

## Temaerne i høringssvaret til den interne høring til kommuneplanen

1. Indledning	1
1.1. Proces	3
1.2. Borgerinddragelse	3
1.3. Klima	4
1.4. 15-minutters byen	5
2.1. Byggepladser og vejarbejder	6
2.2. Mobilitet	8
3.1. Boliger	11
4.1. Erhverv	13
4.2. Turisme	14
5.1. Affald	16
5.2. Rekreation i gårdene og i byrummet - de grønne og blå arealer	17
5.3. Stormflodssikring	18
5.4. Kultur, skole, fritid	18
6.1. Bydele i fokus	19
7.1. Arkitektur og bevaring	20

### 1. Indledning

Indre By Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på hvilken udvikling, vi ønsker i Indre By.

Ved samme lejlighed vil vi gerne ønske Sophie Hæstorp Andersen tillykke med udnævnelse til vicepræsident for C40. Det er en vigtig rolle i forhold til mere bæredygtighed i København/verden.

Imidlertid skuffer det os, at Kommuneplanen har et så lille klimafokus.

Kommuneplanen sætter retningen og lægger en ramme for de næste 12 år frem til 2036.

Kommuneplanen omfatter alle dele af byens liv og bør som sådan

have en overordnet helhedsplan, der svarer på spørgsmålet: Hvordan vil vi leve vores liv sammen med andre i denne verden nu og i fremtiden? Hvordan indretter vi vores bydel på en sund og klimavenlig måde, med fokus på dens beboere og det lokale liv og samtidig sikrer beboernes fulde opbakning og indflydelse?

Et eksempel herpå er, hvordan man håndterer parkeringspladser i forhold til overgangen fra fossilbiler til elbiler. Dette kræver en ligeværdig borgerdialog for at få en smidig overgang.

Kommuneplanen er en rammeplan, som rummer visioner, målsætninger og handlingsmuligheder, men ikke konkrete forslag til, hvordan målsætningerne skal realiseres.

Det gør, at det er vanskeligt at kritisere de generelt store målsætninger, som fremsættes i kommuneplanen.

Bliver der fulgt op på disse målsætninger, når kommuneplanen er vedtaget?

Vi savner generelt præcise formuleringer. Kommuneplanens målgruppe er vel den almindelige borger. Hvad er det, der forsøges at sige? Hvad menes der med, at "*København er blevet dit og mit København?*", som der står først i kommuneplanen.

Indre By Lokaludvalg ønsker, at kommuneplanen '*Fremtidens klimavenlige hovedstad*' indeholder klare formuleringer for bydelens udvikling.

For Indre By Lokaludvalg er København først og fremmest beboernes by og dernæst hovedstad. Det er vigtigt, at beboerne oplever at blive hørt og forstået, når de henvender sig til kommunen.

Indre By Lokaludvalg bakker op om fællesskabet og samskabelse, fordi vi mener, at disse to størrelser er grundlæggende for vores demokrati og har borgerne, deres erfaringer og behov i centrum. Det undrer os derfor at samskabelse ikke nævnes i kommuneplanen, med tanke på at det er et centralt begreb i forvaltninger som Teknik- og Miljøforvaltningen.

Vi ønsker en bydel med fokus på en harmonisk udvikling og varieret erhverv, hvor børnefamilier og ældre kan bo og få hverdagen til at

fungere, og sammenhængskraften understøttes.

Det lokale liv gør København/Indre By interessant for dem, der besøger os.

### **Lokaludvalget ønsker ikke**

- Yderligere trængsel og støj i Indre By, tværtimod.

### **Lokaludvalget ønsker**

- At kampen om pladsen i Indre By ikke accelereres, men vendes.

Beboernes sundhed og det lokale liv prioriteres. Der skal være plads til børnefamilier og seniorer og ikke mindst deres behov og daglige liv. Det gælder i alle aspekter fra mobilitet og sundhed, til erhvervsliv og bymiljøer, så beboernes liv kan hænge sammen og det lokale erhvervsliv understøttes. Derfor er lokaludvalget tilfreds med den politiske vision om 15-minutters by.

## **1.1. Proces**

- **Høringen til denne kommuneplan blev indledt med et høringsbrev, der var svært at forstå. I en så vigtig høring er dette et problem.**
- **Hvordan er KP19 blevet administreret? Hvad er status på hvor meget, der blev gennemført og hvor mange dispensationer, der blev givet?**

Kommuneplanen er en stor plan, men den kræver en ordentlig borgerinddragelse og en klar plan om, hvordan man kan føre hensigterne ud i livet.

Hvordan gik det med at implementere KP19, og hvad kan vi lære af forløbet under KP19?

## **1.2. Borgerinddragelse**

- **Ansvarlig udvikling handler om at lære af erfaringer, hvilket kræver en god borgerinddragelse.**  
*Side 7, spalte 1: "Det er et vilkår, at vi altid skal se frem, så vores by bliver endnu bedre. Ansvarlig udvikling af*

*København handler om at udvikle byen, når det er nødvendigt. Men det handler også om at passe på den by, vi allerede har.”*

- **By & Havn står for en stor del af byudviklingen i Indre By. Der skal være en god og givtig borgerdialog med By & Havn.**
- **Med henblik på at udvikle fremtidens energi- og bytransformationskoncepter etableres der forsøgsvis et samarbejde mellem forvaltningen og fagligt udvalg under lokaludvalget.**

I borgerinddragelse er det vigtigt at lytte til mange stemmer/erfaringer fra ind- og udland og have en proces, hvor borgerne kan følge med. Udvikling skal ske baseret på en bred dialog og efter at der er et godt overblik.

