

Svar til: Høring 49038 af: Francois Duchene

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

276

INDSENDT AF

Francois Duchene

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Saxtorphsvej er absolut ikke den rette placering for en ny børneinstitution. Trafikforholdene er allerede kaotiske, med biler som parkerer ulovligt og foran indkørsler og cykler som skal helt ud i vejbanen for, at komme frem, fordi der ikke er nok plads på den smalle villavej. Saxtorphsvej og de omkringliggende villaveje er allerede meget belastet og generet af trafikken til og fra de to allerede eksisterende institutioner. Det er Grundejerforeningerne Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har i flere år forsøgt at skabe opmærksomhed og dialog omkring dette, og har bedt om, at få en samlet, holdbar løsning for Saxtorphsvej og de omkringliggende veje. Det er kun en spørgsmål om tid at det kan forgå r en ulykke. Derfor er yderligere en institution på vejen ikke en løsning på manglen på institutionspladser i Valby. Et forslag vil være, at lægge den nye institution ved Grønttorvet eller i Kulbanekvarteret på den anden side Vigerslev Allé, så at de børn og forældre som, formentlig, skal bruge den nye institution heller ikke skal krydse en stærkt trafikeret vej ved aflevering og hentning. Den grønne plet, hvor et kommende byggeri planlægges, bruges i dag af skoler og institutioner i området og ikke mindst af kvarterets og resten af Valbys børn. Kommunen har, i forbindelse med tidligere byggeri, lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret.

Svar til: Høring 49038 af: Niels Frederik Bach

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

277

INDSENDT AF

Niels Frederik Bach

POSTNR.

2000

BY

Frederiksberg

HØRINGSSVAR

Hvordan har man indtænkt Magretheholms Havn og Sejlklubben Lynetten i denne ligning? Virker som en mærkelig rute at føre den offentlige transport, og mere eller mindre som en bevidst handling for at ødelægge (endnu) et unikt havnemiljø, for at erstatte det med blanke facader uden sjæl, men som passer utroligt godt ned i et excel ark, ift. indtjening. Man mister dog så utroligt meget som ikke kan gøres op i penge, men som kommer til udtryk i næsten samtlige vindblæste mennesketomme spøgelsesbydele, der skyder op overalt i de større danske byer i disse tider.

Svar til: Høring 49038 af: Anna

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

278

INDSENDT AF

Anna

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Bevar vores miljø, det så unikt herude på magretheholmen. Ikke alle mulige veje og jord og nye smarte luksus bygninger ingen allivel har råd til. Bevar vores havn. Tak

Svar til: Høring 49038 af: Flemming Møller Hansen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

279

INDSENDT AF

Flemming Møller Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Coop Danmark

POSTNR.

2620

BY

Albertslund

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede.

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1, 3. sal
1550 København V

Side 1 af 2
21.10.2019

Sag nr.: 19.7448.01

Att.: Mads Laursen

Høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2019

Coop Danmark har været kommuneplanforslaget igennem med henblik på at sammenholde kommende byudviklingsområder med udlæg af detailhandelsrammer og finder at der mangler udlæg af detailhandel i en række områder.

Coop Danmark foreslår derfor Københavns Kommune, at der tænkes detailhandelsrammer ind i udviklingen af de nye byudviklingsområder med plads til dagligvarebutikker på 2.000 m² samt at Coop Danmark inviteres til dialog tidligt i planlægningen for at sikre størst mulig integration af et områdes udviklingsmuligheder.

Coop Danmark er særligt interesseret i muligheden for opførelse af større dagligvarebutikker på 2.000 m² og særligt i områder hvor kundegrundlaget er stort, dvs. på mere end 4.000 indbyggere. Coop Danmark er ligeledes interesseret i en beliggenhed i nærheden af det overordnede vejnet, så der kan opnås nem adgang til butikken uanset om man kommer på cykel, i bil eller med kollektiv trafik.

Områderne, der har særlig interesse, er følgende:

Ved Amagerbanen Nord, Østamager

Coop Danmark ønsker at der i arbejdet med lokalplanen for området indtænkes en detailhandelsramme til en dagligvarebutik på 2.000 m² og at denne lægges med nem adgang fra enten Prags Boulevard, Amager Strandvej eller Ved Amagerbanen.

Vejlandskvarteret, Ørestad

Når vinderen af arkitektkonkurrencen er fundet primo december 2019 vil Coop Danmark gerne inddrages i udviklingen af området.

Bådehavnsgade Syd, Sydhavn

Coop Danmark ønsker udlæg af en detailhandelsramme, gerne et bydelscenter, som forsyning af de kommende boliger.

Jernbanebyen, Sydhavn

Her bliver antallet af boliger så stort, at der er behov for et bydelscenter, hvor der kan opføres en butik på ca. 2000 m².

Holm 12 og Tunnelfabrikken, Nordhavn

Coop Danmark er i dialog med udviklere af ejendommen, men ønsker også en løbende dialog med Københavns Kommune.

Ørestads Blvd. 41
DK-2300 København S

+45 70 242 100
mail@aarstiderne.dk
CVR: 4823 3511

Refshaleøen

Coop Danmark ønsker dialog omkring udlæg af detailhandelsrammer på Refshaleøen, når denne skal udvikles.

Side 2 af 2
21.10.2019

Sag nr.: 19.7448.01

Coop Danmark ser frem til svar på ovenstående samt løbende dialog i planlægningen af byudviklingsområderne i Københavns Kommune.

Med venlig hilsen

På vegne af

Flemming Møller Hansen
Ejendschef
Coop Ejendomme

M:+45 60381241

fmh@coop.dk



Coop Danmark A/S
Roskildevej 65
DK-2620 Albertslund
CVR-nr. 26259495

Malene Jensen
Projektleder / Arkitekt Cand. Polyt.

Direkte tlf.: +45 7024 2167
Mail: mbj@aarstiderne.dk

Svar til: Høring 49038 af: Henrik Damm-Møller

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

280

INDSENDT AF

Henrik Damm-Møller

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Ang planer om opførsel af (endnu) en institution på Saxtorphsvej i Valby. Som beboer på vejen må jeg stærkt fraråde at opføre endnu et byggeri på den sidste grønne plet. Der er allerede 2 store institutioner som naboer og begge med udflytterbusser. Det er i forvejen en helt umulig logistisk udfordring for både busser, beboere og ikke mindst forældre der forsøger at aflevere deres børn. Hvorfor ikke sprede placeringer af institutioner rundt i Valby (evt grøntorvet eller kulbanen) hvor der også er bedre mulighed for at aflaste trafik. Det er ikke rimeligt at denne lille villavej skal belastes af sådan en trafik og usikkerhed. Vi frygter at der skal ske en fatal ulykke hver dag - enten hos os beboere eller de børn der hver dag skal zigzagge mellem busser og biler. Det er en ommer! Mvh Henrik

Svar til: Høring 49038 af: Benjamin Friis

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

281

INDSENDT AF

Benjamin Friis

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kulbaneparkens venner

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Kulbaneparkens Venner hilser den nye Kommuneplan velkommen, og vi bemærker med stor glæde at kulbanekvarteret er blevet nævnt med intet mindre end tre af 9 mulige rammeændringer. Vi er dog kritiske overfor, at man har valgt at lade et af Københavns største grønne anlægsprojekter i nyere tid udgå af planen. Kulbaneparken, der med sine knap 44.000 kvadratmeter, godt 4ha, store areal vil indgå som den 3. største park i København, en park der kommer til at betjene både de næsten 3000 beboere der allerede bor i kvarteret, men også de næste lige så mange ny tilflyttere, der kommer til at flytte ind i de nybyggede områder omkring parken. Vi mener at kommuneplanen, særligt med skelen til målet "en grøn, sund og bæredygtig by", bør tildele Kulbaneparken en tydelig plads i afsnittet omkring Valby. Kulbanekvarteret har et potentiale til at blive et fantastisk område, med parken som kvarterets pulserende hjerte. Et hjerte med både grønne områder, områder med arkitektonisk og kunstnerisk kant og med mulighed for at borgere i København, uanset alder og etnicitet kan mødes på tværs. Allerede nu er det et område hvor pionerånden, det eksperimenterende og det inkluderende allerede lever i fuldt flor. Vi håber at Kulbaneparken vil få en lagt større plads end den på nuværende tidspunkt har i den nye kommuneplan, det skylder vi den. Benjamin Friis, Formand

Svar til: Høring 49038 af: Margit Mørck

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

282

INDSENDT AF

Margit Mørck

POSTNR.

2450

BY

KBH sv

HØRINGSSVAR

Stop for mere byggeri i Sydhavnen. Ikke mere beton og ikke flere biler. Bevar de Grønne områder.

Svar til: Høring 49038 af: Trafikselskabet Movia

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

283

INDSENDT AF

Trafikselskabet Movia

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trafikselskabet Movia

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar.

Til: Københavns Kommune

Dokumentnummer
842684
Dato
10 10 2019
Sagsbehandler:
KAV
Direkte: +45 36 13 17 76

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"

Movia har med interesse læst "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019: Verdensby med ansvar". Planforslaget indeholder en række spændende målsætninger, som Movia mener at kunne bidrage til at opnå. Her tænkes konkret på klimamålsætningen, ønsket om at reducere trængsel, og også målet om at mobilitet og infrastruktur skal bidrage til den sociale inklusion.

Som også københavnere i forbindelse med #Københavnernesnak meldte, så er det Movias opfattelse, at endnu bedre forhold i den kollektive trafik er centralt for udviklingen af København. God mobilitet er af afgørende betydning for udvikling af større byer i en bæredygtig og socialt inkluderende retning. Iflg. tal fra Statistikbanken¹ har ca. 70 pct. af de københavnske husstande/familier i 2019 ikke rådighed over bil, og mange er derfor afhængige af cykel og/eller kollektiv trafik. Derfor er kvaliteten af den kollektive trafik central, for at sikre en god mobilitet til alle københavnere. Dette gælder kvaliteten i servicen, men også tilgængeligheden til og trygheden i den kollektive trafik.

Behov for løsninger med et 12-årigt sigte

Forslaget til Kommuneplan 2019 har et 12-årigt sigte. Frem mod 2031 forventes det, at byen vil vokse med ca. 100.000 nye borgere og med 50.000 private arbejdspladser. Væksten vil give en øget efterspørgsel på mobilitet, og med Københavns Kommunes mål om 3 x 1/3 samt at mindst 75 % af væksten i antallet af personture skal ske med cykel eller kollektiv trafik, er det centralt, at der investeres i kollektive trafikløsninger, som også kan realiseres inden for en relativ kort årrække. Der er behov for at investere, mens der arbejdes på de større baneinvesteringer.

Københavns Kommune har ambitiøse planer for udviklingen af den kollektive transport med mere metro og letbane. Borgerrepræsentationen har bl.a. besluttet, at der skal arbejdes på at etablere en ny metro under havnen, som på sigt skal blive til en havnering samt at der skal etableres letbane på Frederikssundsvej. Metro og letbane er langsigtede løsninger, der først kan få effekt om mange år. Det er derfor vigtigt også at indtænke løsninger, der er på forkant med byens trængselsudfordringer, og som kan implementeres inden for en kort årrække.

Bedre busser kan være en del af løsningen på de nuværende og kommende mobilitetsudfordringer

Bustrafikken kan bidrage med løsninger, som på kort sigt kan gøre den kollektive transport til et konkurrencedygtigt alternativ til bilen, og som kan bidrage til opfyldelsen af de trafikale målsætninger i kommuneplanen. Her tænkes på forbedringer af det eksisterende busnet med flere afgang og bedre komfort, samt videreførelse og udbygning af højklassede busløsninger.

Forbedringerne i det eksisterende busnet vil på kort sigt kunne bidrage til at løse de kendte kapacitetsudfordringer over bl.a. havnesnittet og Sjællandsbroen, samt til at sikre mobiliteten til de byudviklings- og perspektivområder som i takt med den forventede udvikling vil få udfordringer med den kollektive mobilitet, bl.a. i Amager Vest og Kongens Enghave.

¹ Tallene er ikke inkl. leasede biler, og procentsatsen kan derfor godt være lavere, hvis disse tælles med. Disse kan dog ikke henføres til, hvor brugeren af bilen bor.

I forhold til videreførelse og udbygning af højklassede busløsninger er der gode perspektiver for både kort og lang sigt i anlæg af BRT-løsninger, som man bl.a. allerede i dag ser på strækningen mellem Nørreport St. og Ryparken St. (Den Kvikke Vej, som blev til i et tæt og godt samarbejde mellem Movia og Københavns Kommune).

Movia er i gang med at udarbejde et net af BRT-linjer, som vil kunne forbedre den kollektive trafik markant til og fra samt internt i Københavns Kommune, og sikre sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af kommunegrænserne.

De målsætninger der er angivet i forslaget til kommuneplanen om, at kommunens busser skal kunne komme hurtigere gennem byen ved etablering af busbaner og busprioritering i trafiksignalerne er centrale i forhold til at tilbyde attraktiv kollektiv transport. Movia og Københavns Kommune har haft et mangeårigt godt samarbejde om dette, og en videre udbygning af samarbejdet mellem Københavns Kommune og Movia kan strække sig fra mindre tiltag i enkelte kryds eller på enkelte strækninger til anlæg af BRT eller +Way.

Det er Movias opfattelse, at det er centralt for mobiliteten i Københavns Kommune, at kvaliteten for pendlere til og fra København er af høj klasse, da meget af den nuværende og forventede trængsel skyldes en stor andel af bilpendling i hovedstadsområdet til det centrale København. Movia kan hjælpe Københavns Kommune ved at facilitere et tæt samarbejde med nabokommunerne om udbygning af sammenhængende fremkommelighedstiltag.

Bedre sammenhæng mellem transportformer er centralt

Københavns Kommune vil gerne arbejde for bedre sammenhæng mellem forskellige transportformer, herunder nem adgang for fodgængere til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag. Movia og Københavns Kommune har allerede samarbejdet om at forbedre gang- og cykelforholdene til og fra byens stoppesteder med henblik på at sikre et større passagergrundlag i den kollektiv trafik. En udbygning af dette gode samarbejde vil være med til at forbedre sammenhængen mellem transportformerne og understøtte at flere får værdi af de store investeringer i mere bane.

Bedre kollektiv trafik bidrager til opfyldelse af klimamålsætningerne

En styrket kollektiv trafik vil kunne reducere biltrafikken, og derigennem mindske klimabelastningerne fra trafikken. Dette kræver dog som tidligere nævnt, at Københavns Kommune investerer i forbedringer af den kollektive trafik.

Københavns Kommune har et mål om, at alle byens busser skal køre på nulemission i 2025. Denne målsætning er kommunen og Movia godt i gang med at realisere gennem sikring af den tværkommunale dialog med nabokommunerne. Allerede i 2019 og 2020 vil der blive indsat elbusser på linje 18, 2A og havnebusserne, og det er Movias forventning, at der i samarbejdet om de kommende års udbud af busdrift, kan skabes enighed mellem kommunerne om indsættelse af yderligere nulemissionsbusser.

Den kollektive transport skal tænkes ind i lokalplaner

For at Københavns Kommune og Movia sammen kan udvikle gode løsninger, er det vigtigt at den kollektive transport – herunder adgangen for gående og cyklister til stoppesteder og stationer – indarbejdes i lokalplaner. Dette gælder især til mange af de nye byudviklingsområder, som nævnes i kommuneplanen. Det vil sikre, at der kan findes gode løsninger til den nødvendige infrastruktur som eksempelvis infrastruktur til elbusser, vendepladser og chaufførfaciliteter.

Til byudviklingsområder som ikke ligger i et banebetjent område, vil fremtidsperspektivet i forhold til indsættelse af førerløs busdrift som last-mile løsninger rumme store muligheder. I Movia er førerløs busdrift et centralt fokusområde, og Movia vil kunne bidrage med rådgivning om perspektiverne ved indsættelse af førerløs busdrift fra byudviklingsområderne til eksempelvis metrostationer, og konkret afprøvning i forsøgsdrift.

Svar til: Høring 49038 af: Hanne Kelter Rasmussen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

284

INDSENDT AF

Hanne Kelter Rasmussen

POSTNR.

2500

BY

København

HØRINGSSVAR

Planen om at anlægge endnu en stor daginstitutioner ved siden af 2 andre store institutioner i et villa kvarter, hvor vejene på ingen måde er beregnet på en sådan trafik, er en virkelig dårlig ide. Det vil end videre fratage området dets eneste grønne område. Der må være andre bedre muligheder for at anlægge en sådan institution fx. På Maskinpark en Grønttorvet eller Kulbaneområdet. Mvh. Hanne Kelter Rasmussen

Svar til: Høring 49038 af: Benny Jørgensen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

285

INDSENDT AF

Benny jørgensen

POSTNR.

2100

BY

Kbh ø

HØRINGSSVAR

Hej ,jeg kan godt forstå at de skal have et sted at være ,men det skal ikke være her opad vores skole og institutioner der er mange børn og resultatet vil måske blive at de ikke tør gå frem og tilbage på stierne der hvor disse skure skal opsættes. Det vil også ødelægge vores fine park . Så det er herfra nedstemt . Hilsen Benny jørgensen

Svar til: Høring 49038 af: SF-Vesterbro

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

286

INDSENDT AF

SF-Vesterbro

VIRKSOMHED / ORGANISATION

SF-Vesterbro

POSTNR.

1720

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringssvar på Kommunalplan 2019 fra SF-Vesterbro Kommunalplan 2019 har fået titlen "Verdensby med ansvar". Det undrer os meget her på Vesterbro, hvor man blot skal gå en tur i Istedgade eller på Halmtorvet for at se, at der ikke rigtigt er nogen, der tager noget som helst ansvar på det sociale område. Der tages ansvar for middelklassen, som vel egentlig godt kan tage ansvar for sig selv – men ikke for de allermost udsatte borgere i byen. På byens herberger afvises borgere med akut behov for tag over hovedet. Overbelægningen er også stor på natcaféerne og på nødherbergerne. Kun en sidste øjebliksrådningssaktion gjorde, at Café Klare ikke lukkede, Fisken står lige nu til at lukke, kommunen har opgivet selv at tage ansvar for H17 og overgivet det ansvar til Mændenes Hjem. Det er afgørende at få H17 til at fungere, fordi det er det ene af de blot to fixerum i byen – begge på Vesterbro. Den ansvarlige løsning vil være at oprette fixerum flere steder i byen, men det kan man ikke læse om i Verdensby med ansvar. Flere fakta på socialområdet: Kommunen har ikke kunnet knække hjemløsekurven og de hjemløse bliver ældre og ældre, stofbrugere dør af overdoser rundt omkring i byen, arbejdsløse tvinges rundt i meningsløse aktiveringscirkusser og perspektivløse arbejdsprøvninger. Antallet af underretninger på børne- og ungeområdet stiger. Og arbejdsløse og andre udsattes børn vokser op i fattigdom. Selv det gode initiativ med socialrådgivere ude i dagtilbuddene til

at gribe de udsatte børn, før de falder, er fjernet. Det ligger langt fra påstanden i KP19 om, at borgerne i København har mulighed for at leve et godt liv med høj livskvalitet. Helst overordnet er der brug for en social genopretningsplan i København. Der bør i KP19 formuleres – og finansieres – ambitiøse mål for en social genopretning, så vi kan være stolte af byens indsats og ønske at promovere vores resultater for verden. De 58 mio.kr. kommunen indtil for tre år siden modtog om året til området fra staten (særlig del af satspuljemidlerne), må der genforhandles om med en ny socialdemokratisk regering. I det hele taget har bortfaldet af alle satspuljemidler ramt byens tilbud til udsatte borgere hårdt. Vester Remisepark – eller Jernbanebyen – kan indtænkes i en genopretningsplan for det sociale område. Her kan man vælge at koncentrere socialøkonomiske virksomheder og skæve boliger. Det ville være en beslutning, der kunne bringe udsatte borgere ind i nye fællesskaber og dermed styrke den sociale integration. Med nye, massive sociale investeringer krydret med fx anderledes tænkning om anvendelsen af Vester Remisepark kan København med rette kalde sig for en verdensby med socialt ansvar. Venlig hilsen SF-Vesterbro

Svar til: Høring 49038 af: Christina Stougaard Hansen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

287

INDSENDT AF

Christina Stougaard Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Fælleds Venner

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

il: Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar"

Amager Fælleds Venner har med stor interesse læst forslaget til Københavns Kommuneplan, som er tiltænkt at sætte retningen for byens udvikling de næste 12 år. Amager Fælleds Venner er glade for, at Københavns Kommune har lagt planen ud til en bred offentlig høring, da planens forslag vil berøre mange københavnernes hverdag.

Amager Fælleds Venner er overordentligt tilfredse med, at forslaget til Kommuneplanen rummer ambitiøse ønsker i forhold til at København i det næste årti skal udvikle sig til en grøn, sund og bæredygtig by. I forslaget er der blandt andet følgende ambitiøse målsætning (s.20):

At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.

Bekymrende forslag i forhold til kommunens ambitiøse grønne målsætninger

Amager Fælleds Venner finder det fuldstændig uforståeligt, at det fremgår af kapitel 3 (s.50-51) i selvsamme forslag til kommuneplan, at der tiltænkes at byudvikle på dele af Amager Fælled med mulighed for udvikling fra 2019. Det er med dyb bekymring, at vi kan læse, at der planlægges at udlægge et 18 ha stort areal nord for Vejlands Alle til 2.500 boliger, det i planen såkaldte "Vejlandskvarter". Det er også med stor bekymring, at vi ser, at kapitel 3 (s. 50-51) indeholder forslag om, at Ørestad Fælled Kvarteret får ændret status til institutioner og fritidsområder, givet det forhold, at der pt. er en igangværende behandling i Fredningsnævnet vedr. fredning af dette område.

Amager Fælleds Venner vurderer, at såfremt disse planer gennemføres, så vil det have store negative konsekvenser for Københavns Kommunes ambitioner om at fremme kvaliteten af byens grønne områder til gavn for både borgerne og biodiversiteten.

Byudvikling på Amager Fælled – en katastrofe for biodiversiteten i Københavns Kommune

Vi mener i Amager Fælleds Venner, at en af de ting, som gør Københavns Kommune særlig og unik er, at der historisk set har være naturområder af høj kvalitet meget tæt på centrum af byen. Det gør København attraktiv, både for indbyggere og for turister, som kan opleve både by og natur.

Amager Fælled er samlet set på 223 ha og giver med sin størrelse fundamentet for, at mange arter, herunder mange sjældne arter, har den fornødne plads og ro til at trives og reproducere sig. På Amager Fælled findes f.eks. en af de to kolonier af Nattergale i København, der findes små vandsalamandere, sjældne padder og planter. Amager Fælled er således et af de områder, som giver København et helt særligt præg. Københavnerne har med Amager Fælled en intakt mulighed for at opleve natur af meget høj kvalitet i cykel- og gåafstand fra deres bolig midt i en storby, dette vil de miste, hvis der bygges på Amager Fælled.

Det i Kommuneplanen foreslåede byggefelt på Amager Fælled er i dag ynglested for Amager Fælleds få agerlandsarter, som sanglærke og vibe. Særligt sanglærken er i katastrofal tilbagegang i Danmark som følge af tab af levesteder. Det vil på baggrund heraf være en hel forkert udvikling at byudvikle på et område, som i den grad er benyttet af en af vores, desværre udsatte fuglearter. Det vil også være et stort tab for københavnere – børn såvel som voksne, hvis de fremover ikke vil kunne høre sanglærken og vibens stemmer tæt på hvor de bor.

Det fremgår af MOE rapporten til Københavns Kommune fra August 2018 "Naturkortlægning på delområder af Amager Fælled", at naturtilstanden i det foreslåede byggefelt på Amager Fælled (i rapporten omtalt som Bygefelt AF-S) vurderes

som "moderat". Dette billede kan vi ikke genkende. Således blev der, ved seneste afholdte bioblitz på det planlagte byggefelt på Amager Fælled i august 2019, fundet 68 arter, som ikke tidligere har været registreret på Amager Fælled via fugleognatur.dk. De 68 nye arter fremgår af **bilag**.

Med de nye fund er den samlede 'Artsliste fra Amager Fælled' på fugleognatur.dk oppe på **1.651 arter**. De mange arter er et tydeligt tegn på, at Amager Fælled er et helt unikt naturområde, med et tårnhøjt niveau af biodiversitet. Vi mener i Amager Fælleds Venner, at det vil være fuldstændig i modstrid med kommunens målsætninger om at øge kvaliteten af byens grønne områder, til gavn for folkesundheden og biodiversiteten, at udlægge dele af Amager Fælled til byggefelt, sådan som det er foreslået i udkastet til Kommuneplan 2019.

Naturen på Amager Fælled er en helhed, som ikke kan tåle yderlig reduktion i størrelse

Amager Fælleds Venner er opmærksom på, at det planlagte byggefelt erstatter et andet planlagt byggefelt, som heldigvis ikke vil blive realiseret. Det nu skrinlagte byggeprojekt på den del af Amager Fælled, som betegnes "Strandengen", er glædeligvis mundet ud i en beslutning om, at dette område skal fredes fuldt ud gennem Fredningsnævnet. Vi mener i Amager Fælleds Venner, at Strandengen er et både naturhistorisk og kulturhistorisk unikt område.

Vi mener, at Strandengen er naturhistorisk unikt, fordi det er et strandengs overdrev, som ikke har været taget i brug som landbrugsjord. Det betyder, at området har nogle jordbundsforhold som giver levesteder for mange arter, som er sjældne i Danmark.

Vi mener samtidig, at Strandengen er et kulturhistorisk vigtigt område, fordi det giver nuværende og kommende generationer et helt enestående indblik i, hvorledes den danske natur har formet sig inden landbrugets fuldstændige dominans af landskabet.

På den baggrund finder vi det vigtigt, at kommunen i sin fredning af Strandengen giver nogle rammer og plejeplaner, som sikrer, at de natur- og kulturhistoriske værdier bevares til fremtidige generationer af københavnere.

Amager Fælleds Venner mener, at det i kommuneplanen foreslåede byggefelt Nord for Vejlands Allé (i planen kaldet Vejlandskvarteret) vil have en særdeles negativ effekt på naturen på hele Amager Fælled, hvis byggeplanerne realiseres. Såfremt planerne realiseres, mener vi, at der ikke er nogen realistisk chance for at bevare de naturkvaliteter, der er på Strandengen. Dette mener vi, fordi en ny bydel på selve Amager Fælled vil skabe et så massivt pres på de omkringliggende områder, at de sjældne arter, som lever på Strandengen, vil bukke under. Det er i vores vurdering en fuldstændig ikke-bæredygtig og uansvarlig handling at foreslå byggeri så tæt op af en så sårbar og sjælden natur, som Strandengen er.

Amager Fælleds Venner vurderer, at den eneste måde at bevare den høje kvalitet af biodiversitet på Amager Fælled er, at Københavns Kommune fuldstændig afstår fra at planlægge og udføre nogen form for byggeri på noget sted på Amager Fælled. Amager Fælleds Venner anbefaler derfor, at det planlagte byggefelt på Amager Fælled udgår af Københavns Kommuneplan 2019.

Amager Fælleds Venner støtter op om ambitionen om København som ansvarlig verdensby

Amager Fælleds Venner er begejstrede for, at Københavns Kommune ønsker at være et foregangseksempel i den grønne omstilling. Vi noterer os, at der i udkastet til Kommuneplanen er lagt op til, at Københavns Kommune skal finde nogle byløsninger, der skal bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer og realiseringen af FN's 17 verdensmål.

