

## Økonomiforvaltningen

På baggrund af den offentlige høring samt ændringsforslag vedtaget af Økonomiudvalget den 3. december 2019, har Økonomiforvaltningen den 11. december 2019 sendt væsentlige ændringer vedr. forslag til Kommuneplan 2019 i supplerende offentlig høring med svarfrist den 15. januar 2020.

Indre By Lokaludvalg drøftede sagen i sit møde den 9. januar 2020.

Af de emner, som den supplerende høring omfatter, vurderes tre at have særlig interesse for Indre By. Det drejer sig om:

- De bagvedliggende principper for udviklingen af et nyt byområde som Godsbaneterrænet
- Boligstørrelser
- Bilparkeringsnormer

Derudover har lokaludvalget bemærkninger og forslag vedr. forhold i kommuneplanen, som ikke er omfattet af den supplerende høring, men som ikke desto mindre er vigtige, set fra Indre By, nemlig

- Definitionerne af områdetyperne
- Bevarende lokalplaner

### **Godsbaneterrænet – de bagvedliggende principper**

Ny byområder bør planlægges med karréer, torve, gader og stræder. Vi skal ikke have mere forstadsagtig bebyggelse i byen. Lokaludvalget mener samtidig, at det er positivt at skabe et byrum med lavere udnyttelsesgrad og grønne områder.

Ved planlægning af grønne byrum til udendørs aktiviteter ses der igen og igen at være en påfaldende mangel på fantasi: Fodbold er ikke den eneste fritidsaktivitet, som er værd at understøtte. Generelt bør man i kommunen tænke i fysiske rammer med

indbygget fleksibilitet, så der kan foregå andet end fodbold på et areal, der i udgangspunkt er beregnet til fodbold. Helt specifikt bør man anstrenge sig for at skabe fysiske rammer, der også appellerer til piger. Lokaludvalget foreslår, at kommunen støtter sig til forskningen på området.

## **Boligstørrelser**

Kommuneplanens fokus er på behovet for boliger til enlige og til børnefamilier, men der er sådan set behov for boliger til alle samfundsgrupper.

Kommuneplanens løsning med hensyn til boliger til enlige og til børnefamilier er overvejende, at der skal bygges nyt. Nybyggeri er imidlertid et både omkostningstungt, ressourcekrævende og ubæredygtigt redskab. En langt billigere og mere bæredygtig løsning vil være at fokusere på den eksisterende boligmasse, der er præget af en meget dårlig kapacitetsudnyttelse. Løsninger, der bidrager til dette, kan være at:

- håndhæve bopælspligten i eksisterende boliger. Vi beder i den forbindelse om en oversigt over, hvor i Indre By der er bopælspligt.
- etablere bopælspligt i nybyggeri.
- etablere økonomiske incitamenter til at skabe mobilitet på boligmarkedet, så man nemmere end nu har mulighed for at få en bolig, der passer til ens behov; fx til at flytte til mindre boliger i takt med at husstanden bliver mindre.

Vi har ikke tjekket det, men det forlyder, at en ny undersøgelse viser, at et stort flertal af enlige seniorer, der bor i lejligheder med fire eller flere værelser, har et ønske om at flytte til noget mindre. Den foretrukne boligstørrelse for denne gruppe af borgere viste sig at være tre værelseslejligheder.

Et kommunalt redskab kunne være at understøtte disse ønsker om at flytte, hvorved man kan frigøre store lejligheder til børnefamilier. En kommunal understøtning af ældres flytning fra noget stort til noget mindre kan være af såvel praktisk som økonomisk art.

Dog er der meget fornuft i at justere de gældende normer for gennemsnitsstørrelse af lejligheder i nybyggeri. Hidtil har man set lejligheder, der har et meget højt antal kvadratmeter, men fordelt på kun to værelser: stue i åben forbindelse med køkken og et soveværelse. Denne type bolig appellerer til yngre par og enlige. Men som nævnt ovenfor ikke til de ældre singler, der bor i store lejligheder.

De eksisterende normer for mindste lejlighed og gennemsnitskrav fører imidlertid til lejligheder af den type, som er beskrevet ovenfor, og de samme kvadratmeter vil med fordel kunne anvendes på lejligheder med flere, men til gengæld mindre rum.