Der er allerede samarbejder og møder mellem forvaltning og lokaludvalg, men man kan forsøgsvis tage nogle af disse samarbejder i faglige forum, som en arbejdsgruppe udgør.

Mange planer og forudsigelser har vist sig ikke at holde stik. Hvem kunne for 60-100 år siden forudsige havnens udvikling? Udviklingen må ikke stå alene på baggrund af stærke økonomiske interesser. Bæredygtig udvikling består af tre dele: Det sociale, det miljømæssige og det økonomiske.

### **1.3. Klima**

- **Med tanke på, at klima er nævnt i titlen til kommuneplanen, fylder konkrete tiltag til, hvordan denne ambition skal opfyldes, meget lidt.**

Overborgmesteren er blevet udnævnt til vicepræsident for C40 i efteråret. Hvorfor afspejler dette sig ikke mere i denne kommuneplan?

Lokaludvalget slår til lyd for en udvikling som primært tilgodeser genbrug, dvs. genanvendelse af en bevaringsværdig bygningsmasse som eksempelvis Palads Teatret, og i næste række genanvendelse, dvs. opgradering af nedbrudt bygningsmateriale.

Det betyder en reduktion af planlagt ny byudvikling, besparelse af materiale, reduceret CO2-udslip og mindre forurening og støj. Adskillige arkitektfirmaer tog netop dette udgangspunkt i forbindelse med en evaluering af arkitekturåret. Vi er derfor tilfredse med kommuneplanens visioner om at passe på byen.

#### 1.4. 15-minutters byen

- **Beboere i Indre By skal have idrætsfaciliteter i Indre By frem for at skulle ud til andre bydele.**

**Som det er i dag, er der kun få idrætsfaciliteter i Indre By.**

**Indre By har et mere koncentreret byliv bestående af natteliv, turisme, sportsarrangementer og udendørs musikarrangementer end andre bydele**

**Har forvaltningen nok værktøjer til at styre udviklingen og gennemføre denne politiske vision?**

**15-minutters byen** står nævnt som det første i kapitel 1, '*Byvision for København*' og fremhæves som en vigtig værdi.

Indre By Lokaludvalg ønsker en konkret formuleret politik for byudvikling i stil med Nordhavns balance mellem næringsliv og boliger/kontorer. Der skal ligeledes være et fokus på hvor mange idrætsfaciliteter, der er i hver bydel og hvor man skal have flere idrætsfaciliteter. Vi oplever, at der mangler et overblik eller er manglende vilje til at styre udviklingen. Et mål - der bør være for hele København - er en mere jævn spredning af tilbuddene til borgere og besøgende.

Borgerne i Indre By lider under den voldsomme aktivitet i nattelivet og under de mange turister. Trængslen og uroen er for stor. Vi ønsker ikke de samme tilstande som nogle byer i Sydeuropa har. Planer om at "jævne" turiststrømmen ud på hele året i København og hele Danmark, vil blot gøre os til Nordens Malaga.

Vi oplever, at nogle erhverv overtager et område over tid, med den negative betydning det må have for lokalmiljøet og det øvrige erhvervsliv. Et andet eksempel er, hvordan små butikker presses ud

af lokalområder.

- Der lader til ikke at være et overblik over, hvor man må hvad, og hvor der er ulovlige tiltag, som udeserveringer eller vinbutikker, der laver vinsmagning om til regulære fester.
- Der lader ikke til at være et overblik over, hvordan større udendørs musikarrangementer har udviklet sig over årene, og hvordan de reelt påvirker et område.
- TMF styrer udeservering og fortov, imens KFF styrer bevillinger. Men når KFF giver en alkoholbevilling, giver TMF tilladelse til, at der kan komme en udeservering med begrundelse i, at det var nødvendigt, fordi KFF gav en alkoholbevilling. Hvor er styringen og ansvaret?
- Det lader til, at forvaltningen kigger på det skriftlige materiale og mindre de fysiske byrum. Dette materiale kan indeholde fejl, som undervurderer, hvor mange beboere, der er i området - hvor intentionerne om at holde orden på folk i køen udenfor ikke håndhæves.
- Kort sagt: Det opleves som om, der ikke gives tilladelser på et tilstrækkeligt oplyst grundlag og efter en samlet strategi.

Indre By Lokaludvalg ønsker denne formulering på side 14 præciseret, så det fremgår, at udviklingen skal ske i mindre fortættede bydele. Det er attraktivt at bo i Indre By, og store firmaer ønsker kontorer med en fin adresse. Vi ønsker ikke flere etagemeter til kontorer, restauranter, pizzeriaer, caféer og barer.

Side 14 kapitel 2, 'Mål for Københavns udvikling', spalte 1, står "At byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser....".

