninger

1. Taget til efterretning.
2. Erhvervsområderne i Nordvest har gennem de seneste 10 år oplevet en delvis fornyelse, hvor nye virksomheder, herunder bl.a. kreative erhverv, er flyttet ind i tidligere erhvervs- og industribygninger. Erhvervsområderne skaber således gode rammer for nye virksomheder, og flere områder er i kommuneplanlægningen udpeget som kreative zoner, hvor det bl.a. er muligt at etablere en bolig i tilknytning til virksomheden. Erhvervsområdernes særlige karakter ønskes fastholdt og videreudviklet. Det bemærkes, at der i øvrigt er flere store boligområder i Nordvest. Idéerne om en videreudvikling af Forlagshuset på Bygmestervej er positive. Ejeren af ejendommen har været i dialog med kommunen, men har indtil videre valgt at stille planerne i bero. Kommuneplanens anvendelsesbestemmelser har ikke været en barriere for grundejers ønsker.
3. Det foreslåede forløb mellem Nørrebro-ruten og Fyrbødervej indgår allerede i den grønne cykelruteplan, og er således allerede en del af kommunens planlægning.
4. Kommuneplanen er ikke til hinder for, at de lavtliggende dele af Lersøparken kan fungere som et areal til opstuvning af regnvand. En samlet plan for tilbageholdelse af regnvand på overfladen er ikke indeholdt i kommuneplanen, men vil som beskrevet i Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan være en opgave for kommunen i den kommende tid. Etableringen af en egentlig sø (permanent vandfyldt) vil ikke øge vandtilbageholdelsesevnen, men kommunen er opmærksom på de muligheder for forebyggelse af oversvømmelseskader, som de lavtliggende grønne områder kan rumme med den rette udformning.
5. Forslag til Kommuneplan 2011 har københavnernes livskvalitet i fokus, samt et afsnit om netop hverdagslivet i København, hvorfor velfærd allerede er et opprioriteret indsatsområde for politikudvikling, da kommuneplanen er den øverste plantype i en kommune. Det tages til efterretning, at lokaludvalget gerne vil inddrages i yderligt arbejde herom.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

15. Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Resume

1. **Boligstørrelser i nye byområder:** Lokaludvalget støtter den foreslåede ændring, som sikrer større variation i boligstørrelserne i de nye byområder.
2. **Ungdomsboliger:** Lokaludvalget mener, det er en rigtig god ide at sikre en fornuftig anvendelse af de utidssvarende boliger og støtter gerne en udvidelse med 600 ungdomsboliger fra 2.400 til 3.000 i den kommende planperiode. Udvalget udtrykker dog et ønske om, at en ændring fra ældre- til ungdomsboliger ikke kommer til at genere de nuværende beboere i samme område. Brønshøj-Husum lokaludvalg ønsker samtidig at blive inddraget i en positiv dialog, hvis en sådan ændring påtænkes i Brønshøj-Husum området.
3. **Klimatilpasning:** Lokaludvalget ser gerne, at kommunen arbejder videre for at leve op til de ambitiøse målsætninger i strategi for grøn vækst og retningslinjer for energi og miljø. Udvalget påpeger, at det samtidig er vigtigt, at lokalplanlægningen udmønter de anbefalinger, som er beskrevet i Klimatilpasningsplanen. Udvalget ser endvidere gerne, at der gennemføres nogle pilotprojekter med afledning af regnvand, som kan indgå rekreativt i byens rum og parker. I den sammenhæng nævner udvalget bydelen Brønshøj-Husums kotehøjder.

4. **Støjgener:** Lokaludvalget påpeger i relation til støjisolering af eksisterende støjbelastede boligområder, at Forslag til Kommuneplan 2011's liste over mulige støjgener bør suppleres med lavt flyvende helikoptere, der passerer boligområder i Brønshøj-Husum flere gange dagligt, og som er en markant belastning.
5. **Byens vejnet:** Lokaludvalget støtter kommunens vision for grøn mobilitet og arbejder på at bidrage til samme målsætning. Udvalget udtrykker imidlertid kritik af manglende vejforbindelser i bydelen, som medfører store omveje med deraf følgende miljøbelastning. Endvidere nævner udvalget, at de finder det uhensigtsmæssigt, at Tingbjerg kun kan nås af én tilkørselsvej ved krydset Åkandevej og Ruten. Dette fører til ekstra trafik på Frederikssundsvej med deraf følgende miljøbelastning.
6. **Kulturarv:** Lokaludvalget udtrykker i relation til værdifulde kulturmiljøer i København interesse i at deltage i et samarbejde ved de relevante sagsbehandlinger om kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger i Brønshøj-Husum bydel.
7. **Forenkling af rammerne:** I forhold til forenkling af rammerne påpeger lokaludvalget, at et stort område i Husum, som er plejehjem og beskyttede boliger i Bystævneparken, nu ændres fra O2 til B2 med begrundelsen, at det giver mulighed for at integrere andre boligtyper i området. Udvalget udtrykker en undren, at man kan ændre fra O2 med max. byggehøjde på 24 m. og en bebyggelsesprocent på 60 til B2 med max. byggehøjde på 14 m. og en bebyggelsesprocent på 60. Endvidere fraråder udvalget, at byggehøjden for B1-områder ændres med Forslag til Kommuneplan 2011. Udvalget er af den opfattelse, at byggehøjden for B1 ændres fra 8 m. (i Kommuneplan2009) til nu 10 m. Udvalget udtrykker endvidere, at de gerne vil i dialog med kommunen, inden man påtænker at udbyde andre boligtyper i Bystævneparken. Der argumenteres med, at der med de nuværende ældre beboere i Bystævneparken er en forventning om en tryk og rolig boform, som gør det vigtigt med en god dialog, hvis der er planer om at ændre områdets karakter.
8. **Tidligere kommentarer til Kommuneplan 2009 og lokaludvalgshøring af Forslag til Kommuneplan 2011:**
 - a. Trafik: Udvalget anmodede om sikring af et passende antal p-pladser og tilsvarende hensigtsmæssig trafikafvikling på Frederikssundsvej. Endvidere at forholdene for fodgængere indgår på lige fod med andre trafikformer ved projektering og vedligeholdelse af byrum. Endelig at udvalget støtter op om Kommuneplan2009's målsætning om 1/3-1/3-1/3 i fordeling af cykeltrafik, kollektiv trafik og biltrafik.
 - b. Cykelstier: Udvalget anmodede om at udbygningen af cykelruterne Primulavej-Annebergvej-Gaunøvej, Brønshøjvej-Krabbesholmvej samt Gadelandet blev fremskyndet.
 - c. Metro: Udvalget udtrykte glæde over, at der fortsat arbejdes med at undersøge muligheden for på længere sigt at kunne udbygge metrosystemet til bl.a. Brønshøj-Husum.
 - d. Byudvikling: Udvalget foreslog, at de administrative lempelser og dispensationer (udstyknings af villagrunde til små parceller med sammenbyggede huse/dobbelthuse) som løbende er taget i anvendelse i B1-områderne ophører og erstattes af rammer og en lokalplanlægning gennemført efter dialog med beboere, grundejerforeninger og Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København. Der argumenteredes med villakvarterernes særegne rolle for København.

Bemærkninger

1. Taget til efterretning.
2. Såfremt eksisterende almene ældreboliger eller familieboliger bliver omdannet til ungdomsboliger, vil det ske med stor respekt for beboere, der bor i umiddelbar nærhed. Det tages til efterretning at lokaludvalget ønsker inddragelse, såfremt omdannelse i større skala vil finde sted i Brønshøj-Husum. Der er pt. ingen planer om omdannelse af boliger til ungdomsboliger i bydelen.
3. Københavns Kommune arbejder videre med at forebygge oversvømmelseskader og forbedre mulighederne for en lokal løsning af udfordringerne. Dette vil også ske i lokalplanlægningen. Konkrete projekter i de grønne områder vil være et andet element. Udarbejdelsen af kortlægning af potentialet og strategier for udnyttelsen

- heraf er en opgave, der ventes løst i de kommende år. Udgangspunktet er bl.a. fysiske forhold som topografi og risiko for skader, men lokalområdets positive interesse i at medvirke vil naturligvis også indgå.
4. Dele af Københavns Kommune overflyves af helikoptere som led i ambulanceflyvning. Da lovgivningen ikke indeholder grænseværdier for ambulanceflyvning og da belastningerne (som typisk ligger på 55-65 dB) er få og kortvarige sammenlignet med vejstøj, indgår denne støjkilde ikke i grundlaget for kommuneplanens retningslinjer for forebyggelse af støjgener.
 5. Der er ikke aktuelt planer om at etablere yderligere forbindelser til Tingbjerg for biler. I forhold til stiforbindelser overvejes det om det vil være muligt at skabe en forbindelse mellem Ruten og Bystævnet.
 6. Lokaludvalgets interesse tages til efterretning. Lokaludvalget vil få lejlighed til at medvirke, i det omfang der kommer konkrete sager vedr. de udpegede værdifulde kulturmiljøer.
 7. I Forslag til Kommuneplan 2011 er der gennemført en revision af kommunens områder til offentlige formål (O-områder). Formålet har været at skabe mere enkle og fleksible anvendelsesbestemmelser. Ændringen indebærer, at en række arealer, der tidligere har været fastlagt til offentlige formål, integreres i andre rammeområder, fx områder til boliger (B-områder). Anvendelserne omfatter daginstitutioner, ældreboliger og plejehjem, kulturhuse, biblioteker og kirker. Disse anvendelser har i tidligere kommuneplaner været placeret i såvel områder til offentlige formål (O) som i områder til boliger (B) m.fl. For at skabe en mere ensartet og fleksibel rammestruktur er disse O-områder ændret til eller integreret med andre rammer. Der er desuden indarbejdet en forenkling af bestemmelserne om bygningers maksimale højde i Forslag til Kommuneplan 2011. Hidtil har bestemmelserne været fastlagt forskelligt i de respektive områdetyper. I områder til boliger (B) og boliger og serviceerhverv (C) har der været fastlagt et maksimalt etageantal, mens der i øvrige områdetyper har været fastlagt en maksimal bygningshøjde i meter. For at skabe enklere og mere ensartede bestemmelser foreslås den maksimale bygningshøjde angivet i meter for alle områdetyper. Kommuneplan 2009 fastlægger en maksimal bygningshøjde på 2 etager ekskl. tagetage i B1-områder. Forslag til Kommuneplan 2011 fastlægger den maksimale bygningshøjde til 10 m, der vurderes at skabe tilsvarende byggemuligheder. I Forslag til Kommuneplan 2011 er Bystævneparken fastlagt som B2-område. Bebyggelsesprocenten er således fastholdt på 60, mens den maksimale bygningshøjde er reduceret fra 24 m til 14 m. Det vurderes, at bestemmelserne afspejler områdets nuværende anvendelse og bebyggelse (der også indeholder højere punkthuse). Københavns Kommune er enig i, at det er vigtigt med en god dialog, hvis der er planer om at ændre Bystævneparkens karakter, og vil derfor sikre en dialog med områdets beboere og lokaludvalget, hvis der planlægges en indpasning af andre boligtyper i området.
 8. Der henvises til hvidbøgerne for de omtalte høringer for at se forvaltningens bemærkninger hertil.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

16. Christianshavn Lokaludvalg

Resume

1. **Trafik:** Lokaludvalget påpeger, at en række trafikbegreber er ikke nærmere defineret. Det betyder for det trafikpolitiske område, at spørgsmålene om den tunge trafik, de store turistbussers adgangsforhold, stillegader men også håndtering af cykelstier i områder med andre former for intensiv let trafik (Christiania) ikke nævnes.
2. **Miljømål:** På det miljømæssige område mener lokaludvalget tilsvarende, at der mangler en række præciseringer af de opstillede miljømål. Lokaludvalget vil gerne have en præcisering af udviklingen af havne- og kanalvandene hvad angår renhed, bedre vandgennemstrømning ved hjælp af åbninger af dæmninger m.v., som kan stimulere fritidslivet på vandet, og hvor der i Christianshavns nærområde kunne udvikles flere steder til glæde for vandkvaliteten og fritidslivet.

3. **Voldanlæg:** Lokaludvalget frygter, at voldene på Christianshavn får en hårdhændet tilbagevenden til det udseende, som voldene havde dengang de tjente rent militære formål. Lokaludvalget ønsker at bevare den halvville natur på Christianias voldanlæg.
4. **Mangfoldighed:** Lokaludvalget påpeger betydningen af social og kulturel mangfoldighed som en selvstændig værdi for udviklingen af København. Udvalget nævner, at det med befolkningssammensætningen i de nye bydele bliver så meget desto vigtigere at fastholde målsætninger om kulturel og social mangfoldighed i de eksisterende byområder, ikke mindst Christianshavn. Bl.a. ønsker udvalget at udvikle et byliv med muligheder både for det organiserede og det spontane liv, uden at kommercielle interesser begrænser det væsentligt.
5. **Nærhed:** Lokaludvalget påpeger, at nærhed er væsentligt for borgerne. Det giver tryghed og god livskvalitet. Udvalget foreslår derfor, at 'nærhed' bør indgå i kommuneplanen. Det er ikke mindst vigtigt, at der tænkes på nærhed omkring borgertilgange til offentlige instanser, læger, biblioteker, posthuse og fritidsfaciliteter.
6. **Ambitioner for livskvalitet og tryghed 1:** Lokaludvalget foreslår, at der udtænkes alternativer til det almindelige bussystem, hvor det normalt ikke er muligt at tage hensyn til, at det for nogle borgergrupper tager længere tid at komme ind og ud af f.eks. en bus.
7. **Ambitioner for livskvalitet og tryghed 2:** I tråd med punkt 6 opfordrer lokaludvalget til tænkning i niveaufrie adgangsforhold i nybyggeri samt at der ved fortove er 'ramper', så det er muligt at komme op og ned fra fortovet.
8. **Tilgængelighed på sundhedsområdet:** Lokaludvalget foreslår, at kommunen stiller krav om tilgængelighed på steder, hvor den offentlige sektor helt eller delvist støtter et projekt eller en serviceydelse. I forlængelse heraf foreslår lokaludvalget, at nye sundhedshuse med offentlige og private sundhedstilbud placeres centralt i de forskellige distrikter, således at de kan nås på betryggende vis med offentlige transportmidler. Endvidere at sundhedshuse og tilbud til borgerne i øvrigt skal være tilgængelige for allemed niveaufrie adgangsforhold, elevatorer m.v. Indtil da mener udvalget, at kommunen skal kunne oplyse, hvilke steder der er fuldt tilgængelige og inden for en overskuelig årrække skal alle steder være gjort tilgængelige.
9. **Individuelle behov og bedre livskvalitet:** Lokaludvalget påpeger, at der på sundheds- og ældreområderne er et stigende behov for at indtænke social og kulturel mangfoldighed. Udvalget påpeger, at der skal sikres værdige forhold for ældre og handicappede både for borgere i eget hjem og i andre boligformer. Konkret udtrykker udvalget glæde over planerne om et plejehjem på Christianshavn og vil gerne inddrages i den videre proces herom.
10. **Bydelsplan:** Lokaludvalget henviser til deres hørings svar vedr. bydelsplanen for Indre By/Christianshavn.

Bemærkninger

1. Forslag til Kommuneplan 2011 er opdelt i en trykt del og en digital del. Det er korrekt, at der ikke står meget om trafikbegreber og trafikpolitik i den trykte del. Den digitale del findes på www.kk.dk/KP11, hvor man under retningslinjerne kan se mere konkret om en række trafikpolitiske områder.
2. Forslag til Kommuneplan 2011 beskæftiger sig ganske rigtigt med de overordnede miljømæssige mål. Man kan se mere end i den trykte del på www.kk.dk/KP11 under retningslinjer. Det skal dog bemærkes, at kvalitetsmål for vandområder ikke længere er en kommunal kompetence. Kvalitetsmålene fastlægges i de statslige vandplaner, og først når disse er tilvejebragt, kan kommunen udarbejde konkrete planer for de handlinger, der er nødvendige for at nå kvalitetsmålene.
3. Christianias voldanlæg administreres af staten. Kommuneplanen udpeger såvel voldanlægget (Fæstningsringen) som Christiania som værdifulde kulturmiljøer. Kommunen vil arbejde for en udvikling, der så vidt muligt tilgodeser hensynet til såvel de væsentlige kulturhistoriske interesser som det naturmæssige potentiale.
4. Københavns Kommune ønsker blandede boligområder i hele byen. I de nye byområder har udviklingen i befolkningssammensætningen vist sig mindre varieret end i den eksisterende by, hvorfor Forslag til Kommuneplan 2011 sætter ind i forhold til dette. Det er ikke forvaltningens vurdering, at der er behov for

målsætninger om kulturel og social mangfoldighed for de forskellige eksisterende byområder. Dels vil det være administrativt tungt og dels vil det risikere at have en stigmatiserende effekt. Derudover må det påpeges, at faktorer som kommuneplanen ikke kan bestemme (pris, beliggenhed og ejerform) spiller afgørende ind i forhold til byområders sociale mangfoldighed .

5. I Forslag til Kommuneplan 2011 er der, som et særligt fokusområde for kapitlet 'København, grøn vækst og livskvalitet', fokus på hverdagslivet. Der er både indsatser og regler, der understøtter lokaludvalgets ønske om øget fokus på 'nærhed'. På side 18 nævnes indsatserne 'Bedre forhold for kultur og fritid' og 'Mere byliv med aktive mødesteder, ophold og bevægelse' og på side 19 reglen 'Bedre tilgængelighed for alle'. 'Nærhed' er også et spørgsmål om skala. Det er fx et spørgsmål om hvilken afstand fra ens bolig, man med rimelighed kan forlange af fx et bibliotek eller et posthus. I Københavns Kommune arbejdes ofte på bydelsniveau, som acceptabelt niveau for hvor langt borgeren skal transportere sig for eksempelvis at komme på biblioteket. Men for fx gangbesværede tilbyder bibliotekerne, at bøgerne kan blive leveret til døren hos brugeren – ganske gratis.
6. I perioden 2007 til 2011 har Københavns Kommune forsøgt etablering af de såkaldte servicebusser. Det viste sig dog, at for få kørte med busserne, hvorfor økonomien ikke kunne holde. For ældre, gangbesværede og kørestolsbrugere er der på baggrund af visitation af kommunen mulighed handicapkørsel med flextrafik, hvor man kan blive kørt fra dør til dør.
7. Bygningsreglementets bestemmelser skal naturligvis overholdes for alt nybyggeri og i Teknik- og Miljøforvaltningens byggesagsbehandling sikres dette. I Bygningsreglementets 3.2.1. stilles der krav om niveaufri adgang til enheder og til eventuelle elevatorer i bygningens stueetage (adgangsetage) ved alle yderdøre. Dette krav har været gældende siden 1995, hvorfor forvaltningen undres over lokaludvalgets iagttagelser om nyere byggeri. Lokaludvalget er velkommen til at kontakte Teknik- og Miljøforvaltningen i forhold til spørgsmål om konkrete byggerier.
8. Forslaget er i tråd med kommunens politik herom og tages til efterretning. Det er en stor opgave at sikre tilgængeligheden i alle sundhedshuse m.v., og i 2008 gennemførte Københavns Kommune pilotprojektet 'Tilgængelighed for alle' med det ærinde at se, hvordan opgaven med at kortlægge handicaptilgængeligheden i København Kommunes ejendomme kan gribes an. Alle lokalplaner i Københavns Kommune bliver endvidere fulgt op af en tilgængelighedsvurdering, så man sikrer, at al byudvikling sker under hensyntagen til fx svagt gående.
9. Københavns Kommune gør i disse år en stor indsats for at fremtidssikre byens ældreboligmasse. Det handler både om omdannelser, ombygninger og nybyggeri, som kan være med til at sikre værdige og mangfoldige forhold for ældre og handicappede borgere i fremtiden.
10. Flere lokaludvalg henviser til projekter i de udarbejdede bydelsplaner. Der henvises til svar til indsigelse nr. 12, pkt. 4.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

17. Indre By Lokaludvalg

Resume

1. **Befolkningsvækst:** Lokaludvalget finder, at københavnerne bør inddrages i en drøftelse af fordele og ulemper ved at planlægge for en så stor vækst i indbyggertallet. Udvalget vurderer, at der skal bruges mange ressourcer på byudvikling af nye områder, som kommer til at ske på bekostning af forbedringer i eksisterende bydele. Udvalget foreslår konkret, at man i stedet vælger at forbedre boligforholdene i Indre By og optimere balancen mellem erhverv og borgere i Indre By. I forlængelse heraf mener udvalget, at det er de nuværende

borgere, der i første omgang kommer til at betale for byens udvikling. Endeligt mener udvalget, at der behov for en kritisk vurdering af beregningsmetoderne til at fremskrive befolkningsudviklingen.

2. **Københavns Universitet:** Lokaludvalget mener ikke, at Københavns Universitet skal flytte fra væk fra Indre By, da de studerende giver et mere mangfoldigt liv. Udvalget mener, at man i stedet bør lave flere boliger til unge i København K. Der argumenteres med, at de unge bruger cykler frem for bil.
3. **Kommunal service til rette tid:** Lokaludvalget påpeger, at det er nødvendigt, at den nødvendige kommunale forsyning af børneinstitutioner, skoler, fritidstilbud, plejehjem mv. er på plads, når nye byområder befolkes.
4. **Tilgængelighed versus mobilitet:** Lokaludvalget efterspørger, at høj tilgængelighed vægtes højere end høj mobilitet. Der argumenteres med at høj mobilitet prioriterer alle transportmidler, mens høj tilgængelighed omhandler en planlagt og målrettet styring af trafikstrømme. I den forbindelse er udvalget enig i de i Forslag til Kommuneplan 2011 nævnte indsatser, men mener, at der skal flere indsatser til. Udvalget nævner, at en bedre sammenhæng mellem busser, S-tog og metro ikke bør afvente Bynet 2018, men igangsættes snarest muligt.
5. **Bilbegrænsning i byudviklingsområder og i centrale byområder:** Lokaludvalget foreslår, at der bliver arbejdet med at begrænse biladgangen til byudviklingsområder eller til ældre og centrale bydele. Der argumenteres med, at mange københavnere i forvejen ikke eller kun i begrænset omfang bruger bil. Udvalget henviser generelt til gode internationale erfaringer med bilfri byområder.
6. **Stationsnærhedsprincippet:** Lokaludvalget mener ikke, at princippet om stationsnærhed blev prioriteret i udviklingen af Sydhavn, og vurderer, at det heller ikke ser ud til at ske i udvikling af Nordhavn. Der argumenteres med, at Nordhavsvejen indtil videre er eneste politiske beslutning. Udvalget udtrykker endvidere undren over, at der ikke er planlagt en letbaneløsning fra Nørre Campus, herunder Rigshospitalet og ud i København. Udvalget henviser generelt til gode internationale erfaringer med skinnebårne løsninger i forhold til at ændre bilpendleres vaner.
7. **Cykelparkeringspladser:** Lokaludvalget påpeger, at mangel på cykelparkeringspladser er stort problem for Indre By. Der argumenteres med, at mens hver bilparkeringsplads gavner ca. 1,3 person, vil det tilsvarende areal til cykelparkering gavne 8-10 personer. Endvidere vurderer udvalget det afgørende for den fri passage på fortove, at der gøres noget ved problemstillingen. Udvalget foreslår, at der etableres cykel-p-huset/kældre ved store trafikknudepunkter som fx Vesterport Station. Endvidere foreslår udvalget, at der satses på at etablere cykelparkering, hvor cyklens stel kan fastlåses til cykelstativet, for at bremse cykeltyveri.
8. **Nærmiljø:** Lokaludvalget mener, at det vigtigt, at institutioner og skoler placeres i nærheden af boliger for at bevare/skabe et nærmiljø, der knytter borgerne stærkere til deres kvarter.
9. **Forurening fra krydstogtskibe:** Lokaludvalget mener, at der skal gøres noget ved forureningen fra krydstogtskibene, der besøger Københavns Havn.
10. **Områdefornyelse:** Lokaludvalget foreslår, at indsatsen med områdefornyelser fortsættes, og at lokaludvalgene fremover får ansvaret for de helhedsorienterede områdefornyelser.
11. **Boligbyggeri:** Lokaludvalget finder, at nybyggeri skal udføres, så forskellige boligformer blandes, og huslejen tilstræbes et niveau, som kan betales af folk med almindelige indkomster. Endvidere mener udvalget, at der skal skabes bedre vilkår for ældre og handicappede i byen fx ved at opføre og renovere boliger, der tilgodeser ældre og handicappedes behov. Endelig mener udvalget, at der bør bygges flere boliger til unge, hvoraf en del kunne integreres med boliger til ældre og enlige, så grupperne kunne få gavn af hinanden.
12. **Rekreative områder:** Lokaludvalget mener, at Forslag til Kommuneplan 2011 ikke fokuserer tilstrækkeligt på byens rekreative områder, herunder hvordan befolkningsudviklingen af forholder sig til dem. Udvalget mener, at kommuneplanen bør beskrive de særlige naturkvaliteter, der er i byen i dag, samt angive retningslinjer for deres udbygning. Konkret foreslår lokaludvalget en bro mellem Østre Anlæg og Stokhusgade over banen for at skabe bedre adgang til grønne områder.
13. **Havneområderne og søerne:** Lokaludvalget efterspørger, at der udvikles en særlig plan for byens kyst- og havneområder, der sikrer de rekreative og grønne forbindelser langs vandet. Udvalget mener også, at der bør

arbejdes med Søerne og deres rekreative funktion set i sammenhæng med den omgivende trafik og dermed luftforurening.