Vi savner dog i udkastet til kommuneplanen konkrete bud på, hvorledes Københavns Kommune vil tage ansvar for de verdensmål, hvor det går allermest i den forkerte retning. Det fremgår af den nyeste rapport for status på FN's 17 verdensmål, at der er særligt fire områder, hvor verdens udvikling går i den forkerte retning: Nemlig en voksende økonomisk ulighed (verdensmål nr. 10), tab af biodiversitet (verdensmål 14 og 15), stigende CO2 (verdensmål 12) og stigende mængder af menneskeskabt affald, som ødelægger økosystemer både på land og i vand (verdensmål 13)

Vi mener, at Københavns Kommune kun kan leve op til sit ønske om at være en ansvarlig verdensby ved at vælge en ambitiøs indsats i forhold til de fire områder, hvor verden lige nu er på afveje. Netop i den kontekst mener Amager Fælleds Venner, at det er overordentligt vigtigt, at den kommende Kommuneplan foretager en helhjertet prioritering af Amager Fælleds uerstattelige natur. Dette er nemlig en af de vigtigste redskaber til at sikre, at Københavns Kommune kan bidrage til en positiv udvikling i forhold til Verdensmål nr. 15, som handler om at sikre livet på land.

Amager Fælleds Venner er uenige i den påstand, at bebyggelse på Amager Fælled vil kunne bidrage til at dæmpe prisstigninger på boliger i København. Vi mener, ligesom flere andre, at nybyggeriet i København i dag er drevet af kapitalkræfter og en byggesektor, der er mere optaget af at maksimere profitten i byudviklingen, end i at skabe en by, som lever op til at kunne indfri de 17 verdensmål. I forlængelse heraf finder vi det højst beklageligt, at Københavns Kommune gennem selskabet "By & Havn" selv er med til at forstærke en byudvikling, som handler om at maksimere kapitalindkomsten på bekostning af den sociale og miljømæssige bundlinje.

Amager Fælleds Venner er opmærksomme på, at Københavns Kommune har igangsat en dialog med staten i forhold til at få statslig kapital til finansiering til yderligere metrostrækninger i København. Vi finder det glædeligt, at Københavns Kommune har igangsat en dialog med staten om, hvorledes der findes andre metoder til at finansiere metroen end de grundsalg, som kan foretages af selskabet "By & Havn".

Vi er enige i arkitekt Peter Shultz Jørgensens betragtning om, at udviklingen af København skal tænkes langsigtet, hvis den skal leve op til ønsket om at være en ansvarlig byudvikling. Vi mener, at det er vigtigt, at den endelige Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune afspejler en grundig og ansvarlig refleksion over følgende spørgsmål, som rejses af Peter Shultz Jørgensen:

»Så hvor klogt er det at disponere alle byens arealer nu, ud fra en idé om at alle flytter til København, hvilket faktisk ikke er tilfældet? Der kommer nye funktioner, og hvordan skal byerne i fremtiden være integrerede i økosystemerne? Enhver tid vil kræve sin plads, og så skal man måske i gang med at ekspropriere eller rive bygninger ned. Ved at bygge på alle tomter og fredede arealer låser byen sin handlefrihed og mister dynamik«.

Med venlig hilsen

Amager Fælleds Venner

Bilag:

Registrerede nye arter på det planlagte byggefelt (Lærkesletten) ved bioblitz'en den 17.-18. august 2019:

- Agatugle (*Phlogophora meticulosa*)
- Agerugle (*Agrotis segetum*)
- Almindelig Bladmåler (*Epirrhoe alternata*)
- Broget Havemåler (*Eulithis prunata*)
- Brun Engugle (*Helotropha leucostigma*)
- Brun Nældeugle (*Abrostola tripartita*)
- Brunviolet Smutugle (*Noctua janthe*)
- Det Sorte C (*Xestia c-nigrum*)
- Dromedarspinder (*Notodonta dromedarius*)
- Frugttræ-Barkmåler (*Peribatodes rhomboidaria*)
- Frøgræsugle (*Luperina testacea*)
- Frønnet Landmand (*Agrotis puta*)
- Grøn Lav-Ugle (*Cryphia algæ*)
- Gul Syremåler (*Timandra comae*)
- Gulhvid Stregmåler (*Cabera exanthemata*)
- Gulvinget ugle (*Thalpophila matura*)
- Halmugle (*Mythimna pallens*)
- Humleugle (*Hypena rostralis*)
- Hvid Dværgmåler (*Eupithecia centaureata*)
- Hvidaksugle (*Mesapamea secalis*)
- Hvid-Punkt Græsugle (*Mythimna albipuncta*)
- Jordbær-Bladmåler (*Dysstroma truncata*)
- Kartoffelborer (*Hydraecia micacea*)
- Klematismåler (*Melanthia procellata*)
- Kællingetandhalvmøl (*Oncocera semirubella*)
- Kålhalvmøl (*Evergestis forficalis*)
- Lille Penselspinder (*Orgyia antiqua*)
- Lille Tyv (*Mesoligia furuncula*)
- Løggarsehalvmøl (*Evergestis limbata*)
- Mosebunkeugle (*Cerapteryx graminis*)
- Mørksømmet Smutugle (*Noctua interjecta*)
- Næbugle (*Hypena proboscidalis*)
- Okkergul Bladmåler (*Camptogramma bilineata*)
- Okkergul Rovmåler (*Crocallis elinguaris*)
- Perikonmåler (*Aplocera efformata*)
- Perlemorshalvmøl (*Pleuroptya ruralis*)
- Perlemåler (*Campaea margaritaria*)
- Poppelporcelænsspinder (*Pheosia tremula*)
- Purpurhalvmøl (*Pyrausta purpuralis*)
- Rustbladmåler (*Xanthorhoe ferrugata*)
- Rødbåndet Dværgmåler (*Gymnoscelis rufifasciata*)
- Seksliniet Glansugle (*Xestia sexstrigata*)
- Skræpperodæder (*Triodia sylvina*)
- Skyggelinie-måler (*Costaconvexa polygrammata*)
- Sortrandet Måler (*Lomaspilis marginata*)
- Stor Smutugle (*Noctua pronuba*)
- Svagtskygget Smutugle (*Noctua comes*)
- Tvivlsom Mus (*Hoplodrina ambigua*)

- Udelt Messingugle (*Diachrysia stenochrysis*)
- Vinkelstreget Løvmåler (*Idaea aversata*)
- Vinterkarsehalvmøl (*Evergestis pallidata*)
- Åkandehalvmøl (*Elophila nymphaeata*)
- Gaffelmejer (*Dicranopalpus ramosus*)
- Kvadratedderkop (*Araneus quadratus*)
- Almindelig Guldpletrovbille (*Platydracus stercorarius*)
- Køllehornet Blomstertæge (*Heterotoma planicornis*)
- Megalocoleus molliculus
- Coremacera Marginata
- Pherbellia Cinerella
- Dolichopus Griseipennis
- Dolichopus Trivialis
- Grøn Kokasseflue (*Neomyia cornicina*)
- Græshårmyg (*Dilophus febrilis*)
- Smalbladet Kællingetand (*Lotus tenuis*)
- Hestehale (*Hippuris vulgaris*)
- Mælkehvid Keglehat (*Conocybe albipes*)
- Seglgræshoppe (*Phaneroptera falcata*)
- Microgastrinae, ubestemt. (*Microgastrinae indet*)

Alle observationer fra Bioblitzten kan ses her:

<https://www.fugleognatur.dk/lokalitet.aspx?mode=lok&id=24850>

Svar til: Høring 49038 af: Anna Larsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

288

INDSENDT AF

Anna Larsen

POSTNR.

1432

BY

København k

HØRINGSSVAR

En fin visionær kommuneplan. Det er dog meget vigtigt at sikkerskolevej prioriteres end nu højere, ikke mindst i de områder der berøres af nyt byggeri og jordkørsel. Her tænker jeg særligt på skolevejen mellem Margretheholmen og Christianshavn, som hver dag befært af flere hundrede børn på cykler. Her mangler cykelsti og børnene er flere steder nødsaget til at krydse stærkt trafikerede veje uden afmærkninger. KK bør tænke alvorligt på børnenes sikkerhed når nye projekter og midlertidige veje planlægges.

Svar til: Høring 49038 af: Philip Elberling

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

289

INDSENDT AF

Philip Elberling

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Af visionskortet for fremtidens københavn fremgår det at den Østlig Ringvej vil afskære indsejlingen til Margretheholms Havn. Her er der 738 lystbåde med over 1200 medlemmer af sejlkлубben Lynetten, der dagligt benytter havnen og selv har bygget den op til en moderne lystbådehavn med alle tænkelige faciliteter, heriblandt restaurant, butik, sejlerskole og lystbådeværft, mm. Det er et "maritimt åndehul" for en masse københavnere. Ved at afskære indsejlingen svarer det til at man eksempelvis nedlægger et helt kolonihavehusområde. København har i forvejen mistet mange "åndehuller", de seneste 10-20 år, til fordel for nye boligområder med dertilhørende infrastruktur. Vi bør derfor bevare de "åndehuller" der er tilbage og tage størst muligt hensyn under udbygningerne. Sejlkubens bestyrelse har flere gode forslag til hvordan det kunne løses.

Svar til: Høring 49038 af: Carl Jensen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

290

INDSENDT AF

Carl Jensen

POSTNR.

2100

BY

Ø

HØRINGSSVAR

Som beboer lige ud til området må vi på det kraftigste tage afstand fra denne ikke særligt smarte ide, vi er i forvejen udfordret med en beboersammensætning der bliver betegnet under observation til ghetto så burde der måske hjælpes på en måde der ikke belaster området, det er måske heller ikke det skarpeste at lægge dem klods op af flere børneinstitutioner. Ligeledes er det noget af en hån mod området når en borgmester kan siges at det vil passe godt med beboersammensætningen. Med håb om at dette ikke kommer til at ske vh Carl

Svar til: Høring 49038 af: Indre By Lokaludvalg

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

291

INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Indre By Lokaludvalg

POSTNR.

1599

BY

Kbh. V

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar + bilag

Økonomiforvaltningen

Kommuneplanforslagets beskrivelse af udviklingen i Indre By frem mod 2031 (side 60-61) indeholder uvæsentlige problemstillinger, mens de væsentlige problemstillinger jf. nedenfor i det store hele ikke omtales.

1. Indre Bys udvikling

Lokaludvalget foreslår, at følgende udfordringer og retning for udvikling afspejles i afsnittet om Indre By:

Trafik

Som replik til kommuneplanforslagets bemærkninger på side 60 om en østlig ringvej foreslår lokaludvalget, at der udarbejdes en strategi for reduktion af forureningen og trængslen især i Indre By. Vi mener, at det er nødvendigt med en offentlig debat om hvilke virkemidler, der skal til, for at opnå dette mål.

En undersøgelse af, hvordan den gennemkørende trafik i Indre By kan begrænses, bør sættes i gang nu og ikke afvente en eventuel beslutning om en østlig ringvej, da der kan gå mange år, før en sådan beslutning tages, ligesom der kan gå mange år, fra der tages en eventuel beslutning til den østlige ringvej måtte stå klar.

Det bør desuden undersøges, hvor i Indre By vejstøj kan mindskes ved at sænke hastigheden på gaderne, uden at det har en negativ effekt på afviklingen af trafikken.

21. oktober 2019 J.nr. 2019-0267496
--

Trafiksaneringsplanen, som omtales på side 60 i kommuneplanforslaget, bør omfatte bedre rammer for cyklister og fodgængere.

Natteliv

En indsats med en virkning på den lange bane skal iværksættes nu med en tekst i kommuneplanen, der signalerer politisk vilje og giver juridiske beføjelser til at stoppe og vende den igangværende udvikling, hvor beboere og detailhandel presses ud af Indre By til fordel for restaurations- og natteliv.

Overordnet handler det om hvilken by, København skal være – hvordan vi præsenterer byen overfor os selv samt byens gæster og turister.

Events

Der bør være en tekst i kommuneplanen, der signalerer politisk vilje og giver juridiske beføjelser til at sprede events og store arrangementer over hele byen for dermed at mindske trykket på Indre By.

Arrangørerne og kommunen må have forståelse for, at Indre By er et beboelsesområde med ca. 42. 000 indbyggere, der skal have et hverdagsliv til at fungere.

Turisme

Turismen presser store dele af Indre By i form af trængsel, luftforurening fra turistbusser samt hop on/hop off-busser og krydstogtskibe, flere hoteller, anvendelse af boliger og hele ejendomme til hotellignende virksomhed fx via Airbnb, osv. osv.

Det nævnes i kommuneplanforslaget, at turismen skal spredes, men det letter ikke presset på Indre By, eftersom turismen i København er stigende.

Kommuneplanforslaget skal derfor indeholde konkrete tiltag, der kan styre udviklingen på området, før vi ender i samme grøft som byer med voldsom overturisme.

Lokaludvalget foreslår derfor, at kommuneplanforslaget indeholder bemærkninger om, at København satser på kvalitetsturisme fremfor masseturisme.

Overordnet handler det om hvilken by, København skal være – hvordan vi præsenterer byen overfor os selv samt byens gæster og turister.

Udviklingen på ejendomsmarkedet

Indre By er blevet interessant for bl.a. kapitalfonde, der skyder penge i hoteller og udlejningsejendomme, og for folk med ønske om at drive hotellignende virksomhed i centralt beliggende lejligheder. Denne interesse for ejendomsmarkedet i Indre By gør, at boligpriserne stiger, skatteborgere forsvinder og kulturen i Indre By ændrer sig.

Derudover pågår der en usund udvikling på erhvervslejemarkedet, hvor detailhandlen må give op, fordi huslejen bliver for høj.

Kommuneplanen skal forholde sig til udviklingen på Indre Bys ejendomsmarked. Målet må være at sikre og udvikle Indre By som beboelsesområde, der er med til at understøtte det lokale erhvervsliv.

Fremfor at skaffe plads til de mange nye indbyggere i København ved at bygge i vandet, kan man med kommuneplanen udpege Indre By til en bydel med potentiale for befolkningsvækst.

Historiske bymiljøer

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.

Det skal fastslås i kommuneplanen, at der ikke må bygges højhuse i og tæt ved Indre By og Christianshavn. Stationsnærhed kan ikke bruges som et argument for at placere et højhus i eller tæt ved Københavns historiske kerne.

Nyboder Skole

Nyboder Skole bør ikke udbygges. Der bør i stedet bygges en ny skole. Alternativt bør man undersøge muligheden for at genåbne Nørre Vold Skole, idet der mangler en skole nær Nørre Kvarter og Nansensgade-kvarteret.

2. Københavns udvikling

Klima

Kommuneplanen bør vinkles i forhold til klimakrisen. Kommuneplanen skal beskrive konkrete initiativer, der sikrer, at vi opnår målene i kommunens klimaplan indenfor den tid, der er besluttet, altså senest 2025.

Støj- og luftforurening

Kommuneplanen bør indeholde målsætninger for støj- og luftforurening og angive konkrete initiativer til, hvordan målene nås.

3. Planarbejdet

Serviceerhverv-begrebet i lokalplaner og kommuneplanen omfatter i dag administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området.

Serviceerhverv-begrebet bør opdeles, så man i kommuneplanen og lokalplaner kan se, om en ejendom må anvendes til fx udskækningsvirksomhed med nattilladelse, hotel, detailhandel, liberalt erhverv osv.

Tillæg til kommuneplanen: Lokaludvalget har erfaring med, at der udarbejdes tillæg til kommuneplanen stort set samtidig med, at den vedtages. Borgerrepræsentationens beslutning om kommuneplanen bør derfor indeholde bemærkninger om, at kommunen vil være tilbageholdende med at udarbejde tillæg til kommuneplanen.

Indre By Bydelsplan 2017-2020 har stort set ikke været benyttet ved udarbejdelsen af forslaget til kommuneplanen, konstaterer vi. Før vi går i gang med den næste bydelsplan, skal vi have afstemt, hvad forvaltningerne og Borgerrepræsentationen skal bruge den til.

Parallelopdrag: Det kunne være givtigt at bede en række kompetente fagpersoner med forskellig tilgang til byudvikling skrive deres bud på den næste kommuneplanstrategi og/eller kommuneplanforslag. Det vil give borgerne og Borgerrepræsentationen indsigt i, hvilke flere muligheder en by som København faktisk har, når der skal vælges retning for udviklingen. De forskellige

bud på udviklingen vil være et fantastisk grundlag for en folkelig debat om, hvilket København vi ønsker for fremtiden.

Den interne høring: Vi undrer os over, hvordan den interne høring om kommuneplanforslaget bliver brugt. Man kan se i Hvidbogen, at stort set alle bemærkninger bliver afvist, uanset om det er fra lokaludvalg eller fagudvalg. Afvisningen bør i det mindste begrundes.

Borgerpanelundersøgelse

I perioden 26. september-1. oktober 2019 bad vi Indre By Borgerpanel svare på en række spørgsmål med relation til kommuneplanforslaget. 1.254 personer deltog. Undersøgelsens resultater indgik i lokaludvalgets drøftelse af kommuneplanforslaget. Se resultaterne i bilaget.

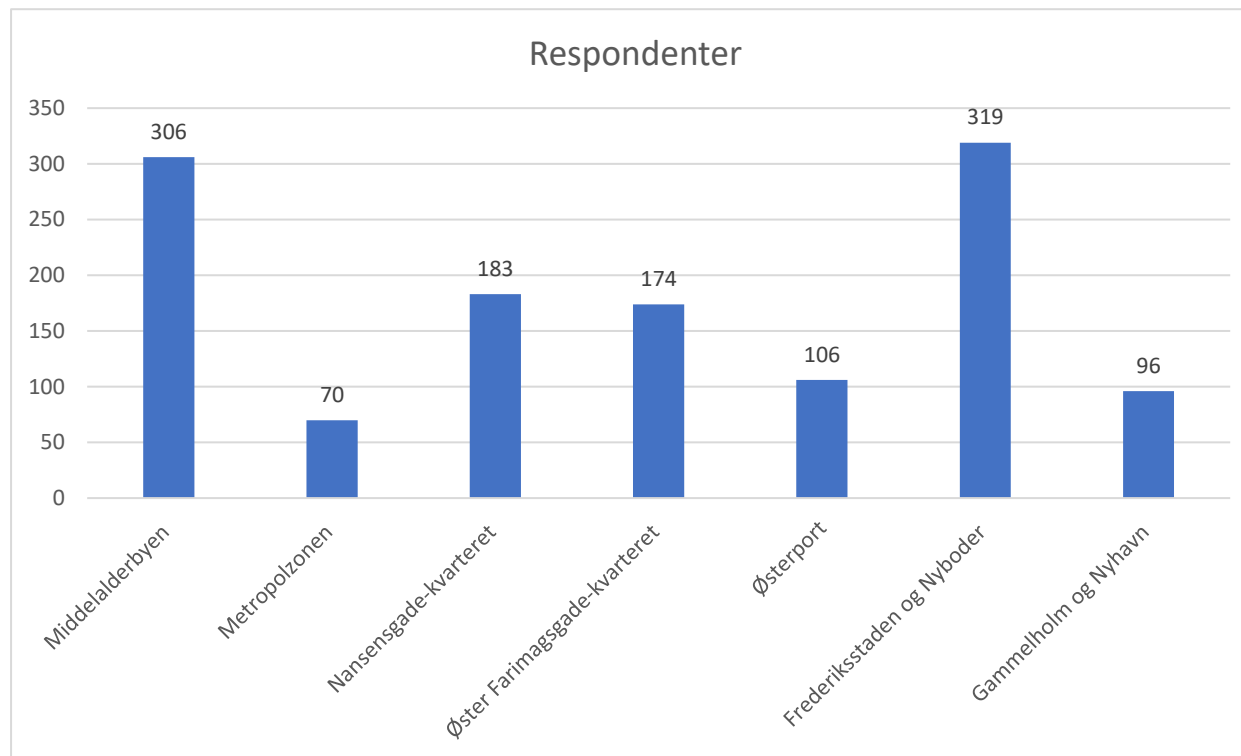
Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Opsamling på borgerpanelundersøgelse forslag til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar"

Baggrund:

- 1254 respondenter har gennemført borgerpanelundersøgelsen.
- Det svarer til 34 % af det samlede Borgerpanel.
- Nedenstående diagram viser, hvor respondenterne er bosat i Indre By.



Alder:

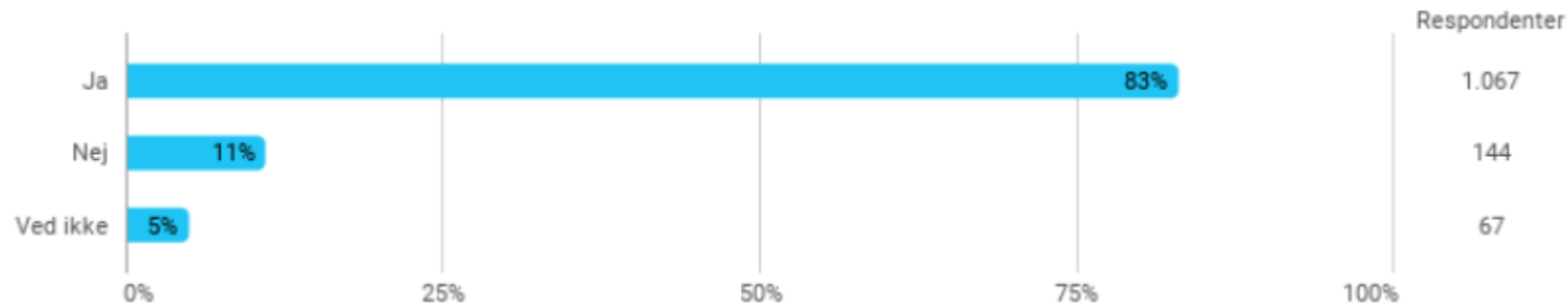
- 0 % af respondenterne er under 20 år.
- 8 % af respondenterne er 20 – 29 år.
- 11 % af respondenterne er 30 – 39 år.
- 17 % af respondenterne er 40 – 49 år.
- 26 % af respondenterne er 50 – 59 år.
- 12 % af respondenterne er 60 – 69 år.
- 17 % af respondenterne er 70 år eller derover.

Køn:

- 46 % af respondenterne er mænd.
- 53 % af respondenterne er kvinder.
- 1 % har angivet, de er andet.

5. Det fremgår af forslaget til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar", at der skal udarbejdes en trafiksaneringsplan, der har til formål at begrænse den gennemkørende trafik i bl.a. Indre By.

Er det en god ide at begrænse den gennemkørende trafik i Indre By?



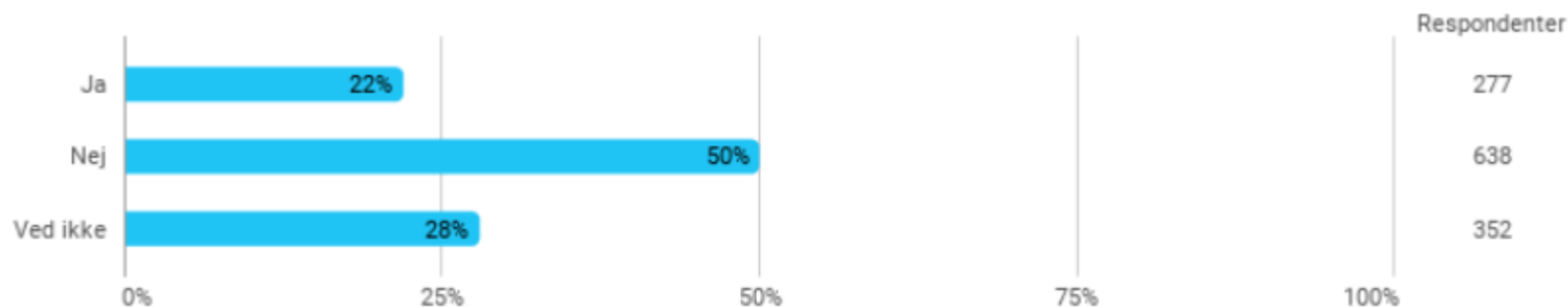
Uddrag af kommentarer:

- De tunge lastbiler er en katastrofe i indre by. Direkte farlige. De må i givet fald begrænses til trafik mellem kl 01 og 06 så dag-og aftentimerne, hvor der er børn og unge er uden tung trafik.
- Byen er ikke designet til bilkørsel. Alle gader og stræder er smalle (særligt i Middelalderbyen), og der er så mange turister, der ikke kan finde ud af at gå ordentligt på gaderne. Nogle steder er det decideret livsfarligt... Derudover tror jeg, at mindre bykørsel ville gøre det hyggeligere at færdes i gaderne, da de ville komme ordentligt til sin ret.
- Jeg synes det er en god ide at begrænse gennemkørende trafik i byen. Der skal selvfølgelig være plads til at større biler kan komme igennem med varer til butikkerne. Måske man kan give dem adgang i et bestemt tidsrum på dagen.
- Etablere gratis parkering ved indfaldsveje og videre kollektiv transport ind gennem/til byen.

- Vi har den fineste kollektive trafik i København - bus, tog og metro kører med korte intervaller. Færdsel i København kan begrænses, så privat transport foregår med de kollektive transportmidler. Undtaget er naturligvis erhvervstransport (fx varelevering til butikker og private), handikapkørsel mm. Ved bygrænsen kan placeres større parkeringsmuligheder, så pendlere med bolig udenfor og job i København kan skifte til den kollektive trafik. Ligeledes kan der laves en betalingsring, som vil gøre det mere attraktivt at køre kollektivt.
- Jeg er en skatteborger der vil have min bil der giver mig frihed og da jeg vil bo centralt i byen har jeg ikke brug for mindre trafik som nu.

6. Synes du, at en trafiksaneringsplan for bl.a. Indre By skal omfatte omlægning af de flersporede veje i Indre By til gennemkørende trafik, så man får mere plads på de samme veje til gennemkørende trafik, end der er i dag?

Forklaring: I andre lande har man flersporede veje med smalle kørebaner. Det giver plads til flere biler på det samme vejareal.

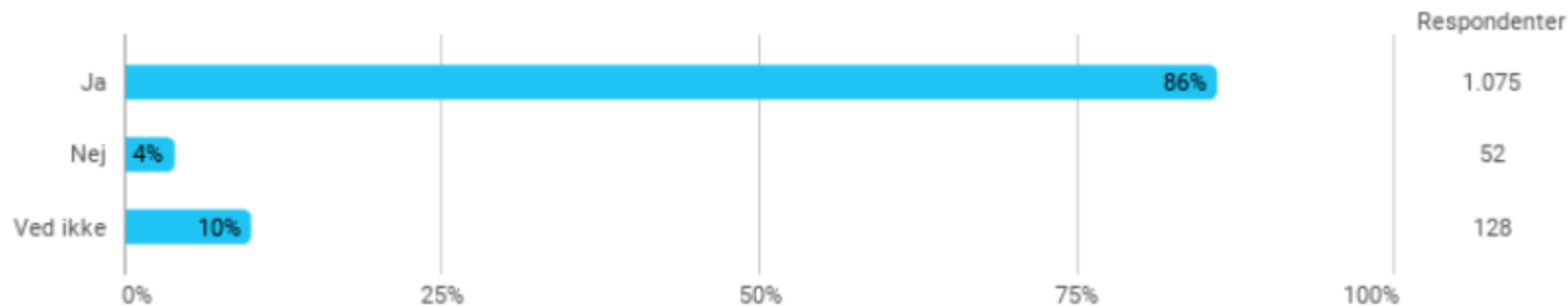


Uddrag af kommentarer:

- Det er i forvejen meget forvirrende at køre herinde som bilist grundet de mange ensrettede gader. Jeg ser hellere, at man lukker gader for gennemkørsel og beholder de flersporede veje.
- Den gennemkørende trafik skal ud på ydre ringveje.
- Det vil kun give mere gennemkørende trafik og færre parkeringspladser.
- Vi skal ikke have mere gennemkørende trafik i Indre By, så omlægninger skal begrænse trafikken, ikke øge den.
- Det vil blokere gaderne. Varevogne og lastbiler holder jo hvor de har lyst til når der sker af og pålæsning.