## 2.1. Byggepladser og vejarbejder

- **Byggepladser og vejarbejder er et vilkår i København og skal derfor indrettes, så de er en positiv oplevelse. Dette kan ske gennem en bred dialog mellem de forskellige aktører, om hvordan byggepladser opleves i byrummet. Der er interesse fra branchen for at have en dialog med beboerne om dette emne.**

- **Forskriften for byggepladser skal administreres og håndhæves i respekt for, at der er en normal hverdag i trafikken og byen.**
- **Vejarbejder skal planlægges, så de generer den daglige trafik mindst muligt. En mulighed er, at man koordinerer, hvornår en gade graves op.**
- **Indre By har mange historiske bygninger. Hvordan beskytter vi dem også under ombygninger?**

I de offentlige byrum har forandringer været den normale tilstand. Byens byggepladser og vejarbejder skal indrettes, så de respekterer omgivelserne, den omgivende trafik og området dagligdag. Det er især cyklisterne, der bliver generet af byggepladser i gaden. Indretningen skal ske i samarbejde med borgere, butikker, erhvervsliv og myndigheder.

Vejarbejder skal koordineres bedre. Det er muligt, at kommunen ikke betaler, når en gade graves op. Men forbrugerne betaler igennem de gener, som et vejarbejde medfører og måske også de omkostninger firmaer som Hofor pålægger sine kunder. Hvis vejarbejder koordineres, vil de samlede omkostninger formindskes.

De få regler, vi har for byggepladser, er utilstrækkelige. De regler vi har, bliver til gengæld ikke overholdt, fordi fokus er på det kommende resultat: en ny lejlighed, en ny butik eller en nyrenoveret Børsen.

Vi har brug for professionelle bygherrer, der tager ansvaret på byggepladserne og sikrer, at reglerne bliver efterlevet og håndhævet. Regler er indrettet til en virkelighed, der forekommer lige så ofte, som et stjernesud er synligt på en oplyst københavnsk nattehimmel.

Vi kender i øjeblikket ikke brandårsagen på Børsen, men der opstår mange brande i forbindelse med drift, vedligeholdelse og renoveringer af bygninger. Brande på byggepladser med national kulturarv er ofte forekommende.

I princippet er byggetilladelsen fra 1620 stadig den gældende for

Børsen. Der er sket mange modifikationer af bygningen siden dengang, så er der stor forskel på den bygning og bygningen i dag - også i brandmæssig forstand. Så spørgsmålet er, om ikke vi skal have differentierede regler, som er tilpasset de enkelte bygningstyper. Det ville fx betyde et særligt skærpet tilsyn og særligt skærpede brandforanstaltninger for fx en bygning som Børsen.

## 2.2. Mobilitet

### Trafik generelt:

- **Vi ønsker en samlet trafikplan, der respekterer kommunens målsætning om, at vi i 2030 skal reducere antal af bilture til max 20%, mens hver af transportformerne gang, cyklisme og kollektiv trafik skal udgøre 25%. Tillige med en årlig reduktion af biltrafikken på 2%.**
- **Målsætningen vedrørende max 20 % for bilture virker uklar, da målsætningen for 2030 ifølge figur 2.8 s. 29 fortsat ser ud til at være max 25 %, således som målsætningen var fastlagt for 2025 i kommuneplan 2019. Vi ønsker, at det af kommuneplanen fremgår hvad der forstås ved begrebet ture.**
- **Vedrørende den tværgående analyse af mobiliteten for Hovedstadsområdet fra 2025-2035, som omtales på s. side 32, er den første fase af analysen nu fremlagt. Den peger på en fremskrivning af antal biler i kommunen i tiårsperioden på 11,4 % sammenlignet med en befolkningsfremskrivning på 7,5 %, dvs et forhøjet bilejerskab, mere trængsel, mere luftforurening og støj og kun en ringe reduktion af CO2-udslippet fra trafikken. Denne fremskrivning af trafikudviklingen skrider til himlen i forhold til kommunens målsætninger på trafik-, miljø- og klimaområdet. Kommuneplanen bør eksplicit forholde sig til denne fremskrivning og fremlægge handlingsanvisninger for at undgå den fremskrevne udvikling.**
- **Vi ønsker en samlet trafikplan, så der i Indre By er mindre gennemkørende biltrafik, bedre luftkvalitet og**



**bedre plads til den lokale trafik. - Især cykler, hvor de store ladcykler kræver mere plads. Den manglende plads udgør et sikkerhedsproblem.**

- **Kigger man i byrummet i Indre By er der mange - lejede-, leasede- og abonnementscykler. Det gør at det reelle behov for antallet af cykelparkeringer er større end antaget. Således er der reelt et mørketal, når man skal vurdere hvor stort behovet for cykelparkering faktisk er i Indre By. Der er lejecykler i de forskellige bydele. Hvor mange af disse lejecykler parkerer også i indre by, selvom de hører hjemme i andre bydele?  
KK bør belyse og redegøre/estimere for: Hvor mange lejede-, leasede- og abonnementscykler, der potentielt er i Indre By og redegøre for, hvem der udbyder lejecykler og fastlægge nogle rammer for antal pr. bydel/kvarter.**
- **Det skal tilskyndes, at erhverv bruger ladcykler til varelevering.**
- **Den kollektive trafik skal prioriteres højere også i form af elbusser i byrummet, ikke kun mere metro. Den kollektive trafik i Indre By burde være gratis.**
- **Knallerter med forbrændingsmotor er til stor gene for miljø og mennesker - ikke blot på cykelstien, men for alle i omgivelserne. Derfor bør de forbydes, evt med indførelse af nulemissions zoner på alle cykelstier.**

Man kan via redskaber som roadpricing, parkeringsnormer, trafikøer, kollektiv trafik, og nulemissionszoner styre udviklingen og opfylde ønsket om mindre biltrafik.