14. **Fokuseret byudvikling og investeringer:** Lokaludvalget vurderer, at afsnittet om Fokuseret Byudvikling i Forslag til Kommuneplan 2011 angiver, at kommunale investeringer overvejende foretages i de nye byområder. Udvalget påpeger, at der ikke er medtaget driftsudgifter som følge af de store anlægsinvesteringer. Udvalget mener endvidere, at øvrige områder i byområder også har behov for at blive prioriteret, og at man for Indre Bys vedkommende kan tage afsæt i den bydelsplan, som forelægges Borgerrepræsentationen i december 2011.
15. **Grøn vækst:** Lokaludvalget foreslår, at Københavns Kommune beslutter at finde et bedre mål for bæredygtig vækst, der inddrager økonomisk, social og miljømæssig bæredygtighed. Udvalget mener endvidere, at kommunen bør fokusere mere på udvikling og brug af nye grønne energi- og miljøteknologier. Derudover tilslutter udvalget sig de grønne initiativer i Forslag til Kommuneplan 2011, men peger på vigtigheden af en samlet prioritering og koordinering for at få størst mulig effekt ved implementering og respektere borgernes behov for stabilitet i hverdagen. Endeligt mener udvalget, at der bør stilles krav om anvendelse af grøn teknologi i nybyggeri i det omfang, lovgivningen giver mulighed herfor, ligesom der skal skabes kommunal efterspørgsel på grønne løsninger, da det skaber nye virksomheder og arbejdspladser.
16. **Identitet i nye byområder:** Lokaludvalget mener ikke, at nye byområder skal udvikles med hver sit særkende og dermed tiltrække bestemte borgergrupper. Udvalget mener derimod at byen skal afspejle et multietnisk og multikulturelt samfund, så forskellige befolkningsgrupper bliver blandet med hinanden.
17. **Sikkerhed, tryghed og velfærd:** Lokaludvalget foreslår, at der opstilles flere offentlige toiletter forskellige steder i Indre By, således at forholdene for byens hjemløse bedres, og byen samtidig bliver mere ren. Udvalget efterspørger også mere politi i gaden og gerne i mobile politistationer. Der argumenteres med, at det giver borgerne tryghed tæt på samt, at det har en præventiv effekt.
18. **Prioriterede projekter i bydelsplanen:** Lokaludvalget peger på en række projekter fra bydelsplanen, som skal ligge til grund for i kommuneplanen og for projekter i Indre by. Det gælder borgerdrevne miljø- og forgrønningsinitiativer, midlertidige byrum, kultur- og beboerhus, redskaber til fysisk udfoldelse og forskønnelse omkring søerne, skøjtebane i Indre By, konference om miljøvenlig transport, konkurrence om cykelparkering.

Bemærkninger

1. I forbindelse med Kommuneplan 2009 blev der udarbejdet en investeringsredegørelse, der viste at det betaler sig at investere i byudviklingen. Det kræver fokuseret byudvikling og kommunale investeringer, men skaber langsigtede indtægter til gavn for hele byens velfærd. Kommunen vil gennem planlægningen og budgetlægningen sikre, at der gennemføres investeringer i hele byen, og at investeringer i nye og eksisterende byområder sammentænkes.
Det er fortsat kommunens mål, at der skabes en god balance mellem boliger og erhverv i Indre By. Kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen indeholder mulighed for en større boligandel i områder udlagt til serviceerhverv (S) i Indre By. Eventuel omdannelse af ejendomme til boligformål skal dog ske på privat initiativ.
Befolkningsfremskrivningen baseres på en statistisk model, der tager udgangspunkt i de seneste års flytninger, fødsler og dødsfald. Fremskrivningen er behæftet med usikkerhed, men beskriver et muligt scenarie for befolkningsudviklingen i København. Den er i overensstemmelse med den seneste prognose fra Danmarks Statistik.
2. Beslutningen om, at Københavns Universitet fraflytter Indre By til fordel for de kommende forstærkede campusområder er ikke Københavns Kommunes. Ej heller er de tilbageværende bygninger i Indre By kommunens ejendom, men Københavns Kommune og Bygningsstyrelsen har indgået aftale om at en stor del af de fraflyttede bygninger skal overgå til boligformål for netop at fastholde liv i Indre By. Det foreslås at rette

- henvendelse til Bygningsstyrelsen, hvis udvalget har konkrete forslag til genanvendelse af bygningerne i Indre By. Forslag til Kommuneplan 2011 giver mulighed for, at der kan bygges ungdomsboliger i Indre By.
3. Med handlingsplanerne for byområder er det blevet lettere at sikre, at den nødvendige infrastruktur bedre rammer behovet fra indflytterne i nye byområder. Handlingsplanerne giver kommunen overblik over udviklingen i områderne med rettidige kommunale serviceinvesteringer og sikrer koordinering mellem byudviklingen og kommunens budget.
 4. Københavns Kommune er helt enig i vurderingen af, at det er vigtigt at sikre høj tilgængelighed i den kollektive trafik. Derfor arbejdes der fortløbende på at forbedre tilgængelighed og sammenhæng i den kollektive trafikbetjening. I forbindelse med Bynet 2018 iværksættes en større indsats, men kommunen er i løbende dialog med byens trafikaktører med henblik på dette.
 5. Der planlægges i København ikke med at etablere helt bilfrie byområder. I forbindelse med planlægningen af nye større byområder som for eksempel Århusgadekvarteret forsøger kommunen at skabe områder, hvor der ikke er bilfrit, men hvor biltrafikken påvirker byen mindst muligt. Dette gøres blandt andet ved at etablere parkeringsanlæg i kanten af området og ved at store dele af vejnettet etableres som gågader med kørsel tilladt.
 6. Der gennemføres i 2011 og 2012 en analyse af mulighederne for at udbygge den kollektive trafik i København. Undersøgelsens 2. fase omfatter bl.a. metrobetjening af både Sydhavn og Nordhavn. Stationsnær byudvikling er således stadig en af grundstenene i planlægningen af Københavns udvikling. Der arbejdes fra Københavns Kommunes side aktivt frem mod politiske beslutninger vedrørende både Nordhavnsmetro og Sydhavnsmetro.
I forbindelse med Borgerrepræsentationens godkendelse i juni 2011 af screeningsrapporten om mulighederne for udbygning af den kollektive trafik i København blev det besluttet at arbejde videre med udbygning af metrosystemet i de tætte bydele, hvor også Nørre Campus er beliggende. I de videre undersøgelser indgår bl.a. en ny metrolinje med stationer ved Rigshospitalet og ved Nørre Campus. På kortere sigt arbejdes der med planlægning af en højklasset busbetjening af området.
 7. Der foreslås en tilføjelse herom i Kommuneplan 2011.
 8. Taget til efterretning. Forslaget ligger i tråd med kommunens politik på området.
 9. Der er planlagt en ny terminal for krydstogtskibe i Ydre Nordhavn. Her vil der blive bedre muligheder for at etablere strømforsyning fra land, end der er på de nuværende placeringer, og det vil således være muligt at reducere skibenes emissioner. På Langelinie vil der ikke ske tilsvarende forbedringer, men ved fordelingen af skibene sikres det, at Langelinie forbeholdes skibe med kortere ophold, mens skibe der ligger i længere tid benytter den nye terminal.
 10. Områdebaserede indsatser som fx områdefornyelse er fortsat en del af kommunens strategi for at skabe bedre byområder i integration med den øvrige by. Arbejdets karakter kræver inddragelse af alle forvaltninger samt lokale aktører, hvorfor det kun kan varetages af den relevante centrale forvaltning i kommunen. Udvælgelsen af kommende områdefornyelsesprojekter vil bl.a. ske på baggrund af det nye socioøkonomiske københavnerkort, som ikke er en del af kommuneplanen.
 11. Taget til efterretning. Dette korresponderer med kommunens aktuelle arbejde på ældreboligområdet. I udvalgte ældreboligbebyggelser udlejes tomme ældreboliger midlertidigt til unge, og indtil videre er erfaringerne positive.
 12. Københavns Kommune har fokus på såvel befolkningens adgang til som deres tilfredshed med grønne og rekreative områder. Igennem mange år var byens befolkningstal faldende. I samme periode blev der gennem byfornyelse, omdannelse af byområder, flytning af parkering på terræn etc. tilvejebragt mange nye grønne og rekreative områder. København står således virkelig godt rustet til en befolkningsfremgang for så vidt angår forsyningen med rekreative muligheder. Det er naturligvis en udfordring, at de grønne områder arealmæssigt er uensartet fordelt i bydelene, men det vil være forsimplet alene at vurdere forsyningen med rekreative tilbud på kvantitet, idet kvaliteten af områderne også spiller en stor rolle. Københavns Kommune har

analyseret de grønne tilbud til borgerne og her fundet, at langt hovedparten (over 75 %) af borgerne bor mindre end 300 meter fra et grønt område. En undersøgelse har da også vist, at 83 % af de adspurgte borgere er godt tilfredse med adgangen til grønne og rekreative områder. Dette betyder dog ikke, at kommunen ikke løbende investerer i forbedringer. I Indre By er adskillige projekter i gang, herunder omdannelsen af de gamle kajområder i Havnegade til en lille park ved vandet og af parkeringspladsen ved Vartov til et grønt opholdsareal.

De specifikke kvaliteter i de grønne områder, herunder naturkvaliteter, er beskrevet i mange sammenhænger, her skal blot nævnes den i maj 2011 udgivne guidebog Velkommen i det grønne, de to registreringer af henholdsvis lovbeskyttet natur (såkaldte § 3-områder) og af alle fredede og beskyttede områder i kommunen (som der er link til i kommuneplanen) og arbejdet med kommunens strategi for biologisk mangfoldighed. Dertil kommer udviklingsplanerne for de enkelte parker. En indgående beskrivelse og detaljeret målsætning for de grønne områder hører ikke hjemme i kommuneplanen. Adgangen til Østre Anlæg er på grund af jernbanen ikke optimal, men der arbejdes konkret med et ændret adgangsparti ved Statens Museum for Kunst. Der er ikke planer om at bygge broer over jernbanen.

13. Byens kyst- og havneområder kan ikke betragtes isoleret fra byens øvrige områder. Med promenadepolitikken har kommunen dog sat særligt fokus på, at der skabes adgang til at færdes ved og bruge vandet i byen. Denne politik kommer også til udtryk i kommuneplanens retningslinjer, og der udmøntes konsekvent i lokalplaner for arealer ved vandet. Det vurderes, at planlægningen for kyst- og havneområder på denne måde sker med både det fornødne fokus på disse områders særlige kvaliteter og muligheder og det nødvendige helhedssyn i forhold til deres sammenhæng med byen i øvrigt, f.eks. angående stiplanlægning og fritidsfaciliteter. Søerne er et væsentligt element i byens struktur og rekreative muligheder. De er fredede efter naturbeskyttelsesloven, og deres drift og udvikling varetages med udgangspunkt i fredningen. Omgivelsernes påvirkning indgår på linje med andre forhold i forudsætningerne for driften. Reduktionen af trafikken på Dronning Louises Bro har således været medvirkende til at øge brugernes anvendelse af denne del af anlægget. Luftkvalitet og lydniveau kan påvirke brugernes anvendelse af de forskellige dele af området, men generelt vurderes luftkvalitet ikke at udgøre en begrænsende faktor for brugen af Søerne.
14. Det er korrekt, at der foretages store investeringer i de nye byområder, men der er ikke tale om, at den eksisterende by de seneste års kommunale budgetter er blevet uprioriteret. Der er både behov for øget services i de eksisterende og i de nye byområder nu og i de kommende år. I Forslag til Kommuneplan 2011 kapitlet 'Et godt hverdagsliv i København' er der på side 18 og 19 nævnt en række indsatser som viser, at Københavns Kommune både prioriterer de eksisterende byområder og de nye. Eksempelvis har Københavns Kommune fra 2007 til 2010 renoveret over 40 folkeskoler, og der gennemføres disse år renoveringer for omkring 200 mio. kr. på 10 eksisterende folkeskoler, samtidig med at der etableres nye skoler i Ørestad og Sydhavn.
15. Taget til efterretning. Det store fokus på grøn vækst og strategier herom er stadigvæk et forholdsvist nyt arbejde, og kommunen arbejder på en række områder for at konkretisere sin strategi for grøn vækst.
16. Det er ikke et mål, at de nye byområder skal have hver deres særlige kendetegn og befolkningsgruppe. Tværtimod ønsker kommunen, at hele byen skal være mangfoldig og bl.a. derfor er der som noget nyt i Forslag til Kommuneplan 2011 en bestemmelse, som sikrer en bedre blanding af boligstørrelser og dermed grundlag for, at alle byområder bliver mere blandede.
17. Lokaludvalget opfordres til at rette henvendelse til Teknik- og Miljøforvaltningen vedr. flere offentlige toiletter og til politiet vedr. mere politi i gaden og mobile politistationer, da det er områder, der ikke reguleres af kommuneplanen.
18. Flere lokaludvalg henviser til projekter i de udarbejdede bydelsplaner. Der henvises til svar til indsigelse nr. 12, pkt. 4.

Konklusion

Det foreslås, at følgende tilføjes til Redegørelsen for Cyklernes By: "Der arbejdes løbende på at prioritere og etablere cykelparkering i eksisterende byområder, især i de centrale dele af byen."

18. Kgs. Enghave Lokaludvalg

Resume

1. **Vision og konkrete indsatser:** Lokaludvalget påpeger, at de finder Forslag til Kommuneplan 2011 for visionært og for lidt konkret. De mener, at det får den konsekvens, at fx lokalplaner har for vide rammer, så de foreslår, at der bør prioriteres i visionerne samt at de bør suppleres af tidsmæssige realiseringshorisonter. I forlængelse heraf mener udvalget, at målene på nogle områder er meget høje, og at de ikke understøttes af realistiske bud på realisering. Der argumenteres med, at planens mål om CO2-neutralitet ikke understøttes andetsteds af fokus på mere lufthavnstrafik fra Kastrup Lufthavn.
2. **Handlingsplaner:** Lokaludvalget støtter op om arbejdet med handlingsplaner for udvalgte byudviklingsområder, men mener, at de bør være mere ambitiøse end tilfældet er det med Handlingsplanen for Sydhavn. De mener endvidere, at kommuneplanen i langt højere grad bør kunne genfindes i de kommunale budgetter.
3. **Byudviklingsområder:** Lokaludvalget foreslår, at antallet af byudviklingsområder bør reduceres for at styrke kommunens indsats i hver af de udvalgte. Der argumenteres med, at et stærkere fokus på det enkelte område vil have en større effekt end den nuværende strategi.
4. **Infrastruktur før byggeri:** Lokaludvalget foreslår, at fremtidig byudvikling starter med infrastrukturen førend boligbyggeriet realiseres og at kommuneplanen forholder sig hertil. Der argumenteres med eksemplet Sydhavn, hvor beboerne på Sluseholmen og Teglholmen har måttet vente længe på den nødvendige infrastruktur.
5. **Sammenbinding af byområder:** Lokaludvalget mener, at kommuneplanen i langt højere grad bør beskrive hvordan visionerne om sammenbinding mellem nye og gamle byområder tænkes realiseret. Udvalget refererer til Bydelsplan for Kgs. Enghave, hvor de har arbejdet med en række forslag til sammenbinding af ny og gammel bydel bl.a. en stibro fra den Grønne Kile til Sydhavn Station.
6. **Andel med folkeskoleuddannelse:** Lokaludvalget støtter op om målet om en højere andel af unge, der får mere uddannelse end folkeskolen. Udvalget savner i forlængelse heraf anvisninger på, hvordan folkeskolerne styrkes. Udvalget foreslår derfor, at der afsættes ressourcer til at afdække problemets kerne samt komme med løsningsforslag.
7. **Boliger:** Lokaludvalget støtter op om det nye krav, der sikrer variation og mindre boliger i de nye byområder. Udvalget påpeger i forlængelse heraf, at der også er behov for mere variation i de ældre boligområder. Konkret foreslår udvalget, at flere ældreboliger i Kgs. Enghave ombygges til ungdomsboliger, samt at mange små lejligheder med fordel kan sammenlægges til familieboliger. Endeligt vurderer udvalget, at der mangler bedre og mere tidssvarende boliger til ældre og gangbesværede, som er til at betale.
8. **Socialt udsatte i byens rum:** Lokaludvalget foreslår, at der arbejdes mere med tilbud til hjemløse og andre socialt udsatte, der benytter Mozarts Plads. Udvalget mener, at Mozarts Plads som et lokalt fysisk centrum har potentialer til hele bydelen, såfremt Borgerrepræsentationen prioriterer midler til en renovering af pladsen.
9. **Bevægelse i byens rum:** Lokaludvalget foreslår, at der opstilles parkour-elementer flere steder i bydelen, så der lægges mere op til bevægelse i hverdagen. Det vil hænge godt sammen med udvalgets øvrige initiativer som fx en halvmaratonsti og andre gå-, cykel- og løberuter. Der argumenteres med, at Kgs. Enghave er en af de bydele i København med den dårligste sundhedstilstand.
10. **Betalingsring:** Lokaludvalget støtter forslaget om en forbedring af den kollektive trafik og etablering af en betalingsring. Lokaludvalget ønskes inddraget i processen vedr. den endelige placering, da de finder, at det forslag, som regeringen har fremsat ikke tilgodeser Kgs. Enghave.

11. **Kollektive trafikknudepunkter:** Lokaludvalget finder det vigtigt, at der er god sammenhæng både fysisk og tidsmæssigt (køreplaner) mellem forskellige kollektive transportmidler, og at det gælder for alle områder og ikke kun de store knudepunkter.
12. **Cykelby:** Lokaludvalget mener, at der er behov for en justering af kommunens cykelstiplaner i forbindelse med at fremme København som 'Verdens bedste cykelby' og vil gerne inddrages i arbejdet for at bidrage med sit lokalkendskab.

Bemærkninger

1. Visionerne i den trykte del er ikke tænkt som konkrete målsætninger, men mere som visioner og strategier for hvor København skal hen i den næste planperiode. De konkrete mål findes i den digitale udgave som indledning til retningslinjerne. Endvidere findes mere konkrete målsætninger i kommunens forskellige sektorplaner.
Retningslinjerne og rammerne sætter rammerne for lokalplanerne. I den trykte del er alle regler for den fysiske planlægning ikke med. Disse kan ses på den digitale kommuneplan under retningslinjer og rammer. I forhold til målet om at blive CO₂-neutral, så nævnes også initiativer; partnerskaber om demonstrationsprojekter og nye teknologiske løsninger, udbygning af den kollektive trafik og grøn mobilitet, kommunens grønne indkøb, fremme af CO₂-neutral energiforsyning, partnerskaber om nyt energisystem i Nordhavn, energirenovering af bygninger mv., så der er mange initiativer, der skal underbygge det ambitiøse mål om at blive CO₂-neutral.
2. Dele af den afsluttende planlægning for Sydhavn er undervejs med vedtagelsen af en startredegerelse for Enghave Brygge. Derved bliver de overordnede visioner fastlagt også for denne del af Sydhavn. Der lægges særligt vægt på kontakten til vandet og havnen som et levende sted, at området bliver et blandet boligområde og at der bliver bedre adgang og bedre sammenhæng i og til området. Forslagene i handlingsplanen lever op til disse hovedmålsætninger.
Kommunen har allerede investeret mere end 600 mio. kr. de seneste år til bl.a. infrastruktur, skole, daginstitutioner, havnebad, bedre kollektiv trafik mv. Der er derfor i handlingsplanen fokuseret på færdiggørelsen af området.
3. Københavns Kommune forventer op mod 100.000 flere indbyggere i 2025. Det skaber behov for op mod 45.000 nye boliger. Der er i byudviklingsområderne plads til ca. 30.000 boliger. Der er på den baggrund ikke behov for at reducere antallet af byudviklingsområder. Der sættes fokus på byudviklingsområdernes planlægning, udvikling og investeringer i kommunens handlingsplaner.
4. Københavns Kommune ønsker, at investeringer i infrastruktur og offentlig service koordineres med byudviklingen. Det sikres bl.a. gennem udarbejdelse af handlingsplaner som indgår i kommunens budgetlægning.
5. Kommuneplanen indeholder retningslinjer og rammer for byens udvikling, herunder også vej- og overordnede cykelstiforbindelser. Planlægningen konkretiseres i lokalplaner og tematiske planer. Handlingsplanerne indeholder konkrete anbefalinger til investeringer i udvalgte byområder. Der er afsat 50 mio. kr. i Budget 2011 til en sikker stiforbindelse fra den grønne kile og skolen på Teglnholmen til Sydhavn Station.
6. Arbejdet med at forstærke folkeskolen, herunder at skabe et mere sammenhængende uddannelsessystem, foregår i regi af Børne- og Ungdomsforvaltningen, og reguleres ikke af kommuneplanen.
7. Omdannelser og ommærkninger af almene boliger reguleres ikke af kommuneplanen, men i en aftale mellem Københavns Kommune og Boligselskabernes Landsforening. Frem mod 2025 vil omkring 1.300 små almene familieboliger i København blive omdannet til ungdomsboliger. Hvis parterne i det pågældende område mener, at en sammenlægning til familieboliger er den mest hensigtsmæssige løsning, er det også en mulighed.

8. Udviklingen af Mozarts Plads reguleres ikke af kommuneplanen, men i den konkrete planlægning af byens byrum og pladser. Forvaltningen er enig i, at Mozarts Plads har nogle sociale udfordringer, og samtidig potentialer som et lokalt fysisk centrum til hele bydelen, såfremt Borgerrepræsentationen prioriterer midler til en renovering af pladsen.
9. Forslaget om parkour-elementer i byens rum hænger fint sammen med Københavns Kommunes bylivsstrategi Metropol for Mennesker fra 2008, og lokaludvalget opfordres til at kontakte Teknik- og Miljøforvaltningen med konkrete forslag herom, da det ikke er forhold, der reguleres af kommuneplanen.
10. I spørgsmålet om betalingsringen afventer Københavns Kommune henvendelse fra staten, der har ansvaret for projektet. Københavns Kommune finder det oplagt at samarbejde på tværs af kommunegrænser i forbindelse med det kommende arbejde med betalingsringen.
11. En god sammenhængende kollektiv trafik på tværs af transportformer er vigtig. Københavns Kommune arbejder derfor hele tiden på at forbedre tilgængeligheden og sammenhængene i den kollektive trafikbetjening. I forbindelse med Bynet 2018 iværksættes en større indsats, men kommunen er i løbende dialog med byens trafikaktører med henblik på at skabe bedre sammenhænge overalt i den københavnske trafik. De store trafikknudepunkter, som betjener flest borgere, prioriteres højt i denne proces.
12. Ved en eventuel revision af den grønne cykelruteplan og cykelstiprioriteringsplanen vil lokaludvalgene blive inddraget.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

19. Valby Lokaludvalg

Resume

1. **Fokuseret byudvikling:** Lokaludvalget udtrykker tilfredshed med den fokuserede byudvikling med Handlingsplan for Valby Syd, herunder at den også omfatter Kulbanevejområdet. Udvalget nævner, at de har haft stor glæde af den handlingsplan, der er udarbejdet for området i forbindelse med budgetforhandlingerne, og at de derfor er glade for beslutningen om at fortsætte med at udarbejde investeringsoversigterne.
2. **Sammenhæng i bydelen:** Lokaludvalget peger på, at der bør foretages en renovering af Skolegade til gå- eller sivegade samt etablering af forbindelsen med overgang fra Spinderiet til Valby Langgade med fortsættelse til Gadekæret og Mosedalsvej. Denne forbindelse vurderer udvalget i særklasse væsentlig for at skabe sammenhæng mellem byrum og handelsliv i det centrale Valby. Lokaludvalget har sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et detaljeret stikort for bydelen, som ønskes indarbejdet i kommuneplanen. Udvalget fremhæver, at de specielt finder det vigtigt med forbindelserne fra Grønttorvet mod nord med en bred gang- og cykelpassage over banen til Høffdingsvej og en direkte adgang over den nye Ringstedbane til Vigerslev Alle Station.
3. **Villakvarterer:** Lokaludvalget bemærker med glæde, at der i Forslag til Kommuneplan 2011 er sat fokus på området omkring Vigerslev Haveforstad og omkringliggende kvarterer med henblik på at bevare kvarterernes egenart. Valby Lokaludvalg ønsker et lignende fokus på Forfatterkvarteret (Strindbergsvej, Bjørnssonsvej og tilliggende veje).
4. **Valby Idrætspark:** Lokaludvalget opfordrer til, at der skabes sammenhæng mellem kommuneplanen og Budget 2012 ved, at der i den kommende kommuneplan tages højde for planerne om 'Idrætsbyen Valby'. Udvalget ser frem til at blive inddraget i den videre proces med revision af helhedsplanlægningen for området.
5. **Rammeændring Kulbanevej/Retortvej:** Lokaludvalget foreslår, at rammerne for områdets anvendelse ændres, således at Kulbanevej-området klassificeres som O1 fra Vigerslevvej og frem til den nye Retortvej på

nordsiden af Ringstedbanen, samt at parkforløbet trækkes videre langs banen over i Grønttorvsområdet. Der argumenteres med, at den vedtagne løsning, hvor banen lægges i overdækket grav på den centrale del af strækningen og hvor Retortvej flyttes og får en ny krydsning af Ringstedbanen vest for dens nuværende forløb, ændrer områdets udseende. Udvalget vurderer, at det giver en unik mulighed for at trække en grøn kile fra Vigerslevparken langs Kulbanevej og ind på baneskråningerne ved Grønttorvet.

Udvalget finder, at det vil være ude af trit med intentionerne for dette område, hvis man opretholder kommuneplanrammerne uændret. Udvalget har i den forbindelse besluttet at arbejde for en løsning, hvor genbrugspladsen ikke genetableres i dette område, og det er i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om at finde en anden placering.

Udvalget mener, at den sydlige kile mellem Ringstedbanen og Ringbanen, der i dag er ejet af DSB, bør inddrages i parkforløbet, og ved en gang- og cykelforbindelse forbindes med Grønttorvet. Dette bliver en forudsætning for at Grønttorvet faktisk får stationsnærhed til Vigerslev Alle St., hvilket udvalget foreslår yderligere bør sikres med en gangforbindelse direkte til sydenden af stationens perron fra denne parkkile. På området findes der en fodboldbane samt en kunstgræsbane. Disse bliver nedlagt i forbindelse med arbejdet med Ringstedbanen. Der er skabt midlertidige løsninger i byggeperioden, men udvalget finder det vigtigt, at der i kommuneplanen indtegnes fodboldbaner på området, så det sikres, at banerne genetableres efter Ringstedbanens færdiggørelse.

6. **Konkrete rammeændringer:** Lokaludvalget har en række kommentarer ang. konkrete rammeændringer:
- Lokaludvalget synes det er en god idé at muliggøre en anvendelse af Valby Gasbeholder
 - Lokaludvalget forudsætter, at der med det umatrikulerede vejareal ved Ellebjerg / Gl. Køge Landevej er tale om den tidligere forplads ved den gamle Ellebjerg St. Det virker fornuftigt at udlægge arealet til blandet erhverv. Udvalget ønsker i denne forbindelse at gøre opmærksom på Miljøpunkt Valbys projekt: Træer i Folehaven, hvori pladsen muligvis kan indgå.
 - Vedr. Danshøjvej 1, matr. nr. 124 Vigerslev, ser lokaludvalget ikke umiddelbart problemer med rammeændringen. Udvalget mener dog, at der bør indsættes klausul om at nyt byggeri ikke overstiger højden for det eksisterende byggeri i karreen.
 - Lokaludvalget har ingen umiddelbare indvendinger mod at ændre Roskildevej 164-176 til serviceerhverv (S).
 - Lokaludvalget ser med glæde, at detailhandel med særligt pladskrævende varer nu henvises til området syd for Ellebjergvej og øst for Gl. Køge Landevej.