I høringsmaterialet foreslås normerne nedreguleret, så man kan bygge lejligheder med et bruttoareal helt ned til 50-40 m<sup>2</sup>. Det vurderes at være for spartansk og for dyrt henset til, at vådrum og køkkener udgør den dyreste del af en lejlighed.

Lejligheder med et bruttoareal på under 50 m<sup>2</sup>, vil være et- og to værelseslejligheder. Principielt bør man ikke bygge et-værelses lejligheder. Det kan ikke i et samfund som det danske anses for at være en værdig bolig, at hele livet med alle funktioner og gøremål skal foregå i et og samme rum. Og som det sås ovenfor, appellerer to-værelseslejligheder ikke til den borgergruppe, der er ældre og som beslægtet store flerværelseslejligheder. Det er altså unge, der skal bo i disse meget små lejligheder, der reelt svarer til kollegieværelser.

Historisk har man i København ikke måttet bygge lejligheder på mindre end 42 m<sup>2</sup>, og man skulle nødvendigvis indføre normer, der ikke engang var gangbare for 100 år siden.

Vi drøftede, om der i nybyggeri bør være et antal større boliger, indrettet og reserveret til bofællesskaber for enlige, fx med egne lejligheder og fællesarealer, gerne så de kan bruges til familieboliger, når der måtte være brug for det. Det var der dog ikke enighed i lokaludvalget om at foreslå.

Nogle i lokaludvalget, men ikke alle, er for, at der bygges små lejligheder, så der er egen bolig til de enlige, der måtte ønske det. Dette i anerkendelse af, at antallet af enige er stigende.

Vi kom også ind på hvilke funktioner, der skal være i plejeboliger. Vi ved ikke, om der er krav om, at der skal være tekøkkener i plejeboliger og at det gør boligen dyrere end ellers. Hvis det er rigtigt, bør man revurdere kravene til plejeboliger, da beboerne

næppe selv kan bruge deres tekøkken.

## **Bilparkering**

Overordnet mener lokaludvalget, at parkeringsnormerne skal baseres på en klar og vedtagen politik og ikke på en værdi, om at vi skal have mindre biltrafik. Ellers bliver vurderingen af, hvor mange parkeringspladser et kvarter har behov for, upræcis og tilfældig.

Indre By Lokaludvalg støtter i princippet tankerne om bydele og kvarterer med begrænset biltrafik, men har forskellige holdninger med hensyn til begrænsning af parkeringsmuligheder.

Hvis målet er at begrænse biltrafik, så maksimalt 25 % af turene i 2025 i København foregår i bil, hvilket nogle, men ikke alle i lokaludvalget er for, må der anvendes redskaber, der fokuserer direkte på biltrafik.

Nogle i lokaludvalget, men ikke alle, mener fx,

- at København skal deles op i takstzoner, hvor det bliver dyrere og dyrere at køre ind mod byens midte – en miljøring. Der kan eventuelt indtænkes gradueringer, der i et vist omfang tilgodeser folk der har en folkeregisteradresse i særlige bydele, ligesom erhvervsdrivende kunne købe en licens.
- at vi skal have en meget gennemtænkt kollektiv trafik, der er hyppig, stabil og prisbillig. Som det er nu, er metroen fx på Citylinjen dyrere end andre ruter, og metroen lukker lejlighedsvist – det fremmer ikke, at borgerne støtter op om at erstatte bilen med kollektiv trafik.
- at vi skal have en hastighedsbegrænsning i et omfang, der ligger langt under de aktuelle grænser.
- at der skal være mange flere ensrettede gader.
- at der generelt skal ske en reduktion af vejareal målrettet til bilisme.

Andre i lokaludvalget gav i drøftelsen udtryk for, at de er tilhængere af ingen eller mindre indgribende tiltag i forhold til borgernes hverdagsliv for så vidt angår biltrafik.

Nogle i lokaludvalget, men ikke alle, mener, at der skal være en generel nedsættelse af parkeringsnormerne på 30%. De gav udtryk, for at der på sigt vil være behov for løbende nedregulering af parkeringspladser. De henviste til, at det i Oslos historiske bymidte ikke længere er tilladt at parkere på byens overflade og at i Stockholm er beboerlicenser meget kostbare.