Lokaludvalget ser en udfordring indenfor trængsel, trafik og ikke mindst parkering. Vi tænker, det er vigtigt at forberede borgerne i god tid på de store forandringer i takt med, at vi går fra fossil- til elbiler, f.eks. i forbindelse med parkeringspladser. Når vi nævner parkering, er det fordi vi oplever, at det er en af borgernes store frustrationer. En omstilling vil kræve gode oplysningskampagner.

Man skal også se på hvordan cyklers adfærd påvirkes af, at gader og kryds fortsat indrettes efter biler.

Cykler har mange fordele, såsom sundhed og mindre forurening. De

fylder mindre i gadebilledet i forhold til biler. Derfor må kommunen lægge op til, at erhverv skal tilskyndes at bruge ladcykler, til varelevering eller i deres opgaver, hvor det er muligt.

Det skal fremgå tydeligere i kommuneplanen, hvordan der skal arbejdes med infrastruktur til elbiler.

På side ni i spalte to står der: *Parkering for borgere og virksomheder, der ønsker delebil og ladeinfrastruktur*. Dvs. der skal stå klart, at p-pladser til benzin- og dieselmotorer nedprioriteres.

Det vil skabe mere trængsel i Indre By, hvis personer har langt til arbejde. Det er i strid med kommunens ønske om en 15-minutters by. På side 14, spalte 3 står der:

*“Det skal være muligt for københavnere at flytte uden for kommunegrænsen, uden at det påvirker muligheden for at beholde et job i Københavns Centrum og omvendt...”*

### **Cykler:**

**Planerne for cykler skal afspejle det, som vi oplever i Indre By.**

- **Der er mange cykler i Indre By, hvorfor man skal se på, hvordan cykler indgår i byens rum; enten som parkerede cykler eller i trafikken. Mange steder er parkerede cykler til gene for gående generelt og især omkring cykelstativer.**
- **KK bør også forholde sig til, at der skal skabes en infrastruktur, der tilgodeser at mange nye cykeltyper fylder på cykelstierne og efterhånden når en anden vægtsklasse.**
- **En tryk oplevelse på cykelstien betyder, at flere vil cykle. For at tilgodese dette skal forvaltningen se på fordelingen på vejbanen af cykler og biler.**
- **Infrastrukturen for cykler skal tage højde for, at kommunen kalkulerer med en ca. 30% stigning for cyklejerskab.**
- **Der skal være mere fokus på de steder, hvor trængsel opstår og fleksibel/ulovlig kørsel foregår.**

Der skal være mere fokus på cykelparkering i form af:

- Oprydning ved cykelstativer for 'døde' cykler. Københavns Kommune bør opprioritere denne indsats.

- Fokus på adfærden og adfærdsdesign, så cyklister udviser hensyn når de parkerer deres cykel og der undgås ophobning af cykler.
- Fokus på et samarbejde og krav til de relevante erhverv om, hvordan de kan være med til at skabe plads til kundernes cykler.
- Der er en række kommercielle firmaer, der lejer eller låner cykler til turister i Indre By.  
Det stiller især krav til, at kommunen holder øje med og begrænser, hvor mange udlejningscykler/hotelcykler Indre By kan bære og styrer udviklingen, så der er balance.
- Når erhvervet tiltrækker turister på cykel, må erhvervet være med til at løse de medfølgende problemer. Det drejer sig bl.a. om hvordan turisterne parkerer cyklen, så den ikke er til gene.
- Det drejer sig også om stille krav til kommunen og firmaerne for at sikre, at turister kender de mest basale cykelfærdselsregler.

Lokaludvalget ønsker et større fokus på skolernes trafikpolitik. Det er langt fra alle skoler, der har en trafikpolitik. Vi henviser til *'Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025'*, side 27, anden spalte nederst. Her oplyses det, at *"Tal fra Rådet for Sikker Trafik viser at 45,7 % af skolebørn i København i 0. eller 1. klasse gennemførte "Gåprøven" i 2018/2019, mens mindre end hvert femte gennemførte "Cyklistprøven" i 6. klasse."*

Færdselsregler og gode normer for cykelkultur skal have en høj prioritet i daginstitutioner og skoler.

### 3.1. Boliger

- **Boliger skal prioriteres i Indre By - uden fortætning. Vi ønsker ikke en yderligere byfortætning, men at den eksisterende bygningsmasse udnyttes til nye boliger frem for kontorer, hoteller og hotellejligheder.**
- **Der skal være bedre værktøjer til at styre udviklingen i arealanvendelsen. Igennem flere år har vi set, at mange huse købes op af fonde som en investering - uden en egentlig interesse i at**

**skabe gode forhold for borgerne i området/nærmiljøet.**

- **Der skal være bedre værktøjer til at sikre, at korttidsudlejning ikke træder i stedet for almindelig beboelse eller foregår i boliger med bopælspligt. Det vil give mere reel beboelse i Indre By og kan være med til at skaffe flere boliger til studerende.**
- **Rammerne for naboskabet og børnefamiliernes hverdagsliv skal prioriteres i byudviklingen.**

Udviklingen i Indre By skal understøtte sammenhængskraften, fællesskabet og naboskabet. Dette gælder især værdierne omhandlende en bydel for børn og muligheder for et ordentligt legeareal i ejendommenes gårde, der understøtter børnenes trivsel, trykke og sunde opvækst og naboskabet generelt. Det er forhold, der fastholder beboelse i Indre By.

Data viser, at Indre By pt. har en fraflytning og færre børnefamilier end andre bydele.

Data viser, at kommunen forventer en meget større tilvækst i befolkningen sammenlignet med Danmarks Statistik. Kort fortalt: Danmarks Statistik tager udgangspunkt i de seneste fire års tendenser, mens kommunen ser bort fra udviklingen under Corona og forventer en udvikling som set før Corona i 2019.

Det lyder jo meget fornuftigt, men en hel ny tendens lader til at være forstærket i de sidste to år, nemlig et dyk i fertiliteten og en større fraflytning af unge, der er opvokset og har studeret i København: Fraflytning til områder med større naturgrundlag.

Prognosen er af stor betydning for de tiltag, som kommunen vil iværksætte for at skaffe boliger til en voksende befolkning herunder en planlagt, men ikke vedtaget beslutning om befolkningsudvikling på Lynetteholm.

Det er beboerne, der skaber den levende autentiske by, hvorfor de bør stå først. Derfor bør teksten ændres til: “... en af verdens bedste byer at bo og leve i - og besøge.”

På side 11, kapitel 1 står:

*“Det skal være en by, hvor bæredygtig byudvikling, livskvalitet, kunst og kultur, sundhed og tryghed fortsat gør byen til en af verdens bedste byer at besøge, bo og leve i.”*

#### 4.1. Erhverv

- **Indre By Lokaludvalg ønsker en udvikling af handels- og erhvervslivet, der understøtter den nære by, ‘15-minutters byen’, hvor skoler, fritidstilbud og et varieret handelsliv styrkes. Herunder også de kreative erhverv.**
- **Der skal være en strategi for at undgå tomme erhvervslokaler.**
- **Vi ønsker, at kommunen via mere smalle S-kategorier og lokalplaner styrer udviklingen mere, så et område ikke bliver mættet af et specifikt erhverv. Erhvervsstyrelsen siger, at det er op til kommunen at udforme S-kategorien.**
- **Der skal være en bedre håndhævelse, så virksomheder ikke får lov til at disponere over en større del af fortovene/det offentlige areal end de må og ikke mindst overholder støjgrænserne.**

Vi ønsker, at bydelen først og fremmest tilgodeser beboerne og deres hverdagsliv. Målet må være et varieret erhvervsliv. Det skal undgås at målrette erhvervslivet i et område efter besøgendes interesser for aften- og natteliv mellem kl. 22 og 8. I denne kategori er der både nattelivet, men også udendørs musikarrangementer, der oftest er kommercielle og store begivenheder - beboerne arbejder og de har ret til og behov for 8 timers søvn.

Kommunen kan tage fat i værktøjer som lokalplaner og en mere smal servicekategori for at få et varieret erhvervsliv. Her skal der især være et fokus på, at virksomhed, der forårsager gener, ikke ligger nær beboelse. Kommunen kan gøre mere for, at sikre sig at reglerne på offentligt areal overholdes, og der er en konsekvens, hvis reglerne overtrædes herunder støjgrænserne.

Som det er i dag oplever mange borgere at der ikke er en konsekvens, hvis en virksomhed er til gene for omliggende beboelse, og det er en krævende proces at klage over brud på reglerne.

Lokaludvalget foreslår, at Borgerrepræsentationen også retter henvendelse til Folketinget om, at der er behov for lovgivning, som sikrer, at eksisterende butikslokaler i gader i centrum af byer i udgangspunktet kun kan anvendes til butikformål og ikke til fx cafeer, restauranter, natklubber, barer osv. Hensigten med forslaget er at sikre, at der i beboelsesområder som fx Indre By er et varieret butiksliv

#### 4.2. Turisme

- **Der skal fremmes bæredygtig turisme, der fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion.**
- **Der skal være en samlet strategi, der også omfatter hotellejligheder og privat korttidsudlejning.**
- **Man kan anvende events og arrangementer til at få turismen spredt ud.**
- **Det er blevet et mantra at smide turistbusser væk fra Indre By, især Middelalderbyen, men dette er ikke problemfrit. Der er ældre turister, som ikke kan besøge Middelalderbyen til fods eller på cykel. Det tilstræbes at turistkørsel i Middelalderbyen og andre følsomme dele af Indre By i fremtiden betjenes af mindre elektriske busser.**
- **Ideen om at sende krydstogtturister fra Oceankaj til Indre By t/r med både er god, men det er lettere sagt end gjort. De traditionelle fladbundede kanalbåde må nemlig ikke sejle til Oceankaj. Det må havnebusserne til gengæld, men pga. uregelmæssige tidspunkter for og anløb af krydstogtskibe, vil det kræve en meget fleksibel og delvis uforudsigelig sejlplan. Vil Movia det, og har de nok fartøjer, der kan sættes ind eller skal vi vente på, at der kommer en metro om ca. fem år?**
- **Man skal begrænse de negative konsekvenser for Indre By af krydstogtturismen.**

Ideen om at sprede turismen er god, men forudsætningen for at kunne lokke turisterne væk fra centrum af København. er:

- At turisten allerede har besøgt de vigtigste attraktioner i det centrale Kbh, (dvs. at turisten er her for anden gang eller har tid nok under sit første besøg).

- At der er eller etableres attraktioner uden for centrum, som er værd at komme efter.

Ingen tager til Rødovre og Ballerup bare for at tage til Rødovre eller Ballerup. Her er eksempler på attraktioner uden for centrum, der fungerer: Grundtvigs Kirke, Carlsberg og Zoo fra ældre tid, og fra nyere tid: Købbyen, Copenhill og Reffen. Det opfordres til innovation med baggrund i de udmærkede eksempler.

Noget, der er nemt, er at flytte de mange "events" som Marathon, Royal Run, Ironman, Halvmarathon, Prideparaden og Distortion, der præger og plager Indre København, ud til omegnen.

Der er ingen seriøs grund til, at de absolut skal foregå i Indre By, og omegnskommunerne vil utvivlsomt blive bæret over at være værter for begivenhederne.

Hvis der ikke kan være en form for turistbusser i Middelalderbyen, vil det besværliggøre og måske helt udelukke dårligt gående turister, ikke mindst de ældre (60+), som udgør en meget stor og tilmed meget købedygtig gruppe, fra at besøge de væsentligste dele af byen.

Efter Børsens brand er Slotsholmsgade blevet afspærret og dermed de ca. 10 P-pladser, som turistbusserne havde i gaden. Afspærringen kan vare længe, og det er derfor påtrængende, at der findes alternative holde- og afsætningspladser for turistbusser i nærheden af Christiansborg, som er en af Københavns største turistattraktioner, som kun kan anvendes til korttidsparkering.

Toiletforhold skal indtænkes nær byens vigtigste udendørs turistattraktioner. Efter lukningen af Amalievarens toiletter er der en akut mangel på toiletter i nærheden af Amalienborg. Det vil derfor være ønskværdigt med flere toiletter til området.

Med den nye Planlov har kommunen mulighed for at planlægge, hvordan vandområder anvendes. Lokaludvalget foreslår, at Borgerrepræsentationen beslutter, at Inderhavnen ikke kan anvendes af vandflyvere; hverken af vandflyvere i rutefart eller af sightseeing-vandflyvere. Vandflyverne, der i dag flyver fra Toldboden, er til gene

for andre brugere af Inderhavnen, ligesom de er til gene for beboerne og alle på jorden, når de på sightseeing-ture flyver lavt over Indre By.

Det er godt, at man har en vision om at sprede turismen og hoteller. Men dette kræver, at man også ser på hotellejligheder og privat korttidsudlejning. I dag konverteres mange kontorer til hotellejligheder, dels fordi vi har en for bred servicekategori for erhverv og dels fordi forvaltningen mener, at man ikke kan afvise denne konvertering på baggrund af gældende Kommuneplan og lokalplaner.

Der skal være en større indsats for at sikre sig imod privat korttidsudlejning i private boliger med bopælspligt. En af grundene til, at vi mangler studieboliger i dag, er fordi man i stedet for at leje ud til studerende, lejer ud til turister.

### **5.1. Affald**

- **Affald er mere end husholdningsaffald.**
- **Det er vigtigt at se alt som en ressource, som i videst mulige udstrækning genbruges i nærmiljøet. Dette er for at undgå yderligere forbrug med deraf endnu mere affald til følge.**
- **Erhverv skal i lighed med husholdningerne sortere og genbruge ressourcer i videst mulige omfang. Transport af affald skal koordineres og udføres miljømæssigt forsvarligt og med mindst mulig trængsel.**
- **Der skal ikke være støjgener forbundet med afhentning af affald. Dette løses med afhentning efter kl. 7 og lyddæmpende hjul på containere.**

Borgerne skal have let tilgang til dels sortering og dels faciliteret bytte- og delehub. Byggerier og erhverv skal pålægges at bibeholde og/eller genbruge bygninger og byggematerialer på stedet.

Der skal ses på afhentning af affald, der i dag ofte foregår før kl. 7. Virksomheder kan få hentet deres affald på alle tider af døgnet, til stor gene til gene for beboerne.



## 5.2. Rekreation i gårdene og i byrummet - de grønne og blå arealer

- **Lokaludvalget ønsker, at gårdene og arealet mellem husene først og fremmest tilgodeser beboernes behov for et sundt fysisk og mentalt liv, uden støj.**
- **Fælles opholdsarealer og legearealer skal sikres, således at der er god plads til rekreation for voksne og børn.**
- **Lokaludvalget foreslår, at der ved promenaden mellem Langeliniparken og Den Lille Havfrue etableres en bystrand.**

Nyere forskning viser en forbindelse mellem biodiversitet og børns sundhed, hvorfor det bør prioriteres.

Fokus på begrønning af byen har flere vigtige grunde: biodiversitet, nedkøling af byen, støjreducerende, nedbørsregulerende (optager vandet), binder CO<sub>2</sub>, nedsætter vindhastigheden i byen, isolerer husene.

Begrønning kan være såvel horisontale som vertikale flader i byen. Der er mange bare mure og tage, der kan beplantes.

Lokaludvalget ønsker, at der efter '*højne biodiversiteten i byen til gavn for københavnernes*' tilføjes: "*og deres sundhed.*"

På side 11, 4. afsnit

*"København skal være en grøn by og arbejde for at højne biodiversiteten i byen til gavn for københavnernes."*

Dette indbefatter, at ejendommenes halvprivate fællesskaber i gårdene ikke må indskrænkes, hvad angår areal på terræn. Når der bygges flere etagemeter på en ejendom, vil gårdens gennemsnitlige areal på terræn per bolig nedsættes. Friarealet og dermed også opholds- og legeareal per bolig formindskes og presset på det ubefæstede areal stiger. Det ønsker vi ikke. De fælles opholdsarealer og legearealer skal sikres, således at der er god plads til rekreation for voksne og børn. Det har betydning for det sunde liv, at børn kan opleve et trygt og sikkert miljø.

Vi skal huske på, at affaldssortering og cykelparkering bliver en stor udfordring i fremtiden og må ikke indskrænke opholds- og legeareal.

Indre By Lokaludvalg ønsker tilføjet: “og plads til stille fordybelse, sænke pulsen”.

På side 9, spalte 2 står der:

“Sikre adgang til (...) natur og rekreativ aktiv anvendelse.”

For at nå klimamålene og holde os inden for de planetare grænser er det vigtigt at give plads til insekter og andre smådyr i byen. Det er derfor også vigtigt at indtænke hjemmehørende planter i byen og ikke kun prydblomster, da sidstnævnte ikke understøtter vores fauna.

For at de hjemmehørende planter kan overleve, er det også vigtigt at vi nedkøler byen. De store flader af asfalt og tage absorberer varmen fra solen, hvilket gør byen 2-4 °C varmere end landzonerne.

Livslængden ved at bo tæt på træer og anden grøn beplantning forlænges desuden med flere år. Livskvaliteten stiger tillige markant.

### 5.3. Stormflodssikring

- **Der skal være løsninger til stormflodssikring også lokalt, som kan implementeres i de kommende år.**

Den kunstige ø Lynetteholmen er ifølge projektbeskrivelsen til for at sikre København mod stormflod. Beskyttelsen vil først være effektiv om flere år. Lokaludvalget vil have, at der også skal fokuseres på at iværksætte stormflodssikring lokalt i bydelen, inden Lynetteholmen er færdig.

### 5.4. Kultur, skole, fritid

- **Der skal være skoler og idrætsfaciliteter til børn og beboere i Indre By.**
- **Der skal være flere idrætsfaciliteter udendørs til beboerne i Indre By. I Indre By er der flere rekreative områder, hvor disse kan placeres.**

Der er i dag få offentlige skoler og meget få fritidsfaciliteter til børnene og beboerne i Indre By. Dette bør der være.

I Indre By er der ikke meget plads, men man kan se på hvilke rekreative områder, der kan rumme alsidige idrætsfaciliteter.

Der kan formuleres normer for størrelse og kvalitet af nye idrætsfaciliteter og nye grønne områder, der matcher den forventede befolkningsudvikling i de bydelene. Ved at sammenligne de enkelte bydeles eksisterende idrætsfaciliteter, kan man se, hvor der skal gøres en ekstra indsats.

### 6.1. Bydele i fokus

Der nævnes kun få projekter under Indre By.

- Lokaludvalget ser frem til, at der kommer et grønt rekreativt område i Vesterbro passage og Axeltorv.
- Lokaludvalget ønsker også, at der vil blive konverteret flere kontorer til boliger, som der står i kommuneplanen. I dag ser vi alt for ofte kontorer omdannet til hotellejligheder.

I kapitlet '*Bydele i fokus*' nævnes kun to projekter i Indre By om hhv. Palads Teatret og A.P. Mærsk's hovedkontor.

- Vi undrer os over, at man ønsker at rive Palads Teatret ned for at bygge et højere hus, der også skal indeholde kontorer og ikke kun biograf. Genopbygningen vil være en stor CO2 belastning. Hvorfor skal der være flere kontorer i området, med tanke på at Axel Towers ikke kan leje alle deres kontorer ud?

Det skal defineres hvilken slags kultur der planlægges i forbindelse med Palads Teatret. Kultur er et meget bredt ord, som omfatter alt fra udstillinger til arrangementer med høj musik.

- Hovedkvarteret for Mærsk er under opførsel. Denne bygning bliver i vores forståelse punktvis højere end nabohusene. Det er et problem, da det skaber øget skyggepåvirkning i området.
- Der nævnes en række andre projekter i den forbindelse, som opgradering af Amaliehaven og fredeliggørelse og ensretning

af Toldbodgade. Det er vigtigt, at man har en ligeværdig borgerdialog, før man gennemfører projekter i den skala.