Bemærkninger

- Taget til efterretning.
- Kommuneplanen regulerer ikke gennemførelse af konkrete omlægninger af vejnettet. Forvaltningen er dog enig i, at området omkring Skolegade kunne trænge til forskønnelse, det har dog ikke været prioriteret økonomisk.
Kommuneplanen regulerer ikke lokale gang- og cykelforbindelser. Det betyder at de dele af stikortet, der er sammenfaldende med kommunens overordnede stiforbindelser, er indarbejdet i kommuneplanen. De øvrige stiforbindelser søges indarbejdet i forbindelse med udarbejdelse af nye lokalplaner. Konkrete ønsker til etablering af nye stier og forbedring af eksisterende stier skal der søges midler til via kommunens budgetter. Adgangen over banen fra grønttorvsområdet til Høfdingsvej er en del af forslag til lokalplan for Grønttorvsområdet.
- Københavns Kommunes udvælgelse af kulturmiljøer beror på grundige analyser i en tværgående forvaltningsindsats. Ved udvælgelsen af de værdifulde kulturmiljøer i København har der været fokus på at pege på de bedste eksempler i byen som helhed. Alle emner og epoker vil derfor ikke være repræsenteret i de enkelte bydele, men omvendt skal udpegningen af de værdifulde kulturmiljøer ikke opfattes således, at andre områder ikke kan være af kulturhistorisk værdi. Kommuneplanens

retningslinjer peger derfor på behovet for at være opmærksom på kulturhistoriske spor i planlægningen generelt.

I Valby er der udpeget en række værdifulde kulturmiljøer, heriblandt Vigerslev Haveby.

Forfatterkvarteret er ikke vurderet at være blandt de bedste eksempler og dermed et værdifuldt kulturmiljø. Men dette udelukker naturligvis ikke, at kulturhistoriske aspekter vil indgå ved en evt. fremtidig lokalplanlægning for området. Samtidig skal det bemærkes, at en betydelig andel af villaerne i Forfatterkvarteret vil blive udpeget som bevaringsværdige bygninger i Forslag til Kommuneplan 2011 og ad den vej beskyttet imod uhensigtsmæssige indgreb.

4. Med Budget2012 er det besluttet, at der skal udarbejdes en ny strategi for udviklingen af Valby Idrætspark som tager afsæt i de lokale interessenters ideer, herunder lokaludvalgets.
5. Københavns Kommune er i dialog med Banedanmark om planlægningen af byggeriet af Ringstedbanen. Anlægget af Ringstedbanen betyder at omkringliggende arealer, veje og stier skal omlægges, og at ejendomme vil blive eksproprieret midlertidigt eller permanent til baneformål. Forvaltningen er enig i, at anlægget af Ringstedbanen skaber behov for en fornyet planlægning af området. Det er dog ikke hensigtsmæssigt at indarbejde nye rammer for lokalplanlægningen i Kommuneplan 2011 på det nuværende grundlag. Der vil blive udarbejdet en samlet plan for området omkring Kulbanevej, der fastlægger grønne arealer, veje og stiforbindelser samt den fremtidige anvendelse af arealerne i området. Lokaludvalget vil blive inddraget i dette arbejde. Forvaltningen ser positivt på at skabe forbindelser og sikre rekreative arealer i området, herunder en stiforbindelse fra Grønttorvet til Vigerslev Station, reetablering af fodboldbaner m.v.
6. Forvaltningen tager lokaludvalgets bemærkning til kommunens detailhandelsplanlægning til efterretning. Vedr. punkt c:
Danshøjsvej 1's anvendelse til lærlingehjem er ophørt. Det forventes dog fortsat anvendt til boligformål. De faktiske bebyggelsesprocenter for de 4 matrikler i karréen er 104, 137, 185, 205. På baggrund af bebyggelsens karakter og ejendommenes bebyggelsesprocenter ændres rammen fra B2 til B3. Den maksimale bebyggelsesprocent på 110 er således stort set opbrugt, hvorfor væsentlig intensivering ikke vurderes mulig.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

20. Vanløse Lokaludvalg

Vanløse Lokaludvalg har afholdt to borgermøder i relation til Forslag til Kommuneplan 2011. Lokaludvalget har sammen med deres hørings svar vedlagt bemærkninger fra de to møder til orientering.

Resume

1. **Kreative zoner:** Lokaludvalget er positive overfor de kreative zoner og vil gerne bidrage til at fastholde en positiv udvikling for de kreative erhverv, hvor den offentlige regulering er begrænset. Udvalget støtter det fortsatte arbejde for trafikløsninger i området i samarbejdet med erhvervene, beboerne og brugerne af skoler og institutioner.
2. **Bymidten og trafikafvikling:** Lokaludvalget tilslutter sig de ændringer i planrammerne, der angår bymidten samt ændringer vedr. Bynet18. Udvalget foreslår, at problemet med pendlerparkering ved Vanløse og Flintholm stationer løses gennem en fortsættelse af lokale beboerlicensordninger. Udvalget peger derudover på en samlet planlægning af byrummene i bymidten og fastholder ønsket om 'shared space' i bymidten. De foreslår, at dette emne bliver centralt i en ny bydelsplan for Vanløse. Der argumenteres med at sikre gode forhold for gående og cyklende indkøb, og en sammenhæng mellem nye pladser og adgange.

3. **Kulturhistoriske spor i bydelen:** Lokaludvalg har i det fornyede arbejde med kulturhistoriske værdifulde områder og bygninger givet en række kommentarer, der desværre ikke har fundet plads i Kommuneplanens hovedstruktur. Udvalget vil anbefale, at det fortsatte planarbejde og udviklingen af plejeplaner for bydelens fredede parker tager højde for disse.
Udvalget bemærker, at området ved Genforeningspladsen, Gandhis Plæne er optaget i Kommuneplanen. I forhold til bebyggelse af særlig karakter nævner udvalget en række andre spor i bydelen af særlig interesse: - Udsigten fra Bellahøjhusene ud over København, Bakkehusene og Mit Hjem, Grøndalsvænge, "Zig Zag" husene, karreer ved Sandbjerggårdvej/Annebergvej, Hegnshusene, stokbebyggelsen ved Sallingvej, Dybendalsvej og Åbakkevej, karreer ved Jernbane Allé, Grøndals Haveby, Lønstruphuse og Hasselvænget.
4. **Erstatningsarealer:** Lokaludvalget nævner, at Vanløse har en lang række uudnyttede byrum i form af erstatningsarealer, som med fordel kunne udvikles og udnyttes bedre. Et konkret eksempel er pladsen ved Jydeholmen hvor eks. en "storbyhave" kunne placeres.
5. **Befolkningsvækst og fortætning:** Lokaludvalget fremhæver stationsnærhedsprincippet i relation til befolkningsvækst og går ikke ind for fortætning af haveboligområder.

Bemærkninger

1. Taget til efterretning.
2. Forslag til nyt koncept for bydelsplanlægningen er godkendt af Økonomiudvalget den 11. oktober og er i høring i lokaludvalgene indtil den 2. december 2011. I konceptet fastlægges, at temaerne i kommuneplanen skal danne rammen for bydelsplanerne, der således vil indeholde den lokale tolkning af de overordnede målsætninger. Konceptet fastlægger ikke de konkrete emner i de enkelte bydelsplaner, men indeholder en skabelon, som hvert lokaludvalg skal udfylde.
3. Københavns Kommunes udvælgelse af kulturmiljøer beror på grundige analyser i en tværgående forvaltningsindsats. Ved udvælgelsen af de værdifulde kulturmiljøer i København har der været fokus på at pege på de bedste eksempler i byen som helhed. Alle emner og epoker vil derfor ikke være repræsenteret i de enkelte bydele, men omvendt skal udpegningen af de værdifulde kulturmiljøer ikke opfattes således, at andre områder ikke kan være af kulturhistorisk værdi. Kommuneplanens retningslinjer peger derfor på behovet for at være opmærksom på kulturhistoriske spor i planlægningen generelt. I Vanløse er Genforeningspladsen og Gandhis Plæne udpeget som kulturmiljø, mens de øvrige nævnte områder ikke er vurderet at være de bedste repræsentanter og dermed værdifulde kulturmiljøer. En betydelig del af dem er dog udpeget som bevaringsværdige bygninger.
4. Planmæssigt er der ikke noget til hinder for anlæg af en storbyhave på pladsen ved Jydeholmen. Det ligger imidlertid uden for kommuneplanens ressort at placere kommende storbyhaver, og lokaludvalget opfordres derfor til at tage kontakt med Teknik- og Miljøforvaltningen herom.
5. Taget til efterretning.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

21. Vesterbro Lokaludvalg

Resume

1. **Målsætningerne i praksis:** Lokaludvalget påpeger, at de flere steder i Forslag til Kommuneplan 2011 opfatter målsætningerne som diffuse og som fraser snarere end målbare størrelser. Udvalget nævner eksempelvis, at det er vanskeligt at måle hvad 'den mest inkluderende storby i Europa' er (side 19, indsats 7).
2. **Modsatrettede målsætninger:** Lokaludvalget påpeger, at nogle af målsætningerne i Forslag til Kommuneplan 2011 virker modsatrettede, og nævner eksempelvis planerne for en havnetunnel og behovet for

parkeringskapacitet sammenholdt med tiltag mod flere biler i byen og trængselsproblematikken (side 26, indsats 2 og 3).

3. **Boligbyggeri tæt på vandet:** Lokaludvalget nævner i forlængelse af punkt 2, at de opfatter byggeri nær vandet som en barriere for mere liv på havnefronten. Udvalget referer til andre storbyer, som skaber store promenader og mulighed for rekreation i havnene, og mener, at Københavns Kommune ikke lever op til egne målsætninger.

Bemærkninger

1. Visionerne i den trykte del er ikke tænkt som konkrete målsætninger, men mere som visioner og strategier. Se hertil svar til indsigelse 18, pkt. 1.
2. Københavns Kommune arbejder for at mindske trængsel af biler i byen. Midler hertil er blandt andet udbygningen af metrosystemet og en kommende betalingsring, men også en østlig omfartsvej – en havnetunnel – for at lede flere biler uden om byen. En havnetunnel vil gøre det muligt for en del af den trafik, herunder også tung trafik, der i dag passerer gennem Indre By at vælge ruter på et mere egnet overordnet vejnet. På den måde kan en havnetunnel medvirke til aflaste byen for gennemkørende trafik og frigøre kapacitet og/eller plads på det øvrige vejnet i særdeleshed i Indre By. Samtidig med dette skal det være muligt at bo i København og kunne parkere sin bil, hvorfor kommunen også arbejder med byens samlede parkeringskapacitet.
3. Byens kyst- og havneområder kan ikke betragtes isoleret fra byens øvrige områder. Med promenadepolitikken har kommunen dog sat særligt fokus på, at der skabes adgang til at færdes ved og bruge vandet i byen. Denne politik kommer også til udtryk i kommuneplanens retningslinjer, og den udmøntes konsekvent i lokalplaner for arealer ved vandet.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

22. Østerbro Lokaludvalg

Resume

1. **Handlingsplan for Nordhavn:** Lokaludvalget har noteret sig, at kommunen arbejder med en handlingsplan for byudviklingen i Nordhavn. Lokaludvalget udtrykker imidlertid undren over hvor få investeringer i Nordhavn, det har været muligt at beslutte i budgettet for 2012.
2. **Østre Gasværk:** Østerbro Lokaludvalg ønsker Østre Gasværk-området taget ud af rækkefølgeplanen. Rammerne for lokalplanlægning ønskes ændret til et O2-område, så området igen udlægges til institutions- og fritidsformål som det var før Kommuneplan 2009. Specielt mener udvalget, at man bør satse på idrætsformål. Der argumenteres med, at det er vigtigt at fastholde et af de sidste ledige arealer på Østerbro til fremtidige uforudsete behov. I stedet henviser udvalget ny boligbebyggelse til Nordhavn.
3. **Højhuse:** Lokaludvalget foreslår, at der som hovedregel ikke må opføres højhuse inden for den allerede udbyggede del af Østerbro bydel. Hertil henregner udvalget ikke Nørre Campus/Rigshospitalet, men byområdet øst for Fælledparken og Lersø Parkallé.
4. **Kulturmiljøer:** Lokaludvalget foreslår, at listen med udpegede kulturmiljøer udvides med følgende:
 - a. Byggeforeningshusene langs Olufsvej, der er fra samme periode og byggestil som Kartoffelrækkerne, men som er unikke med deres haver
 - b. Byggeforeningskvarteret ved Lyngbyvej, der er fra en væsentlig senere periode og ligeledes har haver

- c. Rosenvænget, der med sine villaer midt i storbyen udgør et unikt bykvarter. Området er til stadighed truet af fortætning
 - d. Øresundshospitalet, der er unikt med sin baggrund som karantænehospital for søfolk på skibe i havnen og med de sydvendte havestuer, hvor patienter kunne køres ud i solen
 - e. Pakhus 11, som er et unikt kulturhus ved havnefronten for forskellige kunstarter.
5. **Kulturaktiviteter:** Lokaludvalget ønsker etableret en aktivitetshal for 12-17-årige efter Bodaborg-konceptet. Udvalget foreslår en sådan aktivitetshal placeret i en af de gamle bygninger i Århusgadekvarteret i Nordhavn. Endvidere påpeger udvalget, at den nordlige del af Østerbro i mange år er blevet lovet et kulturhus, uden at der er sket noget. Udvalget ser frem til, at projektet konkretiseres i det kommende bydelsplanarbejde.
6. **Kreative zoner:** Lokaludvalget er imod realiseringen af et kommende byggeri på Jagtvej 171. Udvalget vurderer, at det planlagte højhus Jagtvej 171 vil bidrage til at ødelægge en del af det kreative miljø i Teglværksgade.
7. **Detailhandel:** Lokaludvalget anbefaler, at flere af Østerbros detailhandelscentre genovervejes:
- a. Bydelscenteret langs Ryesgade/Blegdamsvej ved Rigshospitalet har ifølge udvalget mistet sin værdi som detailhandelscenter for lokalbefolkningen, efterhånden som butikker er nedlagt og enkelte fortsat eksisterende er rettet mod et stort opland. Da der heller ikke er flere byggemuligheder anbefaler udvalget, at centeret overvejes nedklassificeret til lokalcenter.
 - b. Bydelscenteret omkring Lyngbyvejen bør ifølge udvalget reduceres i geografisk udbredelse, så det ikke strækker sig øst for Æbeløgade og Skt. Kjelds Plads. Udvalget vurderer, at et center af den viste størrelse bliver udvandet og ikke får den centermæssige værdi, som kan opnås ved at koncentrere butikkerne inden for et mindre område.
 - c. Bydelscenteret i bunden af Svanemøllehavnen bør ifølge udvalget indskrænkes, så det kun omfatter den østlige side af havnen. Den vestlige side er i dag optaget af kontorvirksomheder.
 - d. Lokalcentrene omkring Vennemindevej, Tåsingegade, Århusgade, Nordhavn S, Marmormolen, Classensgade, Strandvejen og Rymarksvej, mener lokaludvalget, ved lejlighed bør gennemgås nærmere for at bringe dem i overensstemmelse med befolkningsoplandet og eksisterende butikker.
8. **Fodgængerstrategi:** Lokaludvalget foreslår, at kommunens fodgængerstrategi indarbejdes i kommuneplanen.
9. **1/3-princippet:** Lokaludvalget ser med stor bekymring på, at målet om at mindst 1/3 af trafikken skal være cykeltrafik og mindst 1/3 kollektiv trafik er udgået af Forslag til Kommuneplan 2011.
10. **Cyklisme:** Lokaludvalget har flere forslag til forholdene for cyklister på Østerbro:
- a. Biltrafikken på Strandboulevarden ønskes samlet i vejens vestlige side. I den østlige side skal der være cykelsti i eget tracé sammen med opholdsarealer og parkering.
 - b. Ndr. Frihavnsgade ønskes trafiksaneret, så gaden bliver mere tryk at færdes i for cyklister. Nedlagte parkeringspladser henvises til parkering i sidegaderne syd for gaden, hvor der er gode muligheder for yderligere parkeringspladser vinkelret på fortovene.
 - c. Classensgade mangler færdiggørelse af cykelstierne.
 - d. Århusgade ønskes trafiksaneret, så gaden gøres fredeligere for cyklister i forbindelse med at den lukkes for biltrafik ved banen.
 - e. Gader med skråparkering og ensretning ønskes åbnet for cykling mod ensretningen. En række gader som Løgstørgade, der er lukket, ønskes åbnet for cykelpassage.
- Udvalget savner endvidere et opdateret kort over supercykelstier. Udvalget påpeger, at der er småfejl i kortet over planlagte grønne cykelruter, og henviser til sit eget netop udarbejdede kort.
11. **Biltrafik:** Lokaludvalget har en række konkrete forslag til ændringer af veje på Østerbro:
- a. Følgende gader ønskes reduceret til lokalgader, hvor der højst tillades 40 km/t
 - Strandøre-Strandpromenaden (når jordkørsel er afsluttet)
 - Strandvænget (lokalgaden nord for Nordhavnsvejen)
 - Østbanegade

- Vognmandsmarken-Bellmanskgade-Borgervænget (bør ombygges med flere p-pladser)
 - Kildevældsgade
 - Nygårdsvej-Sejrøgade (Skt. Kjelds Plads ombygges)
 - Haraldsgade
 - Øster Allé
 - Strandboulevarden
- b. Strandboulevarden syd for Vordingborggade ønsker udvalget fastholdt som bydelsgade, men østsiden ønskes som nævnt nedlagt som vej, så begge kørebaner samles i vestsiden. Udvalget foreslår, at der lukkes mellem Østbanegade og Strandboulevarden, så Strandboulevarden i begge retninger går over i Kristianiagade, der ønskes dobbeltrettet. Den lille gadestump imellem Kristianiagade og Østbanegade ønsker udvalget helt lukket og omdannet til plads.
- c. Status for Vognmandsmarken og andre gader på Ydre Østerbro samt Øster Allé ønsker udvalget ændret med henblik på reduktion af indkørsel fra Lyngbyvejen til disse gader. Adgangen til Østerbro, mener udvalget, skal ske via Jagtvej.
12. **Parkering:** Lokaludvalget foreslår den blå p-zone udvidet til Ringbanen/Farumbanen. Desuden ønsker udvalget mere fleksible zoneinddelinger for at afhjælpe de mest belastede zoner. Endeligt foreslår udvalget, at der etableres p-huse, ikke mindst fordi bilejerskabet på Østerbro er under hurtig udvikling. Der argumenteres med, at en fortsat forøgelse af parkeringskapaciteten med flere parkeringspladser på gadeplan på Indre Østerbro er ødelæggende for bymiljøet.
13. **Kollektiv trafik:** Lokaludvalget foreslår, at mulighederne for forskellige former for højklasset kollektiv trafik mellem Østerbro og Nordhavn undersøges nærmere, herunder forskellige alternativer fx i form af en letbane.

Bemærkninger

1. Handlingsplanen for Nordhavn bærer præg af, at størstedelen af handlingsplanens område udgøres af Nordhavn og den øvrige del af dele af den eksisterende by med de dertil hørende faciliteter. Handlingsplanerne bygger på den forventede befolkningstilvækst i området. Nordhavn bliver udviklet fra 2012 med de første tilflyttere forventeligt i 2014, hvilket afspejles i investeringerne, hvor den største udgøres af de ressourcer, der er afsat til at sikre muligheden for at bygge almene boliger i området.
2. Forvaltningen er enig med lokaludvalget i Østre Gasværks unikke beliggenhed og muligheder for Østerbro. Udnyttelsesgraden med en bebyggelsesprocent på 185 skyldes Østre Gasværk-grundens gode beliggenhed i kraft af nærhed til station, vandet og rekreative arealer. En B6-ramme svarer derudover til bebyggelsesprocenterne på brokvartererne i øvrigt, hvorfor der ikke er tale om en ekstraordinær høj tæthed. Samtidig er en B-ramme fleksibel, så den giver mulighed for de fleste af de funktioner, som ellers karakteriserer en O-ramme. Økonomiforvaltningen anbefaler derfor ikke, at man ændrer rammen.
3. De gældende rammebestemmelser for det pågældende område giver som hovedregel ikke mulighed for at opføre højhuse. Det er kun i det centrale byområde, at der fastlægges et område, hvor der ikke kan opføres højhuse. Københavns Kommune vil arbejde for, at der i forbindelse med ønsker om højhusbyggeri udvikles og gennemføres processer og værktøjer, som bidrager til at kvalificere planlægning og dialog om projekter.
4. Københavns Kommunes udvælgelse af kulturmiljøer beror på grundige analyser i en tværgående forvaltningsindsats. Ved udvælgelsen af de værdifulde kulturmiljøer i København har der været fokus på at pege på de bedste eksempler i byen som helhed. Alle emner og epoker vil derfor ikke være repræsenteret i de enkelte bydele, men omvendt skal udpegningen af de værdifulde kulturmiljøer ikke opfattes således, at andre områder ikke kan være af kulturhistorisk værdi. Kommuneplanens retningslinjer peger derfor på behovet for at være opmærksom på kulturhistoriske spor i planlægningen generelt. Byggeforeningshusene ved Olufsvej indgår ikke i det tilstødende kulturmiljø, da Kartoffelrækkerne er vurderet som et bedre eksempel på den samme kulturhistoriske fortælling. Det samme gør sig gældende ved valget af Kildevældskvarteret frem for kvarteret ved Lyngbyvej. Ligeledes er der udpeget andre hospitaler,

som i højere grad vurderes at udgøre værdifulde kulturmiljøer. Pakhus 11 er en enkeltbygning, der indgår i et område, som ikke skønnes at have den nødvendige autenticitet og kvalitet til at udpeges som et værdifuldt kulturmiljø. Bygningen vil til gengæld blive udpeget som bevaringsværdig bygning i Forslag til Kommuneplan 2011.

5. Realisering af en ny aktivitetshal i Århusgadekvarteret kræver enten kommunal eller ekstern finansiering, hvorfor lokaludvalget kan forsøge at få ideen med i budgetforhandlingerne for 2013 og i første omgang gå i dialog med Kultur- og Fritidsforvaltningen herom. Endvidere bemærkes, at forslag til nyt koncept for bydelsplanlægningen er godkendt af Økonomiudvalget den 11. oktober og er i høring i lokaludvalgene indtil den 2. december 2011. I konceptet fastlægges, at temaerne i kommuneplanen skal danne rammen for bydelsplanerne, der således vil indeholde den lokale tolkning af de overordnede målsætninger. Konceptet fastlægger ikke de konkrete emner i de enkelte bydelsplaner, men indeholder en skabelon, som hvert lokaludvalg skal udfylde.
6. Teknik og Miljøudvalget besluttede den 24. oktober 2011 ikke at anbefale endelig vedtagelse af lokalplanen. Den videre planproces med revision af projektet er igangsat med bygherre.
7.
 - a. Forvaltningen finder, at der fortsat bør være mulighed for en fornyelse og udvikling af butikkerne langs Blegdamsvej. Det vil ikke være muligt, hvis området fastlægges som lokalcenter. Det bemærkes, at udviklingsmulighederne i området allerede er begrænsede.
 - b. Forvaltningen finder, at mulighederne for at etablere butikker omkring Æbeløgade og Skt. Kjelds Plads bidrager til en fornyelse og revitalisering af området.
 - c. I forbindelse med forslag til lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg for Århusgadekvarteret i Nordhavn etableres der et nyt bydelscenter "Århusgadekvarteret" og et nyt lokalcenter "Trælstholmen" i området. Samtidig nedlægges bydelscenteret "Kalkbrænderihavnen". Eksisterende lovlige butikker kan fortsat anvendes til butikksformål.
 - d. Det er forvaltningen vurdering, at de nuværende lokalcentres placering sikrer muligheden for en god lokal butiksforsyning.
8. Københavns Kommunes fodgængerstrategi er allerede en del af kommuneplan 2011, idet den er nævnt under redegørelsen i den digitale del af Forslag til Kommuneplan 2011.
9. Det er stadig den langsigtede vision, at København skal være en attraktiv storby med høj tilgængelighed, stor mobilitet og grøn fordeling på transportmidler, og at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil. Set i lyset af, hvor stor en opgave det vil være at opnå en så radikal omlægning af trafikken i København i en mere bæredygtig retning, indgår i kommuneplanen det mere kortsigtede mål for Københavns trafikudvikling for perioden frem til år 2025, at hovedparten (mindst 2/3) af væksten i det samlede antal personture skal ske med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik, således at trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning.
10. Generelt er forslagene fra lokaludvalget i tråd med rammerne i Forslag til Kommuneplan 2011, men forholder sig til forhold, der er mere specifikke end niveauet i planen. Specifikt til de omtalte forhold skal nævnes:
 - a. Aktuelt er der ikke planer om ændringer, men Strandboulevarden indgår i Cykelstiprioriteringsplanen
 - b. Ndr. Frihavnsgade er i Kommuneplanen defineret som strøggade på lige fod med flere andre, hvor tiltag som trafiksanering vil være relevante
 - c. Aktuelt er der ikke planer om ændringer, men Classensgade indgår i Cykelstiprioriteringsplanen
 - d. Aktuelt er der ikke konkrete planer for Århusgade, men gaden er højt prioriteret. Ved banen vil der ske forbedringer i forbindelse med ombygning af Nordhavn Station
 - e. I Cykelpakke V, der er en del af budget 2012, er der afsat midler til at sikre mulighed for cykling mod ensretningen, og relevante gader vil i den forbindelse blive gennemgået og prioriteret

Cykelsuperstier er ikke inkluderet i Forslag til Kommuneplan 2011. Kortet over grønne cykelruter indeholder ganske rigtigt småfejl i Forslag til Kommuneplan 2011, hvilket skyldes tekniske forhold. De vil blive rettet inden bekendtgørelse af Kommuneplan 2011.

11. Lokaludvalget ønsker et stort antal gader nedklassificeret fra bydelsgader til lokalgader, hvor hastighedsgrænsen højst skal være 40 km/t. Gennemkørende biltrafik søges af kommunen minimeret gennem trafiksaneringer i form af f.eks. busprioritering og busgader. Bustrafikkens og cykeltrafikkens fremkommelighed prioriteres højere end biltrafikkens. Det er vurderingen, at det ikke vil umiddelbart være muligt at foretage en så radikal reduktion i antallet af bydelsgader på Østerbro. De enkelte vejstrækninger indgår i et samlet system, der sikrer, at de enkelte delområder kan trafikforsynes. Nedlæggelse af bydelsgader vil betyde, at trafikken skal henvises til andre muligheder, hvorfor der vil blive mere trafik her. Det er forvaltningens vurdering, at en reduktion af antallet af bydelsgader på Østerbro ikke kan ske uden væsentlige ændringer af de veje, der vil få mere trafik, samt ombygning af de veje, der får mindre trafik. Der er ikke umiddelbart sammenhæng med den skilte hastighed på vejene og dennes vejklasse. En bydelsgade kan godt være indrettet til 40 km/t og samtidig være bydelsgade. I forbindelse med områdefornyelsen af "Skt. Kjelds Kvarter" overvejes der forskellige muligheder for at indrette vejene på nye måder. Planen for dette forventes udarbejdet i løbet af 2012.
I forbindelse med åbning af Nordhavnsvej forventer forvaltningen dog, at der ville skulle ske en ændring af Strandøre og Strandvængets klassificering. Dette vil ske i forbindelse med Kommuneplan 2015.
12. Et flertal i Borgerrepræsentationen indgik i juni 2011 en ny aftale om parkering i København. Aftalen betyder blandt andet, at udbuddet af offentlige parkeringspladser øges med 1.726 parkeringspladser i Blå zone. Endvidere vil kommunen udarbejde forslag til regulering af betalingszonens randområde mellem Jagtvej og Ringbanen.
13. Mulighederne for at letbanebetjene bl.a. Nordhavn er belyst i screeningsfasen af undersøgelsen af mulighederne for at udbygge den kollektive trafik i København. Det besluttedes på den baggrund - og på baggrund af vanskelighederne med at skaffe plads til rimelige og trafiksikre forhold for både cykler og letbaner i de smalle gader i tætte bydele som Østerbro - at arbejde videre med en metroafgrening fra Cityringen til Nordhavn.
Af tidligere undersøgelser af forskellige scenarier for en sådan metroafgrening fremgår det, at en eventuel fremtidig station på indre Østerbro (mellem Østerport Station og Nordhavn Station) vil få relativt få passagerer, og at en sådan station ikke vil øge det samlede antal kollektive rejser i området. Der arbejdes derfor i de videre analyser af mulighederne for at udbygge den kollektive trafikbetjening af byudviklingsområdet i Nordhavn med en kombination af metrobetjening mellem Indre By og Nordhavn (uden stop undervejs) og en ny busbetjening mellem Østerbro og Nordhavn.

Konklusion

Det foreslås, at 3. sætning under overskriften "Grøn mobilitet" i kapitlet "København som metropol for grøn vækst" erstattes af følgende afsnit:

"Det er den langsigtede vision, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil. Frem mod år 2025 er målet, at hovedparten (mindst 2/3) af væksten i det samlede antal personture skal ske med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik, således at trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning."

Det foreslås at indføre en ny sætning sidst i samme afsnit:

"København vil desuden arbejde for at fremme alternative drivmidler."

Det foreslås at indføre en ny målsætning i retningslinjerne for trafik (den digitale kommuneplan):

"Det er den langsigtede vision, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil."

Det foreslås, at 2. sætning i 6. afsnit i Overborgmesterens forord erstattes af følgende sætning:

”Den langsigtede vision er, at antallet af personture i byen skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil.”

23. Advokatfirma Tommy Paulsen ApS på vegne af grundejere og lejere Vermlandsgade 51 og Uplandsgade 46, 2300 Kbh. S.

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger foreslår, at den maksimale størrelse for udvalgswarebutikker for bydelscenter Vermlandsgade (Vermlandsgade 51 og Uplandsgade 46) forhøjes fra 500 m² til 1.000 m². Indsiger argumenterer, at udvalgswarebutikker på 1.000 m² vil skabe et mere harmonisk, fleksibelt og dynamisk område, samt at tilsvarende udvalgswarebutiksstørrelser er tilladt i det nærliggende bydelscenter Strandlodsvej.

Bemærkninger

1. Det vurderes hensigtsmæssigt at skabe mulighed for en mere fleksibel udnyttelse af området, der kun indeholder ganske få butikker.

Konklusion

Det foreslås, at den maksimale butiksstørrelse for udvalgswarebutikker ændres til 1.000 m².

24. Andreas Sihm

Resume

1. **Kollektiv trafik:** Indsiger foreslår, at der til afsnittet om mobilitet og trafik tilføjes, at den kollektive trafik skal opleves mere enkel og ligetil (brugeroplevelsen).

Bemærkninger

1. Københavns Kommune er helt enig i indsigerens bemærkning om, at passagererne skal opleve den kollektive trafik enkel og overskuelig. Af retningslinjerne for Byens kollektive trafik fremgår det derfor også, at sammenhængene i den kollektive trafik skal sikres, blandt andet i form af god overskuelighed, information og tilgængelighed. Disse forhold er med til at sikre at brugeroplevelsen bliver mere enkel og ligetil.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

25. Arkitektfirma Arne Meldgaard & Co. på vegne af grundejer

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger ønsker kommuneplanens ramme for lokalplanlægning for ejendommen Englandsvej 45, som er ubebygget, ændret fra B1 (villaområde) til etagebolig (B3). Ønsket begrundes med, at naboejendommen er B3-område, og der ønskes nu en afslutning af bebyggelsen som etageejendom med mulighed for serviceerhverv i stueetagen, hvilket ikke vil kunne lade sig gøre i et B1-område. Indsiger ønsker at indrette en dagligvarebutik på maksimalt 500 m².

Bemærkninger

1. Ejendommen Englandsvej 45 er i Forslag til Kommuneplan 2011 ændret til B3-område, således at der kan opføres en samlet bebyggelse mod Englandsvej. Der vil dog ikke kunne indrettes dagligvare- eller udvalgsvarebutikker over 200 m², da kommuneplanen stiller krav om en afstand på mindst 500 meter til nærmeste detailhandelscenter, for at denne størrelse kan overskrides. Ejendommen ligger mindre end 500 meter fra et detailhandelscenter.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

26. Boligselskabernes Landsforening, 1. Kreds

Resume

1. Indsiger har ingen bemærkninger til kommuneplanforslaget og ser frem til i samarbejde med Københavns Kommune at løse de udfordringer, som forslaget beskriver om behov for nye boliger samt udsatte boligområder.

Bemærkninger

1. Taget til efterretning.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

27. Brøchner I/S og Brøchner Hotels v. Søren Brandt

Resume

1. **Rammeændring:** Brøchner I/S / Brøchner Hotels ønsker, at ejendommen Vendersgade 29 i sin helhed ændrer anvendelse til hotel. Ejendommen rummer i dag både bolig og erhverv. Indsiger oplyser, at en forudsætning herfor er, at der anlægges et mere nuanceret og fleksibelt syn på karreen end den nuværende ramme som boligområde (B5) muliggør. Indsiger bemærker, at Brøchner I/S/Brøchner Hotels har mulighed for at erhverve et erhvervsareal i karréen, hvor der kan etableres erstatningsboliger for de boliger som nedlægges i Vendersgade 29.

Bemærkninger

1. Det vurderes hensigtsmæssigt at skabe mulighed for en videreudvikling af området, der både tager hensyn til erhverv og boliger. Den nuværende erhvervsandel i karréen udgør ca. 35 %. I kommuneplanmæssig henseende svarer den faktiske anvendelse derfor til et område til boliger og serviceerhverv (C).

Konklusion

Rammen for lokalplanlægning for karréen foreslås ændret fra B5 til C2* med følgende særlige bestemmelse: "Boligarealet skal udgøre mindst 60 % af etagearealet."

28. Brønshøj Grundejerforening v. Hans Bo Larsen

Resume

1. **Bygningshøjder i villaområder:** Indsiger er modstander af, at den tilladte bygningshøjde i villaområderne (B1-områder) fastsættes til maksimalt 10 meter. Indsiger er bekymret for skygge- og indbliksgener og ønsker, at den maksimale højde fastsættes til 8 meter.

Bemærkninger

1. I forslaget til Kommuneplan 2011 er den maksimale bygningshøjde for alle typer af rammer for lokalplanlægning fastlagt i meter. Tidligere var den for nogle typer (B- og C-områder) fastlagt i etageantal. Det var således tilladt at bygge to etager plus tagetage i B1-områder. To etager samt tagetage vil afhængig af tagform ofte svare til eller overstige 10 meter. Der er derfor ikke tale om en indholdsmæssig ændring, men alene en mere præcis måde at beskrive reglerne på. Der har ikke været en generel højdebegrænsning i villaområderne på 8 meter.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

29. By & Havn

Resume

1. **Ørestad:** Indsiger bemærker, at lovgrundlaget for Ørestad ikke længere fastsætter en øvre grænse for byggeri på 3,1 mio. etagemeter, samt at der ikke fastlægges en fordeling af byggeri nord og syd for Vejlands Alle.

Bemærkninger

1. Det er korrekt at bestemmelserne om, at etagearealet i Ørestad nord for Vejlands Allé ikke må overstige 0,8 mio. etagemeter og etagearealet syd for Vejlands Allé ikke må overstige 2,3 mio. etagemeter, er fjernet ved revisionen af loven i forbindelse med oprettelse af Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S. Det fremgår af lovens bemærkninger, at planlægningen i Ørestad forsat skal ske i overensstemmelse med helhedsplanen for området, som blev udarbejdet i 1995, og at det således fortsat er udgangspunktet, at der samlet set kan bebygges 3,1 mio. etagemeter i Ørestad. Økonomiforvaltningen opfatter ikke de 3,1 mio. etagemeter som en bestemmelse om et maksimalt etageareal i Ørestad, men som et udgangspunkt for planlægningen i området.

Konklusion

Afsnittet "Udbygningen af Ørestad" i de særlige bestemmelser for Ørestad i kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen foreslås ændret til:

"Der kan som udgangspunkt samlet bebygges 3,1 mio. etagemeter i Ørestad.

De maksimale bebyggelsesprocenter og friareal krav gælder for et enkeltområde som helhed, inklusive bygrønninger, vandområder, lokalgader m.v. Bebyggelsens fordeling og placering inden for enkeltområderne fastlægges i lokalplanlægningen. Der skal sikres de nødvendige arealer til institutionsformål. Det nærmere omfang af arealerne fastlægges i den videre planlægning."

30. Bygeselskabet Mogens de Linde

Resume

1. **Rammer for husbåde i Krudtløbet:** Indsiger foreslår, at Kommuneplanens rammer for husbåde i Krudtløbet øges fra 24 til 59 husbåde. Indsiger henviser til lokalplan 331 "Holmen II", der blandt andet giver mulighed for placering af flere bådebroer i Krudtløbet. Med udgangspunkt heri argumenterer indsiger for, at de beskrevne muligheder for bådebroer i bassinet reelt giver mulighed for placering af flere husbåde end de 24 husbåde, som kommuneplanforslaget indeholder. Derfor foreslås rammen for husbåde i Krudtløbet øget til 59 husbåde.

Bemærkninger

1. Det i kommuneplanens rammer fastlagte maksimale antal husbåde i Krudtløbet tager udgangspunkt i den nuværende udformning af området. Det er korrekt, at en ændret udnyttelse af havnebassinet med flydebroer eller lignende vil øge antallet af bådpladser. Det vurderes dog ikke som realistisk at placere så mange husbåde som beskrevet under overholdelse af kommuneplanens krav til størrelse, indbyrdes afstand m.v. Det kan anbefales, at området i lighed med omgivende områder ikke underlægges særlige rammebestemmelser om at bestemt antal husbåde, men at dets udnyttelse beror på den konkrete disponering af anløbspladserne.

Konklusion

Det foreslås, at den særlige bestemmelse for rammeområdet Krudtløbet udgår af Kommuneplan 2011.

31. Carsten Cederholm

Resume

1. **Tagvand:** Indsiger mener, at kommuneplanen skal stille krav om, at tagvand opsamles og anvendes til toiletskyl og tøjvask. Indsiger henviser til et kommuneplantillæg fra Hillerød Kommune og mener, at der må være bedre økonomi ved etageboliger end ved parcelhuse. Indsiger anfører, at det meste af Sjælland har grundvandsmangel, der ikke bliver mindre i fremtiden.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune kan med direkte hjemmel i planloven stille krav om anvendelse af tagvand til toiletskyl og tøjvask, og denne mulighed benytter kommunen sig af uden at opstille generelle krav i kommuneplanen. Ønsket om at spare på grundvand ved at erstatte det med vand fra tage kan ifølge loven kun realiseres i visse bygningstyper. Det er vanskeligt at indsamle tagvand i en tilfredsstillende mængde og kvalitet, når bygninger forsynes med grønne tage. Kommuneplanen lægger op til, at der kan stilles krav om grønne tage, men i mange tilfælde vil det være hensigtsmæssigt at indsamle tagvand til brug i bygningerne. Som kommuneplanen er udformet, kan dette vurderes og evt. kombineres i det enkelte projekt (fx grønne tage på nogle bygninger og indsamling af tagvand på andre) efter en konkret vurdering. Dette anbefales tydeliggjort i kommuneplanens rammer for lokalplanlægning.

Konklusion

Bestemmelsen "Tagfladers udformning og udnyttelse" i rammerne vedr. særlige bebyggelsesforhold foreslås udbygget, således at der også henvises til muligheden for at indvinde tagvand for at spare på grundvandet. Bestemmelsen får derved følgende ordlyd: "I lokalplaner kan der optages bestemmelser om, at egnede tagflader (op til ca. 30 grader hældning) skal begrønnes, hvis det ikke strider imod andre hensyn, som bl.a. kan være ønsker om indsamling af tagvand til toiletskyl, tøjvask mv. eller om etablering af lege- og idrætsarealer, opholdsterrasser eller solenergianlæg, og hvis det er foreneligt med byggeriets og omgivelsernes arkitektoniske og kulturhistoriske særpræg."

32. Cyklistforbundet, Københavnsafdelingen

Resume

1. **Cykelby:** Indsiger glæder sig over, at København som verdens bedste cykelby indgår i kommuneplanforslaget og er en integreret del af planens trafik- og infrastrukturegning. Cyklen fremhæves som en miljømæssigt fremragende transportform, der kun kræver en forholdsvis billig infrastruktur.
2. **Cykelbyens kvaliteter:** Indsiger kritiserer, at cyklens betydning for bylivets kvaliteter er underbelyst i kommuneplanforslaget. Der ønskes større fokus på de fordele, der opnås ved at erstatte biltrafik, fx i forhold

til støj, luftkvalitet og oplevelsesværdi for trafikanterne. Cykelbyens særlige kvaliteter forventer indsiger kun realiseret i Indre By og langs enkelte indfaldsveje, hvor ønsket er at få disse kvaliteter udbredt til hele byen.

3. **Havnetunnel:** Indsiger finder omtalen af en mulig havnetunnel i modstrid med ønsket om mindre biltrafik i byen.

Bemærkninger

1. Taget til efterretning.
2. Det er glædeligt, at kommunens bestræbelser for at gøre København til verdens bedste cykelby bemærkes og anerkendes af områdets aktører. Københavns Kommune arbejder for at forbedre forholdene for cyklister i hele kommunen og ikke kun i Indre By. Af redegørelsesteksten i retningslinjerne for Cyklernes by fremgår det at 'Mere cykeltrafik er godt for både sundheden, bylivet, miljøet og klimaet'. Samtidig fremgår kommunens målsætning om at flere skal cykle i forbindelse med arbejde/studieplads flere steder i kommuneplanforslaget.
3. En havnetunnel vil gøre det muligt for en del af den trafik, herunder også tung trafik, der i dag passerer gennem Indre By at vælge ruter på et mere egnet overordnet vejnet. På den måde kan en havnetunnel medvirke til aflaste byen for gennemkørende trafik.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

33. Danmarks Naturfredningsforening, Københavnsafdelingen

Resume

Indsiger har en række bemærkninger og konkrete forslag med særligt **fokus på miljø og grønne områder**:

1. Indsiger roser kommuneplanens målsætninger med hensyn til reduktion af CO₂-udledning, transport, grøn vækst m.v. og tilbyder sin medvirken til at realisere bæredygtige mål.
2. Indsiger støtter byudvikling gennem omdannelse af eksisterende byområder og ser dette som en implementering af overordnede planer (Fingerplan og Regional Udviklingsplan) for Hovedstaden. Samtidig efterlyses en anvendelse af de samme principper for vurdering af adgang til grønne områder, som anvendes af Region Hovedstaden, samt en vurdering af sammenhæng i og adgang til grønne områder på tværs af kommunegrænsen.
3. Indsiger ønsker bindende retningslinjer, der fastlægger områder til en koordineret vand-, klima- og naturindsats, f.eks. udpegning af grønne områder og sportsanlæg til regnvandsbassiner.
4. Indsiger ønsker adgangen til vandet i kommunen udbygget ved at forbyde byggeri i en bræmme langs vandet samt forbyde anvendelser af vandet, der ikke er knyttet til havne- eller fritidsformål. Der ønskes forbud mod bebyggelse i en afstand af 20 meter fra vandet, offentlig adgang til dette område, og generelt offentlig adgang overalt langs vandet. På vandet ønskes forsænkede bolværker, pontoner, husbåde mv. begrænset til havne- eller fritidsformål. Der ønskes et retningslinjekort visende placering af promenader, broer, og anløbsmuligheder.
5. Indsiger ønsker Nyhavn, Christianshavns Kanal og Frederiksholms Kanal udpeget som kulturmiljø.
6. Indsiger ønsker et krav om, at eksisterende parker og friluftsanlæg i byudviklingsområder ikke må nedlægges til fordel for byggeri, eller som minimum skal erstattes af lignende arealer indenfor en gangafstand på 10 minutter.
7. Indsiger ønsker et kort over forventede permanente og temporære oversvømmelser optaget i kommuneplanen.
8. Indsiger efterlyser en udpegning af områder som potentielle naturområder og potentielle økologiske forbindelser, idet disse områdetyper indgår i det katalog over udpegninger, der ifølge planloven kan foretages i en kommuneplan.

9. Indsiger ønsker flere økologiske forbindelser udpeget og foreslår Grøndalsparken.
10. Indsiger efterlyser et retningslinjekort til emnet "Vandløb, søer og kystvande".
11. Indsiger ønsker flere udpegninger og mere omfattende retningslinjer vedr. fritidsanlæg, herunder at eksisterende byområder udpeges som potentielle parker, at der optages bindende bestemmelser om afstande til grønne områder mv.
12. Indsiger roser, at der er bestemmelser om cykelparkering, samt at mulighederne for at indrette friarealer sikres både gennem konkrete krav og gennem en begrænsning af omfanget af parkeringspladser.
13. Indsiger ønsker i såvel hovedstrukturens beskrivelse som rammernes bestemmelser om varetagelse af grønne hensyn adgangen til at stille krav ændre til et pålæg (f.eks. at tagflader eller facader altid skal begrønnes, at alle overflader skal være permeable).
14. Indsiger foreslår, at der stilles et generelt krav om mindst 5 % offentligt tilgængeligt grønt areal i alle byudviklingsområder.
15. Indsiger ønsker, at der stilles krav om bevarelse af alle træer ældre end 25 år.
16. Indsiger ønsker, at der stilles krav om at en fastlagt andel af friarealer ved bebyggelse skal være beplantning.
17. Indsiger ønsker, at den nærmere anvendelse, regler om opsætning af lys, regler om skilte etc. for husbåde fastlægges for alle udpegede områder i kommuneplanen.

Bemærkninger

1. Indsigers bemærkning tages til efterretning.
2. Københavns Kommune har gennem analyser og kortlægning af borgernes holdning tilvejebragt et godt grundlag for at bedømme adgangen til og brugen af grønne områder. Dette grundlag er mere målrettet københavnske forhold end de af Region Hovedstaden anvendte parametre. Adgangen til og sammenhængen i grønne områder på tværs af kommunegrænsen er ikke ændret og derfor heller ikke beskrevet nærmere i forslaget til kommuneplan. Siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 er parkerne langs kommunegrænsen til Hvidovre og Rødovre fredet efter naturbeskyttelsesloven. Også Grøndalsparken på grænsen til Frederiksberg er under fredning, men den endelige afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet foreligger endnu ikke. Der er således sikret en god sammenhæng i de grønne områder langs kommunens grænser, idet alle øvrige grønne områder med sammenhæng til nabokommuner allerede er fredet.
3. I 2011 vedtog Københavns Kommune en Klimatilpasningsplan, som bl.a. er første skridt i retning af at identificere muligheder for at lade parker og andre ubebyggede områder indgå i et værn imod oversvømmelser. Arbejdet vil fortsætte i den kommende spildevandsplan og i anden planlægning, men der foreligger ikke et tilstrækkeligt konkret og detaljeret grundlag for at pege på konkrete områder i kommuneplanen. Anvendelsen af kommunalt ejede ubebyggede områder til tilbageholdelse af regnvand forudsætter ikke en udpegnings i kommuneplanen.
4. Kommunens politik for promenader, som også afspejles i kommuneplanens retningslinjer, sikrer offentlig adgang langs vandet og fastlægger en mindste bredde for promenader/stier. Hvor forholdene tilsiger det, kan der efter en konkret vurdering fastlægges en større afstand mellem bygninger og kajer, som det f.eks. er sket på udvalgte strækninger i Nordhavn (Sandkaj mv.). En generelt større afstand vurderes ikke at medføre fordele, der kan opveje ulemperne af tabet af bygningsmæssig rummelighed, med de deraf følgende behov for enten en tættere bebyggelse af det øvrige areal eller nyudlæg af arealer til byggeri andetsteds. Kommuneplanen indeholder ikke et retningslinjekort over promenader, broer, anløbsmuligheder, da der ikke knytter sig stedspecifikke regler hertil (promenadepolitik gælder generelt). Kommuneplanen kan som hovedregel kun regulere pontoner, flydebroer, forsænkede bolværker etc. i det omfang, de falder ind under byggeloven. Der vurderes ikke at være behov for at vedtage særskilte bestemmelser for anvendelsen heraf ud over de bestemmelser, der allerede gælder for husbåde, og som bl.a. indebærer, at disse kun kan anvendes til publikumsorienterede erhverv. En begrænsning til havne- og fritidsformål som foreslået vil

- udelukke restauranter og cafeer, kulturformål, offentlige institutioner mv., og dette vurderes af hensyn til den tilstræbte mangfoldighed i udnyttelsen af havnens muligheder ikke at være hensigtsmæssigt.
5. De nævnte områder er alle udpeget som kulturmiljøer eller del heraf i forslaget til kommuneplan.
 6. De udpegede byudviklingsområder (som fastlagt i rækkefølgeplan for byudvikling) rummer ikke parker. På Carlsberg findes haveanlæg, der opretholdes, men dette udgør en absolut undtagelse, idet byudvikling normalt sket på industri- og infrastrukturarealer, der ikke rummer arealer udlagt som grønne områder. Det vurderes derfor ikke at være relevant at fastlægge regler for byudviklingsområder som foreslået, da de ikke vil finde praktisk anvendelse. Kommuneplanen rummer allerede mål og retningslinjer om, at nye byudviklingsområder skal forsynes med friarealer, idrætsfaciliteter mv.
 7. Den nyeste viden om risiko for oversvømmelse fremgår af Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan, hvilket fremgår af kommuneplanens redegørelse til emnet klimatilpasning. Kommuneplanen rummer ikke kort af denne art, idet der ikke knytter sig geografisk specifikke retningslinjer til dette emne. En kommende statslig kortlægning af oversvømmelsesrisiko i medfør af EU's oversvømmelsesdirektiv vil være grundlag for en kommunal risikostyringsplanlægning og dermed indgå i grundlaget for fremtidig kommuneplanlægning.
 8. Planlovens "katalog" over udpegninger i kommuneplaner rummer mange områdetyper (særligt værdifulde jordbrugsområder, skovrejsningsområder etc.), hvoraf ikke alle vil være relevante i en bykommune som København. Der vurderes ikke at være større områder i kommunen, der lever op til kravene til en udpegnings af potentielle naturområder som foreslået. De dele af kommunen, der ikke anvendes til egentlige bymæssige formål, er fritidsområder (idrætsarealer, kolonihaver mv.) og natur-/parkområder. Der vurderes ikke at være grundlag for at ændre fordelingen mellem disse anvendelser til gunst for naturområder.
 9. Udpegningen af økologiske forbindelser på det overordnede niveau, som kommuneplanen udgør, hviler på en omfattende kortlægning af sammenhængende økologiske korridorer i hovedstadsområdet, som blev foretaget af Hovedstadens Udviklingsråd under inddragelse af kommunerne. Hverken Grøndalsparken eller andre lignende områder udgør overordnede økologiske forbindelser, men de kan meget vel have betydning af mere lokal karakter. Dette vil bl.a. komme til udtryk i de udviklingsplaner, der gælder for dem, og i den (i forhold til kommuneplanen mere detaljerede) Strategi for biologisk mangfoldighed, som kommunen har udarbejdet.
 10. Med kompetencefordelingen for vandområdet mellem stat og kommuner har kommunerne ikke længere adgang til at fastsætte kvalitetsmål for vandområder. Kommuneplanen indeholder derfor heller ikke et kort over disse. De vil i stedet kunne findes i de statslige vandplaner, der forventes endeligt vedtaget inden længe. De resterende retningslinjer vedr. vandløb, søer og kystvande er ikke stedsspecifikke og henviser derfor ikke til kort.
 11. Beliggenheden af fritidsanlæg skal i kommuneplanen forstås overordnet. Der er i praksis mulighed for at placere fritidsfaciliteter, sportsanlæg mv. i mange områder i god overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer om flersidig anvendelse, hvilket da også sker i stigende omfang. Havneområder, pladser mv. er ikke fritidsanlæg i planlovens forstand (og derfor er de ikke vist på retningslinjekort), men adgangen til at anvende dem sikres gennem kommune- og lokalplanlægning. Den foreslåede detaljeringsgrad vedr. lommeparker mv. vurderes ikke at være ønskelig. Der udarbejdes sektorplaner for områder til rekreation og fritidsformål, som har den ønskede detaljeringsgrad, men som samtidig muliggør de løbende tilpasninger, der ikke kan lade sig gøre for bestemmelser og udpegninger i kommuneplanen.
 12. Indsigers bemærkning tages til efterretning.
 13. Planlovens udgangspunkt er, at den detaljerede planlægning sker ud fra en konkret, individuel vurdering af de planmæssige forhold. Det vil ikke være korrekt at afskære borgerne fra denne vurdering af deres projekter. Der skal være en planmæssig begrundelse for stillede krav f.eks. vedrørende begrønning af tage, ligesom der skal ske en afvejning i forhold til andre planmæssige interesser f.eks. anvendelsen af tagflader til sportsanlæg og lignende.

14. Friarealkravet i byudviklingsområder ligger i dag langt over 5 %. Af de anlagte friarealer bliver en betydelig del gennem lokalplanlægning tilgængelige for offentligheden (pladser, promenader, grønne opholdsarealer), men behovet herfor og egnetheden af de konkrete arealer vil variere alt efter områdets beliggenhed, herlighedsværdier, solorientering etc. Det vurderes derfor at være mest hensigtsmæssigt fortsat at fastlægge omfanget af arealer med offentlig adgang ud fra en konkret vurdering i forbindelse med lokalplanlægningen, frem for at fastlægge et standardiseret krav. I praksis vil der som oftest være tale om offentlig adgang til væsentlig mere end 5 % af arealet.
15. Planloven giver ikke hjemmel til generelt at forbyde fældning af træer. Kommuneplanen er ikke bindende for borgerne, men alene for myndigheders administration af lovgivningen gennem tilladelser mv. Da det ikke kræver tilladelse at fælde træer, vil et forbud i kommuneplanen være uden virkning. I lokalplaner (som er direkte bindende for borgerne) kan der optages bestemmelser om bevarelse af udpegede træer efter en konkret vurdering. Dette sker i alle lokalplaner i København, idet der foretages en registrering af værdien af bestående træer, inden lokalplanen udarbejdes. Her lægges der vægt på træernes kvalitet, som ikke entydigt hænger sammen med deres alder. Kommunen stiller således også krav om bevarelse af træer, der er yngre end 25 år.
16. Kommunen har stort fokus på kvaliteten af friarealer ved ny bebyggelse og udnytter hjemmelen i planloven til at stille krav til deres indretning i fuldt omfang. Hovedsigtet med kravet om friareal er at give beboere og andre brugere af nyt byggeri adgang til udendørs opholdsarealer, der er tilpasset deres behov og ønsker. Derfor må der tages udgangspunkt i de konkrete forhold, herunder hvilke aktiviteter, friarealerne tænkes anvendt til, og de må kunne indrettes i overensstemmelse hermed. Derfor stilles der ikke generelle krav, der ikke tager udgangspunkt i de lokale behov. Hertil hører behov for et behageligt lokalklima på opholdsarealerne, behovet for at undgå oversvømmelser mv., men disse kan ikke standardiseres.
17. Husbåde er underlagt en mere omfattende regulering end byggeri på land. Hver enkelt husbåd kræver således tilladelse/godkendelse fra mindst en kommunal og to statslige myndigheder. De er i dag væsentlig mere detaljeret reguleret i kommuneplanen end andet byggeri. Det vurderes derfor som uhensigtsmæssigt at optage yderligere detaljerede bestemmelser i kommuneplanen, når der efterfølgende under alle omstændigheder sker en konkret byggesagsbehandling og husbådene i de fleste tilfælde også er omfattet af bestemmelser i lokalplaner.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

34. DI, Hovedstaden

Resume

1. **Grøn vækst og livskvalitet:** Indsiger roser kommunen for se på grøn vækst og livskvalitet.
2. **Rammebetingelser for erhverv:** Indsiger finder, at det er vigtigt med gode rammebetingelser for kommunens virksomheder, så de kan skabe vækst og beskæftigelse. Indsiger er derfor glad for, at det er behandlet i kommuneplanforslaget.
3. **Innovation og samarbejde:** Indsiger er enig i målene om at skabe mere innovation og samarbejde mellem forskning, erhverv og kommune. Indsiger er glad for fokus på små virksomheder og iværksættere og finder det fremsynet, at kommunen ser på de forskellige udviklingsmuligheder i byen.
4. **Øresundssamarbejde:** Indsiger støtter vision om København-Malmö-samarbejdet, men efterlyser beskrivelse af samarbejde i Hovedstadsregionen. Indsiger mener, at København Kommune bør være drivende kraft i et Hovedstadssamarbejde med region og kommuner om infrastruktur, kollektiv trafik og erhvervsplanlægning.
5. **Trafik:** Indsiger mener ikke at betalingsringen er det rette instrument til at mindske trængslen, men er enig i at der skal gøres noget ved den. Indsiger mener, at en betalingsring vil hæmme væksten og begrænse

mobiliteten og dermed have negative konsekvenser både for virksomheder og befolkning. Derimod peger indsiger på en havnetunnel, kollektiv trafik og bedre parkeringsmuligheder ved stationer i regionen som løsninger på trængsel. Desuden mener indsiger, at trafikken vil glide bedre, hvis kommunen færdiggjorde og koordinerede anlægsarbejder bedre.

Bemærkninger

1. Taget til efterretning.
2. Taget til efterretning.
3. Taget til efterretning.
4. Københavns Kommune prioriterer samarbejdet med omegnskommunerne og Region Hovedstaden. Samarbejdet med Malmø vil skabe vækst i de to byer og derved også i resten af regionen. Dette tydeliggøres i Kommuneplan 2011.
5. I spørgsmålet om betalingsringen afventer Københavns Kommune henvendelse fra staten, der har ansvaret for projektet.

Konklusion

Det foreslås, at der i kapitlet "Viden og erhverv i København" tilføjes en ny indsats om "Samarbejde i regionen" med følgende tekst: "Københavns Kommune prioriterer samarbejdet med Region Hovedstaden og omegnskommunerne højt og vil arbejde for at styrke infrastrukturen, reducere CO2-udledningen og skabe vækst i regionen. Dette vil vi gøre via fx Vækstforum, Den Regionale Udviklingsplan og Den Regionale Klimastrategi. Endvidere ser Københavns Kommune frem til regeringens 'hovedstadsstrategi' og Københavns Kommunes og omegnskommunernes rolle heri."

35. DSB Ejendomsudvikling A/S v. landinspektør Robert Jakobsen

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger ønsker kommuneplanens ramme for ejendommen Tyborøn Alle 94 ved Jyllingevej Station ændret fra jernbaneareal (T1) til boligområde (B1). Ejendommen er et fritliggende enfamiliehus, der hidtil har været tjenestebolig, men som nu ikke længere er nødvendig til dette formål, og den ønskes nu solgt. Den faktiske anvendelse er også i dag boligformål, og ejendommen støder op til et B1-område med lignende bebyggelse.

Bemærkninger

1. Ejendommen vurderes at svare til de tilstødende ejendomme beliggende i et boligområde (B1) i udformning, omfang m.v. Der er ikke noget til hinder for at ændre anvendelsen.

Konklusion

Grænsen mellem T1- og B1- området foreslås ændret, så ejendommen kan overgå til boligformål (B1).

36. Erling Ekegren

Resume

1. **Participatory budgeting:** Indsiger foreslår at indføre forsøg med "participatory budgeting" (da.: borgerinddragende budgettering) i udvalgte områder i Københavns Kommune. Der argumenteres med, at det kan skabe ejerskab og et stærkere folkestyre i Københavns Kommune samt en stærkere gennemførelse af Københavns Kommuneplan 2011.

2. **Tilføjelse til afsnit om viden og erhverv:** Indsiger foreslår, at kommuneplanforslagets afsnit om Viden og Erhverv suppleres med en beskrivelse af manglende innovation og samarbejde mellem hovedstadens erhvervsliv og erhvervsakademier/VEU Centre. Der argumenteres med, at innovation og løsninger bedst skabes i bredere rammer end alene i samarbejde mellem erhvervsliv og universiteter.

Bemærkninger

1. Borgerinddragende budgettering stammer fra Brasilien, hvor flere storbyer har en budgetproces, hvor kommunens budget diskuteres og prioriteres af borgerne i bydele eller lokalområder, før budgetforslag lægges op for kommunens politikere til behandling. En eventuel borgerinddragende budgettering reguleres ikke af kommuneplanen. Kommunen udarbejder i forbindelse med budgettet handlingsplaner, der inddrager investorer m.fl.
2. Københavns Kommune er enige i, at innovation skabes bedst i brede rammer og indsigers forslag foreslås indarbejdet i det endelige Forslag til Kommuneplan 2011.

Konklusion

Det foreslås, at overskriften "Manglende innovation og samarbejde med universiteter" i kapitlet "Viden og erhverv i København" ændres til "Manglende innovation og samarbejde med vidensinstitutioner".

37. Freja Ejendomme (ejer) v. Saxo Properties A/S (køber)

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger ønsker rammen for området, hvori ejendommen Niels Brocks Gade 1 er beliggende, ændret, så der tillades en bebyggelsesprocent på ejendommen på 418. Rammeændringen skal muliggøre en tilbygning i gården.

Bemærkninger

1. En eventuel tilbygning af Niels Brocks Gade 1 vurderes umiddelbart at kunne foregå som en huludfyldning uden en ændring af kommuneplanen. Ifølge Teknik- og Miljøforvaltningen er der behov for yderligere oplysninger før det kan vurderes, om tilbygningen kan tillades.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan2011.

38. FSB v. Anette Friedberg

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger ønsker, at områdetypen for Pallesvej 20-80, 2300 København S, ændres fra et område til offentlige formål (O2) til område til boliger (B). Ejendommene, der ejes af fsb, har tidligere været anvendt til plejehjem, dagcenter, dagplejehjem og pensionistboliger (den såkaldte "BOMI-park"). Anvendelsen er imidlertid under forandring. Blandt andet har Borgerrepræsentationen besluttet at flytte plejehjemmet og har derfor opsagt lejekontrakten med fsb, og de tidligere pensionistboligerne er mærket som almene familieboliger siden 1997. Indsiger argumenterer endvidere, at ejendommene omkring Pallesvej 20 – 80, 2300 København S, også udgøres af boliger og er kategoriseret som et B-område.

Bemærkninger

1. I forbindelse med forslag til Kommuneplan 2011 er der foretaget en gennemgang af kommunens områder til offentlige formål (O) med henblik på en forenkling af rammerne. Forenklingen indebærer, at bl.a. daginstitutioner, plejehjem og ældreboliger, der var udlagt som områder til offentlige formål (O), integreres i områder til boliger (B). Indsigers forslag er i overensstemmelse hermed.

Konklusion

Rammen for lokalplanlægning for området foreslås ændret fra offentlige formål (O2) til boligformål (B2).

39. Henrik Larsen Ejendomme Aps. v. Christian Mansa Arkitekter

Resume

1. **Detailhandelsændring:** Ejendommen Tagensvej 148 (på hjørnet af Rovsingsgade), der i dag bruges til bilforretning, ønskes ændret til et område med mulighed for dagligvarehandel og et fitnesscenter. Bilforretningen flyttes til en anden placering i samme område, der også er udlagt til butikker med særligt pladskrævende varer. Indsiger påpeger, at en række begrænsninger, herunder en arealreservation til en offentlig sti og et begrænset areal til parkering, gør ejendommen mindre egnet til salg af særligt pladskrævende varer, mens placeringen ved store boligområder og et meget benyttet busstoppested vil gøre den egnet til borgernes daglige indkøb samt service som fitnesscenter, cafe mv. Der ønskes også en ændring af den gældende lokalplan.

Bemærkninger

1. Ejendommen ligger i et område udlagt til erhvervsformål. I forbindelse med udarbejdelse af forslag til Kommuneplan 2011 er der foretaget en gennemgang af kommunens erhvervs- og industriområder. Kortlægningen viste, at der kun er få tilbageværende områder til erhvervs- og industriformål. Disse områder ønskes indtil videre fastholdt for at skabe plads til forskellige typer virksomheder i byen. For at skabe større fleksibilitet og bedre muligheder for fornyelse af områderne er anvendelsen (områdetypen) flere steder ændret fra industri (J) til blandet erhverv (E). Det gælder blandt andet området mellem Rovsingsgade, Tagensvej, Lersø Parkallé og banen. Det er således muligt at placere en bred vifte af virksomheder i området, fx lettere industri-, værksteds-, håndværksvirksomheder samt administration og liberale erhverv m.v., herunder fitnesscenter og cafe. Der kan desuden etableres butikker med særligt pladskrævende varer. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at muliggøre dagligvare- og udvalgswarebutikker af hensyn til at fastholde områdets erhvervsanvendelse. Områdets beboere har indkøbsmuligheder på Tagensvej og Nørrebrogade.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

40. HF Nokken v. Sidsel Hansen

Resume

1. **Gang- og cykelsti:** Indsiger er i lighed med indsigelse nr. 41 fra Islands Brygge Lokalråd og indsigelse nr. 50 fra Nokken ved en række lejere imod, at en kommende gang- og cykelsti føres langs vandet ved Nokken. Indsiger peger bl.a. på, at en grøn cykelrute vil være til fare for brugere af de grønne arealer ved vandet, at den vil være oplevelsesfattig ved kun at forløbe langs vand, at den vil være dyr at anlægge, samt at de seks eksisterende brugeres bygninger og uhindrede adgang til vandet bør vægtes højest. Indsiger fremhæver, at lejerne på Nokken på denne baggrund vanskeligt vil kunne medvirke til samarbejdet om en lovliggørelse af forholdene i området.

Bemærkninger

1. Beliggenheden af en grøn cykelrute langs vandet på Vestamager har været del af kommuneplanen i en årrække. Den præcise beliggenhed af stien fastlægges dog ikke i kommuneplanen, men i den igangværende lokalplanproces. Teknik- og Miljøudvalget traf ved behandling af startredefølelsen for en kommende lokalplan på mødet den 27. april 2011 beslutning om, at en sti skal forløbe langs vandet også ud for Nokken. Borgerrepræsentationen har tidligere ved vedtagelsen af den gældende lokalplan for det tilstødende område (Artillerivej Syd) besluttet, at en cykel- og gangsti skal forløbe langs vandet. I kommuneplanen lægges der generelt vægt på at forbedre borgernes direkte adgang til og langs vandet. Administrationen i forhold til alle grundejere tager udgangspunkt i, at der skal sikres en tilgængelig sti/promenade langs vandet. Kommunen (som grundejer på Nokken) adskiller sig i denne sammenhæng ikke fra andre grundejere.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

41. Islands Brygge Lokalråd v. Jeannette Stådsen

Resume

1. **Gang- og cykelsti:** Indsiger erklærer sig indledningsvis enig i bemærkninger fra Amager Vest Lokaludvalg om udvikling af Amager Fælled og om behovet for en sammenhængende sti fra Langebro til Sjællandsbroen. Men indsiger ønsker ikke, at stien føres langs vandet på strækningen ved Nokken, da det vil kræve fjernelse af seks bygninger, som ifølge indsiger har kulturhistorisk værdi.

Bemærkninger

1. Der henvises til bemærkninger til indsigelse nr. 40 fra HF Nokken.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

42. Jens Ladegaard

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger ønsker, at bastionen Christianshavns Voldgade 8, 1424 København K ændres fra at være et S*-område (serviceerhverv) til et B-område (boliger). Indsiger bemærker, at området er udbudt til salg af forsvaret og at indsiger sammen med en boliggruppe er interesseret i at købe ejendommen og omdanne den til et boligområde. Endvidere argumenterer indsiger med, at en ændring af ejendommen til et boligområde vil friholde området for den tunge trafik, der kan forventes at blive ført gennem området hvis anvendelse til serviceerhverv bevares.

Bemærkninger

1. Indsiger er ikke ejer af ejendommen, men har afgivet bud på køb af ejendommen, som ejeren (Statens Bygningsstyrelse) har sat til salg ved udbud. Principielt mener forvaltningen, at en ændring til en boligramme vil være en fordel bl.a. grundet mindre trafik. Men da forvaltningen ikke er bekendt med ejers ønsker, anbefales det ikke at ændre rammen på nuværende tidspunkt.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

43. John Bloch-Poulsen

Høringssvaret består af tre selvstændige indsigelser, der behandles samlet.

Resume

1. **Ideoplæg vedr. Indre By og Københavns Havn:** Indsiger har udarbejdet et ideoplæg vedrørende Indre By og havnen, der har fokus på at løse klimaudfordringerne. Ideoplægget beskriver hvordan man bl.a. via en dæmning kan løse de tre udfordringer havvandsstigning i havnen, skybrud og stormfloder. Indsiger fremsender ideoplægget og foreslår, at det indarbejdes i den kommende kommuneplan.
2. **Grav dybere og sænk vandstanden:** Indsiger har udarbejdet en række ideer til hvordan vandstanden i København kan sænkes ved, at der graves dybere i søer, kanalområder og lavtliggende områder. Indsiger fremsender ideerne og foreslår, at de bliver undersøgt.
3. **Havnetunnel:** Indsiger har i samarbejde med Thor Grønlykke udarbejdet et ideoplæg, der har fokus på hvordan der kan etableres tunnelforbindelse fra Nordhavn til Refshaleøen. Indsiger fremsender ideoplægget.

Bemærkninger

1. Det indgår i indstillingen vedrørende endelig vedtagelse af Kommuneplan 2011, at en planlægning for en fremtidssikret håndtering af havvandsstigninger og den deraf følgende stormflodsrisiko vil indgå i arbejdet frem mod den næste kommuneplan. Dette planlægningsarbejde vil naturligvis også indebære en involvering af offentligheden. Det indsendte materiale tages til efterretning.
2. Som opfølgning på Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan og de i Budget 2012 vedtagne indsatser imod skader forårsaget af skybrud vil kommunen i de kommende år, herunder i den kommende Spildevandsplan 2012 og andre sektorplaner, arbejde med konkrete ideer til tilbageholdelse af regnvand, således at det ikke forvolder skade. Arbejdet vil skulle inddrage mange aspekter, herunder også den gældende beskyttelse af søer, kanaler og lavbundsområder. Det indsendte materiale tages til efterretning.
3. Transportministeriet er, som en del af deres analyse af de strategiske udbygningsmuligheder for trafikken i hovedstaden ved at afslutte en screening af linieføringsalternativer og bygbarhed for en lang række forskellige udformninger af en havnetunnel.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

44. Kræftens Bekæmpelse

Resume

1. **Ændring af bebyggelsesprocent:** Indsiger ønsker, at bebyggelsesprocenten for Strandboulevarden 55 m.fl. (matr. nr. 251 Udenbys Klædebo Kvarter) ændres fra 150 til 180. Indsiger begrundet ønsket i de fremtidige udbygningsplaner, der er for hovedsædet for Kræftens Bekæmpelse.

Bemærkninger

1. Der henvises til bemærkningen til indsigelse nr. 10, pkt. 1.

Konklusion

Der henvises til konklusionen til indsigelse nr. 10, pkt. 1.

45. K/S Strandlodsvej 15 og 48 på vegne af ejerne af Strandlodsvej 48

Resume

1. **Rammeændring ift. detailhandel:** Indsiger ønsker, at bydelscenteret på den østlige side af Strandlodsvej udvides, således at der i Kommuneplan 2011 åbnes mulighed for etablering af butikker også på den vestlige side af Strandlodsvej. Alternativt ønsker indsiger, at Strandlodsvej 48 tildeles en detailhandelsramme, således at der på ejendommen kan etableres en eller flere butikker på tilsammen op til 1.000 m². Der argumenteres med, at Strandlodsvej 48 er en hjørneejendom, hvor der vil kunne etableres attraktive butikker, hvilket kan opgradere Strandlodsvej til en attraktiv bydelsgade.

Bemærkninger

1. Forvaltningen vurderer, at der er udlagt tilstrækkelige muligheder for detailhandel på Nordøstamager. Yderligere muligheder i bydelscentrene på Nordøstamager vil kunne svække Amagerbrogade Bymidte. Bydelscenter Strandlodsvej er et aflastningscenter, hvor større udvalgswarebutikker, der ikke kan ligge i bymidten, kan placeres. Desuden er der i bydelscenterets sydlige del givet mulighed for dagligvarehandel i forbindelse med et større byudviklingsprojekt med boliger m.v.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

46. Københavns Energi

Resume

1. **Bemærkning vedr. ændret ramme:** Indsiger bemærker, at en del af området Adelgade 10 – 14 og Borberggade 3 – 5 (Matrikel 626 Sankt Annæ Vester Kvarter) i Forslag til Kommuneplan 2011 er udlagt til boliger og Serviceerhverv (C). Indsiger gør opmærksom på, at det nordlige hjørne, som ejes af Københavns Energi, fortsat anvendes til teknisk anlæg og bemærker endvidere, at Københavns Energi er indstillet på at arealet i samarbejde med en fremtidig ejer delvist udvikles til kommuneplanens fremtidige anvendelse.

Bemærkninger

1. Det vurderes ikke at være problematisk, at det tekniske anlæg nu er placeret indenfor et C-område, idet anlægget kan overholde områdets miljøkrav (vejledende afstandskrav til boliger maksimalt 20 meter). Københavns Kommune hilser en samlet udvikling af området under Københavns Energis medvirken velkommen.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

47. Leif Rønby Pedersen

Resume

1. **Bebyggelsesregulerende bestemmelser ift. den øverste etage:** Indsiger foreslår, at den bebyggelsesregulerende bestemmelse i kommuneplanforslaget om, at den arkitektoniske udformning af den øverste etage skal tage udgangspunkt i "det sædvanlige i området" udgår. Indsiger argumenterer med, at "det sædvanlige" i de traditionelle karrébebyggelser er skrå tagflader dækket af skifer eller tegl, som er svære at skabe attraktive boliger under.

I stedet for foreslås det, at der sættes mål såsom

- at tilføje den eksisterende bygningsmasse nye kvaliteter i et tidssvarende formsprog
- at skabe høj arkitektonisk kvalitet med afsæt i en analyse og tolkning af det lokale miljø
- at lade de nye tagboliger afspejle vor egen tid, som herigennem synliggøres i byens udbyggede kvarterer.

Indsiger argumenterer blandt andet med, at det vil kunne åbne en dialog mellem kommunens og de projekterende arkitekter om, hvordan de nye tage skal udformes med kvalitet i både eksteriør og interiør, og at det vil kunne skabe boliger med tagformer og -flader, som er egnede til at udnytte solenergi og håndtere regnvand lokalt.

Bemærkninger

1. Der er indarbejdet nye bestemmelser om bygningers højde og udformningen af bygningers øverste etage i Forslag til Kommuneplan 2011. Ændringerne skal skabe større fleksibilitet i forbindelse med nybyggeri, påbygninger og indretning af eksisterende tagetager. Kommuneplanens hidtidige bestemmelser om etageantal er således foreslået erstattet af højdeangivelse i meter og begrebet "tagetage" er erstattet af "øverste etage". Københavns Kommune er enig i, at tilføjelser til den eksisterende bygningsmasse både skal skabe arkitektoniske og boligmæssige kvaliteter, men finder samtidig, at nye løsninger skal udvikles i et samspil med områdets eksisterende kvaliteter og karakteristika, som det fx kommer til udtryk i byens brokvarterer. Kommunen er åben over for, at solenergi og håndtering af regnvand kan indarbejdes i projekter.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

48. MT Højgaard v. Carsten Lygum

Resume

1. **Rammeændring:** Indsiger ønsker, at kommuneplanforslagets anvendelse for adresserne A.C. Meyers Vænge 10, 2450 København SV (matr. nr. 286a) og Tegholmsgade 4, 2450 København SV (matr. nr. 297) ændres fra landet Erhverv (E) til Blandet Bolig og Serviceerhverv (C) som den øvrige del af Tegholmen. Indsiger begrundet ønsket med, at indsiger herved vil få bedre muligheder for at møde markedet fleksibelt.

Bemærkninger

1. Forvaltningen har i forbindelse med udvikling af rammeområdet over for ejerne af områdets ejendomme stillet krav om, at de udarbejder en samlet plan for udvikling af området. Derved vil forvaltningen sikre, at hele området kommer til at hænge sammen både internt og i forhold til de omkringliggende byudviklingsområder. I den forbindelse kan forvaltningen være åben over for en rammeændring. En ændring af en mindre del af rammeområdet kan dog ikke anbefales, da kommunen derved ikke vil kunne sikre sammenhængen i området.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

49. NETTO v. Jonas Nyrop Vestermann

Resume

1. **Udvidelse af centerområde Lokalcenter Islev Station:** Indsiger foreslår, at kommuneplanforslaget udvider centerområdet Lokalcenter Islev Station ved at inddrage ejendommen Stenløsevej 7, 2700 Brønshøj. Netto ønsker at erhverve denne ejendom og udvide deres butik, således at lokalcenteret kan udvikles i takt med tidens behov. Indsiger argumenterer med, at de planmæssige rammer og forhold for en butiksudvidelse er til stede, men at centerområdets geografiske afgrænsning langs S-togsbanen og veje vanskeliggør en udvidelse indenfor centerområdets nuværende afgrænsning. Derfor ønskes centerområdet udvidet. Indsiger bemærker, at ejendommen Stenløsevej 7, 2700 Brønshøj, i kommuneplanforslaget ligger i et rammeområde udlagt til boliganvendelse (B1), men at ejendommen ligger opad S-togbanen og derfor ikke er ideelt placeret som bolig. Endvidere vurderer indsiger, at en udvidelse af butiksejendommen ville kunne ske uden at det vil påvirke områdets udtryk som villaområde væsentligt.

Bemærkninger

1. Der ønskes gode indkøbsmuligheder i alle bydele. Kommuneplanforslaget udpeger således en række centerområder (bymidter, bydelscentre og lokalcentre). Der skabes i planlægningen løbende mulighed for at ejendomme langs overordnede veje efter konkret vurdering kan omdannes fra boliger til serviceerhverv, herunder eventuelt butikker. Bebyggelsen fungerer hermed som støjbarriere for bagvedliggende bebyggelse. Kommunen finder det dog ikke ønskeligt eller hensigtsmæssigt at åbne mulighed for at udvikle bagvedliggende bebyggelse i parcelhus- og villakvarterer. Disse områder ønsker fastholdt til boligformål. Principperne er udtryk for en mangeårig praksis. Praksis indebærer, at butikkers maksimale størrelse kan begrænses af bygningens udformning, ejendommens indretning eller centerets afgrænsning, på trods af at der er givet mulighed for større butikker i kommuneplanen. Der er foretaget en vurdering af de konkrete forhold i centerområdet Lokalcenter Islev Station. Ovenstående principper ønskes fastholdt. Det bemærkes endvidere, at området er pålagt en servitut, der bestemmer at ejendomme skal anvendes til villabebyggelse.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

50. Nokken v. en række lejere (underskriftindsamling)

Resume

1. **Gang- og cykelsti:** Indsiger er i lighed med indsigelse 40 fra HF Nokken og indsigelse nr. 41 fra Islands Brygge Lokalråd imod, at en kommende gang- og cykelsti føres langs vandet ved Nokken og ønsker, at den i stedet forløber bag en række huse, bådanlæg mv. i en afstand af ca. 25 meter fra kysten. Indsigerne protesterer imod, at stiføringen er omtalt i et bilag (Borgerdialogproces - startredegerelse lokalplan "Nokken") til startredegerelsen for en lovliggørende lokalplan for Nokken ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling heraf den 27. april 2011, således at valg af stiføring og en lovliggørelse af lejernes brug af det lejede kædes sammen.

Bemærkninger

1. Der henvises til bemærkninger til indsigelse nr. 40 fra HF Nokken.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

51. Ole Rasmussen

Resume

1. **Mangfoldighed:** Indsiger forholder sig kritisk til idealer om mangfoldighed i beboersammensætning, boligejformer mv., som indsiger finder i såvel kommuneplanen som andre kommunale planer og politikker. De forskellige ejerformer med deres meget forskellige markedsvilkår og prisdannelser tiltrækker forskellige beboere, og indsiger stiller sig kritisk over for, om en blanding af grupper med meget forskellige vilkår og muligheder giver livskvalitet for alle. Identiteten af byens kvarterer og retten til at definere denne identitet ses som en risiko for at ekskludere grupper, der ikke kan genkende sig selv i den herskende opfattelse af kvarteret (eksemplificeret med Christianshavn og Christiania). Indsiger kritiserer definitionen af bymæssig identitet af især nybyggede byområder gennem planlægning som fremmedgørende sammenholdt med identiteten af ældre kvarterer.

Bemærkninger

1. Taget til efterretning. Forvaltningen kvitterer for den grundige indsigelse om dilemmaerne ved, at Københavns Kommune har blandede ejerformer som boligpolitisk ideal. Københavns Kommune har som mål at ingen større byområder – hverken de udsatte eller de mest eftertragtede – er så homogene, at de afviger betydeligt fra det københavnske gennemsnit. Redskaberne til at sikre et balanceret boligmarkedet er imidlertid begrænsede.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

52. Oscar Jensen & Co v. Bertelsen & Scheving Arkitekter

Resume

1. **Udvikling af område omkring Empire Bio på Nørrebro:** Indsiger ønsker at udvikle det 1,3 ha store areal mellem Nørrebrogade, Meinungsgade og Guldbergsgade, hvor bl.a. Empire Bio ligger. Det vil være en del af et 1,7 ha stort område, hvor KEA vil komme til at ligge i løbet af det næste års tid. Indsiger forslår følgende ændringer af områdets ramme til boliger og serviceerhverv (C):
 - a. at området ikke omfattes af en øvre bebyggelsesprocent, men vurderes ud fra den konkrete planlægning
 - b. at friarealerne også vurderes frit, idet opholdsarealer på hævede dæk og tagterrasser kan indgå i beregningen af friarealer
 - c. at der muliggøres placering af detailhandel mod Meinungsgade i enheder på op til 800 m², samt
 - d. at erhvervsbygningen kan hæves med 1-2 etager i højden.

Omkring biografen forestiller indsiger sig et Empire Campus med ca. 2.000 studerende, folkekøkken, butikker og cafeer i overensstemmelse med kommunens tanker om grøn vækst og livskvalitet. KEA er ifølge indsiger låst fast ift. udvidelsesmuligheder.

Bemærkninger

1. Forvaltningen er åben over en dialog om områdets udvikling. Forvaltningen kan ikke anbefale at ændre områdets rammer på baggrund af det tilsendte.
 - a. Kommuneplanen fastlægger maksimale bebyggelsesprocent eller etageareal for alle rammeområder, og dermed for alle ejendomme, uden for Indre By. Det sikrer bl.a. en ensartet behandling af grundejerne.
 - b. I kommuneplanen er der allerede bestemmelse om, at der i lokalplaner kan optages bestemmelser om, at opholdsarealer på hævede dæk og tagterrasser kan indgå i beregningen af opholds- og friarealer. Det samme gælder den del af de interne veje, der er forbeholdt fodgængere og cyklister.

- c. En eventuel placering af detailhandel i Meinungsgade bør kun ske på baggrund af et konkret beskrivelse i et projekt samt en vurdering af, hvilken indvirkning dette vil have på Nørrebrogade Bymidte.
- d. Også denne vurdering bør ske på grundlag af et bedre oplyst projekt.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

53. Peter Andreas Heiberg

Høringssvaret består af to selvstændige indsigelser, der behandles samlet.

Resume

1. **Studieprojekt om forgroening af byen:** Indsiger har som et studieprojekt på Roskilde Universitet haft fokus på hvordan man kan skabe et grønnere, sundere og mere levende København. Indsiger fremsender rapporten.
2. **Studieprojekt om "Metropolparken":** Indsiger har som studieprojekt på Roskilde Universitet lavet en strategi for området Bispeengbuen/Ågade/Åboulevarden med fokus på at skabe et grønt, rekreativt område ("Metropolparken") med åen som et muligt element. Indsiger fremsender rapporten.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune arbejder i mange sammenhænge, herunder kommuneplanen, for at understøtte en bæredygtig byudvikling baseret på en kompakt, men også grøn by. Det indsendte materiale tages til efterretning.
2. Københavns Kommune har overvejelser om at åbne rørlagte vandløb i byen, men dette gælder aktuelt ikke for den beskrevne strækning.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

54. Refshaleøens Holding A/S og KAB

Resume

Høringssvaret består af tre selvstændige breve:

Refshaleøens Holding A/S om udvikling af Refshaleøen inkl. pilotprojekt

Refshaleøens Holding A/S og KAB om pilotprojekt

Rettelselsbrev til ovennævnte

De tre breve behandles samlet.

1. **Udvikling af Refshaleøen:** Indsiger ønsker at ændre Refshaleøens status som perspektivområde, så der kan ske en byudvikling her før 2023, og vil gerne indgå "som en konstruktiv medspiller" i realisere kommunens mål om grøn vækst og livskvalitet med bl.a. bolig- og erhvervsbyggeri. Indsiger mener, at Refshaleøen har en størrelse, der kan være med til at opfylde kommunens udfordringer og visioner, og vurderer, at kommunen mangler 8.000-9.000 boliger i planperioden. Selskabet er økonomisk velkonsolideret og vil kunne igangsætte byggeri uden hensyn til de økonomiske konjunkturer.
2. **Pilotprojekt med bæredygtigt byggeri med bl.a. almene boliger:** Indsigerne ønsker at kunne udvikle et område på et par ha på Refshaleøens sydlige og østlige del, hvor der kan placeres en ca. 20.000 etagemeter stor lavenergi- og CO₂-neutral boligbebyggelse med høj arkitektonisk kvalitet og forskellige lejlighedsstørrelser. Halvdelen skal være almene boliger opført af KAB. Indsiger mener, at pilotprojektet vil

kunne give gode erfaringer til udbygning af hele Refshaleøen og støtte kommunens mål om Miljømetropolen. Projektet kan gennemføres uden at tilsidesætte kommunen rækkefølgeplanlægning, uden at skabe væsentlig trafikpåvirkning samt servicemæssigt ved at spille sammen med Margretheholmen. Projektet kan evt. kvalificeres gennem en konkurrence.

3. **Havnetunnel/kollektiv trafik:** Indsiger er glad for, at kommunen vil indgå i drøftelser om Refshaleøens fremtid, herunder en etablering af en havnetunnel og en højklasset kollektiv trafikbetjening. Indsiger finder, at det vil give et løft til Nordøstamager, flytte trafik fra City og forbedre adgang til lufthavnen.
4. **Udvikling af tilstødende arealer:** Indsiger beder om, at man tager de nødvendige hensyn ved planlægning af de tilgrænsende områder, specielt Amagerforbrænding og områder med vindmøller.
Amagerforbrænding: Indsiger mener, at den kommende Amagerforbrænding forringer indsigers muligheder for udbygning, hvilket indsiger har gjort indsigelse imod ved den igangværende planlægning.
Vindmølleområder: Ved Lynette og Lynettefortet skal der ifølge indsiger opsættes 80 m høje vindmøller og en højspændingsforbindelse gennem et planlagt husbådeprojekt. Indsiger ønsker ikke, at udviklingsmulighederne på Refshaleøen forringes, hvorfor det i givet fald forventes, at der findes en anden placering af forbindelsen. Indsiger forventer desuden, at der ved fornyelse af vindmøller på den nordøstlige del af øen kræves, at de placeres så influenszonen for vindmøllerne ligger inden for renselanlæggets egen matrikel.
5. **Midlertidig anvendelse:** Indsiger ønsker at udnytte de eksisterende midlertidige muligheder bedst muligt. Indsiger er glad for de forøgede muligheder i kommuneplanen og mener, at øen kan blive et endnu stærkere kreativt center end det er i dag. Indsiger ser frem til et fortsat godt samarbejde omkring kultur- og idrætsarrangementer.
6. **Kulturmiljø:** Indsiger hilser udpegningen af Refshaleøen som kulturmiljø velkommen og vil gerne være med til en yderligere kortlægning af, hvordan kulturmiljøet kan indarbejdes i øens fremtidige byudvikling.

Bemærkninger

1. Refshaleøen har potentiale til på lang sigt at kunne udvikles til en bæredygtigt bolig- og erhvervsområde. Det er derfor positivt, at Refshaleøens Ejendomsselskab ønsker at indgå i en løbende konstruktiv dialog om områdets udvikling. Det er imidlertid en forudsætning for udviklingen af Refshaleøen, at der sker en udbygning infrastrukturen. Der er behov for at etablere en højklasset kollektiv trafikbetjening og en forbedret vejadgang. Københavns Kommune støtter i den forbindelse etablering af en østlig omfartsvej, som bl.a. kan betjene Refshaleøen.
For at understøtte en fokuseret byudvikling er der behov for at prioritere udbygning og investeringer i kommunens byudviklingsområder. Rækkefølgeplanlægningen sikrer, at byudviklingen koordineres med kommunale investeringer i skoler, institutioner og veje m.v. understøtter. Refshaleøen anbefales på den baggrund fastholdt som perspektivområde.
I forbindelse med Kommuneplanstrategi 2014 og forslag til Kommuneplan 2015 vil behovet for at fremrykke arealer til byudvikling blive vurderet.
2. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at foregribe byudviklingen ved at gennemføre projekter i strid med rækkefølgebestemmelserne. Det vurderes desuden, at boliger og erhverv vil skabe øget pres på kommunal service i området i strid med rækkefølgeplanens intentioner om fokuseret byudvikling.
3. Københavns Kommune støtter etablering af en østlig omfartsvej, som bl.a. skal betjene byudviklingen langs Øresundskysten, herunder Refshaleøen. Transportministeriet er, som en del af deres analyse af de strategiske udbygningsmuligheder for trafikken i hovedstaden ved at afslutte en screening af alternative linjeføringer og bygbarheden af en række forskellige udformninger af en havnetunnel.
4. De tilstødende arealer på Lynetten og Kraftværkshalvøen er genstand for forskellige planprocesser. En ændring af retningslinjerne for vindmøller i vindmølleområdet sker i et selvstændigt kommuneplantillæg. I Kommuneplan 2011 udgår den hidtil gældende højdebegrænsning for området efter indsigelse fra Energistyrelsen og veto fra Miljøministeriet, således at højden for vindmøller her fastlægges i

kommuneplantillæg. Konsekvensområdet vil række ud over Lynettens areal, men det bemærkes at Lynetten i forvejen er udpeget til særligt miljøbelastende aktiviteter, de såkaldte virksomheder med særlige beliggenhedskrav (bindende statslig udpegning i landsplandirektivet Fingerplan 2007), således at der på området generelt kan placeres anlæg, der er til hinder for benyttelsen af naboer til miljøfølsomme anvendelser. For Kraftværkshalvøen er der ligeledes gennem et kommuneplantillæg med VVM-redegørelse banet vej for et nyt energianlæg. Også dette område er udpeget til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og med kommuneplanen og tillægget med VVM-redegørelse sker der ikke nogen forøgelse af de vejledende afstandskrav, idet graden af miljøbelastende virksomhed forbliver uændret. Kommunen er opmærksom på de konsekvenser, som beliggenheden af miljøfølsomme anlæg i byen kan have for naboer. Det er kommunens pligt at sikre, at miljøfølsomme aktiviteter ikke belastes ud over det tilladelige, og det kan lægge begrænsninger på anvendelsesmulighederne af nogle områder. Kommunen er dog samtidig (jf. retningslinje Afstandskrav til tekniske anlæg) opmærksom på at nedbringe afstandskravene og de deraf følgende begrænsninger over alt, hvor det er muligt. De i kommuneplanen omtalte afstandskrav udgør et maksimum, og i de konkrete tilfælde vil mulighederne for at nedbringe dem blive undersøgt nøje, således at der kan stilles de rette krav til miljøbelastende anlæg.

5. Det er positivt, at Refshaleøens Ejendomsselskab med en konsekvent strategi og gennem dialog med Københavns Kommune har skabt gode rammer for en række aktiviteter og erhverv, herunder kreative iværksættere, kultur- og idrætsarrangementer m.v. Muligheder for midlertidig anvendelse af bygninger og arealer er blevet godt udnyttet på Refshaleøen til bl.a. idrætsfaciliteter, der har særligt brug for god plads, og andre spændende projekter. Kommunen ser frem til at disse muligheder afprøves i de kommende år og deler indsigers interesse i et godt samarbejde.
6. Københavns Kommune glæder sig over den positive tilkendegivelse om den kulturhistoriske værdi af området, der har ført til udpegning som et værdifuldt kulturmiljø, og tager interessen for et fremtidigt samarbejde til efterretning.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

55. Reitan Ejendomsudvikling A/S

Resume

1. **Regler for detailhandel udenfor centre:** Indsiger foreslår, at hæve den maksimale grænse for enkeltstående butikker uden for centre til planlovens grænse på 1.000 m² i stedet for begrænsningen på 500 m², dog 200 m² indenfor 500 m fra centre. Indsiger argumenterer med, grænsen er i strid med kommunens ønske om at sikre indkøbsmuligheder for alle, begrænse transportafstande ved indkøb samt sikre god tilgængelighed. Desuden har Folketinget forholdt sig til grænsen i forbindelse med seneste lovrevision i 2007. En moderne nærbutik har et produktsortiment baseret på én butik på 1.000 m².
2. **Parkeringsnorm for butikker:** Indsiger ønsker at aflyse parkeringsnormen for butikker på 1 plads pr. 100 m. Indsiger argumenterer med, at normen er i strid med kommunens ønske om at sikre indkøbsmuligheder for alle, begrænse transportafstande ved indkøb samt sikre god tilgængelighed. Indsiger mener desuden, at det potentielt kan skabe farlige situationer.

Bemærkninger

1. Det vurderes, at en øgning af de maksimale butiksstørrelser uden for centerområderne vil medføre, at dagligvarehandlen vil blive spredt til områder uden for bymidterne og de øvrige centre. Gennem kommuneplanen søger kommunen at fastholde strøggaderne med butikker og privat og offentlig service som ryggraden af bydelens forsyning, som suppleres med lokal forsyning i mindre centre.
2. Det er kommunens langsigtede mål, at hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) skal ske med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik. Lokaliseringen af butikker i kommunens bymidter, bydele og lokalcentre betyder, at borgere og turister har

god mulighed for at bruge gang, cykel og kollektiv trafik i forbindelse med indkøb. Kommuneplanens parkeringsnormer sikrer, at der etableres parkeringspladser i forbindelse med indretning af nye butikker, så det er muligt at benytte bil i forbindelse med indkøb.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

56. Rema Ejendom Danmark A/S v. Lars Schönewolf-Greulich

Resume

1. **Udvidelse af detailhandelsrammen:** Indsiger foreslår, at den eksisterende detailhandelsramme for Lokalcenter Jyllingevej udvides med 2.000 m² således at den samlede ramme for lokalcenteret udgør 5.000 m². Der argumenteres med, at dette vil sikre, at butikkerne til stadighed lever op til forbrugernes krav og endvidere bemærkes, at dette vil muliggøre, at Rema 1000 kan udvide sin butik i lokalcenteret med 150 m², hvilket p.t. ikke er muligt, da de den nuværende ramme er reserveret til brug for andre detailhandlere. Indsiger underbygger sit ønske med en underskriftsindsamling med 694 underskrifter fra lokale beboere, der ønsker mulighed for en udvidelse af Rema 1000.

Bemærkninger

1. Kommune- og lokalplanlægningen har skabt rammer for den aktuelle markante udbygning af detailhandlen i Vanløse Bymidte, der skal betjene borgere i hele bydelen. Det vurderes dog at være hensigtsmæssigt, at eksisterende mindre butikker i Lokalcenter Jyllingevej kan fornys. Det anbefales at øge rammen for butiksareal med 1.000 m² og fastholde grænserne for butikkernes maksimale størrelse. Lokalcentret bliver derved et bydelscenter, idet lokalcentre ifølge planloven kun kan være 3.000 m².

Konklusion

Det foreslås, at Lokalcenter Jyllingevej ændres til Bydelscenter Jyllingevej med et samlet maksimalt bruttoetageareal til butiksformål på 4.000 m² detailhandel. De gældende bestemmelser om butikkers maksimale størrelse fastholdes.

57. Rådet for Bæredygtig Trafik

Resume

1. **Målsætning for bæredygtig trafik, herunder CO₂-neutralitet:** Indsiger beskriver, hvordan målsætningen 1/3, 1/3, 1/3 er ændret, så det kun er væksten i trafikken, der skal følge dette mål. Indsiger mener, at det skyldes kommunens manglende vilje til prioritering af bæredygtig trafik, idet tre nødvendige delstrategier er at undgå unødvendig transport, at skifte til mere bæredygtig transport samt at forbedre forholdene for eksisterende bæredygtige transportformer.
2. **Letbane i stedet for metro:** Indsiger mener, at der skal bygges letbaner frem for metro. Indsiger mener, at den grundlæggende årsag til stigende trængselsproblemer, er manglende politisk vilje til at prioritere mellem biltrafik og kollektiv trafik og refererer til internationale undersøgelser i Transportøkonomisk Instituts rapport "Letbaner – europæiske erfaringer". Indsiger referer til kommunens screeningsrapport "Udbygning af den kollektive trafik i København" 2011 og finder, at det er en dårlig løsning med tre nye metrolinjer på lang sigt, der ikke vil kunne nå at fungere som alternativ for bilister, når betalingsringen er på plads om få år. I stedet vil letbanelinjer kunne planlægges og gennemføres inden for denne korte årrække. Desuden åbnes der op for byudvikling, forbedring for de handlende og værdiøgning langs hele letbanen, mens metro kun er ved stationerne.
3. **Trafik og klima:** Indsiger mener, at kommunen på transportområdet har opgivet sin klimamålsætning. Letbane i stedet for metro kan ifølge indsiger bidrage til at opfylde klimamålsætningen, der også vil kunne

nås betydeligt hurtigere derved. Samtidig er CO₂ udslippet i anlægsperioden ved bl.a. lastbiltrafik meget større for metroen end for letbane.

Indsiger opfordrer til, at kommunen udregner alternative mål for klimabelastning i form af byens globale fodaftryk. København kunne være en foregangsby ved at tage udgangspunkt i forbruget, herunder belastningen af importerede og eksporterede varer og tjenester samt flyrejser. Endnu mere dristigt vil det være at sætte mål for, hvornår København er fossilfri, frem for CO₂-neutral, der ifølge indsiger er et elastisk nettoregnskab.

4. **Cykelparkering:** Indsiger vil have flere ressourcer til cykelparkering, bl.a. cykel p-huse/kældre ved trafikknudepunkter, og cykelstativer, hvor cyklens stel kan låses til stativet. Indsiger finder, at det vil skabe fri passage på fortove.
5. **Havnetunnel:** Indsiger er imod havnetunnelen, som undergraver CO₂-neutralitet ved at generere biltrafik. Indsiger referer til fire tekster med argumenter imod: Indsigers egen indsigelse mod havnetunnelen og eget notat "Nej til havnetunnel", Peter Hartoft-Nielsen "Havnetunnelen bør opgives" og Øystein Leonardsen "Havnetunnel i København skaber flere problemer end den løser?"
6. **Bilparkering:** Indsiger mener, at der tillades alt for mange parkeringspladser i byen. Kommunen har gennem betaling fået nogenlunde styr på gadeparkeringen i de centrale bydele, selv om der fortsat er for mange pladser, men der er ikke styr på pendlerparkering. Der er ikke overblik over de tusinder af pladser, der er etableret ved nybyggeri eller er under opførelse, og dette har betydning for den stigende bilpendling. Indsiger foreslår, at parkeringsnormerne ændres til højst 1 plads pr. 350 m² svarende til normerne i Amsterdam. Bygherrer vil spare udgifter til parkeringspladser, miljøet vil forbedres og virksomheder vil have incitament til grøn profil ved mindre bilkørsel. Indsiger foreslår endvidere, at parkeringsnormen for butikker reduceres, idet de fleste københavnere ikke har bil og anvender andre transportformer ved indkøb. Indsiger bemærker desuden, at formuleringen af kommuneplanforslagets parkeringsbestemmelser bør ændres fra "i størrelsesordenen og højst" til Kommuneplan 2009s "højst".
7. **Nordhavn:** Indsiger mener, at der er for mange trafikskabende parkeringsanlæg i Nordhavn, idet indsigelsen til planerne for Nordhavn gentages. Indsiger mener, at de mange parkeringspladser, som planerne lægger op til, undergraver kommunens mål om miljøvenlig by og mindre CO₂-udslip.

Bemærkninger

1. Det er stadig den langsigtede vision, at København skal være en attraktiv storby med høj tilgængelighed, stor mobilitet og grøn fordeling på transportmidler, og at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil. Set i lyset af, hvor stor en opgave det vil være at opnå en så radikal omlægning af trafikken i København i en mere bæredygtig retning, indgår i kommuneplanen det mere kortsigtede mål for Københavns trafikudvikling for perioden frem til år 2025, at hovedparten (mindst 2/3) af væksten i det samlede antal personture skal ske med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik, således at trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning.
2. Borgerrepræsentationen tiltrådte i juni 2011 afrapporteringen fra første fase af en større undersøgelse af mulighederne for at udbygge den kollektive trafik i København. Borgerrepræsentationen besluttede i den sammenhæng bl.a., at der skal gennemføres en nærmere analyse af mulighederne for at udbygge metrosystemet i de tætte bydele og af mulighederne for at etablere en letbaneforbindelse mellem en kommende letbane i Ring 3 og de metrobetjente, tætte bydele. Når Cityringen anlægges som en metrolinje i boret tunnel, og når der ikke planlægges letbanelinjer i de tætte bydele, hænger det sammen med, at der generelt ikke er plads til rimelige og trafiksikre forhold for både cykler og letbaner i de smalle gader i den tætte by. Bytætheden medfører til gengæld, at der er et tilstrækkeligt passagerunderlag for den hurtigere metro, og dermed grundlag for en betydelig passagertilvækst i den kollektive trafik.

Samtidigt med åbningen af Cityringen gennemføres en omlægning af busnettet, så det i højere grad tilpasses den øgede banebetjening. Også hvis der i givet fald gennemføres en betalingsring, vil der på relativt kort sigt kunne tilvejebringes en busbetjening, der tager højde herfor.

3. De hidtidige undersøgelser af mulighederne for og konsekvenserne af at udbygge den kollektive trafik med metro henholdsvis letbane peger på, at væksten i den kollektive trafik vil være større med metroløsningen end med letbaner. Dermed øges mulighederne for at opnå en mere bæredygtig fordeling på transportmidler, og for at kunne mindske CO₂-udslippet i driftsperioden.

I anlægsperioden vil der både for metroløsningen og letbaneløsningen være lokale gener og en betydelig lastbilkørsel til og fra byggepladserne. Dette vil der blive nærmere redegjort for i kommende miljøredegørelser (VVM). Lastbiltrafikken til og fra arbejdspladserne i anlægsperioden vil sikkert være større ved metroanlæg end ved anlæg af letbaner, men disse ulemper i de relativt korte anlægsperioder skal sammenholdes med fordelene i den lange driftsperiode.

Det er mange måder at være ambitiøse på klimaområdet på. Københavns Kommune har som målsætning at blive foregangsby ved at tilstræbe CO₂-neutralitet i 2025. Københavns Kommune er CO₂-neutral, når byens nettoudledning af CO₂ er nul. Det betyder at vi skal reducere vores CO₂-udledning så meget som overhovedet muligt. Endvidere skal vores produktion af vedvarende energi være større end vores energiforbrug. Derved fortrænger vi fossilbaseret elproduktion andre steder. Den CO₂-reduktion, det skaber, kompenserer for de resterende udledninger fra f.eks. trafik. Det er et ambitiøst mål og kommunen har i gang sat et stort arbejde med at udrede, hvordan den ønskelige udvikling opnås en lang række områder.

4. Taget til efterretning og foreslås ændret i Kommuneplan 2011.
5. En havnetunnel vil gøre det muligt for en del af den trafik, herunder også tung trafik, der i dag passerer gennem Indre By at vælge der ruter, der på et mere egnet overordnet vejnet kan lede trafikanterne frem til deres mål. På den måde kan en havnetunnel medvirke til aflaste byen for gennemkørende og frigøre kapacitet og/eller plads på det øvrige vejnet i særdeleshed i Indre By.
6. København skal være en attraktiv og dynamisk by. Der skal være plads til både cyklister, kollektiv transport og biler, der kan være nødvendig for erhvervsliv og almindelige københavnere. Kommunen arbejder derfor aktivt med at løse udfordringerne med beboerparkering i brokvartererne. Parkeringskravet i forbindelse med nybyggeri blev reduceret i Kommuneplan 2009 for at skabe balance mellem behovet for parkering og incitamenter til brug af kollektiv trafik. Parkeringsnormerne er videreført i Forslag til Kommuneplan 2011 og vil løbende blive evalueret. Formuleringen "i størrelsesordenen og højst" er valgt for at skabe et tydeligt grundlag for kommunens krav til etablering af parkering ved nybyggeri. I planlægningen af Nordhavn er der udlagt parkeringspladser svarende til de gældende normer.
7. Antallet af parkeringspladser planlægges etableret i forbindelse med udbygningen af Nordhavn er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer. Disse blev i forbindelse med Kommuneplan 2009 skærpet så antallet af parkeringspladser i fremtiden bliver mindre. Dette understøtter kommunens mål om at skabe en mere miljøvenlig by.

Konklusion

Der henvises til konklusionen for høringssvar nr. 22.

Det foreslås endvidere, at følgende tilføjes til Redegørelsen for Cyklernes By: "Der arbejdes løbende på at prioritere og etablere cykelparkering i eksisterende byområder, især i de centrale dele af byen."

58. Skanska

Høringssvaret består af to selvstændige indsigelser:

Forslag til projekt ved Øresundsvej 141-143 m.fl.

Kløverparken mv.

Forslag til projekt ved Øresundsvej 141-143 m.fl.