7. I forslaget til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar" omtaler man en Østlig Ringvej, dvs. en vejforbindelse i tunnel mellem Nordhavn og Refshaleøen udenom Indre By. Som det ser ud nu, skal der på sigt etableres en vejforbindelse via en ny ø, Lynetteholmen. To linjeføringer på Amager er i spil i øjeblikket. Se kortet!

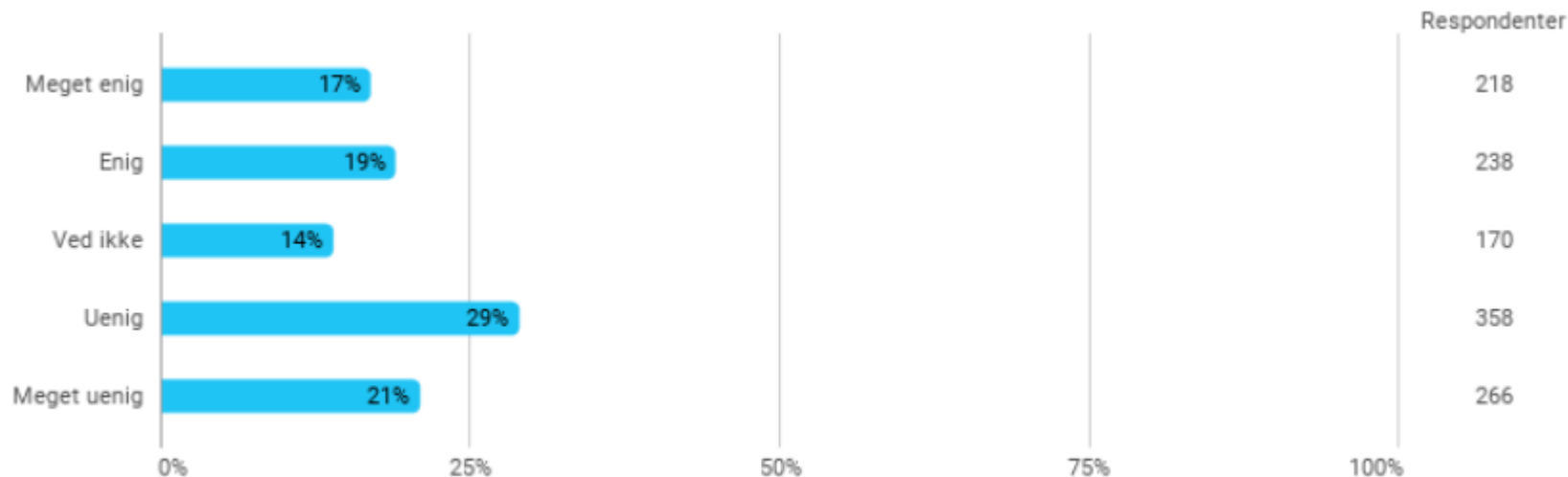
Er en Østlig Ringvej udenom Indre By en god ide?



Uddrag af kommentarer:

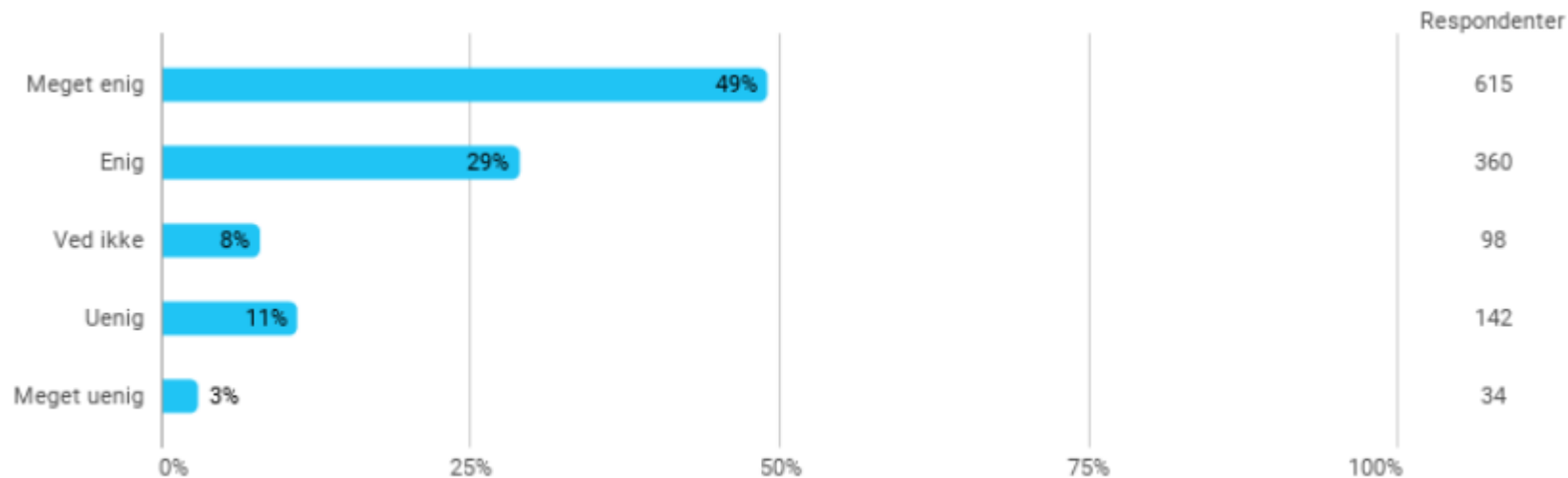
- Så længe den ikke går gennem naturskønne områder bl.a. På Amager. Og absolut ikke ødelægge kyststrækningen
- Jeg er personligt ikke klar over hvilke zoner der er mest overbelastet af trafik-prop, men en tunnel virker umiddelbart som en god løsning til at mindske trafikken på overfladen, og hurtigt få biler igennem byen.
- Byg gerne en vej beregnet til biltrafikken. Mange af Indre Bys veje er ikke oprindeligt planlagt til den massive trafik, vi har i dag. Det giver trængsel for alle typer trafikanter.
- Offentlig transport bør styrkes, ikke biltrafik.
- Ja, det er en god ide forudsat, at man ikke begrænser til- og frakørselsmulighederne for beboerne i indre by, herunder deres parkeringsmuligheder. Det giver god mening med en Ringvej til aflastning af tung trafik i indre by
- Det er ikke en løsning og vil blot øge trafikken og særlig privatbilismen i og omkring byen. Så hellere se på, hvordan mobilitet i byen kan understøttes ved andre ting end biler

8. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Færre borgere i Indre By skal eje egen bil".


Uddrag af kommentarer:

- Det er diskrimination hvis vi ikke må eje bil. Som ældre har man brug for at kunne transportere ting i bil fra tid til anden - og tage i sommerhus hvor offentlig trafik er håbløs.
- Det giver ikke mening at de lokale skal have færre rettigheder end resten af Danmark. Begræns i stedet udefrakommende trafik. Det er ikke urimeligt at forvente at folk finder anden transport når de skal ind og shoppe, gå i biograf, på restaurant, gå i byen og så videre. Jeg deler en bil med 4 forskellige hushold (6 personer) og er ekstremt skuffet over hvor svært det er og håbløst umuligt med parkering. Synes ikke det er urimeligt at man kan have adgang til en bil - og da slet ikke en bil delt blandt så mange.
- For indre bys borgere skal mobiliteten ikke forringes. Skal have mulighed for at eje bil og transportere sig ud af byen. Vi skal kunne hente/bringe børn, køre tur med vores gamle og komme ud i naturen udenfor byen.
- Men man kan måske få folk til at lade være med at anskaffe de helt store personbiler og firehjulstrækkere. De hører ikke hjemme i en by.

9. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Der skal skabes bedre gang- og cykelforbindelser i Indre By".

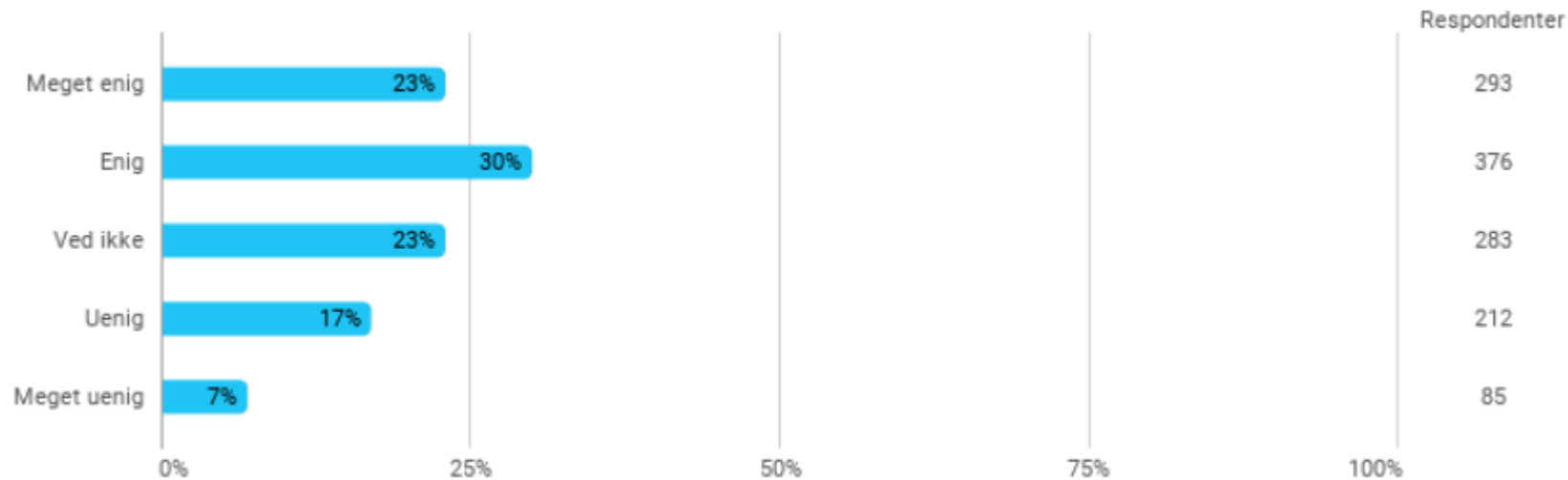


Uddrag af kommentarer:

- Der skal skabes adskilt trafik mellem cykler og gående. I øjeblikket vover jeg mig sjældent til fods gennem indre by eller byens parker - ikke på grund af biltrafikken, men på grund af vild cykel- og løbehjulstrafik, som gør livet usikkert for ældre dårligt gående borgere som mig.
- Der er allerede mange gode forbindelser. Jeg har boet i Indre by hele livet, og finder stadig "nye" forbindelser, jeg ikke kendte.
- Særligt hvis gode gangforbindelser kan skabes, så man kan gå lidt i fred for det hastigt stigende antal cyklister.
- Cykler og gående først - bilerne væk fra byen
- Der er helt klart et kæmpebehov for mere sikre og adskilte cykelstier, samt allerede nu ville en øget politikontrol af cyklist opførsel hjælpe betydeligt på sikkerheden.

- Jeg synes man i den grad skulle opdrage på cyklisters kørsel, det er mig mig mig først. Man skulle også skabe bedre cykelparkering ved at indskrænke pladsen som visse restaurationer optager på fortovet. De fylder det hele og man dårligt parkere sin cykel mere selvom man bor i huset. Man kan heller ikke komme forbi på fortovet.

10. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Hvis den kollektive trafik i Indre By bliver gratis, vil det løse trængselsproblemerne på vejnettet i Indre By".



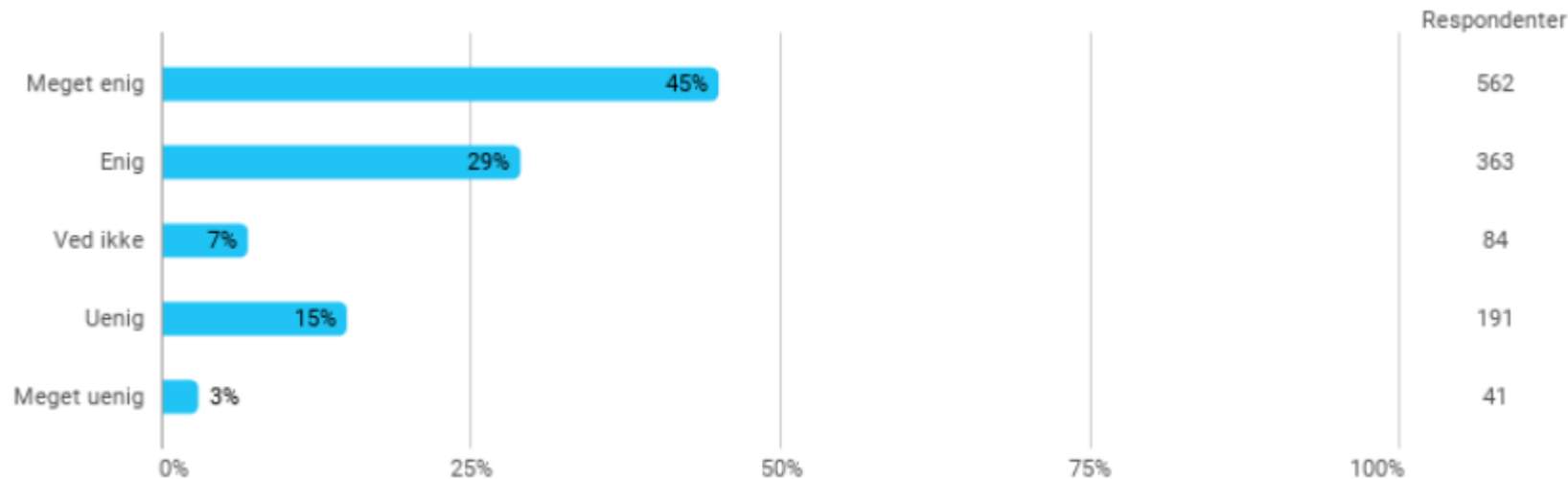
Uddrag af kommentarer:

- Den kollektive trafik skal være gratis generelt, før det letter på noget. Så stor er Indre By heller ikke, at jeg tror, det vil gøre den helt store forskel...
- Det tror jeg ikke. Den kollektive trafik i Indre By er begrænset og der kommer ikke færre biler af den grund
- Det har i mange år været ALT for dyrt at tage offentlig transport. Tror desværre at hvis de nuværende priser forbliver, så opnår man ikke effekten af metro banens muligheder. Derfor lav det gratis !!!!!!!
- Det siger sig selv, at flere vil benytte en gratis off. transport.
- Jeg synes det ville være en god ide med gratis transport, men tror ikke det vil få flere biler ud af byen. Dem der tager bilen er jo oftest folk, der skal bruge den til arbejde, fx varevogne osv.
- Det er en god ide, men jeg tvivler på det løser trængselsproblemerne. Der er mange privatbiler, og mange i den dyre ende. Jeg tvivler på at deres ejere skaffer sig af med eller holder op med at køre i deres teslaer (bl.a.) fordi det er billigere at køre kollektivt. Desuden tror jeg ikke gratis kollektiv trafik alene i indre by vil komme ret mange til gode, da

en del af trængslen jo kommer fordi mange rejser til og fra arbejde i denne del af københavn men ikke nødvendigvis bor der.

- mon ikke de trafikale problemer, så blot flyttes til andre dele af København. Vi kan ikke kun tænke på indre by i den sammenhæng.

11. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Turismen giver udfordringer for os, der bor i Indre By".

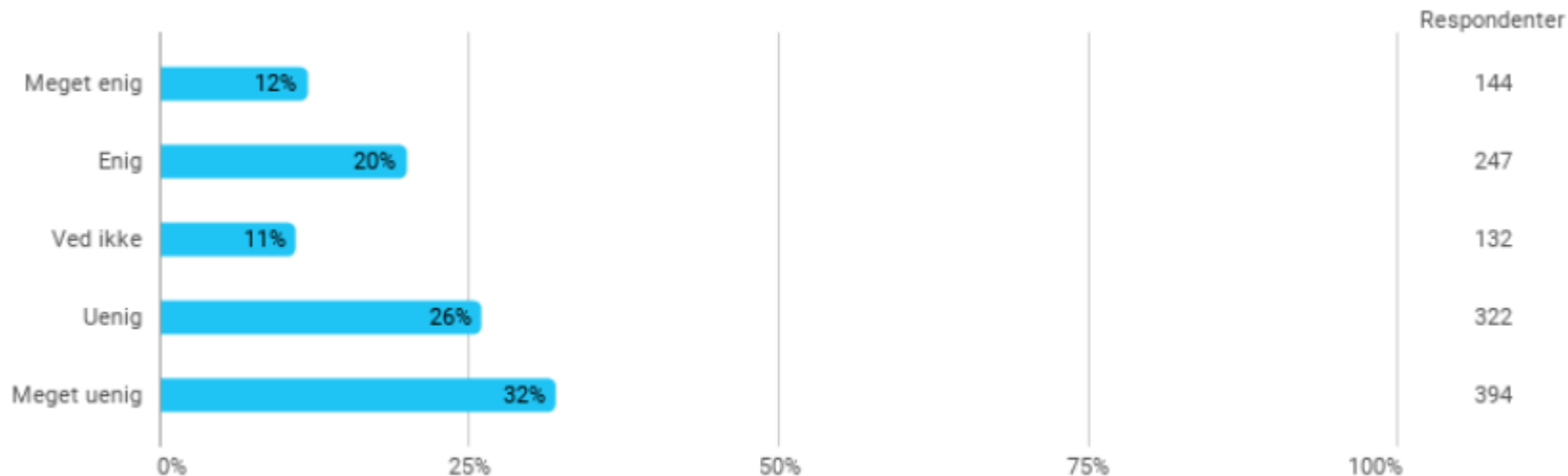


Uddrag af kommentarer:

- Jeg synes man skal begrænse alle disse turistbusser, som ødelægger al transport igennem Toldbodgade og specielt ved Langeliniehavnen, hvor der er ALT FOR MANGE BUSSE til meget begrænset plads. De oser - sviner og opfører sig idioter (undskyld udtrykket)! Turister må tage de offentlige transportmidler som alle andre - det har de tid til - det er billigere for dem og så langt er der ikke fra Østerport station til den Lille havfrue!
- Er stoppet med at handle i indre by, der er for mange mennesker, for meget trafik på cykelstierne og Christianshavn er det nye Venedig
- Vi er afhængig af turister, og syntes det er fantastisk at vi forbliver på verdenskortet. Der er mange penge i turisme, det handler blot om at finde løsninger som gør, at der er plads til dem.
- Det primære problem er Airbnb, som på ingen måde er begrænset til de lovlige 70 dage. Og som borger ved man ikke hvad man skal gøre.

- Der ER mange turister. Men det er primært deres transportmidler, der er til gene. Løbehjul! Og dieseldrevne dobbeltdækkerbusser, hvor ruterne pludselig går igennem små gader, hvor der kun er beboelse, for at sikre at turisterne kan sættes af lige ved deres billige hotel. For tænk hvis de skulle bevæge sig 50 m til fods i vores skønne by. Hvad nytter det at lave forbud mod dieseldrevne personbiler, når andre må bruge diesel.

12. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Jeg ser ikke noget problem i, at folk udlejer deres bolig via Airbnb eller tilsvarende udlejningstjenester".

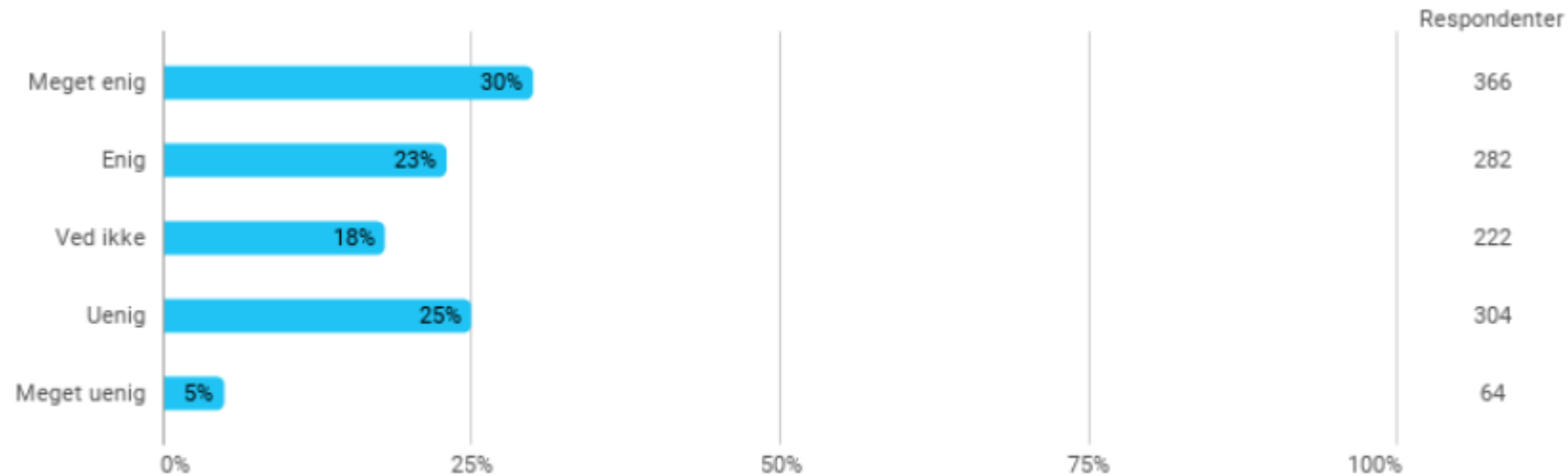


Uddrag af kommentarer:

- Det kommer an på hvor meget der bliver udlejet af den enkelte. Hvis udlejningen er moderat og beskattet rimeligt er det OK, men hvis det bliver en ren pengemaskine er det ikke OK. Det er også vigtigt at folk ret faktisk bor i deres lejlighed det meste af tiden og ikke bare lejer ud non-stop. Det slider på de faste beboere at have en konstant strøm af fremmede i en ejendom.
- Jeg synes det er et kæmpe problem. Jeg kender selv folk der lejer lejligheder kun med formålet at tjene penge på turister. Det presser boligmarkedet - både tilgængelighed og pris. Jeg synes det burde forbydes - eller reguleres så der ikke kan tjenes voldsomme summer på det. Jeg kender et par der lejer deres lille 3-værelses lejlighed ud i indre by til over 3000 kroner i døgnet. Det er en tredjedel af deres leje - per døgn.
- Til dels. Det skal være muligt, men under forhold, der sikrer, at det ikke generer naboer. Folk skal have lov til at gøre med deres lejligheder, som de har lyst, dog med mindst mulig gene for naboer til følge.

- Hvorfor skal de ikke kunne det. Lad dog ejerforeningen beslutte hvad de ønsker.
- Det er i orden at folk udlejer et ekstra værelse, men det er ikke i orden, at folk køber boliger med henblik på udlejning. Det forhindrer bl.a. studerende i at finde billige boliger,

13. Hvor enig er du følgende udsagn: "Mængden af turister i Indre By har nået bristepunktet".

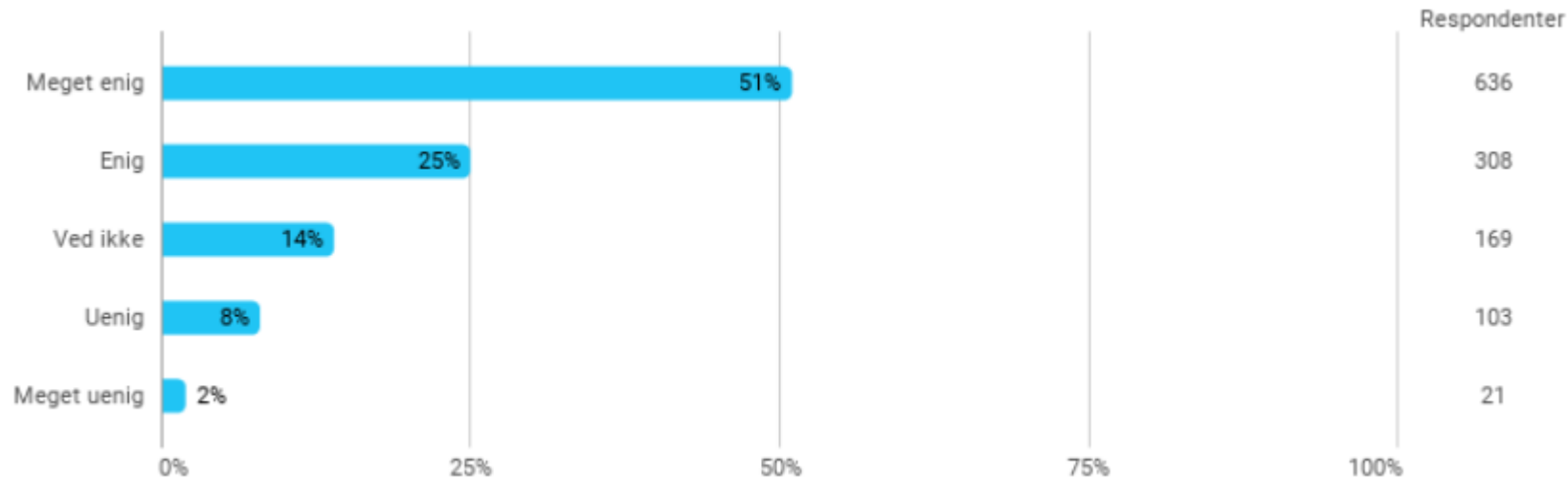


Uddrag af kommentarer:

- Turisternes antal må begrænses ellers flygter skatteyderne. Det skulle jo nødig blive en by bestående af turister og studerende. Og de bliver resultater, for vi kan ikke holde dette misbrug af vores smukke by ud.
- Jeg kunne ikke være mere uenig i ovenstående udsagn! Hurra for alle de turister som gider komme til lille Danmark og opleve vores smukke land og dejlige hovedstad!
- Indtil videre synes jeg at turisterne har bidraget positivt til Kbh med f.eks. utallige gode spisesteder, som ikke ville kunne løbe rundt, hvis det ikke var for turisterne. Største problem er turistbusserne, som bl.a. parkerer på Kgs Nytorv og ødelægger byrummet.
- Så mange er der altså heller ikke... Og man kan jo selv gøre noget for at undgå Nyhavn og Strøget på de værste tidspunkter. Det er vigtigt, at forretningslivet fremmes af turister.
- Det synes jeg der er mange indikationer på er tilfældet. bla. når det fremgår at visse rejseguides fraråder at besøge København pga. antallet af turister.

- Det er noget sludder, simpelthen. Det giver liv i byen og det giver beskæftigelse til mange københavnere.
- Overhovedet ikke! Vi skal være glade for og stolte over, at de interesserer sig for vores dejlige by. De giver et friskt og internationalt kick til os. Nu har vi brugt millioner på at få dem hertil og de lægger millioner. Så må vi finde ud af hvordan de skal være her og ikke bare sparke dem ud. Det er jo vores opgave, ikke deres.
-

14. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Antallet af turistbusser i Indre By skal reduceres".

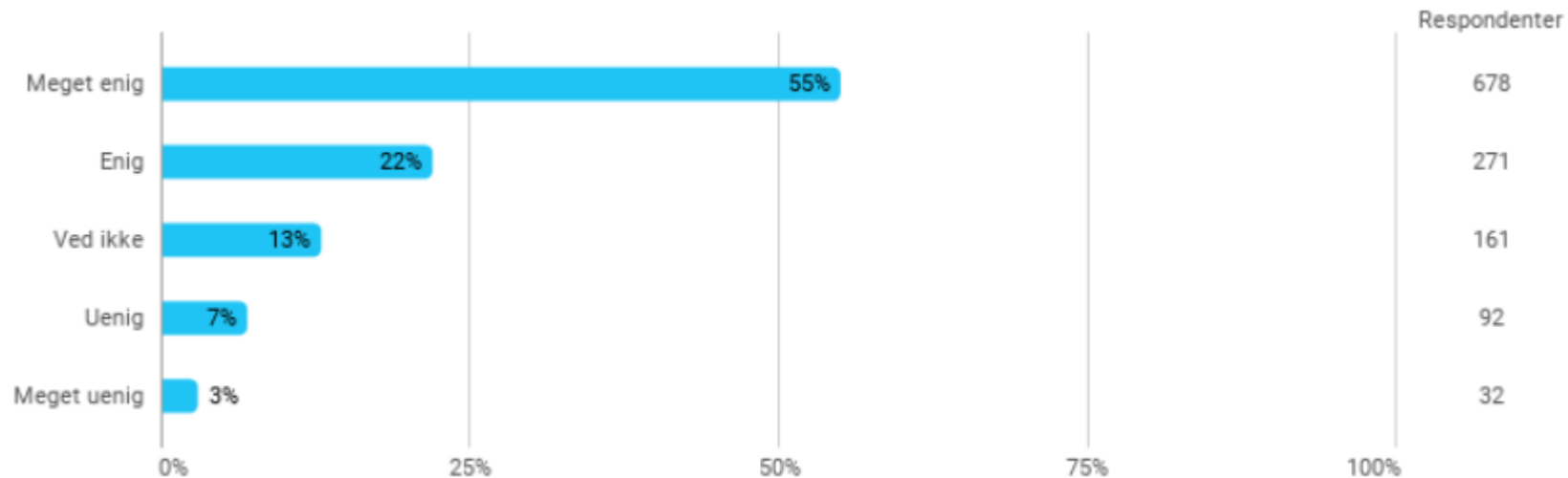


Uddrag af kommentarer:

- De skal helt ud! Også for turisternes egen skyld. Tænk hvilken fantastisk by København vil blive! Og de turister som vælger at fravælge København såfremt, der ikke kan køre turistbusser inde i byen, ja, de må jo vælge en anden destination.
- Reducér privatbilismen! Men lad turistbusserne være. Nu kan jeg ikke af udsagnet se, om der er tale om de busser, som transporterer turister til og fra hoteller? Eller om det er Hop-on-hop-off busserne, som nogen åbenbart har set sig sure på? Førstnævnte (transportbusserne) er nødvendige, hvis turisterne skal komme hurtigt og sikkert mellem fx lufthavnen og deres hotel. Og sidstnævnte (sightseeingbusserne) er på lige fod med kanlrundfarterne den fineste måde at 'møde' København på, før man begiver sig rundt på egen fod. Jeg har boet i København det meste af mit liv, og har nydt kanlrundfarterne sommer efter sommer. I år har jeg for første gang prøvet en sightseeingbus med familie fra hhv. Canada og Kenya, og det var både smukt og lærerigt at opleve København på denne måde.
- Hvis blot de kører i elbusser.

- Oplever ingen problemer i forbindelse med turistbusser.
- Det er modstridende at udbygge med metro, og så bevare turistbusser i byen. Turistbusser giver kun mening, hvis den offentlige transport er ringe. Derfor bør alle turistbusser (inkl. drukkbusser) ikke få forlænget deres kontrakter i København Kommune.
- De må anvende metro ligesom jeg gør det i London og Paris.
- Ved min bopæl er det gamle, støjende bybusser, der er problemet. Alle busser skal være elektriske

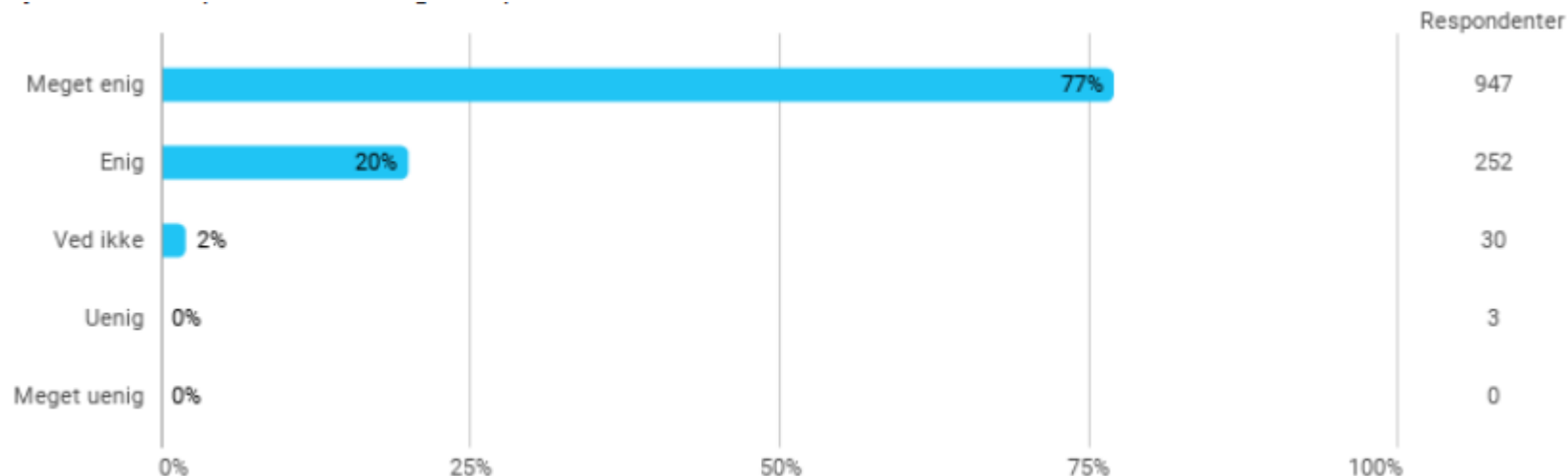
15. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Forurening fra krydstogtskibe, der ligger til i Københavns Havn, bekymrer mig".



Uddrag af kommentarer:

- Krydstogtskibe tilføjer ikke økonomi til København, skibene forurener, der sendes turister i massevis af forurenende busser ud i byen og turisterne bidrager ikke til madsteder og hoteller.
- Løsningen er ligetil og ventileret temmelig ofte. Forlang at skibene skal tilsluttes til byens elnet og ikke må bruge sine egne generatorer.
- Få så købt det landstrømsanlæg og forbyd skibe, der ikke anvender det!
- Det vil være helt oplagt og burde været et krav, at man etablerer et elanlæg, så det ikke selv skal producere strøm ved at kører deres egne motorer.
- Utroligt, at politikerne på Rådhuset, stadig accepterer den forurening.
- De forurener jo mere end biltrafikken. Nordhavn er jo ved at være den mest forurenede bydel.

16. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Bymiljøet i Indre By skal bevares og beskyttes".



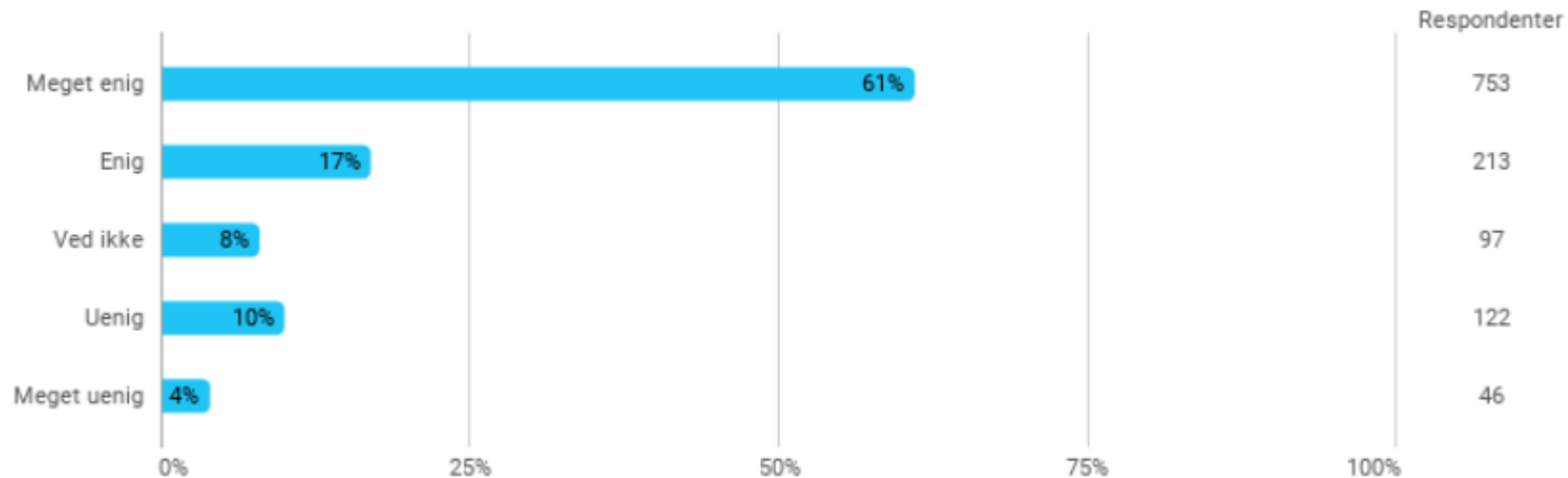
Uddrag af kommentarer:

- Vores miljø og vores smukke bygninger, beboelseshuse, skal vi bevare. Det er mest for os der bor her, de tiltrækkende og eftertiden.
- Men på en måde, hvor det ikke bliver et overfredet museum. At folk bor i indre by, er en del af kbhs charme.
- Det er unikt, "hyggeligt", autentisk og charmerende.
- Så vidt det er muligt, uden det går over gevind.
- Det skal huskes at der er mange af de ældre ejendomme der ikke er fredet eller kendt bevaringsværdige syntes man skal se lidt på det. Kun på den måde kan bymiljøet blive bevaret og beskyttet.
- Højere krav til valg af materialer og arkitektonisk udtryk på nybyggeri. Der bliver bygget alt for meget intetsigende firkantede kasser med elendige materialer.

- Bevares, beskyttes OG udvikles med respekt for de kulturelle værdier.

17. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Der skal ikke bygges flere højhuse i og omkring Indre By".

Forklaring: Når en bygning er over 40 meter høj, betegnes det som et højhus.

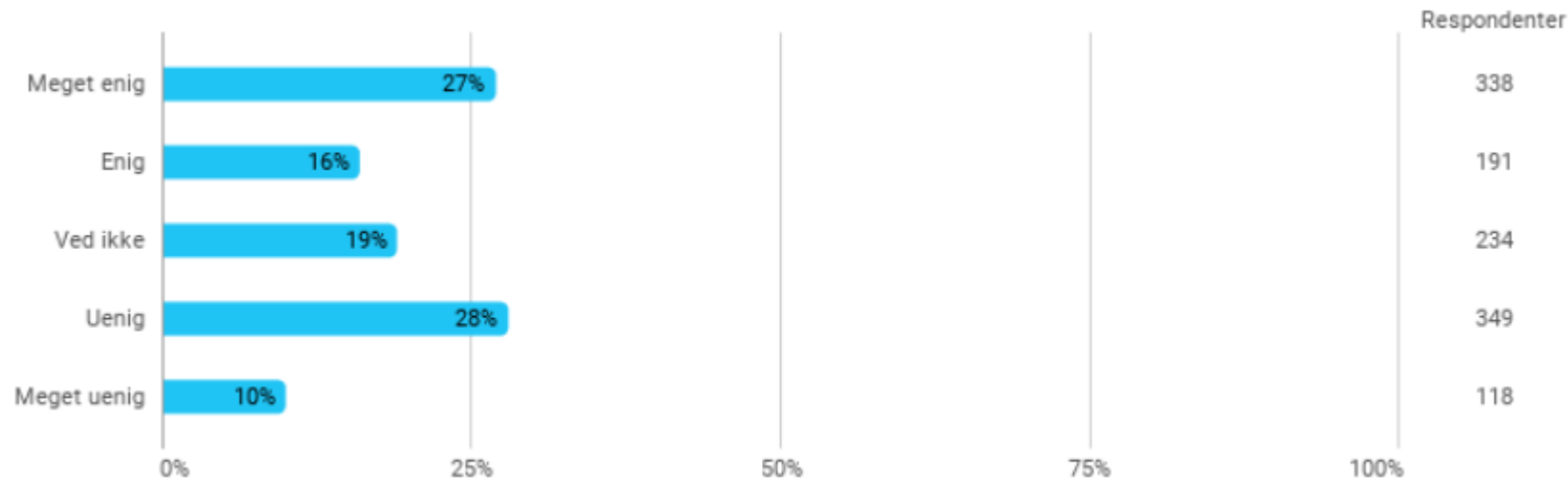


Uddrag af kommentarer:

- Jeg har ikke noget imod højhuse som sådan, men det der bygges må forholde sig skalamæssigt til det omkringliggende og de mange historiske huse i Indre By giver ikke anledning til højhusbyggeri.
- Synes det kan skabe et unikt miljø for byen, med nyt og gammelt. Det kræver dog en god integration mellem bygninger og miljøet omkring.
- Generelt skal Indre By holdes fri for højhuse. Men på enkelte udvalgte steder, fx omkring Hovedbanegården eller Nørreport Station, kan man vel bygge lidt højere uden at det ødelægger Københavns gode bymiljø.

- Arkitekturen på højhuse passer ikke til de gamle smukke bygninger. Synes det er ødelæggende for bybilledet med bygninger der er så høje og har en meget moderne stil.
- Høje huse hører til en by.
- Dette vil ændre og overskygge de eksisterende bygningsværker og arkitektur, som netop er så unikke. Samtidigt vil dette belaste trafikken og befolkningstætheden i Indre By, således at bl.a. vejnettet og forureningen belastes yderligere.

18. Hvor enig er du i følgende udsagn: "Der skal ikke opføres flere bygninger i moderne arkitektur i Indre By".



Uddrag af kommentarer:

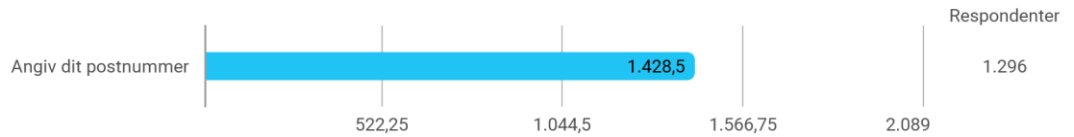
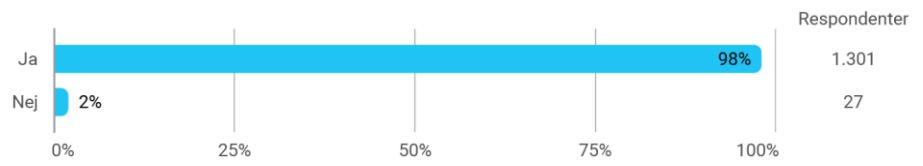
- Det er naturligt at en by udvikler sig og hvis det foregår med omtanke må der meget gerne komme moderne arkitektur i Indre By.
- Der må gerne bygges nyt, det skal bare ikke ødelægge eksisterende kulturarv, som f.eks. den virkelig grimme bygning, man har klasket op ved siden af Østerport Station og som, ødelægger udsynet til Kastellet - en af de smukkeste område vi har i København.
- Så længe det er et mix med at bevare historien sammen med det nye er det fint. de gamle bygninger skal bevares.
- Hvorfor ikke? Der er en boligkrise!!
- Der skal opføres bygninger med DYG TIG arkitektur som FREMMER Indre By's unikke stemning og miljø.

- Synes ikke København skal fremstå som en "gammel" by, vi skal også følge med udviklingen, så København ikke bliver et "museum". Diversitet i bygninger er også vigtigt.

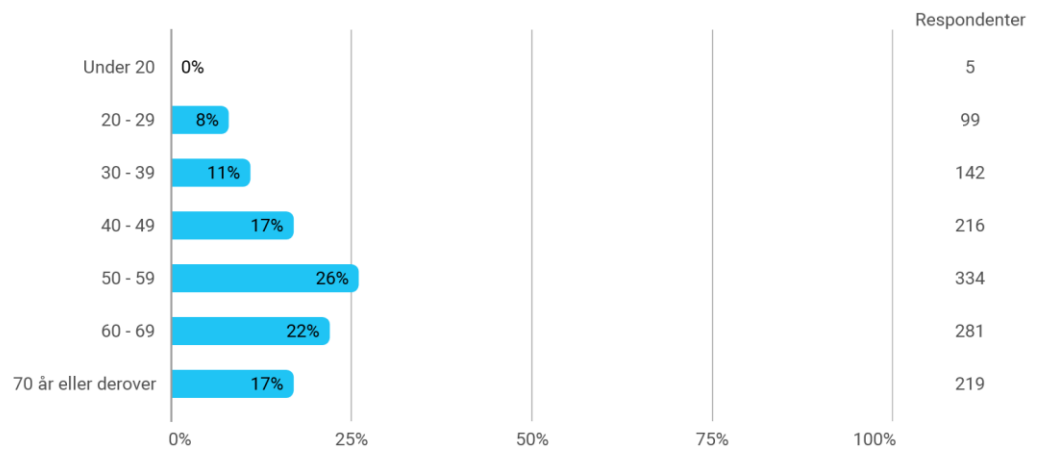
19. Hvad mener du, er den vigtigste udfordring for Indre By i de kommende år, som politikerne på Rådhuset skal gøre noget ved?

- Gør det nemt for alle at komme rundt i byen, dvs. metro, tog og busser etc. til alle. Det er skammeligt at man ikke har tænkt bydele, som Valby og Brønshøj ind i den nye metro - især sidstnævnt er jo totalt uden ordentlig transport. Fjern alle turistbusser (lad turister tage busser/tog og Metro som alle andre). Gerne flere badezoner 😊. Selvom det ikke hører under indre by, så sørg for at man kan benytte Nordhavnstunnellen også fra Østerbrosiden! Sørg for at der er mere end en farbar vej ud af byen - åbn Århusgade for trafik. Lad være med at bygge på Nyholm - bevar disse smukke åndehuller i byen.
- For mange turister i byen skaber gener for beboerne. Hvad der før var velkomne besøgende er nu blevet generende masser.
- At gader, der ikke er gågader, bliver brugt som gågader. Det betyder, at cyklister og biler er til fare for fodgængere - turister og alm. beboere. Luk de helt små gader for bilkørsel!!! Så bliver det mere sikkert.
- Vigtigste udfordring bliver, at byen stadig er attraktiv. At der er et varieret udbud af forretninger, cafeer, restauranter etc. Men også, at det hele ikke er cafeer og restauranter. Og at ombygninger bliver foretaget nænsomt, at forretninger og erhvervsejendomme ikke molesterer husene med egne koncepter og farver. Og at der ikke bliver færre boboere i indre by. Det kan også bekymre, at der i udkanten af indre by forsvinder parkeringspladser til boboerne. Kunne man begrænse antallet af parkeringstilladelser til 1 stk pr bolig?
- Brems BLACKSTONE og 360 NORTH' og andre investeringsfondes uansvarlige hærgen, der ødelægger bylivet/beboerlivet.
- Udbred forståelsen for at det er en aktiv by, der er for mange der er utilfredse med byens aktiviteter og den trafik og støj dette medfører. Mange klager er desværre tilflyttere, som er kommet til byen med det formål at her sker der noget, bare det ikke sker i min gade ?? Jeg er med på at Distortion larmer, men det er få dage om året og giver enorm glæde til mange mennesker og folk kommer fra hele verden til denne begivenhed, jeg er sikker på at med den rette rådgivning til afvikling, vil klagerne over Distortion kunne falde til 1/10 af de nuværende klager. Tivoli larmer? Parken larmer, Marathon fylder, Priden er grænseoverskridende, Nyhavn er irriterende?? Tænk hvis vi lukkede alle disse begivenheder der beriger vores liv, så ville folk flytte, grundet der ville være kedeligt.
- Byens klimaprofil. Skabe forudsætninger for en bæredygtig urban livsstil. Social balance: Bekæmpe spekulation i byens boliger.

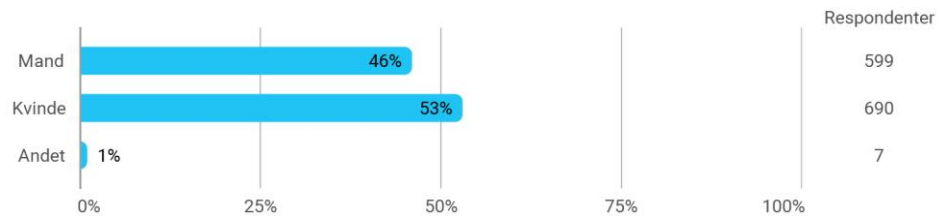
Du har folkeregisteradresse i Indre By



Angiv din alder



Angiv dit køn

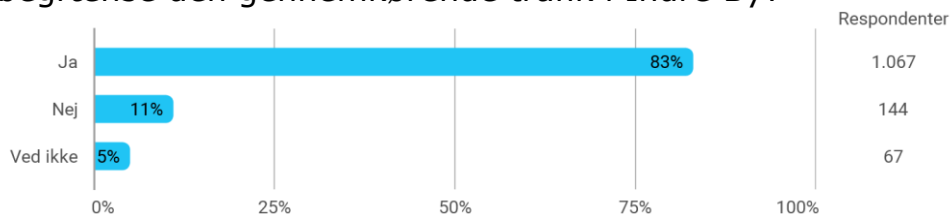


Angiv dit postnummer

Postnummer	Antal	Postnummer	Antal	Postnummer	Antal	Postnummer	Antal
1051	5	1159	17	1303	3	1401	1
1052	11	1160	1	1304	17	1426	1
1053	4	1161	2	1306	21	1432	1
1055	12	1164	1	1307	28	1437	1
1056	1	1165	5	1308	10	1451	1
1057	12	1166	1	1309	4	1452	1
1058	12	1169	7	1310	20	1453	17
1062	3	1171	16	1311	12	1454	8
1066	3	1172	1	1313	6	1455	11
1067	3	1173	9	1314	4	1456	1
1069	2	1174	6	1316	4	1458	3
1070	5	1201	2	1317	1	1459	1
1071	1	1202	3	1318	2	1460	4
1072	1	1203	5	1319	9	1462	5
1101	6	1204	4	1321	1	1466	3
1104	5	1205	4	1322	1	1467	1
1107	3	1206	1	1325	1	1468	5
1109	1	1207	2	1326	1	1470	2
1110	2	1208	7	1327	1	1471	1
1111	5	1209	4	1328	2	1472	1
1112	5	1210	5	1350	8	1552	8
1113	1	1211	1	1352	14	1553	5
1115	1	1218	1	1353	2	1555	3
1116	2	1220	3	1354	9	1556	4
1117	3	1250	4	1355	9	1557	6
1118	1	1251	1	1356	7	1559	1
1123	24	1253	26	1357	3	1562	1
1124	1	1254	4	1358	14	1563	2
1125	2	1255	3	1359	4	1564	6
1127	2	1256	24	1360	26	1569	2
1130	5	1260	10	1361	11	1572	3
1150	2	1263	7	1362	12	1573	9
1151	6	1264	39	1363	20	1574	4
1152	2	1265	11	1364	25	1575	1
1153	4	1266	5	1365	4	1600	1
1154	6	1267	4	1366	39	1601	29
1156	2	1268	2	1367	13	1602	3
1157	2	1270	4	1368	6	1603	3
1158	1	1300	26	1369	5	1606	2
1159	17	1302	50	1370	21	2100	216

Det fremgår af forslaget til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar", at der skal udarbejdes en trafiksaneringsplan, der har til formål at begrænse den gennemkørende trafik i bl.a. Indre By.

Er det en god ide at begrænse den gennemkørende trafik i Indre By?



Uddyb gerne:

- Kunne være godt med bilfri søndag 2 x om mdr
- De tunge lastbiler er en katastrofe i indre by. Direkte farlige. De må i givet fald begrænses til trafik mellem kl 01 og 06 så dag- og aften timerne, hvor der er børn og unge er uden tung trafik.
- Jeg synes folk skal have lov til at have en bil, men at de måske primært bruger den uden for indre by. Man kan have arbejdsforhold eller andre forhold, der gør at det giver mening at ha' en bil.
- Biltrafikken i den indre by er allerede nu belastende for miljøet
- Jeg synes det er en god ide at begrænse gennemkørende trafik i byen. Der skal selvfølgelig være plads til at større biler kan komme igennem med varer til butikkerne. Måske man kan give dem adgang i et bestemt tidsrum på dagen.
- Nørregade er fx en heksekedel af cykler, busser, turistbusser, lastbiler og biler. Tidligere var den ensrettet, kun busser og cykler måtte køre begge veje. Nu er der trafik i begge retninger, og det er en smal gade. Der er trafikpropper dagligt.
- Byen er ikke designet til bilkørsel. Alle gader og stræder er smalle (særligt i Middelalderbyen), og der er så mange turister, der ikke kan finde ud af at gå ordentligt på gaderne. Nogle steder er det decideret livsfarligt... Derudover tror jeg, at mindre bykørsel ville gøre det hyggeligere at færdes i gaderne, da de ville komme ordentligt til sin ret.
- Jeg er bosiddende i indre by og har min bil parkeret i indre by. Det er svært nok at komme ind og ud af byen nu, specielt i alle de weekender, hvor kommunen tillader alle mulige obskure arrangementer at spærre hele bydele af, så beboerne i indre by er stavnsbundet. Yderligere hindring af biltrafik vil gøre det svært for mig at blive boende i indre by, selv om jeg er født og opvokset i København og de sidste 25 år har boet i indre by.
- Begræns - men der skal være muligheder
- Pendlertrafik skal begrænses. Indre Bys beboere skal have bedre mulighed for at bruge bilen i deres egen bydel.
- Der er alt for megen gennemkørende trafik på Nørrevold. Især tunge biler og lastbiler med anhæng. Nørreport er alt for trang til dette. Middelalderbyen bør stadig have biler, men kun for beboere og lette biler med ærinde. Dog ønskes ikke gågader, da det vil ændre erhverv i mere party/turist retning med dertil hørende gadestøj - fortovscafeer giver faktisk ret megen støj af sig, så ikke for mange af dem.
- Hvis der skal begrænses gennemkørende trafik skal man være sikker på det ikke giver beboerne i indre by problem, ekstra udgifter for at kunne komme til og fra arbejde uden for byen.
- turistbusserne bør ud
- Jeg synes lokaludvalget burde tænke mere på de lokale - både virksomheder og private. Jeg bor og arbejder i middelalderbyen og er skuffet over hvordan udefrakommende trafik og parkering prioriteres over de lokale.

Det er ikke muligt at parkere - eller standse på den gade jeg bor. Og på mit kontor er det heller ikke muligt tæt på. Hvilket betyder at man enten må bryde parkeringsreglerne eller bære tunge ting urimeligt langt.

Vi er 4 forskellige hushold der deler én bil og mener ikke at det er urimeligt at have adgang til en bil og parkering.

- Der er behov for en signifikant begrænsning af trafikken. Som beboer i Rådhusstræde kan jeg jo se, at en stor del af trafikken er busser og gæster, som kører her fordi det er belejligt og måske endda sjovt. Lad dem parkere i et parkeringshus, og tage metroen resten af vejen. Lad os få en by med renere luft, mindre støj, bedre miljø og plads til mennesker. Indre By vil blive så meget mere attraktiv uden biltrafik. For alle!
- Tilbage til betalings ringen.
- Gennemgående trafik i indre by er til stor gene for alle og forurener rigtig meget. Vejene i indre by bliver desværre smallere og smallere (kun en vognbane) og de fleste steder er vejene ensrettet og det forårsager lange køer & trafikprop både om morgenen og aftenen, hvor hundredvis af biler holder i tomgang. Så er der de efterhånden alt for mange turistbusser, der holder langs vejene og spærrer gennemkørslen. De holder også tit og ofte på tomgang og forurener luften.
- Så naivt spørgsmål, at man tror der bliver taget pis på een.
- vi bor der. Og døjer med allergi og astma.
- Det er en fucking god idé
- Generelt er det godt med så få biler som muligt - og så megen offentlig transport som muligt. Gennemkørende trafik bør ledes så langt uden om byen som muligt. Dog er der behov for, at beboere og folk med ærinde i indre by har ordentlige muligheder for at komme fra dør til dør. Dvs. at der er ordentlige parkeringsforhold der, hvor "hindringerne" for trafikken begynder - og effektiv og relativt finmasket offentlig transport resten af vejen.
- Der er kommet meget trafik med store køretøjer igennem Øster Farimagsgade og hele sommeren motocykler der larmer helt ustyrligt og køre uforsvarligt stærkt, på trods af de mange skolebørn.
- Der er meget trafik i bl.a. Lavendelstræde fra Hop on Hop OFF busser, håndværkere og der "cruises" af vildt mange indvandrerbiler fra torsdag - lørdag med høj musik og gassen op.
- Der er allerede alt for meget trafik
- Etablere gratis parkering ved indfaldsveje og videre kollektiv transport ind gennem/til byen.
- Beboer skal have mulighed for at gøre brug af bil men tungtrafikken skal mindskes. Det vil sige færre turistbusser, lastbiler mm.
- Bestemt, både forureringsmæssigt, men også støjmæssigt.
- Særligt Nørregade fremstår som en gade, der skærer middelalderbyen over i to. Her kunne ensretning af trafikken eller anden begrænsning være et stort plus for borgere, beboere og bløde trafikkanter.
- Ja det er en god ide, men det forudsætter der etableres en havnetunnel, fra Svanemøllen til Amager (motorvej)
Det er mig en gåde det ikke er sket for længst
Andre byer kan finde ud af det
- Der er alt for meget trafik herinde...gennemkørende trafik og biler, der cirkulerer rundt for at finde en ledig parkeringsplads. Det er til stor gene for os der færdes herinde til dagligt.
- Jeg bor i Gothersgade 23 , der er trafikken tung. Vores bygning som er fra 1700, ryster hver gang der kører tunge køretøjer.
Der er meget bil os, og det er svært for cykelister at passerer gaden når der er tunge køretøjer som busser og lastbiler, ofte sker der ulykker.
Har tænkt meget over om det ville være godt, at lukke gaden helt af for trafik(altså også person biler) og gøre det til en gå gade (fra kongsnytorg op til begyndelsen af Kongens have) , men SÅ bliver det uholdeligt at bo der, fordi den del af Gothersgade i forvejen en meget støjende gade, pga af værtshuse og cafeer, ville være bange for at det blev en "ny jomfru Anegade som i Aalborg . Derfor ville det være fantastisk at det blot blev tunge køretøjer, der forsvandt ud af den del af Gothersgade.
- Jeg vil gerne kunne trække vejret i renere luft.
- Den tunge trafik bør begrænses, men det er vigtigt at privatbilisme bevares, da det gør København til en levende by, at der bor mennesker der. Mange andre storbyer har ikke privatboliger i deres indre by og det er ikke særligt levende.
- Der må jo så skaffes gode omfartsveje evt. tunler
- Vi har den fineste kollektive trafik i København - bus, tog og metro kører med korte intervaller.

Færdsel i København kan begrænses, så privat transport foregår med de kollektive transportmidler. Undtaget er naturligvis erhvervstransport (fx varelevering til butikker og private), handikapkørsel mm.

Ved bygrænsen kan placeres større parkeringsmuligheder, så pendlere med bolig udenfor og job i København kan skifte til den kollektive trafik.

Ligeledes kan der laves en betalingsring, som vil gøre det mere attraktivt at køre kollektivt.

Infrastrukturen er der, nu mangler der bare incitament.

- Navnlig den meget intense gennemkørende trafik ad H.C Andersens Boulevard, og den i forhold til vejbredde ligeså intense trafik ad St. Kongens gade, Bredgade, Toldbodgade mod Knippels Bro, er en stor miljøbelastning og tillige et helbredsproblem for nærboende.
Det samme gælder den voldsomme trafik på Christians brygge, som hindrer udnyttelsen af det rekreative rum, som er skabt Ved Kirkegaards plads. Da bilismen ikke står til at mindskes foreløbig, kommer man ikke udenom havnetunnel og andre dyre løsninger, hvis man ønsker at byen skal bevare sin puls.
- Man bør gøre kollektiv transport billigere.
Cyklerne bør have endnu bedre plads end de har nu.
Måske bør der være en betalingsring for biler, for at begrænse biltrafikken i indre by.
Sightseeingbusserne bør ud af indre by!
- Jeg er en skatteborger der vil have min bil der giver mig frihed og da jeg vil bo centralt i byen har jeg ikke brug for mindre trafik som nu.
- Byg en havnetunnel ved Nordhavn til Amager
- Specielt Bredgade er problematisk. Vejbelægningen er utrolig dårlig, nu på flere år, efter den blev brudt op af flere gange, og folk kører hurtigt
- Der er for meget unødvendig trafik i indre by, men den skal ikke lukkes af.
Jeg tænker også på cykler, el-løbehjul, og allerter.
- Som et led i den grønne omstilling bør privatbilisme begrænses.
KBH og især ikke indre By og Centrum kan holde til den nuværende mængde af biltrafik. I myldretiden er trafikken tit låst fast af bilkøer, hvilket ikke er optimalt for bilisterne selv.
- Især i middelalderbyen, hvor jeg færdes dagligt er biler og lastbiler bidragende til farlige situationer hver dag. Pladsen er der ikke!
- indebyes indfrastruktur egner sig slet ikke til biltmaffik.
- Det er en upopulær beslutning, men den skal tages før eller siden. At H.C. Andersens Boulevard løber lige gennem hjertet af København er jo også udtryk for et fuldstændigt forældet syn på en driftig by i fremtiden
- Særligt den tunge gennemkørende trafik, som ad H.C. Andersens Boulevard.
- - Især den tunge trafik bør begrænses; dog ikke ved at lægge begrænsninger for størrelsen af de køretøjer, der leverer varer; det betyder jo blot flere, mindre køretøjer.
- Pendlertrafikken bør begrænses med en opgradering af S-togsnettet og S-togenes udstyr
- Pendlertrafikken kan evt. føres uden om Indre By/Østerbro med en havnetunnel.
- En del af risikoen ved den tætte trafik kan formentlig modvirkes med en generel sænkning af hastighedsgrænserne i Indre By/Østerbro til fx 40 km/t - HVIS der også konsekvent indføres hastighedskontrol.
- Udbygningen af cykelstier må ikke (længere) ske på bekostning af hensynet til fodgængerne.
- Jeg tror på at byen kan blive mere "levende" med mindre biltrafik.
Et glimrende eksempel er Vester Voldgade der har gennemgået en gennemgribende renovering med brede fortove og mindre trafik, hvilket har gjort Vester Voldgade trafikeret af fodgængere, hvilket den ikke har været tidligere, endside tager folk ophold på de opståede faciliteter.
Hvergang man skaber en gågade, skaber man mere gående trafik og med den nye Metro er der rigelig mulighed for at udefrakommende besøgende kan gæste indre by.
- Rigtig Godt at slippe af med forurenede turistbusser, hoponhopoff og varelevering og dieselos .
Varelevering skal tvinges til eldreven og med citylogistic
Skraldet skal også forurene mindre og være eldreven.
Også ud med partybussen, den burde forbydes vævede lov. Det er menneskehedens fallit (som Politiken skrev!)
Og muskelbilerne skal selvfølgelig ud af byen.
Men har politiet ressourcer til at styre dette, hvis det bliver vedtaget.
Håndværkere, der reparerer beboeres huse, og beboere skal fortsat have lov til at køre i biler, det generer ikke os beboere. Beboere skal selvfølgelig fortsat have lov at tilgå deres bolig, som nu, vi parkerer udenfor byen.
- Folk biler der ikke har erinde i indre by skal heller ikke ha lov at køre igennem. Kun folk med erinde skal ha adgang
- Undgå tung kørsel indenfor `voldene` ex mell. 10-18, man ku' parkere v. Stationer tage bus, metro derefter.
Som ma gør i Wien, hvor jeg har boet år tilbage, er tung trafik forbudt i indenfor ringene. Man

læsser fra lastbiler om i små transport biler på park. pladser udenfor byen og kører herefter varer ind i byen før kl 10 morgen.

Man skal søge spec. om lov til flyttebil etc. der er nødvendig indenfor ringen.

Og så forbyd de osende 4 hjuls trækkere hvor der sidder en enlig i.

Ud af byen med dem uanset om det er diesel ell. bensin.

- Har boet i Nr. Søgade siden begyndelsen af 80'erne, og trafikken især den tunge er øget markant. Det er sigende, at søerne, som jo er rekreativt område, som benyttes af mange - unge som gamle - nu er et af de mest forurenede områder i byen. Stemmer derfor for en Cityring. Men der skal stadig være mulighed for parkering og tilkørsel for beboere, som af private grunde har brug for egen bil.
- Mængden af trafik, særligt omkring Nyhavn/gammelholm, er mangedoblet efter renoveringen af Sankt Annæ plads og åbningen af Inderhavnsbroen. Det skaber nogle meget farlige situationer ved Inderhavnsbroen, hvor fodgængere, cyklister og biler kommer i problemer.

Trafikken på Toldbodgade har hertil desuden bustrafikken fra turistbusser til den lille havfrue og Amalienborg oveni. Busserne blokerer og der er lange køer hver dag. Det gør Toldbodgade farlig, og det er en skolevej for vires børn til Nyboder Skole.

- Da København gerne, jvnf den politiske betragtning, skulle fremstå som, en metropol. Så er det en komplet håbløs tanke, at gøre byen trafikalt ufremkommelig. Da man ydermere har valgt, at bevare den absolut største del, af indre by, som arbejdspladser, i stedet for beboelse, så er det komplet idioti, at begrænse den mængde borgere, der skal til og fra, vha trafikale begrænsninger. Hovedformålet må være, så længe tingene er som de er, "hurtigt ind, hurtigt ud". Det er til gavn for både os der bor her og miljøet.
- Indre by skal være for beboere, gæster og dem, der arbejder her eller har et ærinde. Dem, der bare skal igennem, bør hjælpes uden om
- Gerne en bilfri middelalderby :0)
- Store jeeps og firehjulstrækkere skal betale meget mere i afgift. Alle dieselmotorer skal have filter.
- Ville være dejligt. Også hente bilfrie søndage fx.
- Luftforureningen er alt for høj, også ift EU's grænsesætning. 500 københavnere dør hvert år af luftforurening. Nu må folk tænke ud over deres egen næsetip! Vi kan ikke længere tillade os kun at gøre, hvad der er mest bekvemt. Fælles ansvar for fremtiden!! Ingen gennemkørende trafik for privatbilisme. Kun tilladt for busser, handicap busser, varevogne, udrykningsfartøjer, taxaer.
- Ja, når det gælder såkaldt tung trafik, turistbusser mm. Der skal stadig være muligt for "almindelige" trafikanter deriblandt håndværkere, chauffører med vareafsl. at køre i Inde By. Ellers dør den...
- Især for luftforurening
- For at mindske forurening og støj og for at øge trafiksikkerhed.
- 1. Prioritet må være mindre støj og møg. Klimavenlig by er overskrift, der kalder på, at mindske trafikforurening fra gennemkørende trafik. Og farezonen for gående og cyklister vil bedres med mindre gennemkørende trafik.

Der har været spurgt til 30 km i timen HC Andersens boulevard ved Rådhuspladsen. Men det blev ikke til noget.

Igår i lokal tv oplyst, om ny busholdeplads ved Fisketorvet, og masser af mulighed med nye Metro åbner 29/9 !

Dertil er eksisterende bus og tog tilgængelig nu og her fra nyt sted udenfor indre by. Og samtlige politikere på Rådhuset stemte for, at busser fra DGI væk 2020 - kalder på et momentum for gennemgående trafik stoppes nu !

- Gør hele middelalder byen bilfri
- Alt for mange biler og lastbiler i City... Jeg tager væk fra byen, når jeg skal løbe en tur
- Begrænse, ja. Komplet stoppe, nej.
- Det giver sig selv-synes jeg.
- Det afhænger jo af, hvor trafikken så føres hen.
- Luftforureningen er slem, især fra varevogne. Det er næsten umuligt at komme rundt, når man er borger i bydelen og har brug for en bil.
- Motoriseret kørsel på vejene burde minimeres for at mindske trængsel og gøre de mange trange gader i indre by mere behagelige for alle andre.
- Begræns "fremmed trafik" men lad de locale kunne komme uhindret til og fra deres boliger

- Kommunen bør hurtigst muligt få etableret havnetunellen til aflastning af den gennemkørende trafik på Store Kongensgade og Bredgade
- Men også en god ide at styre den omfattende cykeltrafik noget mere
- Vi er plagede af støj og luftforurening nok
- alt for mange biler i Holbergsgade, Toldbodgade. Der buede være flere små busser som f.eks. 11A som vi havde engang
- København og indre by især er blevet meget trafikerede de seneste år. Det resulterer i meget ting trafik omkring søerne, sølvgade og farimagsgaderne som bør dirigeres uden om
- Vil gerne at KBH holder turistbusser og hop-on hop-off busser helt ude af indre by. Både pga af larm, trængsel og forurening. Derudover fylder de når de holder parkeret ved smukke pladser som ex. Vor Frue kirke/universitetet. turistbusser og hop-on hop-off busser miljøpåvirker byen meget negativt, ligeledes giver påvirker busserne også KBH's grønne miljøprofil negativt.
- Alt for mange biler i forhold til cykler. Cyklerne transporterer langt flere personer sammenholdt med bilerne, der optager uforholdsmæssig meget plads til vognbaner og parkering.
- de store turistbusser er irriterende både for trafikken og æstetikken
- Biltrafik støjer og sviner, begge dele bør undlades i Indre by, hvor gaderne ofte er smalle, og beboerne bør ofte tæt på hinanden.
- begrænsning af gennemkørende trafik er en god idé, ikke beboernes mulig for at køre ud af byen
- Ja. Der er meget trafik som kun skal igennem by for at komme videre f.eks fra Amager. Og al den indsnævring af vejnettet gør kun det mere kaotisk og forurening større, da det dagligt skaber lang køer blandt andet i den gade jeg bo i. Gratis holdepladser v metro stationer + meget billigere offentlig transport.
- Vigtigt at undgå forurening fra biler, hvis trafikken kan ledes uden om indre by.
- Hvis København skal fastholde beboere med bopæl i København og arbejdsplads udenfor København og dertilhørende erhvervsmæssigt kørselsbehov, så har flertallet af disse husstande behov for en og ofte to biler og dertilhørende parkeringsmuligheder og rimelige til- og frakørsels muligheder. København kan ikke overleve baseret på husstande med unge i uddannelse, folk på overførselsindkomster (f.eks. pensionister) eller lignende

Vi er to voksne i husstanden med arbejde i hhv. Holbæk og Ballerup og kørselsbehov i forbindelse med arbejde. Vi lægger op mod 2 mio kr. i skat årligt. Hvis de trafikale forhold ændres således at vi ikke længere kan komme til og fra arbejde / hjem i bil, så flytter vi ud af byen

- Indre by ville komme mere til sin ret uden biltrafik - gaderne er smalle, og der er mange cyklister og gående, bilerne fylder meget i gadebilledet og skaber også ofte farlige situationer. Det er vigtigt der er adgang til beboere og erhvervsdrivende, men adgangen for andre bør begrænses.
- Helt fint at begrænse gennemkørende trafik, det vil være langt bedre at navigere trafikken udenom, eller endnu bedre, nedenunder Indre By. Men begrænsningen skal ikke indføres før der er etableret reelle alternativer. Begrænsninger i sig selv løser ingenting. Det er de bedre alternativer der løser trafikproblemet i Indre By.

Det er utopisk at tro, at beboere i Indre By kan klare sig uden en bil. Så alle tiltag skal tilgodesee beboerne i Indre By.

Kbh. er i forvejen den mest besværlige by i Danmark at være bilejer i, det skal ikke forværres yderligere for at få nedbragt trafikken. Det er den udefrakommende trafik der primært skal ledes udenom Indre By, og kun den for Indre By vedkommende trafik skal have adgang til at køre i byen.

- Det er helt nødvendigt at begrænse trafikken i indre by pga luftforurening og trængsel! Således må også planlagt P-kælder under Dantes Plads "tages af bordet", da cykeltrafikken er for voldsom efter Lille Langebro er åbnet.

For beboere i indre by er det ikke acceptabelt at nedlægge parkerings-pladser, men samtidig skabe P-kældre, der er beregnet til udefra kommende biler, når der altid er pladser i Blox og kommende pladser under Langebro. "Bilerne ud af byen" - hvor blev det slogan af? Man må kunne komme til byen med Metro!

Man oplever sig presset ud af indre by til fordel for udefra kommende bilister, det er ganske uacceptabelt

- Jeg syntes det er gået for vidt med at genere folk der har bil (jeg har ikke selv bil)
- Der er alt for mange store lastbiler som drøner gennem byen. Men som beboer skal det være muligt at komme til og fra ens bopæl i bil.
- Den tunge trafik er voldsom og bør reduceres eller omdirigeres.
- vil øge fremkommelighed og sikkerhed for gående og cyklister - dvs dem der har færrest ressourcer
- Vi er meget plaget af trafik, særlig den tunge trafik. Turistbusser og seightseeing busser hver 10. Minut. Hele ejendommen ryster

- Alt for meget trafik
- Begræns pendlertrafik
Begræns pendler og tung trafik gennem byen
- begrænsning af gennemkørsel vil mindske forurening og bedre fremkommelighed
- Pt er de offentlige transportmidler for dyre og utilstrækkelige til yderligere indskrænkninger
- Bil- og bustrafikken der går via Stormgade over Slotsholmen er den største udfordring for Indre By. Mængden er enorm og den kæmper med de andre blødere trafikantgrupper om pladsen og tiden mellem lysene.
- Det er vigtigt at nedbringe skadelig udledning fra biler, især fra tunge køretøjer samt nedbringe støjgener fra samme.
- Vi ønsker en klimavenlig og forureningsfri by, og når muligheden for at lede den tunge trafik udenom byen er der, så gør det!
Derudover er København har de sidste år tiltrukket utrolig mange turister. For at vi alle kan bevæge os frit - på gåben, cykel eller løbehjul - ser jeg kun en fordel i at begrænse den gennemkørende tunge trafik.
- Jeg synes at bilerne, så vidt muligt, skal ud af middelalderbyen.
- Jeg mener, at indre by (middelalderbyen) skal lukkes for trafik mellem 11-06. Renovation og rengøring undtaget.
Vareudbringning mv. skal ske inden kl. 11, som det allerede er i flere gade.
I specielle situationer kan en døgnservice evt. tillade adgang på andre tidspunkter. Kunne være flytninger, akutte håndværksmæssige ting, mv.
På sigt skal vareudbringning kun kunne ske i El/brint-biler ligesom at kun håndværkere med el-biler/cykler skal have tilladelse
- Der er bare alt for meget gennemkørende trafik og for mange turistbusser.
- det ødelægger handelslivet = butiksdød!
- Biler forurener. De fylder meget i gadebilledet. Det er ikke hverken hyggeligt eller rart at se på. Nu når Metroen åbner er det jo muligt at komme frem i indre by uden bil.
- Det er for tidligt at stille/besvare og tænke over dette spørgsmål. Lad os nu vænne os til Metro-ringen først.
- Med gader som St. Kongensgade, hvor det tit tager 15-20 minutter at køre igennem fra den ene ende til den anden bliver luftforureningen fra trafikken værre og værre
- Det vil formentlig betyde, at leverancer til butiks- og erhvervslivet forringes - og forhindrer håndværkerbiler i at udføre deres arbejde, hvis materialer skal hentes langt fra parkeringsmuligheder.
- For min skyld kunne gerne al biltrafik, bortset fra vareudkørsel, taxier, busser og andet "nødv. kørsel", fjernes fra indre by. Privatbiler kunne parkere udenfor volderne og mindre busser kunne klare resten.
- Indre by er ved at bryde sammen på grund af biler!
- Bedre miljø, mindre støj og øget trafik sikkerhed.
- Hvad er grunden til, at der anføres mere end 2 køn ?
- det ville være en god ide at grave HC Andersens Boulevard ned og lave et grønt område ovenpå. Vejen afskærer metropolzone fra resten af indre by på en uhensigtsmæssig måde - og luften er utrolig dårlig pga den megen udstødning.
- færre biler alle steder
- bortset fra vareudbringning og handikapkørsel, bør der ikke være biltrafik i indre by.
- Det afhænger jo en del af den valgte model. En havnetunnel kunne være et fantastisk udgangspunkt
- Det vil bidrage til provinsligøre København.
- Det vil afskære trafikal adgang for beboerne samt forvære den trafikale situation rundt om indre by.
- Med undtagelse af movia-busser, som bør kunne køre igennem
- Trafikken har nået et uacceptabelt niveau, ligesom statistikker viser at ca 1400 købehavner dør hvert år af forureningen, et tal man nok ikke ville acceptere hvis det ikke lige drejede sig om bilerne
- Det er rimelig kaotisk om morgenen, og biladgang skaber bilarkitektur.
- Bør ske med respekt for beboernes behov for lejlighedsvis at kunne færdes i bil omkring bopælen
- Det gælder ikke mindst for den tunge trafik, d.v.s. Turistbusser, Lastbiler.
Privat bilkørsel skal forbydes i hele Cityområdet
- Det kan skabe butiksdød samt en total død by hvis folk ikke kan parkere og køre til inde by i bil
- Men det kræver at den offentlige trafik fungerer endnu bedre. Derudover skal det være muligt som borger, at kunne bevæge sig samt parkere i kommunen.
- Vi skal gå forrest med bæredygtige trafikløsninger til glæde for både beboere og besøgende - og til inspiration for resten af verden

- Nej. Som beboer med børn i flere aldre og et job udenfor København, er bilen et vigtigt redskab for os som familie, for at få logistikken til at gå op med åbningstiderne på institutioner og skoler.

Derudover synes jeg er det er en fin ide at afspærre Amalienborg for køretøjer, MEN ... det er i så fald nødvendigt at lave en lyskurv ved indgangen til Amalienborg fra Amaliehaven (ved springvandet) da trafikken på Toldbodgade går helt i stå når både turistbusser og biler forsøger at køre igennem gaden.

- Jeg foreslår, at kommunen også ser på begrænsninger tidsmæssigt. Dvs at gennemkørsel begrænses i perioder, hvor man må forvente, at beboerne har brug for hvile - og det kræver ro. Det kunne være fra ud på eftermiddagen til normalt tidspunkt for vækkeurets ringen om morgenen. Dertil kommer behov for at frede skoler i skoletiden. Alt det her kan være fx ved variable hastighedsgrænser over døgnet.
- Til hverdag er jeg ikke spor generet af det nuværende trafik nu, men har har indtryk af, at turisterne også finder det udstrakte gå-gade koncept tillokkende og det kunne potentielt delvist udvides (ærinde kørsel tilladt - især butilsrelateret).

Synes selv, at stemningen bliver lidt ligesom Venedig, hvor bilerne er ude af billedet

- Der er altid kaos i indre by, på grund af vejarbejde og byggeri, så er det mange gange livsfarlig at bevæge sig rundt som gående og cyklist. Derfor vil afspærring/lukket af nogle veje også få trafikken ledt uden om indre by.
- All traffic should be reduce at its maximum
- der skal satses meget mere på kollektiv trafik - og særligt inde i byerne.
- Der vil altid være trafik i byen, men det tager til med gennemgående pendling (dvs. uden ærinde eller stop i byen) og ikke mindst turist-busser + sightseeing busser. Bl.a. I Toldbodgade hvor jeg bor er det på kort tiden øget voldsomt.
- VÆK FRA GOTHERSGADE! Den er livsfarlig!
- Det ville være smart at trafikken ikke skulle igennem indre by, når folk skulle hjem eller på arbejde, hvis det ikke er i indre by. Til gengæld når man så bor derinde ville det være en god ide at der var til at komme til og parkeringspladser, så man ikke skulle køre rundt og i virkeligheden forurene CO2 samt lyd. Man kunne overveje at al kørsel i indre by indenfor en kort årrække skulle overgå til at være elbiler, og at fra skæringspunktet var parkeringspladserne også til elbiler.
- der er også turisttrafikken, som jeg ved er lidt af et problem, men det kunne være bedre med holdepladser lidt uden for middelalderbyen, og så et krav om holdeplads til hoteller og andre der arbejde med busfulde af turister.
- Byg den havnetunnel. Det kan ikke gå hurtigt nok. Der kan sagtens køre el biler også i denne. Det er den eneste løsning
- Det mindsker forurening, trafiktæthed og støj
- Af flere hensyn, herunder til byboers helbred, skal trafikken gennem byen mindskes.
- Som beboer med bil i indre by vi vi gerne, stadig kunne komme til og fra vores bopæl, i bil!
- Ja der er så stor trængsel i indre by og nu hvor metroen er åbnet er det nemt at komme rundt - på HC Andersen boulevard kører der helt utrolig meget tung trafik samtidig med at der er trafikprop og når det er aften bliver der nogen gange kørt lynende hurtigt (det er en meget ubehagelig gade) derud kører der så mange store turistbusser på smalle gader og turister på lejede cykler (der kan desværre men naturligvis ikke kan færdselsreglerne og kører usikkert på cykel) og dertil kommer alle de elektriske løbehjul - jeg har både set folk falde og være i situation der er meget farlige specielt om sommeren når der er proppet.
- Det undre mig også meget at det virker som om politikerne i pressen taler om at gøre byen grønne og så har man alligevel hen over hovedet på beboerne og de erhvervsdrivende solgt dantes plads undergrund til spark til parkeringskælder - hvorfor skal vi tiltrække flere biler ude fra - og med indkørsel via Vester voldgade på en skolevej og fyldt med skoleklasser til Nationalmuseet (som iøvrigt heller ikke vil have den parkeringskælder !!) og lige der hvor den nye cykels rute kører.. så hvorfor også nu en masse biler den vej også , vi har nok på HC Andersens boulevard - PS så iøvrigt en skolepige blive banket ned at en travl cyklist ved skolen forleden (fortorvet er smalt der og der er mange skolebørn der kl 8 om morgenen) jeg synes cykelbroen er en god ting men det er som om der ikke bliver vurderet hvordan de nye tiltag interagerer med de gamle - som feks hvordan sørger vi for der er plads både til cykler der nu kommer i stimer og en masse skolebørn .
- Der er trafikpropper op langs søerne og indad Store Kongensgade om morgenen. Fredag eftermiddag er en dræber især, hvor folk skal ud af byen
- Mange bilister overholder ikke færdselsreglerne.
- Ihvertfald I den del af Inde by der går under navnet Middelalderbyen er det meget svært at bevæge sig frit ,men også i gammelholm og Frederiksstaden

- Mindre trafik, mere sikkerhed, dog UDEN at begrænse muligheder for færdes og parkering for beboere i området.
- Hvad menes med gennemkørende - jeg har bil og vil gerne kunne køre til og fra Indre By.
- Selvfølgelig er der megen trafik. Men biler er nødvendige. Pendlere kan man diskutere, men i al almindelighed bringer biler penge, handel, gæster til byens kulturliv og restauranter. Biler fylder og sviner. Dette er to forskellige ting. FYLD (trængsel) Løses med flere P-pladser og først og fremmest med brugelige alternativer, dvs billigere, og ikke dyrere, toge og busser, gratis kollektiv transport i indre by indenfor zonen er en glimrende ide, stort set gratis, bortset fra, at der -O Skræk- vil komme flere mennesker i busserne, der så skal skiftes mere ud, og flere i Metroen, det er næsten ikke til at bære, hvis der kommer flere i busser og toge. Forfærdeligt. Nej, det er sarkastisk. Det vil da være en gode bieffekt af gratis transport, hvis flere så bruger den.
- Trafikken i Indre By er voldsom på alle måder: for tæt - for støjende - for forurenende
- Antallet af biler i byen skal nedsættes, hvilket kræver 1) større omfartsveje omkring det "nære" København og 2) færre biler. Ad 2) Max 1 bil per familie.
- Jeg har selv bil og anser ikke trafikken i indre by for at være et egentligt problem. Har kørt i mange tyske byer, og i Rom, Athen og Paris, og trafikken i København er for intet at regne imod disse metropoler. Men selvfølgelig forurener bilerne i en periode indtil alle biler er udtjent og erstattet af el-biler. Hvis man gør indre by mere eller mindre trafikfri, så vil der opstå kaos andre steder, og i øvrigt er det naturligvis ikke muligt at gøre indre by fuldstændig trafikfri (Taxa, busser, udrykningskøretøjer af alle slags, samt et hav af "værkstedsbiler" og leverancer af alle slags.
- Meget gerne igennem Toldbodgade, ofte er trafikken gået helt i stå pga alle de turistbusser der blokerer for alt anden trafik. Det er virkelig meget frustrerende for os der bor her. Så turistbusser UD af Toldbodgade.
- Der kører store og tunge lastbiler gennem Nørre Voldgade og Østervoldgade hver dag. Til stor gene for beboere og til skade for husene på denne strækning. Herunder Nyboder
- Det glæder mig at dette er et diskussionsemne.

Der er frygtelig trafik på Øster Søgade hver dag. En person i hver bil. Store, beskidte, støjende, farlige biler. De frarøver vores by mange muligheder for at omdanne søen til et blomstrende og pulserende område. Folk ønsker forandring, læs mere her ...

<https://minby.dk/2019/04/22/115906/borgere-slut-med-forurenede-luft-og-utryghed/>

- Hvis man kan skelne mellem beboere, folk med arbejde i byen, butiksejere - fra dem som blot kommer på besøg. Besøgende i Kbh kan vælge at tage offentlig transport. Det kan de andre 3 grupper ikke i samme grad. Hvis det fortsat skal være attraktivt at bo i city, arbejde i city og have butik - skal man IKKE begrænse trafikken.
- Nej, pga vi beboere skal have nemt ved at køre hjem samt parkere. Ja for at få alle de biler ud, der vanskeligere trafik/parkering for beboer
- Ser dagligt tunge lastbiler i stort tal i indre by. Der hører de ikke hjemme
- Mennesker trives dårligt med støj og forurening. Regeringens og kommunens planer om at nedsætte CO2-udluftningen og blive CO2-neutral i 2015 kan kun opnås med en massiv indsats for at mindske biltrafikken. Indre By skulle gerne fremstå som en metropol beregnet for gående og "bløde" trafikanter. Det må derfor være helt ude af trit med kommunens og regeringens planer med at spare CO2-udledning, at der planlægges en p-kælder på Dantes Plads med udkørsel hen over et stærkt befærdet fortov og cykelstier med 10.-20.000 cyklister dagligt. Bilerne skal holdes borte og ikke tiltrækkes. En p-kælder midt i Middelalderbyen vil tiltrække biler - alt andet lige. Og der er tilstrækkeligt med p-pladser, ikke mindst i BLOX, der har haft belægning på 3-4% det sidste 1 1/2 år. Dertil 1.500 p-pladser p.t. under bygning på Postgrunden.
- Trafik er nødvendig for erhvervslivet og for byliv
- Hvad der lige forstås med "gennemkørende" står ikke soleklart for mig. En masse ensretninger og blinde veje kan nemt resultere i en stor mængde "omvejskørsel" - som når jeg f.eks. skal finde en p-plads i mit boligområde. Og med en handicappet samlever er det temmelig nødvendigt, at have en bil for trods alt at kunne komme lidt ud og rundt på egen hånd.
- Gerne motorcykler, da det runger gennem bygningerne og gerne tidspunkt, fx alla i Italien med begrænsede zoner heller perioder hvor man må køre i byen.
- Det er helt uacceptabelt, at al trafik - også tung, forurenende og farlig trafik - skal ind gennem Indre By for at komme fra et punkt udenfor byen til et andet punkt på en anden side af byen uden at have et ærinde inde i byen. Andre storbyer har for længst adresseret dette problem, som efter min mening er den største gene ved at bevæge sig rundt som beboer i Indre By.
- Jeg bor på gl.holm og her er trafikken blevet ulidelig de sidste par år

- Al turist relateret trafik, jf. turistbusser, bør overhovedet ikke have adgang i Indre By. De seneste års udvikling i turistantal i Indre By er i sig selv katastrofal. De mange krydstogtskibe medfører et ukontrollabelt antal turister, som alle fragtes rundt i turistbusser, som København's infrastruktur ikke kan rumme. Tilgangen af især kinesiske turister gennem de seneste år har været enorm og hele Amaliegade/Toldbodgade/Nyhavn er voldsomt generet. København bør - med viden og inspiration fra som andre europæiske storbyer - indføre regulering af antal af turister samt lukke helt ned for kørende adgang for turister med andet end offentlig transport/personbiler, herunder taxakørsel.

København bør forbyde anvendelse af elektriske løbehjul. Eller som minimum indføre en kraftig begrænsning i antal samt en skarp regulering af, hvordan der skal forholdes til placering af løbehjul. Det er uigennemtænkt og aldeles uansvarligt fra København Kommunes side, at der ikke er udstedt nogen form for regulering af anvendelse og at der ikke er specielt indrettede pladseringer for afhentning/aflevering af løbehjul. Vi har måttet hjælpe svagtseende op flere gange fra fald hen over løbehjul placeret midt på fortov, ligesom vi selv og vores naboer har oplevet skader på lovligt parkerede biler - forårsaget af løbehjul, som efter parkering er placeret uden kommunal retningsangivelse og væltet i løbet af natten.

- Jeg går ind for, at trafikken primært begrænses i middelalderbyen.
- God ide pga. daglig sikkerhed, støjniveau og sundhed
- hvor kommer ringen til at ligge?
Hvordan bliver adgangen til indre by fremover?
Hvis man er beboer, har man så fortsat adgang med bil og hvad med ens gæster?
- Den gennemkørende trafik har pr. definition intet ærinde i indre by, altså væk med den.
- jeg bor ud til Gyldenløvesgade, som er en af de mest trafikerede gader i byen, både med biler, tung lastbiltrafik og busser. Der er talt om at blotlægge den gamle å. Fin idé. Måske cityringen vil hjælpe på sagerne?
- Kbh skal ikke være bilfri, men gennemkørende trafik til f.eks Amager skal udenom centrum.
- Også i Nansensgadekvarteret
- Det skal være muligt for Københavnerne at have bil og kunne navigere rundt i byen, ligesom det skal være muligt for folk fra oplandet at kunne køre ind.

At begrænse trafik er den forkerte side, at gribe problemstillingen an paa. I stedet for at begrænse mulighederne, bør der fokuseres paa bedre alternativer, som skal være folk frit for at vælge.

- Oplever ikke, at der er generende trafik i dag. Vil gerne kunne køre til egen bopæl. Frygter at en trafikgruppe by giver for meget plads til spontane fester fra berusede unge, irriterende el-løbehjul mm
- Det giver mening at minimere mængden af biltrafik i indre by, men det er også nødvendigt at tage hensyn til beboere med bil, som har et behov for at komme til og fra byen.
- Jeg synes det er en svær opgave, indre by har brug for hverdagslivet, som handlende københavnere, og de skal have chancen for at køre i bil, samt beboere der skal have mulighed for at færdes i biler. Det er mere pendlere udefra der arbejder i Kbh der skal hjælpes til at bruge det offentlige. Det vil være katastrofalt hvis indre by bliver en fodkængerzone, for så overtages den helt sikkert i ovevejende grad af besøgende(turister)
- Hvis den gennemkørende trafik var mindre, kunne busser (offentlig trafik) blive mere effektive - og attraktive. Nu holder mange steder i de lange bilkøer, som kendetegner morgen og eftermiddagstrafikken.

Gennemkørende lastbiler i bykerner er forbudt i mange lande - og faktisk en rigtig god idé.

- Alene ærindekørsel er relevant kørsel i Indre By
- Trafik på tværs skal flytte udenom eller under
- Nørre Søgade, H.C. Andersens Boulevard, Nørre Farimagsgade og Nørre Voldgade er ofte meget proppede.
- Indre by burde være bilfri (erhvervskørsel undtaget) for at skabe et bedre bymiljø, nedsætte partikelforurening samt være et skridt på vejen mod reducere af CO2
- den Trafikpolitik man har haft indtil nu med at begrænse mulighederne for en flydende trafik har kun bevirket en forøgning af forureningen og trængslen, da den tid man køre er stærkt forøget pga. stadig flere usmarte lyskryds og vejarbejde. Desuden tid man må bruge på de en-sporede ensrettede veje hver gang der er en skraldebil eller lastvogn der skal læsse af eller på og blokerer ud- og indkørsel i en hel bydel er jo også med til mindst at seksdoble hvor mange biler der kører rundt på et givet tidspunkt. At man desuden tillader at en stor del af de parkeringspladser, man påstår der er, optages af ambassadebiler, invalidebiler, bus og taxi holdepladser, vejarbejder,

stilladser, filmhold, sportsarrangementer osv. tidobler jo den tid en bil kører rundt for at finde en ledig plads. Hver gang!!

Trængslen i indre by er derfor skabt af for dårlig byplanlægning og ikke en øgning i antallet af biler der kører ind til indre by. Forureningen bliver jo mindst 10 gange højere end den kunne være, hvis man kunne køre direkte fra A til B.

Tokyo er et eksempel på hvordan man løser det bedre og New York er et skrækeksempel på hvordan man ender med den nuværende trafikpolitik.

- Der er meget lille grund til privat kørsel i indre by med mindre man bor der.
- Miljøet
- Altså biltrafik.
- Gerne begrænse trafikken generelt. Ikke lukke mindre veje for at presse trafikken til andre veje. Så bliver nogle veje meget belastede og andre slet ikke. Så hellere en ligelig fordeling på alle veje.
- Trafikken ødelægger byen. Trafikken skader os der bor her og vores børn. Jeg har selv astma og bliver påvirket kraftigt af luftforureningen. København bør gå forrest som vi har gjort på cykelområdet og vise at menneskene kan tage byen tilbage fra bilerne.
- Mindre forurening
- Jeg synes specielt, at trafikken er helt vanvittig på H.C. Andersens Boulevard fra Rådhuspladsen til Langebro. Når gående venter i krydset ved Rådhuspladsen, bliver der ikke grønt hele vejen over. Det kan være godt nok, når man kender krydset. Men mange biler køre meget hurtigt, og turister ser måske kun, at det er blevet grønt længere ude i krydset.
- I middelalderbyen
- Generelt bør trafik i København begrænses. Særligt pga luftforurening. Derfor bør krydstogtskibe heller ikke kunne lægge til så tæt på byen. De forurener både vand og luft.
- For megen tung trafik via Nørreport.
Og generelt et ønske om at begrænse luftforureningen.
- Dieseldrevne Dobbeltdekkerbusser skal ikke køre / stå i tomgang
Biltrafikken skal begrænses til det mindst mulige
Varebiler skal kun færdes i bestemte korte tidsrum
- Miljøhensyn, støj, ulykker, tab af nydelsesværdi, også for turister.
De store lastvogne bør alle ledes udenom - for eksempel via foreslåede havnetunnel.
- Det hører sig til i en storby, at der også er trafik. At afskærme midtbyen vil give et vildt pres på gaderne omkring midtbyen.
- Passende mængde trafik nu.
- Jeg synes der er kommet alt for mange biler i indre by, de sidste 10 år. Åboulevarden, hc Andersens boulevard og Nørre farimagsgade .. argh.
- Jeg tænker, at det kan få negative konsekvenser for cykeltrafikken, dvs. at denne forøges, men også løbehjulstrafikken. Og der er allerede nu for mange cykeltrafikanter, der er trængsel. Altså med en reduceret gennemkørsel, og muligt flere folk på cykler, og løbehjul, vil det skabe endnu mere virvar og farlige situationer.
- Udefrakommende til Indre By skal anvende den offentlige transport. Håndværkere og varelevering naturligvis undtaget når de har ærinde til området.
Gennemkørende trafik omfatter også de omkringliggende store færdselsårer som f.eks. H.C.Andersens Boulevard og Nørre Vold gade, som har indflydelse på færdslen i Indre By.
Biltrafikken hér skal begrænses.
- Det skal bare ikke gå ud over dem med adresse i indre by, at de ikke kan komme ind og ud med bil.
- Jeg bor lige ved fredensbro som er super trafikeret, også grundet sit dobbeltsport ind mod byen. Dette har stor betydning for larm og ikke mindst forurenede luft lige uden for mit vindue.
- Kongens Nytorv skal absolut slippe for den tunge gennemkørende trafik
- Generelt, nyder vi at bo i Indre By, men trafikken er nok det største minus - og måske den faktor, der kan give anledning til at tage vores fortsatte tilknytning op til revision. Vi har sommetider svært ved at forstå trafikplanlægningen og reguleringen af trafikken i Indre By, måske fordi vi bor på en af korridorerne igennem det centrale København (Sølvgade), der ligger imellem to relativt rolige områder Nyboder og Middelalderbyen og får en masse trafik gennemkørende eller ind til eller ud fra City - meget af døgnet, meget af ugen. Der gøres ikke meget for at begrænse støj eller fart (på trods af skole) og det er som om at den inderste del af Sølvgade er startrampe og målområde for trafikken der sluses ind i byen. Vi har selv bil og har ikke problemer med privatbilisme - men synes der gøres for lidt for at aflaste trafikmængden og begrænse generne (støj, acceleration, fart, mangel på respekt for beboere, turister og cyklister)
- For mange forurene, larmende turistbusser som gør indre by mere utrygt og uttraktivt som bosted.
- Det skal gælde især om natten hvor Motorcykler
Og biler larmer

- Har aldrig forstået hvorfor det meste trafik gennem byen skal ledes ind over bymidten. Dertil også med store køretøjer som lastbiler og lignende.

Det har afsmittende effekt, at der er meget trafikeret over Kgs. Nytorv og Bredgade / Store Kongens Gade, hvorfor billister søger andre veje. Af samme årsag er Toldbodgade / Holbergsgade ekstremt belastet af biltrafik og turistbusser. Dette er meget ubehageligt som cyklist, da denne gade ingen cykelsti har, men til gengæld rigelig parkering. Dette medfører meget uforudsigelig fremkomst. Dernæst overholder trafikanterne ikke 40 km/t begrænsningen, når vejen ikke er belastet af kø. Lad os få cykelsti og stærekasser her foruden en generel aflastning af trafikken i hele indre by.

- Den plejer at betyde at vi der bor i indre by og bruger bil heller ikke må køre der. Sket det, så flytter vi.

Kan man trafik sanere så det alene er gennemkørende trafik det fjernes så er det fint,

- Tung trafik er ikke rar i indre by. Gaderne er ikke dimensioneret til store lastbiler
- Gerne med betalingsporte for at komme ind til midtbyen. Eks. Jeg bor på Amaliegade kbh.k. hvis jeg vil ud og besøge en ven på Nørrebro og vælger at tage min bil, ja så ville jeg synes at det var ok at køre ind på Nørrebro mod en mindre afgift på ca.20 kr. + Parkering derefter. Det vil jo nok gøre at jeg måske ville tage cykel eller metro i stedet.
- Vi kan ikke mere hænge tøj ud p.gr.a. forurening. Vi tørrer hver dag havemøblerne af, og får hver dag en meget snavset klud.

Der er dage, hvor det er vanskeligt at trække vejret. Både min mand og jeg har ofte hoste, der ikke er sygdomsrelateret.

Diesel og benzin dræber, og vi er forsvarsløse i vers eget hjem.

- Undgå den tunge trafik når folk skal til og fra arbejde, men IKKE gør flere gader ensrettede, det skal også være muligt af have besøg af folk i bil eller selv få bil
- Forbud mod at køre i indre og den forvejen store konkurrence fra nettet, giver butikkerne dødsstødet. Byen er allerede tandløs og en skygge af sig selv. Jeg handler kun på nettet da mange butikker i byen ikke har noget at byde på mere. Jeg får mindre besøg i mit hjem pga de restriktive regler med biler i byen. Udviklingen med bil trafik er god mod luftforurening men dårlig med alt andet. Jeg har Ingen venner som handler i byen mere, fordi de kommer for forstæderne i bil.
- Som beboer tilflyttet fra Fyn har jeg selv haft en del vanskeligheder med kørsel i Indre By under selve flytningen, hvorfor jeg ikke mener at mulighederne for kørsel i almindelighed bør forringes (det er svært nok at holde styr på alle de ensretninger i forvejen). Dog bifalder jeg ambitionen om at lede gennemkørsel uden ærinde i Indre By uden om.
- Jeg syntes det er helt håbløst at vi i København stadig har så stor en indfaldsvej som Gyldenløvsgade, der går igennem hele byen, skaber enorm forurening og af de fleste blot benyttes som gennemfartsvej.

I andre byer rundt om i verden, laver man biltunneler, til dem der blot skal igennem byen, så dem der køre "ovenpå" kun er dem der bor eller har et ærinde i selve byen.

- Det er en god ide at begrænse Partybusser, Turistbusser, HT-busser og lastbiler. Men undlad at begrænse alm personbiler!
- det er simpelthen nødvendigt at begrænse biltrafikken i indre by. Larm og forurening og lange bilkøer - det er hæsligt. De borgere, der faktisk bor i Indre By kan ikke finde parkeringspladser - fordi alle mulige mennesker, der kun arbejder i byen parkere så langt væk fra city som muligt (dyr p-afgift) og derfor søger de udad mod broerne for at finde billigere p-pladser. Gaderne er spærret af pendlernes billister. Det er farligt at være cyklist. "Det er faktisk utroligt at der ikke allerede er sket en begrænsning
- Jeg bor i Stockholmsgade/Malmøgade, og det er helt urimeligt hvor mange biler og renoveringslastbiler, kraner oma, der larmer hele dagen. Vi er mange her, der tænker, hvorvidt det i det hele taget er lovligt. Jeg tror ikke, Københavns kommune er klar over, hvor utroligt generende det er.
- jeg føler og mener at os som bor herinde stadig skal have lov til at køre herinde. men alt andet kan godt begrænses på en eller anden måde. især den tunge trafik
- Glimrende ide, men absurd sammenholdt med planerne om etablering af en totalt unødvendig parkeringskælder på Dantes Plads
- Det er i det hele taget en god ide at begrænse trafik i indre by. Ikke kun gennemkørende. Den nuværende situation er under alle omstændigheder uholdbar. Fremkommeligheden i Indre By, når man kører bil, er lav. Der er uendelige køer og bilerne holder parkeret midt i lyskryds, når der bliver rødt. Alt går i stå.

- Bor langs en meget trafikeret gade. Der holder altid biler kø, så det er umuligt, at have vinduerne åbne mod gaden p.gr. af støj og os. Vores fredede huse er konstant udsat for rystelser, som giver masser af revner i murværket.
- Jeg bor selv på hjørnet af Studiestræde/Larsbjørnsstræde og mærker især i aften og nattetimer et stort øget pres på gennemkørende og cirkulerende trafik. Dette gør sig især gældende i sommerhalvårer og torsdag-søndag hele året.
- Blot det ikke sker ved at tro man kan redde alt ved at smide turistbusserne udde er de sidste der skal ud
- Vi bor her og skal kunne frem og tilbage

Man burde begrænse fartbølger med hastighedsbegrænsende tiltage

CO2 udledning burde man begrænse ved indsatser mod brændeovne og cruise liners

- Så lidt gennemkørende trafik som muligt. Altså kun ærindekørsel. Varer, håndværkere, kunder til butikkerne, beboere og deres gæster
- Byen og dens gennemfartsveje kan godt håndtere trafik - der fungerer København ganske godt. Det der ikke er plads til er unødigt trafik.

Kæmpestore lastbiler som lige skal slå en smutvej, fordi omfartsvejen er 18 km længere. De laver propper.

Det samme gør turistbusser der bliver fanget af byens professionelle fædsel - en ølbil eller lign som skal læsse af, normale biler kan passere - men turistbussen bliver fanget og genererer en prop den tid af- og pålæsning nu tager.

Alm personbiler som cirkulerer og leder efter p-plads - desto længere søgetid = desto mere sviner bilen og desto mere er den i vejen. Storbyer har P-huse og her er Kbh voldsomt bagefte.

Busserne fylder og tager plads - hurra for åbning af Metroen. Det bliver en Succes. Lav flere ruter. Dragør - Sundbyvester Plads - Rådhuspladsen - Bispe-engen - Bellahøj

- Færre biler = mindre forurening for mig og mine børn, mindre fare i trafikken, bedre olads til gående og cyklende
- Som beboer er det nærmest umuligt at komme fra og til sin bolig.
- Jeg forstår slet ikke at man ikke gør mere for at begrænse trafikken i indre by, når luftforureningen ligger langt over grænseværdierne flere steder i byen.
- Der er alt for meget tung trafik i indre og mere end de smalle gader kan holde til. Det forsager luftforurening og støj og pga af trængsel er det ofte rigtig utrykt at færdes på cykel og på gåben. I området Nyhavns kvarter har vi oplevet en meget stor stigning i tung trafik i de sidste 5-7 år. Der er et massivt indtog af turbussen, en del der servicerer den meget forurenende krydstogt turisme. Alle busser kører gennem Toldbodgade og da der ofte er kødannelser, står de motoriserede køretøjer i tom gang. At elektriske løbehjul (som ikke er miljørigtig) har fået lov at få frit spil i byen, gør bare den trafikale situation mere absurd. De flyder overalt til stor gene og fare for de færdende i området. Det undrer også at man må køre drukkørsel på flermands cykler gennem gaderne samt at party busser med diskoteker musik på fuld drøn, kan være tilladt. De fulde passagerer tænker jo ikke på, at der faktisk bor nogen i de huse de passerer.
- Jeg går ind for en stor reduktion og prioritering i trafikken i indre by
- Byen er meget trafikeret. Forurennet og støjende
- Ja - særlig hovedfærdselsårer som Søgade og HC Andersens Boulevard
- Begræns gerne den gennemkørende trafik, men gør det mulig at flytte sig rundt i indre by med bil. Det er sikkert svært, men et mål
- Svært at forstå (og trist) at man ikke for mange år siden har handlet på det at trafikken skal 'presses' via O2 ind gennem Bredgade og Store Kongensgade - hvad handlingen så skal være er et godt spørgsmål, fx en havnetunnel, der dog vil have lange udsigter - så noget politisk vilje/mod til at etablere en betalingsring ville i på sin plads.
- den gennemkørende trafik (fra/til Amager f.eks) .. har været debatteret i ÅREVIS, og intet er sket m.h.t. havnetunnel el. andre foranstaltninger.

Gaderne i Indre By er om dagen spidsbelastet af vare- og lastbiler; så den private bilisme bør begrænses noget.

Og så er der for mange, (om sommeren larmende motorcykler) som bare kører tur, specielt i week-enden og om natten. Mange biler

med larmende højttaler"musik" .. det kan ikke dreje sig om nødvendig kørsen.

- Muligvis i Middelalderbyen, men ikke i resten hvor der også er meget beboelse. Hvis man gør bør man i hvert fald sikre beboere har frit lejde og det er anden gennemkørsel der rammes.
- Trafikken er øget markant, men med cityringen er det nu alternativer - så en begrænsning burde ikke påvirke de erhvervsdrivende negativt.
- Det ville være dejligt med en omfartsvej/tunnel/bro (f.eks. Ligesom broen rundt om den gamle del af Panama City)
- Alt for mange biler gennem indre by fra mennesker, der skal til og fra Amager
- Udover at vi tænker på miljøet.....
Med gennemkørende trafik tænker jeg på "transportmidler" uden egentlig tilknytning til Indre By, hvor mange bruge gaderne i Indre By til "at blive set/hørt", hvilket absolut ikke er et plus.

Det er svært at begrænse trafikken for kun for nogle trafikanter og de som overholder reglerne, er ikke de samme som i dag skaber "udfordringerne" i Indre By

- Der er rigtig meget trafik fra lastbiler, der bruger Puggaardsgade, som en gennemkørsel til og fra Kalvebod Brygge. Jeg ser rigtig mange lastbiler med tungt gods, som kører fra Kalvebod Brygge (kommer fra syd) og svinger ind i Puggaardsgade og fortsætter op på Langebro. Det giver både forurening og støj. Lastbiler, som kører fra eller til Kalvebod Brygge, kunne i stedet for bruge Bernstorffsgade, som gennemkørselsvej til Langebro eller andre retninger. Så den gennemkørende trafik, som jeg synes bør begrænses, er fra tung trafik som lastbiler.
- Meget kunne ledes udenom, via havnetunnel.
- Det skal være muligt at muligt at bo i indre by og samtidig have en bil, køre ind og ud af byen og parkere bilen i indre by. Jeg tænker derfor at der er stor sandsynlighed for at begrænsningen af gennemkørende trafik, vil påvirke beboernes adgang til at bruge bilen.
- Min bugning ryster ved en hver busgennemkørsel og lejlig er sort af partikler blot få dage efter rengøring
- Der er blevet mere og mere trafik gennem de 25 år, jeg har boet i indre by, og det nærmer sig det uudholdelige nu med os og støj hele dagen. Jeg er bekymret for nit barns og mit helbred. Der er alt for mange biler ig tung trafik.
- Begrænsninger er mange ting, men tungtrafik over 6 tons, herunder turistbusser mm skal ikke ind gennem byen, dagligt kører meget tung trafik over nyhavnsbroen ad Toldbodgade trods vægtbegrænsninger. Tungtrafik i Bredgade og store Kongensgade.
Men også fremkommelige gaderne med parkerede biler, priserne på parkering for beboere skal hæves og måske et incitament for at sælge bilen, bruge metro, dele biler - iøvrigt skabe p-pladser til delebilsløsninger som Yoku - Toyota, GreenMobility, drivenow og kommende muligheder for at dele biler, cykler mm - løbehjul er ikke det helt rigtige model som idag flyder på gaderne - de skal som cykler i stativer og kan kun afleveres der. Det giver mening
- Det er en god ide p.g.r. af forurening og pladmangel og støj.
- Forureningen skal ned og der skal gives mere plads til cykler.
- Der er stadig for meget tung lastvognstrafik gennem Nørreport området
- Så længe mulighederne for at komme nordfra og komme ud mod Amager bibeholdes. Det er i forvejen svært i nogle tidsrum.
- Kræver omfartsvej til lufthavn fx havnetunnel
- Jeg er helt sikker på, at en del af privatkørslen godt kan foregå på en anden måde.
- Begrundelse: voldsom partikelforurening - bl.a.pga køkørsel.
Vanvittigt at store dieselbusser kører her og tung trafik via Ring 2.
- Gaderne er alt for smalle og beboere og turister går som regel på gaden, da fortovene er meget smalle. Derudover giver det ikke mening for privatbilister at køre rundt i indre by, da det er hurtigere at gå.
- Det er vigtigt. Desuden er der mange ekstremt hurtigkørende personbiler i de smalle gader i indre by. Der burde være mere opsyn, for de irritable, stressede, måske dopede billister er direkte hensynsløse og til fare i byrummet.
- Luftforureningen er stor - elbiler anbefales
- Jeg kender ikke til at folk "gennemkører" indre by, det synes jeg ærlig talt lyder usandsynligt når jeg tænker på hvor rædselsfuldt det er at være bilist herinde. Personligt ville jeg køre udenom.

Så længe I lader os være, som har brug for bil for at komme til og fra arbejde er jeg lige glad, den diskussion må I tage med de folk I gerne vil genere med jeres fascistiske restriktioner.

- Indre by, indenfor voldene, skulle lukkes for kørende trafik. Alle lastbiler skulle skal ud og alle dieselbiler. Byen er for gående, cyklistere og få løbehjul, der højst må køre ti km. i timen.

- hvis det sker på en intelligent måde måske - men det er der jo nærmest en garanti for at det IKKE kommer til at ske på en smart måde. Så gør man en hel masse som så meegt andet IKKE virkede men naturligvis stadig kosetr mange penge.
Tag den nu lidt med ro Politikereog vent lidt med at bruge en kæmpe bunke penge - der kommer jo intelligente løsninger på den digitale front om et kort øjeblik, så spar pengene og vent på lidt selvkørende biler og løbehjul og andet nyt som nok ændrer problemstillingen lidt.
- Der er for mange tunge lastbiler
- Essentielt at have adgang til byen OGSÅ i bil for adgang til indkøb samt kørsel til eks. lufthavnen.
- Folk i indre by har også bil. Og gæster og håndværkere
- Trafik er sundhedsskadeligt, særlig tung trafik, og det er ikke særlig kønt for turister, at se på store lastbiler, eller personbiler. Ofte bliver der også kørt for hurtigt, og generelt farligt.
- Der er sket utroligt meget godt i indre by de senere år, som gør byen skøn at bruge og være i - og også at bo i. Men trængslen og osen af biler ødelægger rigtigt meget. Der er alligevel ikke parkeringspladser, så det ville være meget bedre at tvinge folk til at gå, cykle, tage metro osv. Og så få mere ro og charme i byrummet.
- At begrænse gennemkørende trafik forstærker trafikken på de øvrige veje, mange uvendinger, er u vending/venstresving ikke mulig vil det genere endnu mere trafik - se nørrebrogade, hvor det er umuligt at komme til, ingen venstresving er tilladt og masser af ensrettede gader, det genererer KUN mere trafik.
- Gaderne er flere steder meget smalle, hvorfor cyklister i den grad presses eller må stå af og benytte fortovet.
En anden ting er forurening.
- Vejnettet er ikke egnet til gennemkørende trafik.
- Det kommer end på løsning hvis det at finde en anden route eller byg en bro eller tunnel så man kan undgå at køre ind i byen men ikke nogle med gebyr eller ligninger q
- Indreby er en gammel by som ikke har vejnet til al den trafik.
- Vi borgeres sundhed, miljø, anvendelighed og økonomi lider under den tunge trafik til, i og fra indre København.

Det er et paradoks, at vi beboer i første omgang påtager os omkostningerne for udførsel og vedligeholdelse af infrastrukturen, dernæst udsættes vi for støjgener og ufremkommelig trafik, for til sidst at betale prisen for NOx forureningen med vores helbred og liv. Samfundsøkonomiske omkostninger der primært skyldes udefrakommende trafik.

I 2017 oversteg antallet af cyklende beboer antallet af trafikanter i bil. Men vejareal, anvendelighed, samt brug af udviklings- og vedligeholdelsesmidler stemmer ikke tilnærmelsesvis overens med andelen af skatteydende cyklister. Midlerne tilgodeser primært bilister fra omkringliggende kommuner.

- Ikke kun gennemkørende. Turistbusser med eneste formål at køre rundt i de små gader skal forbydes
- Hovedstrøgene er alt for belastede og bliver yderligere belastede med de mange nye boliger på Amager og i Notdhavnen mv.
- Det nytter ikke at begrænse trafikken så længe der ikke er noget alternativ
- Jeg ønsker en betalingsring om København og begrænset kørsel i den gamle indre by, herunder Kgs Nytorv, Gothersgade, farimagsgaderne.
- Det er generelt ikke de store trafikale problemer i indre by. Derudover er der ofte ikke andre veje frem end gennem indre by. At begrænse vil bare gøre det meget værre for dem, der har bil. Os andre på cykel mærker ikke noget til de mange biler.
- Jo færre biler i byen, jo bedre. Og den trafik der er, bør være el.
- Især tung trafik er et stort problem
- Bilerne har ikke større råderet til byrummet end mennesker og i dag fylder de mere end hvad jeg syns er okay. Gennemkørende trafik har ikke noget i København K at gøre, de skal have andre veje, der ikke byder på blandet trafik, for at komme til den anden side.
- Trafik som blot skal igennem byen kan lige så godt køre uden om byen. Tåbeligt at have gennemkørende trafik i en by.
- Selv om jeg er bilist ønsker jeg begrænsning
- Det kommer an på, hvordan man vil gribe det an. Der er naturligvis ingen grund til at man kører igennem indre by, hvis man ikke har noget ærinde her, men de hidtige begrænsninger har blot gjort det generelt mere og mere umuligt at køre bil overhovedet, hvilket også er til gene for beboere med bil. Og det bliver jo ikke fulgt op f.eks. gratis kollektiv trafik, som det er blevet foreslået, eller etablering af et større antal p-huse / -kældre i randområderne. Istedet skal vi nu betale mere for en

metrobillet for at finansiere Cityringen, og sidste nyt er et Metrotillæg for alle nye ejere og lejere i Nordhavnen...

- I de sene nattetimer føler jeg der er et stigende antal bilister der kører så uforsvarligt at det er til fare for gående og cyklende mennesker, gør det meget utrygt at færdes på de mindre gader.
- Gennemkørende trafik bør ledes uden om det centrale Kbh eller under i tunnel.

Trafikbelastning i Hammerichsgade og Vester Farimagsgade skal reduceres.

- Dog ikke offentlig transport
- Det er meget tidskrævende at finde en vej rundt om byen hvis man skal på tværs. Måde byen grundlæggende er opbygget kræver kørsel gennem byen. Men busser og især turistbusser må og skal ud af middelalderbyen. Jeg kan også frygte at mindre biltrafik, vil betyde en eksplosiv vækst af turister på cykel og løbehjul. Det er farligt for alle
- middelalderbyen bør blive bilfri.
- Trafikken er specielt i turistsæsonen helt umulig i indre by. Skyldes de mange turistbusser og de store om og OFF busser.
- Som beboer i Toldbodgade v. Nyhavn ser jeg meget frem til dette. Jeg beder jer også være obs på dette område og ikke kun middelalderbyen som eller igen og igen bliver nævnt - på trods af vores problemer er mindst ligeså store. Toldbodgade er en meget smal gade ved nyhavn og vi har endda nok Danmarks mest fotograferet spot fra Nyhavnsbroen. Det bandet med at vi har så meget turistbus trafik, ingen cykelsti og gør det til så farlig en kombi at man dagligt rystes som beboer her. Det her kommer til at koste liv hvis der ikke gøres noget.
- København er en storby og ikke en mindre provinsby. Det betyder at man må forvente biltrafik
- Indre by må blive bæredygtigt og fri for private biler til alm personbefordring -arbejdsplads, så vi fortsat kan blive en perle for turister. Havneområdet syd for Langebro kalder på og bør åbnes op for et mere eksperimenterende husbåde, cafemiljø, smårestauranter af lidt mere folkerigt og gerne lidt eksotiske kulturmiljøer - som det ses i bl.a. det nordvestlige London - så området ikke stivner i beton, glas, stål og kaj-kant-kedelighed, som det tegner lige i øjeblikket.
- Jeg bor i Bremerholm 26 - og hver morgen mellem 6-8 holder kæmpe kølevogne af flere omgange, for at læsse af. De holder med motoren tændt, for ikke at fordærve varerne. Jeg er klar over, at det ikke er dét, som dette spørgeskema handler om, men jeg har krydset NEJ af, fordi det ville være godt, hvis vognlæs kunne fordeles over hele dagen. Desuden er det iøvrigt ikke muligt at begrænse trafikken i indre by, fordi der ikke længere er parkeringspladser, dvs at de biler, der suser rundt, ofte blot er biler, der suser rundt og rundt og rundt i håb om at finde en parkeringsplads. Eneste vej at køre, her hvor jeg bor, er Bremerholm. Husene er gamle og mit hus ryster. Jeg burde sætte kryds i JA - men jeg er blevet spurgt mindst 1000 gange om det samme og har svaret JA, men trafikken bliver kun værre tilmed med meget tunge køretøjer desværre. Håber at få nogen til at læse dette, ved at svare NEJ. (jeg har boet her siden 1982)
- Der er for meget biltrafik i indre by. Særligt Gothersgade og langs med søerne. Biler kombineret med mange cykler og mange turister giver alt for stort tryk på gader, cykelstier og fortove.
- Forurening og bedre plads til os der bor der
- Både fordi der er al for megen trafik (både biler og busser), og fordi dette giver al for megen forurening, bør der lukkes for trafik i indre by.
- Både og. Ligesom der er begrænset gennemkørsel for varevogne til bestemte tidsrum i løbet af et døgn, bør der også være tidsbegrænsninger for gennemkørsel for bilister uden ærinde. De lokale beboere med bil bliver unødigt påvirket af alle stramningerne, når de bare prøver på at komme til og fra deres hjem i bil.
- Al trafik skal ud af middelalderbyen. Vareindlevering i bestemte tidsrum. Ingen partybusser
- trafikken er allerede nu proppet
- Fordelen ved mindre trafik i middelalderbyen er bl.a., at vi begrænser vandvidsbilister, larm fra biler og motorcykler, som trækker gennem gaderne med henblik på at tiltrække sig opmærksomhed via motor- eller musiklarm.
- En begrænsning af biltrafikken skal følges op af tilsvarende opgradering af den kollektive trafik - gerne med takster tilsvarende sammenlignelige hovedstæder i Europa. København er ganske enkelt for dyr - metroens nye Citylinje bliver et gevaldigt løft - men busserne er utidssvarende - alt på ren brandstof.
- Turistbusser og fylder meget i gaderne - især i sidst på eftermiddagen er det et problem hvor den øvrige trafik også strammer til. Kunne der evt. være en et forbud mellem kl. 14-18 for tung trafik og turistbusser?

Eller kun trafikanter med bopæl eller nødvendig kørsel må køre ind og ud af byen i de sene eftermiddagstimer.

- Visse veje n må være mulige, men imMiddelalderbyen er det problematisk
- I en vis grad ja så støj- og forureningsgener kan minimeres.
- Der er alt for meget trafik der går over kgs. Nytorv, hvor start og slut punkt for rejsen ikke er indre by
- Under forudsætning af, at alle cykelruter forbedres.
Eksempelvis i Nørregade
- Der er alt for meget trafik i indre by, alt for meget stilstående trafik og alt for meget forurening - mindre forurening og mere effektiv kollektiv trafik i fremtiden
- Jeg bor på Toldbodgade, og har boet det siden 2013. Det føles som trafikken er tiltaget massivt. Antallet af busser om sommeren synes at være kraftig stigende fra år til. Vi har 2 børn på 2,5 år, og det kræver en "meget stram hånd" at holde trafikken og dem adskilt når man går på gaden. Sommeren er voldsom belastet af feks motorcykler, som larmer ganske meget. Eller jeg ved ikke om de må larme så meget, jeg ved bare de larmer markant mere min bil, som var ved at fejle på dette til syn. Jeg får fortalt fra nogle af disse motorcykelister, at de får synet deres motorcykel med en type udstødning på, og når så de er igennem syn, så skifter de dem rundt igen - hvorfor jeg tænker det måske var en opgave for politiet at kigge ind i dette om sommeren. De kan rigtig godt li' at gasse op hen over Nyhavns broen, og længere op af Toldbodgade, ligeså fra Sankt Annæ plads og ned mod Nyhavn, så det giver kraftig genlyd mellem husene på gaden. Hvis ikke man kan begrænse trafikken, burde hastigheden sættes ned til 20-30 km/t på denne strækning, da det er forbunden med livet som indsats at komme uden om turister og løbehjul (hvor man bliver nød til at ud på vejbanen at gå) med feks sin tvillinge barnevogn.
- Jeg har bil, og selv om jeg primært benytter mig af bus/tog/metro når jeg tager kurs ind mod byen (Kgs Nytorv/Strøget/Rådhuspladsen) har jeg haft behov for at krydse byen for at komme ud af byen og syd på eller til Amager/Lufthavnen. Det ville være ærgerligt, hvis dette ikke var muligt længere.
Ligeledes i fht taxier til lufthavnen.
- Jeg synes der er alt for meget trafik i indre by. Man lever i byen, og jeg mener det må være unødvendigt med gennemkørende trafik i byen.
- I gothersgade hvor jeg bor, er der al for meget trafik hele døgnet. Ingen p pladser til beboere. For meget støj og deraf følgende rystelser der forstyrrer nattesøvnen.
- Jeg cykler hver morgen til arbejde og man er skræmt fra vid og sans når man ser alle de cykler med små børn og børn bagpå og så enormt store lastbiler med anhænger (som cyklerne ikke altid ser) kommer igennem byen ved søerne og især Nørreport.

Utroligt man er ligeglad med en sådan konstation af lastbiler og mange-menge cykler, det kostrer også liv af og til i byen, som kunne være undgået. Det er nogens ansvar at man er ligeglad med, at lastbiler har svært ved at se cykler i byen.

Især kæmpe lastbiler med anhængere kører der rigtig mange af i indre by, der må være nogle erhversinteresser i det her, det er svært at forestille sig at politi og ansvarlige synes det er helt iorden det mix af cykler og så tung trafik.

- Det er en god ide at samle gennemkørende trafik, hvor der kan skabes flow. Dette kan begrænse at der er gennemkørende trafik på andre veje.

Så jeg efterlyser en overordnet plan, hvor vi får det bedste ud af, at mange trods alt har et behov for at køre gennem indre by fx. når man skal fra Nord til Christianshavn. Den overordnede plan skal meldes ud, så det bliver brugt og vejene indrettes til at håndtere trafikken fx. lyssignaler og cykelstier, så det er en fordel for alle, at bilerne ikke skal holde for meget i tomgang eller gasse op for at nå det, men kan flyde stille og roligt. Den nye metro med færre busser må give nye muligheder.

Jeg synes at den overordnede plan manglede, da man vendte kronprinsessegade. Det betyder, at al trafik nordfra skal gennem kongens nytorv idag. Tidligere var det muligt at køre gennem Bremerholmen udenom Kongens nytorv. Det kan være at der var en overordnet plan - men den er bare svær at se for udeforstående

- Ja, så længe bilisterne får et bedre alternativ.
- Gerne ingen lastbiler i indre by. Både pga forurening, men også pga risiko for ulykker. F.eks. kun lastbiler om natten, hvis nødvendigt.
- Mit ja dækker kun middelalderbyen. Jeg synes ile trafikken i yderkanten af Indre By er problematisk

- Holbergsgade er voldsomt trafikeret morgen og eftermiddag
Toldbodgade bør trafikreguleres, så der ikke kan køre store turistbusser gennem, idet de stopper al trafik og forurener luften med udstødningsgasser.
- Det ville være godt hvis der blev holdt fast i hvornår den tunge trafik måtte køre i indre by. Det ville betyde meget at man selv ville kunne parkere ved sin gadedør alle døgnets timer og ugedage.
- Vi har snævre gader og der er nasser af vej arbejde hele tiden i de indre by rum, mange biler er håndværker køretøjer, jeg mener en by som Kbh skal have alle transportmidler, men en form for snedig begrænsning kunne tage toppen af den megen holden i kø og bil os... er der ingen byer derude i verden vi kan lære af som har gode erfaringer desangående?
- Der skrives København skal være for alle. Men når der samtidig skrives trafikken skal bestå af 1/3 cyklende, 1/3 offentlig trafik og kun 1/3 biltransport, så er byen endnu værre for bare lidt ældre, de der ikke kun skal transportere en rygsæk på cyklen eller de der ikke kan cykle på ladcykel men er bare lidt dårligt gående. For slet ikke at tale om handicappede, der nu slet ikke får en chance. For endnu har vi kun hørt om forherligelsen af offentlig trafik. Men ikke hvilken slags offentlig trafik og hvis det fortsætter som hidtil med feks den type busser vi har haft så længe jeg kan huske, skal man jo være meget adræt for at køre med bus i København. Elevatorer til tog er enten ude af drift eller er der slet ikke eller så ulækre at det er en skændsel. Hvad med at få det, der er til at fungere. Og for alle. Også handicappede. Hvad med kørestolsbrugere? Hvorfor tænker man ikke lidt anderledes og fremadrettet. I stedet for i selvfølgeligheder.

Jeg vil lige pointere, at jeg ikke er hverken handicappet eller dårligt gående. Men synes, det er lige lovlig letkøbt at påberåbe sig at være fremsynet, og nemt nok at være grøn og bæredygtig, når man smider halvdelen af borgerne ud.

København har været dygtig til i flere årtier at tiltrække sig unge, dygtige mennesker med gode indtægter. Men husk, nogle af dem er blevet ældre og vi er nogle pensionister, der kunne være værd at beholde herinde.

- biler mv uden specifikt ærdinde i indre by burde nemt kunne køre andre (omveje)
- Pga kullite forurening
- Støj og luftforurening er generelle problemer som ville blive adresseret med mindre gennemkørendetrafik. Jeg mener dog også at det er nødvendigt at adressere den tilkørende trafik
Det virker også absurd at vi bruger masser af ressourcer på infrastruktur (metro) og er der så mange mennesker som køre til- aller gennem byen på arbejde.
- Jeg tør ikke klikke ja, da jeg ikke har tillid til hvordan mit svar bliver brugt. Jeg mener naturligvis og klokkeklart at gennemkørsel skal forsøges begrænset, men jeg vil ikke risikere at blive trukket ind i en statistik, som peger på at bilerne skal ud af byen, for vi er en hel del som bor her, og som gerne vil kunne have en bil i nærheden, ligesom at vi gerne vil kunne få kunder og varer til de små butikker, som lider rigeligt nød i forvejen. Men når nu vi er ved butikkerne, vil jeg gerne påpege de største af bilerne – hvis man kan lave en model der gør det attraktivt for leverandørerne til indre bys erhverv, at køre ind i mindre biler, er jeg helt og aldeles for. Sammen med turistbusserne (både hop-on/hop-off og mere traditionel turistfart), står de for den mest generende trafik.
- Mindre larm og dyt fra frustrerende bilister, som holder i kø
- Jeg ved ikke, hvor mange, der frivilligt tager turen igennem indre by i myldretid. Hele området omkring Kgs Nytorv er plaget af elektriske løbehjul, cyklister på fortove og modsat ensretninger kombineret med endeløse strømme af turistbusser, der læsser folk af på cykelstierne. Toldbodgade er bare en gigantisk trafikprop i myldretid, - så hvis der kommer færre biler, er det nok bare godt. Men det er ikke bilerne, der er problemet...
- Jeg ser gerne, at man fjerner asfalten på Søgade fra Gyldenløvesgade op til Østerbrogade, og anlægger et grønt område på hele strækningen. Samtidigt skal der indtænkes en løsning for lokale bilister f. eks. en enkelt 6 m. bred dobbeltrettet kørebane med absolut standsningsforbud for alle biler. Samtidigt skal søerne renoveres, uddybes og indrettes til badesøer og skybruds bassiner med videre forgrening ud til havnen.
- Det larmer med trafikken herinde på brostenene.
De fleste steder har udendørsservering, der fylder fortovene, og der er så mange gående og cyklister, at der ikke er plads, så man er nødt til at bruge gaden.
De parkerede biler fylder også, og skaber propper, så bilerne kommer til at holde stille hele tiden og skabe en masse os og forurening.
- Der er alt for smalt i Indre By til biltrafik, og det er svært at holde byen ren med de mange parkerede biler. Det er desværre en beskidt Indre by, turisterne møder i København. Desuden bør man også af hensyn til risikoen for terror fjerne biler fra områder med mange mennesker. Pt. er kun Christiansborg sikret mod terror med motorkøretøjer, men hvad med københavnernes? Terror

har ramt fodgængere i hovedstaderne i vores nabolande mod både øst, syd og vest. Jeg mener, at biltrafikken skal fjernes mest muligt.

- Så mister byen sit liv
- Hvis ja, så er det nødvendigt at priserne for den offentlig transport går ned...
- den interne biltrafik skal begrænses, og den gennemgående biltrafik skal udelukkes.
- vi skal som beboere have mulighed for at have bil men gennemkørsel er et andet emne. vi har jo nørreport lige foran døgen så hvis man skal til indre by er det jo nemt
- Vi bor i Nørregade og det er med livet som indsats at færdes i gaden. Dobbeltrettet trafik og busser/ turistbusser og hovedfærdselsåre for cykler, det er der ikke plads til. Det er mere reglen end undtagelse, at biler og cykler tager fortorvet.

Endvidere har vi "døds"kørsel i aften/natte timerne, at det os bekendt ikke er sket en alvorlig ulykke er utroligt.

Og ikke at forglemme Partybusserne, hvilket vi ikke forstår, når nu diskoteker/ barer skal have lydsluger.

De kører kører og holder med MEGET høj musik gennem gaden.

- For at livet skal kunne fungere i den indre by er biltrafik nødvendig Der er arbejdskørsel og redningstransport(brand og ambulancer) vi har hørt fra flere håndværkere at de lykkelige har lyst til at komme hos os, fordi vi bor i områder der er svære at parkere i. Mange af vores ældre bekendte og os selv er dårligt gående. Så vi er afhængige af biler.
- Vi synes at Middelalderbyen skal holdes fri for tung trafik og de parkeringsproblemer der følger med den voldsomme trafik.
- Trafikanter chikaneres i forvejen groft af Københavns kommune. Der burde i stedet for gribes ind over for de hensynsløse cyklister og løbehjul.
- Det ville være rart, hvis man kunne begrænse trafikken af især tunge køretøjer i Indre By. Som det er, er f.eks. Nørre Voldgade hårdt ramt af gennemkørende lastbiltrafik.
- Alternativt kunne man også arbejde med at nedsætte støjen fra trafikken. Nogle bybusser kører på el og larmer en brøkdæl. Kunne være et krav i et udbud, at busleverandører skulle arbejde med at nedsætte støjen fra busser.
- Lastbiler og motorcykler er også et stort problem. Forstår faktisk ikke, hvorfor man må køre på motorcykel i city.
- Begrænsning af gennemkørende trafik bør ske samtidig med at der foretages relevante forbedringer i den kollektive trafik.
- Der skal etableres alternative muligheder - f.eks. en havnetunnel, som kan lede uvedkommende trafik uden om byen.
- Myldretid og tung trafik giver meget luftforurening og larm.
- Der kommer for meget tungt trafik igennem
- København vil være på "Forkant" hvor biler og anden motor trafik samt autoparkeringer forsvinder fra Indre by, Fremtiden storbyer, uden biltrafik og bilparkeringer vil tiltrække en hel ny form for turisme baseret på Stilhed - Social sammenværd - Byens Oplevelser med International operaer - International Koncerter - afslapning i Parker - Spadsereture og ophold på Gader & Pladser der er friholdte for biltrafik og bilparkeringer. Endelig skal byen kunne tilbyde Internationale og danske udstillinger i byens museer - det være sig Bymuseet, Nationalmuseet, Statens Museum for Kunst, Charlottenborg etc. København Vil få en uvurderligt BRANDING
- Hvis man samtidig udvikler den offentlige trafik som metroen jo er en del af, så bør man lede trafikken udenom indre by som er besværlig at komme igennem i forvejen.
- Kommer helt an på hvilken trafik. Syntes det er ok at folk der bor skal have lov at køre der. Men ikke turistbusser og pendlere udefra. De bør tage det offentlige.
- Trafik er en del af byens puls, også biltrafik. Og man ser fra eksempelvis Nørrebrogade, hvordan trafikbegrænsninger smadrer butikslivet.
- Det vil være vigtigt at sikre forbindelserne til indre by og planlægge/sanere fornuftige parkeringsforhold. Frem for alt at fjerne bilerne fra gaderne og give mulighed for anvendelig underjordisk parkering eller for anvendelige parkeringshuse.
- Vi er på vores bopæl meget generet af gennemkørende trafik, især om natten.
- Toldbodgade er et helvede i myldretiden
Cykler kører på fortovet fordi der er for mange biler (hvor der for øvrigt kun sidder en person i hver) og ikke mindst lastbiler.
- Først og fremmest for husenes skyld. Rystelser og forurening kan umuligt forlænge deres levetid. -
- -- -Indbyggernes sundhed forbedres.
Ro på f ex pladser - tænk på Kgs. Nytorv uden trafik :-)

- Men der skal være:
Store p-pladser i udkanten
Billig eller gratis offentlig transport
Tunnel eller lignende til by-pass
Mulighed for vareudbringning, flyttemænd, håndværkere mv
- Næsten tæt trafik på alle veje i indre byområdet.
Mange turistbusser og busser til hop af og på.
Turistbusser må kunne parkere i afstand fra centrum.
- Lastbiler ud by tunnel ved Nordhavnen
- Ja og ihvertfald til flere ensrettede gader
- -der er en metro, hvis man har ærinde i byen.
Gennemkørende trafik uden ærinde i byen, bør selvfølgelig benytte sig af ring-motorvejsnettet
- Parallele veje på begge sider af strøget bør være bilfri, dog med kørsel som strøget!
- Det gælder især de store turistbusser, som forurener og er til fare og er til fare for andre trafikanter.
De store HopOn busser i 2 etager svinger mange gange i timen fra Sølvgade ned ad Adelgade med stor fare for at ramme cyklister og de er iøvrigt så store at de når over i modsatte vejbane for at kunne svinge rundt..
Iøvrigt at trafikken i Adelgade forøget kraftigt efter ensretningen af Kronprinsessegade er vendt. Der er så meget forurening her, at jeg dagligt tørre et fedtet sort lag af mine vindueskarme og faktisk helt ind i lejligheden.
- Især tung trafik, som turistbusser, lastbiler, partybusser
Omlad til mindre el-biler og forbyd dieslbiler i Indre By
- Trafiksikkerhed: Når jeg følger mit barn i skole på cykel er der mange farlige situationer med lastbiler. Det gælder dog mere lastbiler, der har ærinde på østerbro end de gennemkørende
- Det meste trafik i middelalderbyen er gennemkørende til og fra Amager
- Til den tid vil de fleste biler formentlig være el-biler eller et andet grønt alternativ, v så det giver ikke mening at begrænse trafikken.
- Der er meget usund trafikforurening, trafikstøj og trafikulykker.
Det bør være målet at få så mange biler som muligt ud af byen og resterende biler bør være elektriske.
- Ja så længe man tager hensyn til at indre bys beboere også kan have behov for at eje eller benytte biler.
- Vil gerne selv kunne køre i indre by, så hvis der med 'gennemkørende' trafik ikke menes beboere, må det gerne begrænses. Men andre skal kunne køre.
- Den gennemkørende trafik især i Middelalderbyen skaber kaos og konflikt blandt trafikanterne. Hvis man skruede ned for antal biler, så ville man kunne give mere plads til både fodgængere og cyklister.
- Ja, for biler, lastbiler og eldrevne løbehjul.