### 7.1. Arkitektur og bevaring

- **I kommuneplanen bør der stå, at Indre By skal dækkes af bevarende lokalplaner, for at beskytte de sammenhængende historiske kulturmiljøer, som vi har herinde.**
- **Nedrivning af bygninger med SAVE-værdi 1-6 skal kun kunne ske med særlig tilladelse. I den nuværende kommuneplan gælder dette kun for SAVE-værdi 1-3.**

Vi gør opmærksom på, at Slots- og Kulturstyrelsens definition af bevaringsværdige bygninger omfatter **SAVE 1-4**:

*“Bygninger 2-4 er de bygninger, som i kraft af deres arkitektur, kulturhistorie, og håndværksmæssige udførelse er lokalt fremtrædende eksempler indenfor deres slags, eller bygninger, der i kraft af deres placering er umistelige for en helhed.”*  
(Slots- og Kulturstyrelsen, ‘SAVE, Kortlægning og registrering af bymiljøers og bygningers bevaringsværdi’ side 39).

Arkitekturen, de fysiske omgivelser og anvendelsen af kvadratmeterne definerer og sætter rammen om menneskers liv. Rammerne kan understøtte eller skade menneskenes liv. Indre By Lokaludvalg ønsker en styrkelse af den understøttende ramme, hvor den menneskelige skala, vægtes meget højt. Arkitekturens påvirkning på både byrum og bymiljø bør være bygherrer, byplanlæggere og arkitekternes allerførste indfaldsvinkel, for at beskytte vores historiske kulturmiljøer og de mange områder med bevaringsværdige bygninger.

Udviklingen defineres som regel ud fra økonomiske beregninger uden hensyn til stedets egenart.

- **Eksempel 1:** Forslag til udkast af KP 24 har ændret væsentlige rammer og retningslinjer. Bl.a. at bygningshøjden kan fraviges pga. tekniske installationer under tag.

(Bilag 4 om særlige bebyggelsesforhold, side 6:  
[https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/8541c5a3-7c20-4d43-9d27-1c26da9e873d/ed5a766a-08fc-4e50-8e78-53121008602e-bilag-4\\_1.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/8541c5a3-7c20-4d43-9d27-1c26da9e873d/ed5a766a-08fc-4e50-8e78-53121008602e-bilag-4_1.pdf)).

For bygninger i Indre By vil en sådan bestemmelse have en afgørende negativ indflydelse på bydelens sky-line og bevarelse af kulturmiljøerne i Indre By. Uagtet, at formålet er hensynet til det arkitektoniske udtryk. Vi gør opmærksom på Jan Gehls 12 kvalitetskriterier for et godt byrum:

[https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Metode\\_pjece\\_byrum2016.pdf](https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Metode_pjece_byrum2016.pdf)

Indre By Lokaludvalg ønsker af flere grunde ikke, at bygningshøjden hæves, fordi grundejer ønsker udvidelse af etagearealet (for at få en højere indtjening) og elevator skal etableres.

En ekstra etage på eksisterende huse giver mere skygge i gårde og presser lege- og opholdsarealet. Dette går ud over sammenhængskraften i ejendommen, især hvis den ekstra etage har egen altan.

Dem der måtte flytte ind, kommer til at betale en højere husleje, hvilket kan være en barriere for, hvem der kan bo i disse lejligheder.

- **Eksempel 2:** Vi forstår ikke begrundelsen for ikke at have standardiserede bestemmelser (bygningshøjde, tæthed, friareal, parkering) for Indre By og dele af Christianshavn. Resten af København udvikles og har standardiserede bestemmelser. - Rammerne under 'Områdetyper' vedr. de ikke eksisterende standardiserede bestemmelser i Indre By og dele af Christianshavn er omformuleret, men ikke indholdsmæssigt. Der er fortsat fra politisk side et ønske om udvikling af Indre By og dele af Christianshavn, hvilket er muligt, fordi disse områder (modsat andre bydele) ikke har standardiserede bestemmelser.  
<https://kp24.kk.dk/rammer/generelt-om-rammer/generelt-om-rammer>).

Vi ønsker derfor en tilføjelse i udkastet til forslag KP24 på side 9, spalte 2:

*“- Den grønne omstilling indarbejdes i byens udvikling i alt fra energiforsyning i byens rum og en byfortætning som understøtter stationsnær bolig- og erhvervsudvikling”.*

Lokaludvalget ønsker tilføjet: “ (...) erhvervsudvikling i bydele med lav fortætning ”.

Indre By har en fortætning på over 215%, jf. ‘Fortætningsanalyse i eksisterende by’, KPS23, side 9.

(<https://kps23.kk.dk/sites/default/files/2024-02/Fort%C3%A6tningsanalyse.pdf>)

- **Eksempel 3:** Udover at fastholde vores historie vil et fokus på at vedligeholde den eksisterende bygningsmasse også være mere skånsomt for klimaregnskabet og CO2 udledningen.
- **Eksempel 4:** Vi bemærker, at Retningslinjer for højhuse stadig omfatter Indre By. Vi ønsker en definition af, hvad der kendetegner et højhus. Hvor højt er et højhus? Højhuse er defineret som et hus over 40 meter, jf. ‘*Designmanual for Posthusgrunden, 2017*’. Internationalt defineres et højhus over 12 etager og mere end 30 meter højt, jf. Wikipedia.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
forperson i Indre By Lokaludvalg