Andre gav udtryk for, at der ikke bør nedlægges flere parkeringspladser i Indre By.

Mange i lokaludvalget mener, at det er i orden at fjerne parkeringspladser på overfladen, hvis der samtidig kommer samme antal parkeringspladser under jorden, som beboerne i Indre By kan benytte med en beboerlicens.

Konkret foreslår lokaludvalget,

- at der max. bør tildeles én parkeringslicens pr. bolig i Indre By med bopælspligt, medmindre særlige forhold gør sig gældende.
- at man i kommuneplanen forholder sig til, at der findes delebilordninger. Man kunne fx stille krav til bygherre om at etablere delebilparkeringspladser og opladere.
- at kommunen er opmærksom på ændringer i lokale parkeringsforhold og på den baggrund revurderer de lokale rammer for parkering. F.eks. er det blevet svært at finde en parkeringsplads i området omkring Sølvgades Kaserne, efter at kaserne er blevet lavet om til kollegium og boliger.
- at man holder øje med i hvilket omfang biler, der parkerer i parkeringsanlæg på beboerlicens, ikke benyttes; såkaldte "døde biler".

På ét punkt vurderes ændringsforslaget i høringsmaterialet at være for restriktivt: Det må være muligt for erhvervsdrivende, der skal arbejde i hele byen og som har behov for at medbringe værktøj og materialer, at kunne parkere.

## Definitionerne af områdetyper

Lokaludvalget opfordrer kommunen til at revurdere definitionerne af C-rammen (Bolig- og serviceerhverv) og S-rammen (Serviceerhverv), så man kan styre, hvor der skal være hoteller, restaurationer mv.

Det giver ingen mening at sidestille en bedemandsforretning med en natklub, sådan som man gør med den nuværende definition:

”Områderne anvendes til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området.”

De nævnte typer anvendelse påvirker beboerne i området meget forskelligt, ligesom de har meget forskellig indvirkning på et områdes karakter og miljø.

## Bevarende lokalplaner

Vi vil gerne gentage vores ønske om bevarende lokalplaner i Indre By, især i Middelalderbyen:

Indre Bys historiske karakter er under pres fra den moderne arkitektur. Vi foreslår, at man med kommuneplanen og lokalplaner sikrer de historiske bymiljøer. Det kan gøres ved at fastsætte nogle få arkitektoniske principper for byggeri.

## Spørgsmål

Undervejs i drøftelsen blev der stillet flere spørgsmål, som vi beder om svar på:

- Hvad indebærer følgende forslag vedr. Kultorget 5 til konkret rammeændring i kommuneplanen: "Matr.nr. 87 Klædebo Kvarter flyttes til C (ramme.nr. 565)"?
- I kommuneplanens kortportal er der en funktion, der hedder "Bevaringsværdig bebyggelse KP 19". Hvad drejer det sig om og hvordan skal det ses i sammenhæng med lokalplaner og

byplaner?

- Hvordan skal det forhold, at bygningen Nansensgade 57 er markeret som "bevaringsværdig bebyggelse KP 19" i kommuneplanens kortportal, forstås, henset til, at der er tale om ny bygning, der ikke passer ind i omgivelserne?
- Er Gutenberghus bevaringsværdig? Hvorfor?
- I kommuneplanens kortportal er der en funktion, der hedder "Kulturmiljøer KP 19". Hvad drejer det sig om, og hvordan skal det ses i sammenhæng med lokalplaner og byplaner?
- Hvilke konsekvenser har affredninger af bygninger i forhold til at beskytte bygningerne, som i mange tilfælde er bevaringsværdige? Affredning skyldes tit mindre ændringer inde i bygningerne, forstår vi.
- Hvor etableres de parkeringspladser, som et nybyggeri udløser, og hvem står de til rådighed for?
- Arbejder forvaltningen med "Superblocks" i stil med dem, der findes i Barcelona, hvor det lokale vejnet er indrettet, så det kun betjener lokaltrafikken?

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand