

Til Københavns Kommune

Høringsbidrag til København Kommunes høring af forslag til Kommuneplan 2024

DI's høeringsbidrag har to hovedelementer; indledningsvis kommentarer til planforslagets funktion som kommunikation og forklaring over for borger og virksomheder om de kommende rammer for deres dagligdag, samt et sæt kommentarer til en række af de temaer og retningslinjer i planforslaget, som er beskrevet i forslaget.

Kommuneplanens funktion som kommunikation til borgere og virksomheder

København Kommune signalerer med sit forslag til kommuneplan 2024 store udviklings- og bygge-/anlægsaktiviteter i kommunen. Planen har en rækkevidde på 12 år baseret på planlovens regler, men lægger også rammen for Københavns Kommunes udvikling længere frem, da bygge- og anlægsarbejder har en blivende karakter. Kommuneplanen har derved en vigtig funktion som kommunikation og forklaring over for borgere, virksomheder og developere i hele kommunen, men særligt i de områder, som forslaget til kommuneplan udpeger til videre byudvikling. Samtidig skaber kommuneplanen en ramme for de aktiviteter, som eksisterer i kommunen samt fremtidige udviklingsmuligheder.

Boligbyggeri, virksomhedsanlæg og anlægsarbejder i øvrigt har en stor værdi for den enkelte og for samfundet. Tillige skal de forskellige brugergrupper fra beboere til dem, der driver virksomhed, have valide og transparente oplysninger om rammerne for deres dagligliv og deres investeringer i bolig eller anlæg for dem, som har investeret. Dette gælder både for de udviklingsplaner, som politisk fastlægges af Borgerrepræsentationen, men også for de processer, som borgere og virksomheder kan forventes at blive involveret i gennem realisering af planlægningen.

DI tillader sig at fremføre, at forslaget til kommuneplan kunne være et bedre eksempel på åben kommunikation over for borgere og virksomheder. Et par eksempler:

Oplysninger om "Udvikling af Tingbjerg"

Folketinget vedtog i foråret 2024 to love om muliggørelse af en vejforbindelse til Tingbjerg samt yderligere byggeri i området. Da Folketinget nu har sat anderledes rammer for gennemførelse af

disse projekter, burde det fremgå af den politiske redegørelse samt af de mere detaljerede oplysninger i *retningslinjer* og *rammer*, at det ikke er planlovens og naturbeskyttelseslovens almindelige regler, som gælder for dispensationer og tilladelser i området. Borgere og relevante foreninger har derfor ikke samme muligheder for at påvirke de planlagte projekter som hidtil. Tillige vil det generelt være hensigtsmæssigt at gøre opmærksom på de rammer, som kommunens planlægning i området er omfattet af de to nye love, da det nu ikke kun er planloven og naturbeskyttelsesloven, der sætter rammerne. Dette burde der informeres om.

Udvikling af østlige Amager

"Østhavnen", der dækker over Kløverparken, Refshaleøen, dele af Kraftværkshalvøen - og på sigt Lynetteholm, kommer til at undergå en kraftig byudvikling i den dækkede planperiode samt i tiden derefter.

Der er planer om en ny gren på Københavns metrobetjening (M5), som bl.a. skal understøtte Lynetteholmen og det østlige Amager. Der er indikeret en linjeføring på kortet side 27 i den politiske redegørelse "Fremtidens klimavenlige hovedstad". Med så omfattende anlægsprojekt vil det være et godt tiltag at informere sammenhængende om, at der foregår planlægning af en ny metrolinje, selvom den ikke er endeligt fastlagt og må forventes vedtaget gennem en anlægslov for netop at sikre et samlet indtryk af, hvordan området påvirkes. Det er således fornuftigt at informere grundejere i området om de planer, der er på vej, og som vil påvirke dem. Der er imidlertid problematisk, at de samme oplysninger ikke går igen på *Kortportalen* eller i *Retningslinjer* og *Rammer*, hvor der ellers er andre projekter, som er angivet som "planlagte" i kortsignaturforklaringerne. For læseren rejser sig nu spørgsmålet: Hvad gælder, og hvilke oplysninger skal man bruge?

Tidshorizonten for Lynetteholmens realisering er lang, men det er påfaldende, at en så stor bydel ikke medfører en trafikplanlægning, der omfatter en vejføring, som allerede nu kan lægges ind i kommuneplanen, når hele området (Østhavnen) skal planlægges. Det er næppe realistisk at forvente, at ambulancer, bedemænd og renovationsbiler kører deres servicelast med metrotog, - selvom en sådan bedemandsløsning blev anvendt i London i 18-hundredetallet. DI anbefaler stærkt, at der allerede nu i Kommuneplan 2024 foretages en samlet trafikplanlægning for Østhavnområdet og udlægges trafikkorridorer til fremtidige vej-/trafikanlæg.

Østlig Ringvejprojektet er under planlægning og vil påvirke arealerne omkring Prøvestenen og dennes naboer væsentligt. Da DI tidligere i høringsfasen for Kommuneplan 2024 gennemgik kortmaterialet, der følger med høringen af Kommuneplan 2024, optrådte Østlig Ringvej i kortmaterialet, men den synes desværre nu at være taget ud af materialet. Det er ærgerligt, da kommuneplanen er et stærkt kommunikations- og planlægningsværktøj til borgere og virksomheder om rammerne for deres boliger, ejendomme og virksomheder. Derfor er det stærkt relevant, at Østlig Ringvej og tilhørende tilkørselsveje også indgår i den politiske redegørelse for udviklingen af Østhavnområdet, selvom Østlig Ringvej måtte blive vedtaget med en anlægslov. Østlig Ringvej skaber

også et planlægningsgrundlag for København Kommune selv og bør derfor rettelig indgå i den politiske redegørelse, så det tydeligt fremgår, hvilke konsekvenser – positive såvel som negative – der vil opstå af projektet. For eksempel vil der være støjzoner omkring det kommunale tilkørselsvejanlæg, som kan påvirke muligheden for boligbyggeri i området. Endvidere vil Østlig Ringvej især i anlægsfasen påvirke virksomhedsdrift på Prøvestenen meget væsentligt, men også det færdige anlæg vil sætte nye rammer for benyttelsen af Prøvestenen. Dette vil for eksempel have en negativ effekt på forsynings sikkerheden for råstoffer til bygge- og anlægsaktivitet i hele Københavns Kommune. I den kontekst er det vigtigt at huske, at Prøvestenen sikrer forsyninger til hovedstadens mange byggeprojekter samt ressourcegenanvendelse og energi. Prøvestenen har desuden en naturlig dybvandshavn, hvilket betyder, at udfordringen med uddybning af havnen med tids- og resourcekrævende tilladelser, som ses i de fleste andre danske havne, ikke er aktuelt her.

For Prøvestenen er der i *Kortportalen*, som indgår i høringsmateriet for Kommuneplan 2024, angivet en 500 m planlægningszone samt to konkret vurderede risikozoner. Disse zoner har betydning for planlagte projekter på naboarealer, som zonerne berører. København Kommunes Borgerrepræsentations økonomiudvalg har desuden, som medejer af By & Havn i første del af 2024, godkendt et planlægningsgrundlag for Prøvestenen, som indeholder en zonerings af arealerne på Prøvestenen. Denne zonerings burde også have fremgået af høringsmaterialet. Det skal i øvrigt hertil bemærkes, at zonerings fastlæggelse af, at der kun kan placeres virksomheder af visse "miljøklasser" i disse zoner ikke kan håndhæves med planloven eller miljøbeskyttelsesloven. Begrebet miljøklasser er opstået i en vejledning til de to love i 1980'erne og har ikke et hjemmelsophæng i de to love. De konkrete krav til virksomheder skal stilles som specifikke miljøkvalitetskrav i kommuneplanen og lokalplaner, hvis de skal være strammere end de sædvanlige vejledende krav i Miljøstyrelsens støj-, luft- og lugtvejledninger. Fastholdes begrebet miljøklasser uagtet, at det ikke har ophæng i lovgivning, bør konsekvenserne af ændringer i de allerede eksisterende virksomheders grundlag for at virke på Prøvestenen præciseres for dem, der træffer beslutning herom. For visse virksomheder vil det betyde, at de ikke kan fortsætte deres nuværende aktiviteter.

Helt generelt er der behov for en meget større grad af transparens omkring planlægningen og konsekvenserne heraf på og omkring Prøvestenen. Prøvestenen i sig selv og de aktive virksomheder i området har en voldsomt stor betydning for København som by, for byens udviklingspotentiale og indeholder desuden anlæg af national vigtighed.

Bemærkninger til nogle af planforslagets temaer:

Klimatilpasning

Punkterne *retningslinjer* og *rammer* i høringsmaterialet indeholder oplysninger om oversvømmelsesområder og klimatilpasningstiltag på land i København Kommunes område. Den politiske redegørelse; "Fremtidens klimavenlige hovedstad, kapitel 5 - En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid" har imidlertid kun en meget kortfattet tekst om nødvendig klimatilpasning af København, som i meget lille grad peger på, hvad dette potentielt vil komme til at betyde for borgere og

virksomheder. Københavns Kommune deltager sideløbende med udarbejdelsen af Kommuneplan 2024 i et arbejde med en forundersøgelse af en fremtidig sikring i samarbejde med nabokommunerne Tårnby, Dragør og Hvidovre samt statslige myndigheder og infrastrukturselskaber. DI har derfor en forventning om, at den viden, som indtil videre er opsamlet i dette undersøgelsesprojekt om for eksempel diger, deres potentielle placering og højde, som vil give en lokal udsigtsforringelse fra boliger, ville være berørt i en politisk redegørelse. Indsatsen vil have både positive såvel som negative påvirkninger af boliger og virksomheder. Et så stort tiltag som klimasikring/oversvømmelsessikring af København Kommune burde med sin umiddelbare konsekvens for mange borgere og virksomheder have været mere uddybende behandlet i høringsmaterialet. Fraværet undrer, når kommunen i et andet kapitel i den politiske redegørelse vælger at angive en mulig trafeføring for M5-metrolinjen.

Generelle bemærkninger i forhold til emner, som har betydning for forskellige typer erhverv

Rækkefølgeplanen

Det er generelt fornuftigt, at Københavns Kommune med rækkefølgeplanen og mulige justeringer får fokuseret og potentielt accelereret byudviklingen. Københavns Kommune har en helt unik fordel qua meget store industriarealer inde i byen, der kan bebygges gradvist, hvilket kan gøre byggeriet uafhængig af konjunkturerne.

I den forbindelse skal det også bemærkes, at der er behov for en mere detaljeret analyse og overordnet planlægning vedrørende udbygning af Kløverparken, da dette areal ligger ud til Prøvestenen, hvor der foregår aktivitet vedrørende olielageret, indskibning af råstoffer, affalds- og ressourcehåndtering i øvrigt, som København er afhængig af. Vi anerkender, at der er behov for yderligere planlægning af boliger i København for at imødekomme den betydelige efterspørgsel og dermed afdæmpe prisudviklingen. Udbygning af Kløverparken kan være en del af løsningen. Men den umiddelbare nærhed til Prøvestenen udgør en særlig udfordring, der skal håndteres, inden den detaljerede planlægning igangsættes. Forhold omkring planlægning på Prøvestenen er berørt tidligere i dette høringssvar.

I forbindelse med byudviklingsområder vil det være nødvendigt også at have mulighed for at kunne realisere detailhandel, som understøtter det nyudviklede byområde. Dette bør reflekteres i planen.

Boligstørrelser

Krav om, at minimum 20 pct. af boligbyggeriet skal være 110 kvm., er højt. Der er en bekymring for, at det vil skabe mange boliger, som er for dyre i forhold til, hvad borgerne efterspørger. Andelen bør derfor sænkes til 15 pct. krav om, at 50 pct. af boligbyggeriet skal være over 95 kvm., skaber samme bekymring. Det foreslås derfor, at kravet sænkes til 90 kvm.

Demografisk udvikling og tendenser er en faktor i forhold til boligstørrelsen, men ikke den eneste årsag til ønsket om en lavere målsætning om andelen af store boliger i udkastet til kommuneplan 2024. Det københavnske boligmarked er umættet, og samtidigt er der en risiko for, at København ikke kan fastholde børnefamilier, hvis ikke der er tilstrækkeligt med store familieegnede boliger. Cirka 80 pct. af efterspørgslen efter boliger kommer fra intern rotation i København. Problemet med kravet om, at 20 pct. af boligbyggeriet skal være 110 kvm., er, at for stor en del af det samlede etageareal vil gå til de store boliger i det nuværende udkast til kommuneplan. Vi ønsker med denne justering at tilgodese det generelle behov for en bredere vifte af boliger, der er til at betale.

Vi opfordrer således til, at Københavns Kommune udviser påpasselighed ift. for mange dyre boliger, som borgerne ikke har råd til.

Reduktion af minimumsstørrelsen fra 50 kvm. til 40 kvm. er som udgangspunkt hensigtsmæssig. Dog bør minimumsstørrelsen ikke sættes yderligere ned. Der er behov for eftertanke ift. risiko for, at byggeriet af for mange helt små boliger inden for en kortere tidsramme vil føre til dannelse af udsatte boligområder i fremtiden. I forlængelse heraf er det derfor også tilfredsstillende, at der er krav om, at man skal være aktiv studerende for at bo i de små studieboliger.

Begge DI's forslag vedrørende de helt store og de helt små boliger tjener til at sikre et rimeligt pris-leje og derfor forbedrede muligheder for salg/udlejning, der matcher Københavns Kommunes mål om at fremme udviklingen af blandede bydele.

Parkeringsnormer

Parkeringsnormer udelukkende baseret på areal rammer skævt, og der bør i højere grad kigges på bygningernes anvendelse, og i hvilket omfang anvendelsen skaber behov for cykel- og bilparkering. Eksempelvis skaber forskellige typer af erhverv forskelligt behov for parkering. Lagerbygninger genererer til eksempel ikke et antal medarbejdere som en kontorbygning i tilsvarende størrelse og dermed heller ikke behov for parkeringspladser til biler eller cykler i samme omfang. Et medlem i DI fremhæver således, at det vurderes, at ca. 40 pct. af virksomhedens bygningsareal ikke skaber behov for cykel- og bilparkering.

DI anbefaler derfor, at der i forbindelse med parkeringsnormen tilføjes, at den konkrete anvendelse af arealerne skal indgå ved fastsættelse af antal parkeringspladser til biler og cykler.

Det er herudover en udfordring at imødekomme kommunens krav om cykelparkering. Idet cyklejerskabet ligger stabilt på 2,7 cykler pr. 100 kvm., er et krav om 4 cykler pr. 100 kvm. overdimensioneret og unødigt fordyrende for byggeriet. Det foreslås derfor, at parkeringsnormen fastsættes til 3 cykler pr. 100 kvm., hvilket vil efterlade rum for det politiske ønske om en stigning i cyklejerskabet.

I det hele taget er der et behov for at se mere fleksibelt på parkeringsløsninger, herunder ift. at anvende parkeringshuse til flere funktioner, herunder bil- og cykelparkering, pakkeaflevering, affaldshåndtering, håndværkerlager mv. Det er derfor positivt, at mere fleksibel anvendelse af parkeringshuse er tematiseret i det foreliggende materiale.

Andre emner

Der udestår umiddelbart en række lovpligtige elementer i det foreliggende oplæg til Kommuneplan 2024, herunder retningslinjer jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 3. Eksempelvis indgår retningslinjer for detailhandel kun på et meget overordnet niveau. Herudover behandles kendte udfordringer vedrørende oplevelsesøkonomiske virksomheder samt støjforhold omkring cafeer og udsækningssteder ikke. Kommunalt bør der arbejdes for at fremme en kulturpolitisk agenda, der anerkender og værdsætter de kommercielle aspekter af kulturinstitutioners arbejde. Dette gælder også ift. støjgener fra restauranter, cafeer og større attraktioner, hvor nye krav til begrænsning af støj ikke bør være en primær barriere for udvidelse af den enkelte forretning. I relation til dette har Kommuneplan 2024 fokus på at reducere støj fra flere ikke-definerede byområder. DI mener, at Kommuneplan 2024 bør sigte mod at undtage aktiviteter, som har et væsentligt positivt aftryk på kulturlivet i København, fra yderligere regulering af støj, subsidiært melde klart ud, hvilke områder og aktiviteter, der potentielt underlægges øgede krav til støjreducerende tiltag.

Det er generelt positivt, at der er fokus på erhvervslivets behov for plads, da erhvervslivet er centralt for byens DNA. DI bemærker dog, at der udestår løsninger på udfordringer og barrierer vedrørende udvikling og fastholdelse af håndværkerhverv i Københavns Kommune, hvor rammerne i det foreliggende materiale er uhensigtsmæssigt vage. Emnet er behandlet i en af baggrundsanalyserne, men er efter DI's opfattelse desværre ikke yderligere reflekteret i den politiske redegørelse i forhold til de pointer, som baggrundsanalysen påpeger.

Det er i øvrigt vigtigt, at der er en balance mellem kontorerhverv og kreative erhverv på den ene side, og håndværks- og produktionserhvervene samt de servicefunktioner, der understøtter disse, på den anden side. I forlængelse heraf opfordres til, at det vedvarende fokus på fleksible løsninger til de kreative erhverv også udvises til andre typer erhverv, som kan have gavn heraf.

Der lægges i planen op til, at det muliggøres, at der i forbindelse med etablering af parkeringshuse udlægges arealer til let produktion (håndværks- og værkstedsvirksomheder), og at det muliggøres, at den maksimale bebyggelsesprocent i den forbindelse overskrides. Det vil alt andet lige gøre det attraktivt at investere heri. Det fremhæves imidlertid i de bagvedliggende analyser, at håndværksvirksomheder arbejder på tværs af kommunegrænser, og det er derfor usikkert, om dette reelt adresserer de udfordringer, som mange håndværkere har ift. at udføre arbejde. Kommuneplanoplægget skriver endvidere, at serviceerhverv, let erhverv og lignende placeres i stueetagen. Fortolkningen af begrebet "stueetagen" bør udbygges i denne sammenhæng. I en del af den ældre byg-

ningsmasse, som også må forventes renoveret og ombygget, har man således både en "høj kælder" og en "høj stueetage". Det er derfor uklart, hvordan en placering i stueetagen konkret skal fortolkes.

Gadeparkeringsmuligheder for håndværkere og andre serviceleverandører er afgørende. Etablering af håndværkerparkering er derfor et redskab, som bør udvikles yderligere i kommuneplanen.

I relation til fremkommeligheden for turister til og fra København bemærkes det, at over halvdelen af udenlandske turister primært rejser med fly, når de skal på storbyferie i Danmark (2023). Det er derfor centralt, at Kommuneplanen på luftfartsområdet anerkender og forholder sig til Københavns lufthavn som Nordens største lufthavn. Desuden har der i udviklingen af transportområdets rolle i helårsturismen været stor succes med understøttelse af helårskrydstogt i København; i 2024 er der anløb i alle 12 måneder og 50 anløb mellem oktober 2024 og april 2025.

For at infrastrukturen skal kunne følge med udviklingen, bør der være større fokus på at sikre adgangsf forhold til erhvervshavnen. Hvis forbindelser på tværs af inderhavnen ikke planlægges og udføres med omtanke, risikerer disse forbindelser at skabe konflikter mellem trafikanter på land og til vands. I værste fald afskæres København fra at modtage færge- og krydstogtstrafik, samt øvrige erhvervs-, skole-, stats- og forsvarsskibe i inderhavnen.

Desuden bør Kommuneplanens perspektiv om gang-/cykelforbindelser fra Ydre Nordhavn til Lyngbyplanlægges på en måde, der undgår konflikter mellem trafikanter fra landsiden og erhvervsskibe ind og ud af Kronløbet, herunder krydstogtsskibe (samt stats- og forsvarsskibe) til Langelinie og Nordre Toldbod samt Oslo-færgen. Dette kunne være som en tunnel eller pendulfærgen.

DI står naturligvis til rådighed for en uddybning af de her afgivne bemærkninger.

Med venlig hilsen

Morten Løber
Seniorchefkonsulent