Resume

Indsiger har fremsendt forslag til et projekt med tilhørende volumenstudier for et ca. 4 ha stort område umiddelbart nord for Øresund Station. Området vil sammen med de omkringliggende byudviklingsområder på Krimsvej og Strandlodsvej skabe grundlag for en samlet planlægning og færdiggørelse af denne del af Nordøstamager. Udviklingen understøtter kommunens mål om bl.a. fortætning, differentieret boligudbud og udnyttelse af serviceudbud. Indsiger forslår:

1. **Overdækning:** At der skabes mulighed for overdækning af 250 m metrograv fra tunnelåbning til Øresundsvej, samt at overdækningen kan indgå som friareal. Indsiger argumenterer med, at overdækning vil fjerne barrierer og skabe bedre sammenhæng i området, samt mindske støjgener fra metroen.
2. **Detailhandel:** At der skabes mulighed 3.000 m² detailhandel i 1-2 etager i forbindelse med det planlagte parkeringshus på Øresundsvej. Det er i overensstemmelse med den eksisterende lokalplans tanke om at placere institutioner og butikker langs Øresundsvej for at skabe byliv. Desuden skabes der samspil mellem butikkerne og deres adgangs- og parkeringsmuligheder.
3. **Rammeændring:** At bebyggelsesprocenten for rammeområderne (B og C) ændres til 150, mens parkeringsnormen fastholdes på 1 plads pr. 100 m². Desuden ønskes der mulighed for punktvis bebyggelse på op til 50 meter. Rammeændringerne vil svare til bestræbelserne om fortætning i de omkringliggende områder, hvor der også bygges i højden. Indsiger er indstillet på en videre bearbejdning af projektet, fx gennem arkitektkonkurrence, med henblik på at få udarbejdet en lokalplan for området.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune er positivt indstillet over for at overdække banegraven. Det er imidlertid en forudsætning, at der indgås en aftale med Metroselskabet, der ejer arealet. Det anbefales, at Skanska retter henvendelse til Metroselskabet.
2. En aktiv facade med bl.a. butikker i det planlagte parkeringshus på Øresundsvej vil styrke bymiljøet i området. Det foreslås, at ændre afgrænsningen af det eksisterende bydelscenter Øresunds Station således, at ejendommene matr. nr. 3772 og 35 b Sundbyøster omfattes. Der vurderes ikke at være grundlag for at udlægge yderligere arealer til butiksformål. Derfor fastholdes det maksimale butiksareal i bydelscenteret (5.000 m²). I lokalplan 425 Krimsvej er der disponeret 2.500 m² butiksareal. Der vil således kunne etableres op til 2.500 m² butiksareal nord for Øresundsvej. Bestemmelserne om maksimale butiksstørrelser i bydelscenteret fastholdes.
3. En ændring af kommuneplanens rammebestemmelser vil forudsætte, at grundlaget for ændringerne er bedre belyst. Københavns Kommune ser i den forbindelse positivt på forslaget om at belyse områdets udvikling i fx en arkitektkonkurrence. I Forslag til kommuneplan 2011 ligger området i 'tætbyen', hvor parkeringsnormen er fastlagt til i størrelsesorden og højst 1 plads pr. 200 m² for områder til boliger og serviceerhverv (C) og mellem 1 plads pr. 100 m² og 1 plads pr. 200 m² for boligområder (B). Parkeringskravet vil blive nærmere fastsat i forbindelse med den konkrete planlægning for området.

Konklusion

Det foreslås, at afgrænsningen af det eksisterende Bydelscenter Øresund Station ændres, således at ejendommene matr. nr. 3772 og 35 b Sundbyøster omfattes. Et areal langs Krimsvej udgår af bydelscenteret, idet der i Lokalplan 425 ikke er givet mulighed for butikker i denne del af området. Bestemmelserne om bydelscenterets maksimale butiksareal og maksimale butiksstørrelser fastholdes.

Kløverparken mv.

Resume

1. **Byudviklingsmuligheder for Kløverparken:** Indsiger ønsker, at der igangsættes viderebearbejdelse af de byudviklingsmuligheder for Kløverparken, der blev belyst ved arkitektkonkurrencen i 2008. Indsiger finder, at kommuneplanens tidshorizont på 12 år gør det nødvendigt, at rækkefølgeplanlægningen suppleres med overvejelser på længere sigt. Det vil være af betydning for forberedelse af perspektivområderne. Overvejelserne er også påkrævet pga. perspektivområdernes størrelse og beliggenhed, samt muligheden for at udnytte kommunens byudviklingspotentiale ved Øresundskysten, hvor der ikke er tilstrækkeligt med infrastruktur. Indsiger mener, at perspektivrige overvejelser om kombineret langsigtet byudvikling og overordnet trafikal udvikling vil være af betydning i forbindelse med regionens trafikstrategi og prioriteringer. Indsiger finder, at det gerne må konkretiseres i flere scenarier.
2. **Havnetunnel:** Indsiger finder det særdeles betydningsfuldt, at der stadig arbejdes på tilvejebringelse af en havnetunnel i København. Indsiger mener, det vil fredeliggøre City, forbedre de trafikale forhold samt muliggøre udviklingen af Nordøstamager.
3. **Digital kommuneplan:** Indsiger roser kommunen for den digitale kommuneplan, men foreslår at der for at skabe overblik stadig udarbejdes en samlet kommuneplan i bogform.

Bemærkninger

1. Kløverparken kan på lang sigt bidrage til at udnytte Københavns byudviklingspotentiale langs Øresundskysten. Udviklingen af området bør dog ses i sammenhæng med udbygningen af den kollektive trafik og vejinfrastrukturen. Københavns Kommune belyser i øjeblikket scenarier for udbygningen af den kollektive infrastruktur i København, jf. senest Borgerrepræsentationens behandling af screeningfasens resultater den 16. juni 2011. Analyserne indgår som en del af grundlaget for rækkefølgeplanlægningen. Behovet for at fremrykke arealer til byudvikling vil blive vurderet i forbindelse med Kommuneplanstrategi 2014 og forslag til Kommuneplan 2015.
2. Københavns Kommune støtter etablering af en østlig omfartsvej, som bl.a. skal betjene byudviklingen langs Øresundskysten. Transportministeriet er, som en del af deres analyse af de strategiske udbygningsmuligheder for trafikken i hovedstaden, ved at afslutte en screening af alternative linjeføringer og bygbarheden af en række forskellige udformninger af en havnetunnel.
3. Planer og høringsmateriale vil i fremtiden i stigende grad blive digitalt. Den digitale kommuneplan vil løbende blive evalueret med henblik på at skabe en overskuelig og brugervenlig platform for professionelle aktører, borgere og politikere.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

59. Tetris A/S

Høringssvaret består af to selvstændige indsigelser:

Nyt lokalcenter til detailhandel

Rammeændring Kalkbrænderihavnsvej 3

Nyt lokalcenter til detailhandel

Resume

1. **Nyt lokalcenter til detailhandel:** Indsiger ønsker et nyt lokalcenter til detailhandel udpeget i tilknytning til Ny Ellebjerg Station. Der er vedtaget en lokalplan for området, som for indsigers ejendomme stiller krav om publikumsorienterede serviceerhverv i stueetagen i 75 % af facadens længde. Bortset fra reception/kantine og evt. cafe vurderes der ikke at være tilstrækkeligt med andre funktioner ud over detailhandel, der kan opfylde lokalplanens krav. Kommuneplan og lokalplan begrænser detailhandel til samlet højst 1200 m² og

højest 500 m² i den enkelte butik. Den førstnævnte begrænsning gør det vanskeligt at skabe aktive stueetager. Den anden begrænsning er en barriere for de fleste dagligvarekæder, der ønsker butiksstørrelser på 800-1000 m². Indsiger peger på, at der vil være en betydelig færdsel til og igennem området, som vurderes at kunne understøtte et større omfang af detailhandel, således at lokalplanens intentioner om aktive stueetager kan virkeliggøres.

Bemærkninger

1. Etablering af et lokalcenter mellem Ny Ellebjerg Station og Carl Jacobsens Vej understøtter intentionerne om at udvikle et tæt og funktionsblandet området ved den nye knudepunktsstation. Attraktive dagligvarebutikker kan medvirke til at understøtte andre mindre butikker, cafeer og liberale erhverv til gavn for borgere og ansatte i området, og vil være med til at skabe et trygt miljø i tilknytning til stationen. Et lokalcenter vil være med til at betjene borgere, studerende og ansatte i området mellem banen, Sjælør Boulevard, Vigerslev Allé og Gl. Køge Landevej, der i dag ikke har nogen direkte lokal dagligvareforsyning men er henvist til Valby Bymidte eller Mozartsvej.

Konklusion

Det foreslås, at der udlægges et lokalcenter mellem Ny Ellebjerg Station og Carl Jacobsens Vej. Butiksarealet må ikke overstige 3.000 m² og de maksimale butiksstørrelser fastsættes til 1.000 m² for dagligvarebutikker og 500 m² for udvalgsvarebutikker.

Rammeændring Kalkbrænderihavnsvej 3

Resume

1. **Rammeændring Kalkbrænderihavnsvej 3:** Indsiger ønsker kommuneplanens ramme for lokalplanlægning for ejendommen Kalkbrænderihavnsvej 3 (matr. nr. 943, Østervold) udvidet, så et konkret projekt kan realiseres. Projektet danner udgangspunkt for en startredegerelse til lokalplan, der blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 10. oktober 2011. Projektet forudsætter rammen for bebyggelsens omfang ændret fra 230 % til 270 % og kravet til parkeringsdækning ændret fra en plads pr. 400 m² til en plads pr. 500 m².

Bemærkninger

1. Ejendommen ønskes udnyttet til lagerhotel, jf. startredegerelsen. Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at projektets størrelse og udformning er tilpasset stedet og at parkeringsdækningen er tilfredsstillende.

Konklusion

Rammen for lokalplanlægning for området foreslås ændret til:

S2*: På matr.nr. 943 Østervold Kvarter, København, fastsættes den maksimale bebyggelsesprocent til 270. Ved etablering af lagerhotel på ejendommen skal der etableres i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 500 m² etageareal.

60. Utterslevhøj Grundejerforening v. Hans Bo Larsen

Resume

1. **Bygningshøjder i villaområder:** Indsigelsen er enslydende med indsigelse nr. 28 fra Brønshøj Grundejerforening, se denne.

Bemærkninger

1. Se bemærkninger til indsigelse nr. 28 fra Brønshøj Grundejerforening.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

61. Vanløse Grundejersammenslutning v. Jan Mørch og Erik Honore

Resume

1. **Ydre bydele:** Indsiger finder generelt de ydre bydele som Vanløse og Brønshøj underprioriteret i kommunens planer og strategier. Selv planer af stor relevans for de ydre bydele illustreres med billeder fra centrum.
2. **Borgerinddragelse:** Der opfordres til en række ændringer i håndteringen af borgerinddragelsen om planer, herunder udformning af materiale, afholdelse af møder mv.
3. **Kreative zoner:** Kommuneplanens kreative zoner, herunder området ved Skjulhøj Alle, ses om en succes, men definitionen af "kreative erhverv" bør være bredere, så også håndværksmæssige iværksættere mv. kan rummes.
4. **Trafikplan:** Indsiger savner en samlet trafikplan, der beskriver og håndterer konsekvenser af den forventede tilvækst i beboere og arbejdspladser. Til- og frakørselseffekten af udpegede byudviklingsområder i forhold til omgivelserne ønskes analyseret og imødegået med konkrete foranstaltninger, der reducerer virkningen.
5. **Betalingsring:** Indsiger ser behov for en analyse af virkningerne af en betalingsring i forhold til områder og veje umiddelbart udenfor ringen, eksempelvis trafik på Grøndals Parkvej og Jyllingevej, parkering på private fællesveje, analyse af samspil mellem kollektiv trafik og pendlerparkering mv. I forhold til de forventede positive virkninger af en betalingsring i forhold til luftforureningen ser indsiger et behov for at analysere virkningerne udenfor ringen og også gøre noget ved trafikens luftpåvirkning der. En del af et provenu fra en betalingsring bør bruges til at modvirke luftforurening.
6. **Støjhandlingsplan:** Indsiger ønsker gennemførelsen af kommunens støjhandlingsplan fremskyndet.
7. **Fortætning:** Indsiger ser ikke yderligere muligheder for fortætning i Vanløse, da bydelen betragtes som udbygget og muligheder for byggeri i villaområder ønskes begrænset. Til gengæld ønsker indsiger flere lejlighedssammenlægninger, så der skabes flere store boliger i Vanløse.
8. **Parkeringsnorm:** Indsiger ønsker generelt et krav om en parkeringsplads pr. 100 m² etageareal, idet parkeringsmulighederne på gader mv. vurderes at være udtømt og parkeringsbelægningen stedvis over 100 %.
9. **Lokal afledning af regnvand:** Indsiger hilser anvendelsen af lokal afledning af regnvand (LAR) velkommen og referer til vellykkede konkrete projekter i Vanløse samt eget arbejde med en informationsfolder om LAR. Samtidig understreges det, at anvendelsen af LAR ofte er mere kompliceret, end kommunen giver udtryk for, og i praksis bl.a. besværliggøres af jordbund og grundvandsforhold. Mange grunde er også for små til, at de krævede afstande fra faskiner til naboen. Der opfordres til at fremme fælles projekter for flere grundejere.
10. **Inddragelse af borgere i omkring skolerne:** Indsiger opfordrer til en bedre inddragelse af de omkringboende ved udvidelse af skoler og i arbejdet med skoleveje. Transporten af eleverne forårsager gener for lokaltrafikken, og der ses ikke tegn til, at denne ikke også i fremtiden i høj grad vil ske i bil.
11. **Bevaringsværdige bygninger:** I forhold til områder med bevaringsværdige bygninger og helhedspræg ser indsiger behov for at udarbejde flere bevarende lokalplaner og at håndhæve eksisterende lokalplaner mere konsekvent, da en række bebyggelser skæmmes af upassende til- og ombygninger.
12. **Grøn bydel:** Indsiger fremhæver en række områder, hvor der arbejdes med en grøn bydel i Vanløse, herunder en grøn erhvervsforening, kampagner for miljøtiltag, bydelsplanen, samarbejde med Center for Park & Natur om grønne områder mv. og opfordrer til, at kommunen ser potentialet i et samarbejde med egne bydele på samme måde som samarbejdet med Malmø.

Bemærkninger

1. Kommunens planlægning omfatter alle bydele, og der er aktuelt en række konkrete planer og projekter i Vanløse. Kommunen er bevidst om, at en væsentlig del af byens vækst og fornyelse sker i andre områder end de udpegede byudviklingsområder.
2. Høringsmateriale vil i fremtiden i stigende grad blive digitalt. Det har for alle været muligt at rekvirere så mange eksemplarer af den trykte hovedstruktur, som man har haft behov for. Der afholdes mange forskellige former for offentlige møder, og kommunen bestræber sig på at disse er geografisk fordelt, holdes på tidspunkter der imødekommer flest mulige, og i deres vekslende form og varighed er bredt orienterede.
3. De kreative zoner er ikke forbeholdt de nævnte erhvervstyper, men kan også rummes håndværk og lignende, så længe disse ikke er miljøbelastende ud over miljøklasse 3 (med et vejledende afstandskrav til boliger og lign. på 50 meter). Dette er tydeliggjort i rammebestemmelserne for områderne.
4. Den samlede, overordnede trafikplanlægning i Københavns Kommune indgår i kommuneplanlægningens retningslinier og redegørelser og i de samlede trafik- og miljøplaner, der løbende udarbejdes. Kommuneplanens trafikale retningslinier vil i nær fremtid blive suppleret og uddybet i den kommende trafik – og miljøplan: Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Planen forventes fremlagt i begyndelsen af 2012. Københavns Kommunes meget aktive cykelpolitik med stadigt flere cykelstier og cykelruter og udbygningen af den kollektive trafik med mere metro medvirker til at begrænse stigningen i biltrafikken som følge af det stigende befolkningstal. For så vidt angår den kollektive trafik er Københavns Kommune netop nu i gang med en større analyse af mulighederne for at udbygge den kollektive trafik i takt med den forventede byudvikling.
5. I spørgsmålet om betalingsringen afventer Københavns Kommune henvendelse fra staten, der har ansvaret for projektet. Københavns Kommune finder det oplagt at samarbejde på tværs af kommunegrænser i forbindelse med det kommende arbejde med betalingsringen.
6. Støjhandlingsplanens gennemførelse styres ikke af kommuneplanen. Realiseringen af de planlagte handlinger til imødegåelse af støj sker efter en selvstændig planlægning, herunder for tildeling af ressourcer til konkrete projekter.
7. Kommuneplanens rammebestemmelser for bebyggelse tilstræber en god udnyttelse af den eksisterende bygningsmasse f.eks. ved indretning af tagboliger. Sammenlægning af boliger til større familieboliger følger konkrete regler, der ikke er fastlagt i kommuneplanen. Vanløse rummer en række etagebebyggelser med små boliger, som i overensstemmelse med de gældende regler vil kunne sammenlægges til større boliger.
8. I Vanløse er parkeringsnormen 1 plads pr. 100 m² etageareal for alle andre områdetyper end boliger (B). For boliger i B-områder kan det tillades, at der anlægges færre parkeringspladser (ned til en plads pr. 200 m²) efter konkret skøn. De beskrevne områder med en høj belægning på parkeringsarealerne er udpeget som områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) og områder til serviceerhverv (S) med krav om 1 plads pr. 100 m² etageareal.
9. Kommunen er meget opmærksom på behovet for lokalt engagement og samarbejde om løsninger i forhold til afledning af regnvand. Det er korrekt, at de konkrete forhold kan komplicere og i nogle tilfælde umuliggøre en lokal afledning (nedsivning), hvorfor denne løsning ikke kan stå alene. Realiseringen af fælles projekter for flere grundejere kan være en velegnet løsning, hvor de standardiserede afstandskrav ikke umiddelbart kan overholdes. Kommunen vil dog i de fleste tilfælde også efter en konkret vurdering være indstillet på at dispensere fra de vejledende afstande for nedsivningsanlæg, således at interesserede grundejere med små grunde også får denne mulighed.
10. Kommunen ønsker at fremme, at transport til skole ikke sker i bil. Derfor er fokus i første række på trafiksikkerheden og i mindre grad på fremkommelighed og komfort for bilister, men der sker altid en vurdering af trafikafviklingen ved væsentlige udvidelser og ændringer på skoler. Det er naturligvis væsentligt, at der ikke opstår problemer for de omkringboende, hvorfor større ændringer normalt sker under inddragelse af lokaludvalg mv., således at de lokale synspunkter kan indgå i beslutningen.
11. Der er udarbejdet bevarende lokalplaner for en række bebyggelser i Vanløse. Behovet for at udarbejde flere vurderes løbende. Håndhævelsen af de gældende bestemmelser vil ske i de tilfælde, hvor overtrædelser

kommer til kommunens kendskab, men det er ikke muligt at føre et generelt tilsyn med alle former for byggeaktiviteter, herunder vedligeholdelse mv. der ikke kræver kommunal tilladelse.

12. De lokale samarbejde mellem kommunen og bydelene er allerede godt forankret i en lang række strategier og partnerskaber (bydelsplaner, udviklingsplaner, konkrete aktiviteter mv.), der ikke reguleres i kommuneplanen. Omfanget af omtale f.eks. sammenlignet med det strategiske samarbejde med Malmø skal derfor ikke betragtes som en vurdering af det lokale arbejde, tværtimod har der i den offentlige høring om kommuneplanen været sat fokus på lokale, frivillige aktiviteter og kommunens muligheder for at samarbejde med og understøtte disse.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

62. Ældre Sagen

Resume

1. **Overdækning af gården ved Ældre Sagens kontorbygning:** Indsiger har fået udarbejdet et projekt for overdækning af gården bag kontorejendommene Nørregade 49/Nørre Voldgade 56 (matr. nr. 50, Nørre Kvarter), som ønskes realiseret gennem udarbejdelse af en lokalplan. Overdækningen skal ske med et glastag, hvoraf dele vil være solceller. Bygningen forhøjes i projektet med en penthouseetage, og de eksisterende gårdfacader skal ombygges med henblik på et bedre samspil med det nye indre opholdsrum. Overdækningen/etagen vil være synlig fra gaden, men dens højde er ikke oplyst.

Bemærkninger

1. Ejendommen er beliggende i Indre By, hvor der ikke er fastsat standardiserede rammebestemmelser for bygningshøjde, bebyggelsesprocent, friarealers omfang mv. Projektet kræver derfor ikke ændring af kommuneplanens rammebestemmelser. Det vil bero på en konkret vurdering bl.a. med udgangspunkt i de særlige bevaringshensyn, der generelt kendetegner Indre By, hvordan projektet kan realiseres. Ejendommen er udpeget som bevaringsværdig i kommuneplanforslaget.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

63. Østerbro Havnekomité

Resume

1. **Havnen som Københavns store blå ressource:** Indsiger bemærker om Nordhavnsområdet, at de ser havnen som Københavns store blå ressource, og at det derfor er vigtigt, at planlovgivningen sikrer københavnere denne ressource som et fritids- og udfoldelsessted for alle. Indsiger udtrykker bekymring for, at man i København vægter kvantitet frem for kvalitet. Indsiger advarer derfor i forhold til Nordhavn mod, at der bygges tæt og højt for at få plads til så mange boliger og arbejdspladser som muligt, og peger i stedet på, at en målsætning bør være, at der bygges boliger med varierende størrelser og ejerforhold, med rekreative grønne områder i nærheden og således at alle københavnere gives mulighed for oplevelser langs havnen.
2. **Liv i havnen:** Indsiger bemærker, at der skal skabes mulighed for liv i havnen og at det er vigtigt at planlægningen bygger på de kreative, folkelige bevægelser (eksempelvis bådklubber og græsrodsorganisationer).

3. **København som CO₂ neutral i 2025:** Indsiger støtter ønsket om, at København gøres CO₂-neutral i 2025. Indsiger opfordrer derfor til, at
 - der laves en vurdering af den aktuelle CO₂-udledning i Nordhavn fra industri og trafik
 - lokalplanforslaget for Århusgadekvarteret ændres, idet der heri regnes med 52 pct. biltrafik, hvilket er i modstrid med målsætningerne om 1/3 fodgængere, 1/3 cykler og 1/3 biler
 - den konkrete planlægning i Nordhavn sikrer, at Nordhavn bliver et grønt laboratorium.
4. **Fastholdelse og udvikling af rekreative arealer:** Indsiger noterer sig med glæde, at kommuneplanens regler for fysisk planlægning har fokus på at fastholde og udvikle rekreative arealer. Indsiger bemærker i den forbindelse, at Østerbro Havnekomité i flere år har arbejdet for at få etableret en midlertidig park i den Gamle Skudehavn samt presset på for at få etableret et stisystem langs Kalkbrænderihavnsløbet.
5. **Skift i planlægningsprocessen:** Indsiger bemærker, at de håber at Kommuneplanen 2011 betyder et skift i planlægningsprocessen og en anden prioritering, der betyder:
 - helhedsplan med arealreservationer, som sikrer forskelligheder
 - inddragelse af borgerne, relevante foreninger og fagpersoner indenfor æstetiske uddannelser i en åben debat tidligt i planprocessen
 - et stop for at investorerne fremover står for arealudviklingen
 - en planlægning, der ikke kun lader sig styre af vækst, events, drømme om en international storby m.v., men inddrager de 500.000 københavnernes behov og ønsker i planlægningen.

Bemærkninger

1. Havnen og havet udgør ganske rigtigt en særlig betydningsfuld ressource for København. Dette gælder på mange områder, hvoraf havneerhverv, turisme og rekreativ anvendelse udgør nogle. Samspillet mellem de forskellige anvendelser er især prægende for Nordhavn, der skal rumme containertrafik, krydstogtskibe, lystfartøjer, roklubber, badefaciliteter, husbåde og mange andre anvendelser af vandet. Planlægningen, herunder for den bymæssige omdannelse af dele af Nordhavn, sikrer løbende borgerne bedre adgang til at opholde sig ved og bruge vandet. Bebyggelsesplanlægningen stræber således efter at koncentrere byggeri i trafikalt bæredygtige enheder, der kan understøtte en højklasset offentlig trafik, og samtidig friholde andre områder, der i særlig grad egner sig til en rekreativ anvendelse. Dette kan ikke i detaljer fastlægges i kommuneplanen, men kommer til udtryk i kommuneplanens retningslinjer og rammer, og konkretiseres yderligere i lokalplanlægningen for de forskellige faser af udviklingen af Nordhavn. Vinderforslagets 'strukturplan' angiver en vision for den retning, Nordhavn skal udvikle sig i, men må ikke opfattes som et præcist billede på, hvordan Nordhavn kommer til at se ud om 50 år. Meget kan ske inden da og en realisering vil bl.a. kræve tilladelse fra staten til opfyldninger og til at overføre arealer til byzone. I den første del, som planlægges (Århusgadekvarteret) er der lagt vægt på, at kvarteret hænger sammen med den eksisterende by og afspejler byens profil med karreer som i øvrigt i København med enkelte højere bygninger, der bl.a. viser havnens historie. En del af begrønningen i Århusgadekvarteret vil findes på tagene, i form af grønne tage og tagterrasser. Herudover lægges der op til en markant begrønning af de enkelte 'storbyhaver' og ny allé- og promenadebeplantning. Området vil endvidere have offentlig adgang til alle kajer, så alle københavnere får meget forbedret adgang til flere af byens rum.
2. Kommuneplanen sikrer adgang ved at friholde arealer langs vandet mv. og gøre dem offentligt tilgængelige. Den konkrete anvendelse af forskellige parter kan ikke fastlægges i planen, men der er i rammebestemmelserne sikret en særlig gunstig mulighed for at opføre byggeri til kulturelle og idrætsmæssige formål (som foreningsbaserede aktiviteter hører til) i forbindelse med anden bebyggelse og byomdannelse.
3. Kommuneplan 2011 regulerer ikke direkte indholdet af lokalplanforslaget for Århusgadekvarteret, idet dette er ledsaget af et kommuneplantillæg. Nordhavn udgør en integreret del af Københavns Kommune og derfor

indgår den ligesom andre dele af byen i arbejdet med at gøre byen CO₂-neutral, herunder i de målinger der udføres i den forbindelse.

Lokalplanen for Århusgadekvarteret dækker kun den første fase af hele planen for Nordhavn, som i begyndelsen vil være relativt dårligt kollektivtrafikbetjent. Samtidig er der en meget god adgang for biler. I den fuldt udbyggede Nordhavn vil der være etableret en metrolinje som vil betyde, at adgangen til kollektiv trafik vil blive markant forbedret. Ud over Metro er der også planlagt en cykel- og gangbro mellem Nordhavn og Østerbro, som vil forbedre forholdene for cyklister. Det forventes at trafikfordelingen vil nærme sig målsætningen i takt med den videre udbygning.

4. En færdselsmulighed langs Kalkbrænderihavsløbet vil i overensstemmelse med kommunens promenadepolitik og de dertil hørende retningslinjer i kommuneplanen blive tilvejebragt i takt med, at områderne langs løbet i fremtiden omdannes fra havneerhverv til andre anvendelser. Københavns Kommune vurderer, at den yderste del af det eksisterende Nordhavn skal vedblive at være omfattet af et T1-område, idet arealet er planlagt til et modtage- og karteringsanlæg, der er det sted, hvor jorden til jorddepotet analyseres, for at sikre at den placeres korrekt. Med hensyn til H1-området, forventer kommunen først på et senere tidspunkt at præcisere arealets anvendelse. Desuden er området i Landsplandirektivet "Fingerplan 2007" reserveret til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, hvorfor kommunen ikke kan fastlægge det til rekreative formål.
5. Helhedsplanlægning, inddragelse af borgere, lokaludvalg, foreninger, interesserede fagpersoner mv., samt et stærkt fokus på befolkningens ønsker og behov, herunder behov for beskæftigelse og økonomisk sikring af grundlaget for byens fremtid, er alle afgørende dele af grundlaget for kommuneplanlægningen. Dette vurderes imidlertid ikke at udgøre et skift i forhold til hidtidig planlægning.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

64. Østerbro Lokalråd v. Anet Burchard

Resume

1. **Aktiverende byrum:** Indsiger er tilfreds med planforslaget og fremhæver særligt indretningen af byrum, der appellerer til fysisk udfoldelse og rekreation. Der ønskes i den forbindelse gode muligheder for, at borgere selv kan indrette og drive grønne arealer og haver, og derved tilføje byen kvaliteter.
2. **Gadetræer på Vennemindevej og Østerbrogade:** Indsiger ønsker en gennemgående beplantning med gadetræer på Vennemindevej og Østerbrogade, således at sidstnævnte kan få et helhedspræg på hele strækningen fra Lille Triangel til Svanemøllen.
3. **Nordhavn:** Indsiger er overordnet enig i planerne for udbygning af Nordhavn i en tæt menneskelig skala, men foreslår at de mindste karreer gøres større. Ud over den nu planlagte 1. fase ønskes der tilsagn om, at planlægningen af de følgende faser vil følge det vindende konkurrenceforslag.
4. **Svanemøllestranden:** Indsiger ønsker, at de rekreative muligheder på Svanemøllestranden understøttes ved at indrette ejendommen Strandpromenaden 33 til kulturelle formål.
5. **Fodgængerstrategi:** Indsiger er glad for den nyligt vedtagne fodgængerstrategi for Københavns Kommune, som vurderes at få positiv betydning for byens kvalitet.
6. **Sortedamssøen:** Indsiger ønsker dele af Sortedamssøen tilplantet med tagrør og andre vandplanter, samt at der udlægges store sten i søen til glæde for fugle- og dyrelivet.

Bemærkninger

1. Der er generelt ikke i kommuneplanen noget til hinder for, at midlertidigt ledige arealer mv. udlejes til borgerne til brug for f.eks. haver og grønne projekter, så længe der ikke opføres ny bebyggelse. Med

bestemmelserne om midlertidig brug i områder udpeget i rækkefølgebestemmelserne for byudvikling åbnes der også for, at eksisterende bygninger kan bruges sammen med de omliggende arealer, så her kan borgerne også indrette midlertidige grønne aktiviteter.

2. Plantningen af gadetræer i København fastlægges ikke i kommuneplanen. Teknik- og Miljøforvaltningens Center for Park & Natur arbejder løbende for at plante flere træer i byen, herunder gadetræer. Mulighederne herfor skal bl.a. ses i samspil med pladsforholdene, såvel over jorden under hensyn til trafikafvikling og sikkerhed, som under jorden under hensyn til ledningsanlæg mv.
3. Udbygningen af Nordhavn reguleres af et selvstændigt tillæg ledsaget af en lokalplan. Størrelsen af karreerne fastlægges ikke i kommuneplanen, men i lokalplan. Den videre udbygning af Nordhavn skal respektere rækkefølgeplanen for byudvikling samt den overordnede planlægning i landsplandirektiver (Fingerplan mv.). Der kan derfor ikke optages bindende bestemmelser om indholdet af den fremtidige planlægning i kommuneplanen på nuværende tidspunkt, men Københavns Kommune arbejder ud fra et mål om at realisere de kvaliteter, der ligger i det vindende konkurrenceforslag.
4. Kommuneplanen er ikke til hinder for, at den private ejendom på Strandpromenaden kan bruges til kulturelle formål, idet den ligger i et C-område, der også kan rumme kulturinstitutioner og -erhverv.
5. Indsigers bemærkning tages til efterretning.
6. Sortedamssøens drift og pleje fastlægges ikke i kommuneplanen. Søen er fredet, og ændringer af dens udformning skal respektere fredningen. Teknik- og Miljøforvaltningens Center for Park & Natur står for driften af søen og tager gerne imod ideer hertil.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af Forslag til Kommuneplan 2011.

DEBATARRANGEMENTER

I forbindelse med høringen af Forslag til Kommuneplan 2011 har Københavns Kommune afholdt to forskellige debatarrangementer, henholdsvis;

1. Plads til 100.000 flere københavnere - hvordan?
2. København kan ikke alene

Ved begge debatarrangementer har Økonomiforvaltningen gjort deltagerne opmærksomme på, at møderne havde til formål at skabe debat om emner i Forslag til Kommuneplan 2011. Deltagerne blev opfordret til at indsende et høringssvar, hvis deres synspunkter skulle blive behandlet i denne hvidbog.

Udover de to debatarrangementer har Økonomiforvaltningen deltaget i debatarrangementer, som lokaludvalgene har arrangeret i forbindelse med høringen af kommuneplanen. Økonomiforvaltningen har deltaget med oplæg om Forslag til Kommuneplan 2011 på arrangementer i følgende lokaludvalg:

- Vanløse Lokaludvalg
- Kongens Enghave Lokaludvalg
- Valby Lokaludvalg
- Vesterbro Lokaludvalg
- Christianshavns Lokaludvalg

Plads til 100.000 flere københavnere - hvordan?

Dato for arrangementet: 24. august 2011.

50 deltagere i Hovedkassen på Rådhuset.

Baggrund

I Forslag til Kommuneplan 2011 udpeges der som et led i strategien for fokuseret byudvikling en række byudviklingsområder, som Københavns Kommune udarbejder handlingsplaner for. Handlingsplanerne sikrer en kobling mellem budget og byudviklingen i byudviklingsområderne. Formålet med mødet var at få borgernes, lokaludvalgenes og grundejernes synspunkter på handlingsplanerne for Nordhavn, Valby, Sydhavn, Ørestad, Carlsberg, Nordvest, Nørre Campus og Nordøstamager.

Program

Arrangementet blev afholdt på Københavns Rådhus og blev indledt med et generelt oplæg om Forslag til Kommuneplan 2011, hvorefter der var 8 forskellige workshops, hvor der var mulighed for at kommentere på handlingsplanerne for byudviklingsområderne. Afslutningsvist var der mulighed for at kommentere på hele Forslag til Kommuneplan 2011.

Uddrag fra debatten

Deltagerne på de 8 workshops havde mulighed for at skrive konkrete idéer og forslag ned og nedenstående stikord er ordrette gengivelser af deltagerens forslag. Nogle af sætningerne er vanskelige at forstå, men alligevel medtaget for at lade deltagerens stemmer træde så tydeligt frem som muligt.

Nørre Campus

- Man skal gøre plads til virksomheder omkring Nørre Campus for ikke at skabe adskillelse mellem funktionerne i området og trække byen ind i området.
- Mangel på udenlandske studerende. De kræver mere pleje, ex madordninger. Gør det attraktivt for dem at blive i København.
- Mangel på fornuftigt liv/fornuftige aktiviteter i De gamles by.
- Frygt for at skulle mangle Kastanjehuset. Kastanjehusets funktioner kunne evt. flyttes til varmecentralen ved centralkøkkenet, hvor der kunne bygges et ekstra dæk til gartner, maskinhus osv. Omfattende renovering af varmecentralen er nødvendig pga. fugtskader og lignende.
- Mere grønt. Behov for sammenhængende grønne områder i stedet for små lukkede grønne områder. Det ville evt. også imødekomme Miljøpunkt Østerbros interesser.
- Bevar fælledparkens områder.
- Vær opmærksom på den kollektive trafikforsyning. Der er behov for løsninger, der ikke giver øget trafik i de tilgrænsende bydele. Restriktioner for biltrafik nødvendige. Betalingsring fornuftig løsning.
- Flere stier i området kan åbne op til byen. Universitetet vil gerne gøre deres områder interessante i forhold til rekreativ brug.
- Når du går i Nørre Campus må du godt medvirke til fokus på, at De gamles bys områder ikke bebygges yderligere. Der er planer om en daginstitution (midlertidig, men den slags bliver ofte liggende) der hvor vi har et rekreativt område for institutionsbørn, familier, ældre kaldes Byoasen – en bybondegård.
- Potentiale i udbygning af De gamles by.

Nordøst Amager

- Hvorfor omfatter området ikke Amagerforbrændingen på Kraftværkvej? (der kommer en kæmpe udvikling).
- Den blå sti (se bydelsplan) skal med.
- Idrætshal? Sundbyøsterhal tak.
- Gør musiktorv færdigt fase 2+3!
- Tænk sjovere og mere kreativt på Krimsvej (Lav lokalplanen om!) Se side 10, parasitbygninger.
- Afgrænsninger virker ikke specielt gennemtænkte. For skematiske, ikke lavet i forhold til hvordan vi bruger bydelen.
- Ad. busomlægning. Vi behøver jo ikke flere busser, der kører langs metroens net. Er behovet der reelt? Servicebusserne viste sig ikke at køre de relevante ruter. Hvor mange mennesker skal dagligt fra strandparken til Hvidovre? Tager de virkelige busser?
- Vandet ind i byen (se bydelsplan). Kan også bruges til at aflede vandet. Tænk vandopsamling in i nye boligområder. Se Malmø.
- Ja tak til Naturcenter på Amager strand.
- Tænk handeleggaderne ind. Amagerbrogade er ved at afgang ved døden! Brug jeres Hvidbog.
- Gasværksgrunden gøres rekreativt tilgængelig.
- Rekreativt bånd ved Kløverparken.
- Oplevelsesområder langs "Den blå sti".
- Bedre adgang til kysten.
- Fasthold aktiviteter som Prags Boulevard 43 (kreative erhvervszoner). Tænk erhverv på anden måde. Ikke kontorlandskaber alt sammen.
- Indtænkning af klimaløsninger i forbindelse med de konkrete initiativer.
- Amager Øst Lokaludvalg ønsker et rekreativt grønt strøg langs hele Amager Østs kyst og herunder at arealet efter Sundby gasværk omdannes til et rekreativt grønt område.
- Væresteder/ungdomsklub (14-18 år).
- Gasværksgrunden og Kløverparken inddrages som rekreativt område langs Amager strand.
- Idrætsfaciliteter (Sundbyøsterhallen).
- Tidligere erhvervsområder anvendes til let industri og service/kreative erhvervsområder.
- Belysning på Amager strand. Lav belysning af stier bør indgå.

Nordhavn

- Under økonomien: I planen for 2011 var der en række budgetforslag, som nu er røget ud selvom Østerbro Lokaludvalg støtter det:
 - o Kano- og kajakknudepunkt, der ønskes fremrykket
 - o Ombygning af to kryds (Århusgade og Tuborgvej) er de gennemført?
 - o Cykelsti i Århusgade krydser med cykelruter – Århusgade mangler, men indgår måske i det nye.
 - o Midlertidig kanal ved Nordhavn Station savnes.
- I handlingsplanen for Nordhavn 2011 var der i 2012 afsat 4.203.000 kroner til første etape af cykelloopet for Nordhavn (og 31,5 mio. kroner i 2013, 6,3 i 2014). Dette er taget ud af handlingsplanen for 2012, hvor det bør genindsættes. Det er vigtigt, at der i forlængelse af Århusgade sikres forbindelse til starten af det grønne loop.
- Kommentar til afsnit 7: De sidste mange år har al boligbyggeri været målrettet familierne. Men rent faktisk er 55 procent af borgerne singler. Mange af dem drømmer om boliger med indbygget mulighed for fællesskab. I Nordhavn har man nu en unik mulighed for at bygge for en mangfoldighed af livsformer. Blandt andet forskellige former for bofællesskaber.
- Der skal reserveres areal til videreførelse af Nordhavnsvejen til Nordhavn.
- Boligbyggeriet på Østre Gasværk skal tages ud af kommuneplanen. Området skal reserveres til fornuftige behov fra Østerbro.

Nordvest

- Aktiviteter for unge, gerne udendørs, så de ikke hænger på gadehjørner og virker truende for beboere og forbipasserende. At blande forskellige befolkningsgrupper (ex unge danskere og unge indvandrere).
- Ungesteder.
- Smedetoften.
- Underhuset.
- Cykelstien – nr. 10, nr. 14.
- Ændring af krydset Tomsgårdsvej/Frederikssundsvej skal sammenholdes med køringsevner for den højklassede busløsnings på Frederikssundsvej. "Forslag om venstresving forbudt".
- Mere sikkerhed i Tomsgårdsvejkrydset, da der i øjeblikket sker alt for mange uheld. Har talt om bedre lysregulering.
- Krydset Tomsgårdsvej/Frederikssundsvej.
- Bedre cykelstier, især ved Tomsgårdsvej/Frederikssundsvej.
- Bispebjerg hospital: Ny S-togsstation i udkanten af hospitalet.
- Forbedring af bustransport fra Vanløse og Brønshøj.
- Nørrebro station og ny metro.
- Mere belysning.
- Bedre busterminal ved Nørrebro station! Når der er mange mennesker står man ude på vejen, hvilket er farligt.
- Metrostation på Rigshospitalet.
- Boliger indrettet for alle.
- Flere grønne områder.
- Tilgængelig bydel.
- Som det tættest koncentrerede område i København med "private fællesveje" bør der i Nordvest især fokuseres på lokale netværksdannelser (vejlaug). Byens mange kompetente græsrodder løber hovedet mod muren idet mange beboere i Nordvest er unge studerende (dvs. henlig beboersammensætning) eller socialt belastede, som ikke har overskuddet til at netværke på samme måde som andre bydele har succes med. Forslag: At kommunen sætter fokus på at agere som en slags "fødselshjælper" for boligforeninger, andels- og ejerforeninger, som ønsker at ex få indflydelse på sin vej og lokalmiljø generelt. Dette kunne ske igennem netværk (løser) eller vejlaug. Husk! At få folk til at engagere sig kræver også en aktiv indsats fra kommunens side. "Græsrodderne skal plejes for at spire!".

Sydhavn

- Ønsker/krav til nye kanaler: At der er plads til at robåde (4' med styrmand) kan komme igennem.
- Broforbindelse mellem Teglholmen og Sydhavn station.
- Færdiggørelse af grøn kile på Teglholmen – sikker skolesti.
- Bedre trafikale forhold for bedre trafikanter – missing link på stisystemer.
- Sammenbinding mellem ny og gammel bydel. Hvordan kan det styrkes gennem offentlige initiativer?
- Byfornyelse ... station til bydel handler i gammel bydel hænger sammen med Mozarts Plads (renovering).
- 1. prioritet: Stibro mellem Teglholmen og Sydhavn station.
- Små missing links i forbindelse med maratonsti.
- Mozarts Plads udformes som en plads, der kan anvendes.
- Overgang med Bavnehøjhallen.
- Problem at lokal infrastruktur er afhængig af private projekter. Ex: Sammenhængende grøn kile er "hullet" i forløbet. Forslag: En kommunal indsats kunne fremme bebyggelse.

Fra kødbyen til polititorvet

- Gøre området til et godt og åbent sted, især for de udsatte grupper. Jeg vil mene, at man er nød til at finde en balance sådan så især narkomanerne ikke bliver "sendt" væk, eller søger væk til andre slumkvarterer i byen. Der skal være plads til alle grupper i samfundet. Og der skal være plads til fixerrum og overnatningssteder for hjemløse sådan så de ikke bliver gemt væk.
- Forbud mod inddragelse af yderligere vandarealer til "bygge/bro"-arealet-(ex Kalvebod Bølge/Brygge).
- Forbud mod byggeri højere end sædvanlige 5-6 etager (24 meter).
- Ønsker til Rådhuspladsen:
 - o Ingen gennemkørende biltrafik.
 - o Udarbejdelse af en helhedsplan for hele pladsen inklusiv H.C. Andersens Boulevard.

Carlsberg

- Flere aktiviteter for mindre børn. Ex midlertidig udendørs legeplads, som gør at pladsen bliver brugt inden der kommer noget permanent. Aktiviteter som bruges til hverdag.
- Tænke Carlsberg som midlertidigt rum, der midlertidigt kan løse nogle af området (Vesterbro og Valby) udfordringer – midlertidige daginstitutioner, skolerum, kreative billige erhverv, så området får liv også inden investorer etc. får fingeren ud og kommer i gang.

Ørestad

- Læ for vinden.
- Institutioner.
- Stiforløb over til grønne områder over Ørestad Boulevard.
- Handicapforhold, kantsten.
- Børneinstitution før 2014.
- Overordnede trafikplaner på tværs af Amager.
- Direkte forbindelse fra Ørestad til Bryggebroen.
- Mangler daginstitutioner.
- Handicaptilgængelighed.
- Mere personlighed, kolde bygninger, anderledes byggestil?
- Bedre cykelsti foran Fields. Brostenscykelsti er ikke optimal!
- Udendørs fællesaktiviteter for børnefamilier.
- Tilgængelighed til butikker, sport, kultur og natur.
- Byliv.
- Udbygning af det grønne. Kreativ udnyttelse af de grønne områder.

- Forslag vedrørende København – Malmø – Lund: At det bliver muligt at få cykel gratis med tog til og fra Malmø ligesom i S-tog.

København kan ikke alene

Dato for arrangementet: 3.oktober 2011.

150 deltagere.

Baggrund

Forslag til Kommuneplan 2011 indeholder en lang række forskellige handlingsforslag. Implementeringen af handlingerne skal ske i samarbejde med virksomheder, forskningsinstitutioner, frivillige organisationer mv. Formålet med arrangementet var at drøfte og få ideer til, hvordan Københavns Kommune og relevante aktører kan realisere ønskerne om grøn vækst og livskvalitet i København.

Der var tre studieture til

1. Prags Boulevard der handlede om kreative iværksættere og vilkår for dem i København
2. Nordhavn med særligt fokus på energipartnerskabet
3. Frivillighedscentret på Vesterbro, hvor der var sat fokus på frivillighed i byudviklingen.

Efterfølgende var der reception med oplæg om kommuneplanen og inspiration fra Manchester ved Jamie Dickinsson fra Hulme community garden center om professionalisering af det frivillige arbejde. Endelig blev hovedbudskaberne fra studieturene leveret til deltagerne ved receptionen.

Uddrag fra debatten

Hovedbudskaberne fra arrangementet fremgår af nedenstående tre plancher.

Indsigter fra Nordhavn

Hvordan skaber vi bedre rammer for grøn vækst og partnerskaber i stor skala?

- Hold momentum i processen!
- Åbenhed og tætte relationer med Kommunen
- Strategiske offentlige investeringer kan gå forrest
- Alle aktører er eksperter på deres område – del viden og begreber
- Komplexitet kan være dræbende – undgå dødvægt i organisationen
- Skab opbakning i befolkningen – synliggør hvorfor det er til byens bedste
- Del viden men undgå det demokratiske dyr!
- Ny organisk tilgang til byudviklingen
- Håbet om en bedre by er en vigtig driver i dagligdagen



Studietur 1 Nordhavn

Input fra Prags Boulevard

Hvordan skaber vi bedre vilkår for kreative entreprenører?

- Tør at vær kortsigtet – Langsigtede strategier kan hæmme innovation, midlertidighed kan bruges til at afdække og afprøve nye muligheder
- Al magt til stammen – lad folk danne selv danne fællesskaber, hvor de selv driver udviklingen.
- Stil krav – Vis at du tager entreprenørerne seriøst og match kravene med gode tilbud.
- Vær den gode vært - Vi kan ikke skabe interaktion, men vi kan facilitere at folk mødes om deres interesser.
- Go freemium – træk entreprenører til med visaer, lavere skatter og en ordentlig boligordning, når de først er etablerede bliver de ofte.



Studietur 2 Prags Boulevard

Indsigter fra Vesterbro

Hvordan skaber vi bedre rammer for frivillige projekter?

- Bedre og simple kommunikationsgange
- Samarbejde på tværs af forvaltninger
- Plads til projekter, som ikke passer i kasserne
- Puljer til social innovation og udvikling af nye modeller
- Læg drift ud i lokalmiljøet og skab beskæftigelse
- Social økonomiske virksomheder løser andre problemer
- Brug de allerede eksisterende kommunale platforme



Studietur 3 Vesterbro

MILJØREDEGØRELSE

Indledning

Denne miljøredegørelse er udarbejdet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer, som bestemmer, at der skal gennemføres en miljøvurdering af en plan, hvis det vurderes, at den kan have en væsentlig indvirkning på miljøet. Formålet med en miljøvurdering er (jf. § 1, stk. 1) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planen med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Københavns Kommune har vurderet, at Forslag til Kommuneplan 2011 var omfattet af krav om miljøvurdering. Københavns Kommune har derfor fortaget en miljøvurdering af forslaget efter Lov om miljøvurdering af planer og programmer § 1, stk. 2 og § 7.

Forslag til Kommuneplan 2011 og den tilhørende miljøvurdering har været i offentlig høring i perioden 15. august til 17. oktober 2011. Ifølge miljøvurderingslovens § 9, stk. 2 skal Københavns Kommune efter endt høring udarbejde en sammenfattende redegørelse, som beskriver hvordan miljøvurderingen og høringen har påvirket planen.

Den sammenfattende redegørelse skal redegøre for:

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planerne eller programmet.
- Hvordan miljørapporten, og de udtalelser der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, samt,
- Hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

Integration af miljøhensyn i planforslaget

Miljøvurderingen af kommuneplanen har været planlagt således, at der undervejs i planlægningsprocessen har været mulighed for at indarbejde miljøhensyn i Forslag til Kommuneplan 2011, med den hensigt at gøre Kommuneplan 2011 til en mere bæredygtig plan end det ellers ville have været tilfældet.

Det har medvirket til at integrere hensyn til kulturarv, energiforbrug, trafikbelastning mv. i planforslaget og reducere u hensigtsmæssige miljøpåvirkninger. Mange af de forhold der er behandlet i miljøvurderingen er således allerede indarbejdet i planen. Miljøvurderingen har dermed været anvendt proaktivt i planlægningen og bæredygtighed har været medtænkt fra starten, hvilket har reduceret en u hensigtsmæssig påvirkning af miljøet.

Miljøvurderingen har vurderet to forhold, der er nødvendige og tilstrækkelige i henhold til miljøvurderingsloven:

- Udpegning af kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger samt
- Ny fjernvarmeledning fra Avedøreværket.

Yderligere behandlede vurderingen de fem strategiske temaer i Forslag til Kommuneplan 2011:

- Øresundsregionen - driver for vækst
- Et godt hverdagsliv i København
- København som metropol for grøn vækst
- Viden og erhverv i København
- Fokuseret byudvikling

Denne overordnede vurdering af kommunens generelle udvikling har givet overblik over potentielle konflikter og problemer som dermed kan imødegås. Samtidig har det styrket sammenhængene mellem visioner, politikker, strategier, og fjernet, eller reduceret, konflikter mellem forskellige målsætninger. Der er dermed opbygget et beredskab, som kan anvendes i den videre planlægning, fx tema-, sektor- og lokalplanlægning for derved at øge hensynet til miljøet yderligere.

Udtalelser i høringsperioden

Københavns Kommune har i alt modtaget 64 skriftlige indlæg i høringsperioden. Heraf 42 fra private, 11 fra kommunens lokaludvalg samt 11 fra offentlige myndigheder. Der er ikke indkommet nogen indsigelser specifikt vedr. miljørapporten.

Resumering af ændringer med mulig væsentlig indvirkning på miljøet

Københavns Kommune vurderer, at indsigelserne ikke har givet anledning til ændring af kommuneplanen, som kan have væsentlig indvirkning på miljøet.

Alternativer

Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der i en miljøvurdering redegøres for alternativer til planforslaget. Som minimum skal der redegøres for det såkaldte 0-alternativ, som er det grundlag planforslaget sammenlignes med.

0-alternativet er den udvikling, der vil finde sted, hvis Kommuneplan 2011 ikke gennemføres. 0-alternativet til kommuneplanforslaget er det nuværende plangrundlag. Det vil give en anden, men ikke nødvendigvis mindre, miljøpåvirkning end den udvikling, som ligger i kommuneplanforslaget. Derfor giver det ikke mening at betragte alternativer til kommuneplanforslaget som miljøneutrale.

Overvågning

Overvågning af kommuneplanens miljøpåvirkning vil ske gennem kommunens grønne regnskab, sektoradministrationen, almindelige tilsyn, byggesagsbehandling og øvrig sagsbehandling i henhold til relevant lovgivning, fx miljøbeskyttelsesloven, samt endelig opfølgning på afbødende foranstaltninger for de to lovpligtige forhold som nævnt i miljøvurderingen:

- Udpegning af kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger: Københavns Kommune er forpligtet til at sikre, at der ikke vedtages noget, der er i strid med retningslinjerne om udpegning af kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger. Udpegningerne skal sikres i de kommende kommuneplaner. Endvidere sikres en overvågning af, om planerne er i overensstemmelse med udpegningen gennem fremsendelse af lokalplaner for kulturmiljøer til Kulturarvstyrelsen.
- Ny fjernvarmeledning fra Avedøreværket: I forbindelse med de tilladelser, der skal give til anlægget, vil der blive stillet krav om afværgeforanstaltninger og overvågning om nødvendigt.

Derudover vil der i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner og andre plantyper, som minimum, blive foretaget en miljøscreening. Hvis planen skal miljøvurderes vil der i miljøvurderingen blive opstillet detaljerede overvågningsprogrammer. I en række tilfælde kan der ikke opstilles overvågningsprogram før detailplanlægningen bliver miljøvurderet.

For bygge- og anlægsprojekter som er omfattet af "Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet i medfør af Lov om planlægning" vil der som minimum blive udført en VVM-screening (Vurdering af virkninger på miljøet) og evt. en efterfølgende VVM-redegørelse.

Yderligere miljøvurdering

Københavns Kommune vurderer, at ændringerne i kommuneplanen ikke har et omfang eller en karakter, som udløser krav om fornyet miljøvurdering.