Nej, til begrænsning af gennemkørende cykeltrafik (sådan ville man også kunne forstå spørgsmålet)

- der er trafikkaos ved Niels Juul statue
- Hvis den offentlig trafik til gengæld optimeres
- Det vil især være vigtigt at begrænse DIESEL-TRAFIK i Indre By!!
- Der skal være bedre forhold for bilister, bl.a. flere parkeringspladser
- Kun hvis der laves en havnetunnel.
- Spørgsmålet er for generelt til at kunne besvares entydigt. Der må nødvendigvis være trafikkorridorer igennem indre by, ligesom byens beboere må kunne køre og parkere i nærheden af deres boliger. Metro, busser og cykler er nyttige til meget, men den handelsmæssige infrastruktur med byggemarkeder, møbelforretninger, storcentre etc. er ikke beregnet til indkøb pr. cykel eller tog. Det må der tages højde for, hvis ikke man vil jage folk ud af byen.
- Jeg bor selv i 1101 og har en bil som jeg ikke kan undvære pga mit job, men den gennemgående trafik af folk der ikke bor i byen men kører til arbejde (og naturligvis hjem igen) gør at os der rent faktisk bor her, har det meget svært ved at finde parkering på stort set alle tider af døgnet.

Nogle gange må jeg cirkulere i 15-20 minutter inden jeg kan finde en plads.

Jeg mener naturligvis at os der har folkeregisteradresse bør have fortrinsret for at have parkering i forhold til andre der kommer udefra.

Derfor synes jeg at den gennemgående trafik skal forbedres og at der bør være bedre parkeringsmuligheder for os der bor her.

- Vi kan ikke tåle mere trafik
Forurening og alle de biler
- Trafikken igennem Kronprinsesse Gade (Nyboderdelen), er stadig svært belastet af gennemkørende trafik, og det trods, at der ligger en folkeskole i begge ender. Desuden er bydelen voldsomt belastet af nye tilflyttere og deres dyre larmende biler. De gasser op og køre uforsvarligt og uansvarligt igennem området, trods 2 skoler og mange børn. En øget frekventering af varebiler og taxaer der køre i tomgang i halve timer er ligeledes et problem. Jeg kunne godt tænke mig skiltning, der angiver, at biler i tomgang er ulovligt, og tydeligere skiltning, der viser, at området er et beboelsesområde med mange børn som der skal tages hensyn til.
- Personligt bor jeg beskyttet mod hurtig kørsel igennem Gammeltoftsgade, men jeg kan se og høre, hvorledes beboere i trafik årene, så som Øster Farimagsgade og Øster Søgade, bliver dybt generet af megen, hurtig og voldsom trafik, derudover har bygningerne vel heller ikke godt af alt den megen trafik
- det ville også være ret hvis cykeltrafikken kunne inddæmnes så det ikke er så ulideligt at færdes til fods
- Byen virker overbelastet af biltrafik, inkl. tung trafik.
- Jeg synes ikke at der skal køre lastbiler eller store busser GENNEM indre by, men jeg er bekymret for en trafiksanering, der generelt lukker indre by af for trafik. Det medvirker til en yderligere tivolisering og kunstiggørelse af indre by, som efterhånden ikke er en del af byen, men snarere en forlystelseszone. Bevar et naturligt liv i byen
- Jeg ønsker ikke bilfri indre by. Det vil kun fremme tivoliseringen. Men gennemkørende trafik bør begrænses. Dog ikke ved hjælp af dyre fremtidsusikre projekter som en havnetunnel. Jeg ser det som en gevinst hvis hele kommunen kan blive mere bilfri.
- Mindske trafikken og dermed skabe bedre trafikale forhold for de borgere der lever / bor og betaler skat til byen
- Især turistbusser og lastbiler.
- Der er for megen stillestående trafik, derfor har jeg bestilt en maske til når jeg cykler. Når jeg skal mindre end 1km. til arbejde med bil pga. materialer/værktøj mm kan det tage op til 45min. Udenfor mit barns skole er der tung trafik skoledagen igennem.
- Gennemkørende trafik kan begrænses. Men ikke håndværkerkørsel, renovation og beboerkørsel.
- Vi er en storby, som har meget lidt trafik i forhold til andre meget større storbyer i Europa
- Ingen fossile brændstof i indre by
- Undgå gerne tung trafik m busser og lastbiler
- Det Ny Nørreport er det mest groteske eksempel på en moderne byplanlægning, hvor man overhovedet ikke sørger for at fjerne gennemkørende trafik: vejene omkring og gennem Nørreport er konstant overbelastede med enorme kødannelser til følge, fordi man tillader store tunge lastvognstog at køre igennem. Det er så absurd at jeg ikke har ord for det...
- der er alt for mange biler i Indre By - kæmpe køer morgen og aften -
- Fordel at centraliserer bilkøer uden om indre by. Stop indkørsel af lastbiler og brug eldrevne varevogne som nemmere kan holde og læsse af/på. Se på hvordan Rom løser denne mega problemstilling. Bedre også for selve luftforurenings faktorerne. Vil kunne optimere meget for butikhandlende bevægelse muligheder. Vi behøver at støtte op på butik branchen og os handlende. Supermarkedet skal ikke placeres på byens bedste adresser hvor de er grimme og unødvendige at have lejemål. For mange supermarkedet generelt. Biler og tunge larmende lastbiler skærper bylivet på alle måder og vil istedet have der komme flere torve med gratis siddepladser og grønne atmosfærer. Udvid cykelsikkerheden som konstant er stigende og behøver fokus nu turister har cykling med på deres ønske om rejseoplevelser i DK. Mere turist info om færdselsregler!
- Fint at begrænse gennemkørende trafik, men vigtigt, at der stadig kan køres i indre by, så varer kan komme ud og beboerne kan have bil osv., så det ikke bliver en død by.
- God at få biltrafikken ud af indre København, især hvis der i den forbindelse kan blive mere råderum for gående og cyklister. Men efterhånden er bilerne ikke det største problem trafikalt, men det anarki der hersker på fortovene og cykelstier!
- Jeg synes personligt at der er ALT for meget trafik og særligt tung trafik i Indre By. Det er ikke længere hyggeligt at gå rundt i gaderne pga. alt den trafik. Ligeledes sviner det og larmen. Nu bor jeg selv på Toldbodgade så er vant til lidt af hvert, men synes det er en skam for vores ellers hyggelige by med alt den trafik.
- Jeg oplever meget os fra diesel biler og busser. Trafikken står ofte stille i rushhour.
- Ja, men ikke for beboere, men de kun for dem der ikke bor her
- Jeg bor og arbejder omkring H.C. Andersens Boulevard. Antallet af biler/lastbiler er steget de sidste 10 år - samtidig med antallet af hoteller og turistbusser også er stigende. Jeg cykler hver dag til

arbejde, og flere gange ugentligt må jeg tage mig til hovedet i forbavselse over, at færre ulykker sker. Cyklister skal ofte ud i kørebanen i myldretiden for at komme udenom taxaer og turistbusser.

- Hvis der etableres en havnetunnel er det en god idé. Ellers er det ikke en god idé.
- Der er alt for mange biler, der i dagtimerne holder i kø rundt omkring. De begrænser taxa samt bus fremkommeligheden. De holder ude midt i kryds og spærrer for trafikken, når lysene skifter farve, tag eksempelvis Kgs. Nytorv, dr. tværgade, nørreport osv. Ydermere er der alt for meget trængsel på cykelstierne, nu da der kører alt muligt rundt her. Når lastbiler holder og læsser af, gælder også skraldebiler holder de konsekvent på cykelstien, og det gør det rigtig farligt for cyklister, her kunne man bruge et stykke af kørebanen og lave den til aflæsningsplads, og det ville være lettere, hvis der var færre biler. Ser ikke ud til at bilister ved, at det er forbudt at parkere på cykelstien, da de gør det alle vegne for ikke at genere de andre bilister, men de tænker "måske" ikke over, at for cyklister og i nogle tilfælde også fodgængere er denne form for parkering livsfarlig.
- Det vil gøre det eget mere sikkert for både børn, ældre, udlændinge og os andre. Hvis vi f.eks. Primært havde rutebusser, turistbusser og cykler i indre by, tror jeg at mange ville have det bedre herinde.
- Har boet i indreby i 16 år og trafikken har været svært stigende. Jeg bor selv i store Regnegade som er meget belastet af gennemkørende trafik. Biler kan sagtens holde stille i 5-10 min og der giver meget larm i form af dyt og råb samt luftforurening. Jeg synes man skal begrænse trafikken i indreby og lade nye formler for gennemkørsel som gavner miljøet og beboerne. Nye formler kunne være at designe kørselsmuligheder hen parkering for gæster i byen og for vareindlevering kunne man lave begrænsninger på hvordan og hvornår de forekom, fx kunne man lave bomme i vejen som kun var åbne på bestemte tidspunkter af dagen og ellers var sidegader ud til større veje og boulevarder så gøst som lukkede af.
- det vil være en god ide med ingen biler i middelalderbyen
- Man bør gøre det muligt at få trafikken til at flyde, så ikke al trafik skal omkring Kgs. Nytorv og Rådhuspladsen
- Den sundheds-, klima- og miljøskadelige trafik skal generelt begrænses og specifikt især i den indre by, hvor mange mennesket færdes, arbejder og bor
- Alt for mange biler, støj, og for indeklemt pga bilerne. Planer træer i stedet for parkering
- Der er rigtig mange Københavnerne der har behov for en bil, så en begrænsning vil være et indhuk i den frie bevægelighed.
- Med mindre det betyder endeløse rækker af biler i kø - så er den gennemkørende trafik klart at foretrække
- Færre biler kan være med til at styrke den kollektive trafik, give mindre forurening samt sænke støjen og dermed give mere plads til større menneskelig fordybelse i det smukke gamle København. Samtidig vil det også kunne frigive plads til f.eks nye grønne arealer til gavn for klima og almen benyttelse for alle.
- Ja kun en begrænsning, der er så mange turistbusser som blokerer trafikken. Måske tunneller kan være en ide.
- og jeg mener AL trafik, turistbusser etc.
- Alt for. Eget trafik tung trafik gennem nr. Farimagsgade
- En del af de stærkt trafikerede gader i indre by er ikke dimensionerede til omfanget af trafik.
- Bilerne holder i kø hele dagen i St. Kongensgade.
- ønsker ikke vi skal enden som f.eks. Lucca i Italien...kun turister!
- Jeg bor i Toldbodgade nr 69 - tæt på Amalienborg, og der er konstant turistbusser og mange turister. Det er anstrengende med busser og så meget larm, og det gør det ikke bedre, at Toldbodgade stadig ikke - ligesom både Bredgade og Store Kongensgade - er ensrettet.
- Lad borgeren køre rundt i byen - det er i forvejen et helvede, med alle lukkede gader/ensretninger.
- Det er en god ide så længe at man tager hensyn til os som bor i indre by men er afhængige af at køre ind og ud af byen i forbindelse med vores arbejde. Man kunne eventuelt reservere et antal p-pladser til de som bor i indre by, evt. ved at markere dem med en anden farve. Og så begrænse mængden af turistbusser og autocampere som er stukket helt af!
- 1. Der er intet flow i bil og bus trafikken. Læs Miljøpunktets rapport over Holmens Kanal Holbergsgade og flere andre steder i Kbh. K.
- 2. Der er ikke indtænkt hvor mange lastvogne som leverer varer til cafeer, restaurationer og hoteller og butikker samt afhentning af skrald.
- 3. Ligeledes den konstante nedrivning og opbygning af butikker(pop op) og renovering af ejendomme med konstante nærvær af containere er heller ikke indtænkt.
- Med vinduer ud mod Gyldenløvesgade, kan jeg kun støtte at begrænse trafikken.
- Ensretning i Toldbodgade
- Fjerner diesel biler og turistbusser

- Problem for de familier der bor der og der skal jo vare til butikker tænker det bliver et problem for dem
- Det er en fin ide at begrænse trafikken for folk der ikke bor i indre by, men jeg synes det er meget restriktivt i forvejen for beboere i indre by. Det er noget pjat at man ikke må parkere på sin licens på prik-gader i hverdagen
- Betalingsringen skal realiseres
- For megen søgetrafik ift. få parkeringspladser. For lidt kapacitet ifm. myldretidstrafik.
- Ikke kun den gennemkørende, men også turistbusser
- Mindskelse af trafikstøj og forurening
- Beboere skal kunne færdes også med bil. Varer skal komme ind og ud. Men "turist trafik" eller vare kørsel på tvævers skaæ minimeres
- Der er jo ingen alternativer til dem der faktisk skal bruge en bil.
- Den gennemkørende trafik bør begrænset men forhold for beboere og transport af vare til og fra de berørte områder bør forbedre, således at unødvendig kørsel rund efter P-pladser og afsætningsmuligheder minimeres. En bil der holder stille med slukket motor forurener ikke, det gør en bil der køre rund og leder efter p-plads og afsætningsmuligheder.
- Trafikken er helt ekstrem på fx Toldbodgade. Samtidig vrimler det med store turistbusser, som de gamle bygninger ikke er rustet til at håndtere ift slitage og rystelser.

Presset er igennem årene blevet større fra trafik, besøgende etc men der har ikke været tiltag, der prøver at håndtere presset på en bedre måde.

- Det er en rigtig god ide. Det virker vanvittigt med den tunge trafik, som dagligt kører gennem indre København. Det larmer, forurener og gør trafikken usikker for gående og cykelister. Fartgrænser på 30-40 km/timen bør indføres.
Forbud mod dieslbiler.
Forbud mod store lastbiler.
Evt. kun elbiler i middelalderbyen.
Gør bil-banerne smallere, bredere cykelstier og fortove.
- Men ikke begrænsning til beboere
- Turist busser ud af indre by. Både ifht kørsel og parkering på pladser, hvor man opholder sig.
- Ja, men bør især gælde for lastbiler
- Især er tung trafik i nat og morgentimerne generende.
Persontransporten i byen bør begrænses til kun i særlige tilfælde (hente/bringe bevægelseshandicappede eller varekørsel /transportkørsel med beboernes ting) som i andre europæiske storbymidter ! Altså slut med pendling til og fra arbejde i bil ! Derved bliver der plads til nødvendighedskørslerne i dagtimerne så natte- og morgentimerne kan friholdes fra trafik!
Der bør være en generel fartgrænse på 30km/h i byen da erhvervsbilernes hensynsløse racen i gaderne er livsfarlige for os beboere.
- Mindre biler mere cykel venlige veje
- Vi skal fokusere på offentlig transport i form af el drevene biler, busser og toge mm.
- Der er alt for mange biler i byen, til gene for os der bor her, der dels har svært ved at komme frem, og dels er voldsomt generet af udstødning fra bilkøerne og finde parkering. De høje p- afgifter stopper ikke trafikken.
- Særligt i de små gader om morgenen kan det være svært og nogen gange farligt at færdes, da mange lastbiler kører igennem, samtidig med cyklister i høj fart, der ikke altid når at blive opmærksomme på selv de parkerede lastbiler. Rådhusstræde er dertil én af de gader, man helst undgår som cyklist, idet trafikken er meget kaotisk på den gade. Trafikken bør nedbringes, eller der bør indføres cykelstier.
- Turistbusser generer trafikken i høj grad og de skal begrænses.
- Vi bor inde i kastellet, og lige i smørhulet af turismen hele vejen rundt om os, fra den lille havfrue, havnenkajen til godt ned af Bredgade, igennem Nyhavn og kgs. Nytorv med et væld af menneskemylder stort set hver dag og efterhånden det meste af året, og samtidig med masser biler, turistbusser, elløbehjul og udlejning af cykler (som har taget lidt overhånd) der er næsten blevet for mange mennesker. Jeg ved godt at vi bor hvor der er mange men det bliver flere og flere fra år til år.
- Reducer især tung trafik. Mindsk forurening og larm
- Der ganske enkelt for mange biler i det indre København. Både personbiler og erhvervskøretøjer. Erhvervene skal nødvendigvis bruge transport. Men trafik med personbiler burde begrænses. I øvrigt er den tunge trafik skadelig for befolkningens helbred.

- Stort set ethvert trafikbegrænsende tiltag vil jeg hilse velkommen, da de i forvejen for stærkt trafikerede veje som f.eks. Gyldenløvesgade og Nørre Søgade på ingen måde tåler yderligere belastning. Med andre ord: jeg ser meget gerne en begrænsning af den gennemkørende trafik på de i dag mest belastede veje.
- Der er ikke plads! Også turistbusserne fylder mere og mere. I byen kan man gå, cykle eller tage metro, S-to
- Luften forurenes
- Ved at begrænse trafikken i indre by forvandles byen til en kulisse. De forretningsdrivende er ofte afhængige af mobile kunder, som ikke kan fragte varer bag på en cykel. Dårligt gående, ældre mm, fratages friheden til, at kunne komme rundt.
Man skulle istedet overveje en havnetunnel. Lukkes trafikken ned i Middelalderbyen, fratages beboerne mobil frihed, besøg af familie, håndværkere mm. Det er åbenlyst, at ingen politikere bevæger sig rundt i bymidten - især ikke efter solnedgang. Ved at lukke for trafik, ønskes bymidten med garanti at blive forvandlet til hyggelige oaser. Javel, måske i dagstimerne, men om natten eskaleres narkohandel og gadefester.
- Både erhvervsliv og private har brug for biler til transport.
- specielt på de smukke brolagte gader - støj
- Vi bor i en hovedstad med restauranter, butikker osv. Vi kan ikke se bort fra at bilerne er kommet for at blive og det er vi nødt til at indrette byen efter.
Så længe priserne på offentlig trafik er så himmelhøje og der alt for ofte er forsinkelser og andre gener får man ikke folk til at lade bilen stå derhjemme.
Men her er alt for få parkeringshuse og kommunen prioriterer de grunde, der kunne bruges til netop sådanne bygninger, til hoteller.
- Der er alt for megen trafik i byen, og det er eskaleret utroligt de sidste mange år.
- København skal ikke ende som en museumsby, hvor ingen gider at bo her, fordi det bliver for besværligt og omstændigt.
- For at undgå de idelige trafikpropper, der opstår pga alt for mange biler i forhold til vejnettets kapacitet
- Måske den skal begrænses lidt...men det bør være i begrænset omfang. Vi ønsker vel ikke en "død" bymidte?
- Fint med trafik i byen. Godt at folk kan komme til og fra. Lav gerne lidt flere parkeringspladser.
- Det er en god ide at begrænse trafik, hvis eneste formål er at skulle igennem byen fra Nord mod Syd eller Syd mod Nord - altså trafik, der intet ærinde har i Indre by. Men det kan være svært at begrænse denne trafik hensigtsmæssigt, da der begrænsede alternativer for disse trafikanter... En udbygning af ringvejene eller opførelse af en ny ringvej Øst om København, vil gøre det muligt at begrænse den gennemgående trafik igennem Indre by... Det må IKKE blive et mål i sig selv, at begrænse biltrafik, hvis ikke der er fornuftige alternativer for bilisterne... Det er ikke hensigtsmæssigt for alle at benytte offentlig transport... Byen skal også være tilgængelig OG fremkommelig for dem, der er nødsaget til at benytte deres biler.
- Meget støj og forurening. Jeg åbner fx aldrig vindue mod gaden pga tung trafik i især myldretiden.
- Kommer til at savne bus på Bredgade og St. Kongensgade.
- Selvom det er vigtigt at udlede mindre CO2, så synes jeg Nørrebrogade har ændret sig fuldstændigt på den dårlige måde efter den blev bilfri. Jeg kommer simpelthen ikke på Nørrebrogade længere. Færre forretninger, færre mennesker, mindre liv, umuligt at komme rundt (i bil) i gaderne mellem Nørrebrogade/Rantzausgade med ensretning osv.
- Den tætte bebyggelse, snævre gader, og skønne gamle bygninger er ikke til tung trafik
- Det vil give mindre forurening. Men der er utrolig meget gennemkørselstrafik i Rosenborggade. Bilerne har meget fart på. Især også skraldebiler tidligt om morgenen er meget støjende. Hver søndag nat mellem 03.00-04.00 kommer der en særlig skraldebil som holder i tomgang i et godt stykke tid, til stor gene.
- Det er sundt fornuft at lede gennemgående trafik udenom ad veje, der er bredere og bedre egnede til at aftage større mængder.
- En by skal man kunne køre i med bil ellers dør den og bliver en by kun for turister
- vi skal ha så få biler i indre by, mindre plads til biler. Mere plads til de bløde trafikanter (gående, cyklister) Sænket støjniveauet.
Omkørselsveje til de bilister der absolut skal om på den anden side af indre by. Evt. roadpricing. Gør som i Roskilde.
- Der er meget kørsel igennem byen som ikke burde være der. Der er genrene for os som bor og arbejder der. Der er øget trafik gener og mangle på pladser. Vi har tre børn så det er vigtigt for os at vi kan parkere tæt på vores lejlighed og gerne indenfor kort tid efter vi leder.

- Jeg foretrækker færre privat biler, og mere plads til by-biler - som Drive Now eller Green Mobility. Så der er flere om at bruge hver enkelt bil. Der er ALT for mange biler i indre by!

& bedre forhold til cyklister.

- Så vil caféer og restauranter sætte flere borde ud på gaden. Man kan dårligt komme ud af sin port for siddende gæster som det er nu.
- Gothersgade er meget belastet
- Jeg har det svært med at se hvordan vi kan begrænse trafikken og ikke lukke os selv, så vi få besvær med at komme til vores parkeringskælder.
Kan man begrænse trafik igennem Nørrevoldgade yderligere, i så fald hvordan?
Hvis det kan lade sig gøre at begrænse lidt alt den trafik på Nørrevoldgade, så vil jeg være glad. Næsten igennem hele dagen er der lange køer og jeg har stået i dem i op til 1 time, hvor der er mange store lastbiler.
- ja den gennemkørende trafik, der er gennemkørende. Men butikker og forretninger skal kunne modtage varer. og der skal være plads til at transportere varer fra den ene ende af byen til den anden uden at skulle en kæmpe omvej.
- Det er en rasende god ide at begrænse den gennemkørende trafik ved Kgs. Nytorv, Holmens Kanal og langs Stranden og Stormgade.
Samtidig bør der dog tages hensyn til lokale handlende og beboerne, hvis der lukkes eller ensrettes gader i området.
- Det skal ikke ske, så det bliver mere besværligt for folk med et ærinde i byen at komme derind. Langt bedre at lave eksempelvis en havnetunnel fra Nordhavnen til Sydhavnen, så folk let kan komme fra eksempelvis Østerbro eller Hellerup og til Amager og Lufthavnen.
- Bilerne fylder alt for meget i gadebilledet. Især omkring rådhuspladsen og trianglen
- en by skal leve også med biler og handel
- Bor i Nyboder og der kører fortsat meget tung trafik gennem, hvilket ryster ryster husene - der alle er fredede og dermed udvikler store revner som kan blive ødelæggende. Yderligere gør det skoleveje meget usikre.
- Vil kun være en god idé, hvis det omfatter privatkøretøjer, der kommer uden for København. Der skal og må ikke være begrænsninger for borgere bosiddende i Københavns Kommune eller i det mindste borgere bosiddende i Indre By.
- Det er ret grotesk at der er en ringvej 02 gennem det centrale København, trafikken er massiv via Kongens Nytorv, og der er ikke gjort noget for at dæmpe trafikstrømmen eller støj derfra, selvom området for længst har været anset for problematisk. Samtidig er der meget tung trafik, hvilket belaster området betydeligt, ikke mindst på grund af det stadig større antal busser og lastbiler som kører her. Set fra et beboersynspunkt er jeg ved at være så træt af forholdene at jeg overvejer at flytte fra kommunen. Trafik skaber ikke liv i en by, tværtimod, det skaber forurening, støj og forhindrer folk i at færdes mere frit i gaderne.
- Trafikken i Indre by er kort sagt et helvede! Alt hvad der hedder lastbiler skal køre uden om Indre by. I myldretiden ned ad Store Kongensgade kan det tage en halv time før man kommer væk derfra, det er simpelthen for latterligt. Få de store køretøjer væk fra byen !!!!
- I mine øjne er det helt rigtigt at forsøge at reducere mængden af trafik i indre by. Fremtiden bør byde på miljøvenlig transport og store, grønne områder uden biler - så jo før vi kan begynde at få bilerne ud af byen, jo bedre :)
- Jo mere man begrænser trafikken i København - jo mere knuser man erhvervslivet i byen og flere private vil udflytte.

Denne tendens er jo desværre begyndt - men det er ikke det, kommunen ønsker - så jeg vil til enhver tid være imod et sådant initiativ.

Man skal ikke tro at København vil overleve økonomisk, hvis man udvikler byen til en slags gammel by i Århus.

- Frygteligt for forurening, støj og trafikssikkerhed, at den tunge trafik skal igennem Nørre Voldgade og videre ned mod Kalvebod Brygge
- Størstedelen af al trafik gn indre by er nyttesløst, omhandler mest af alt af unge mennesker som cruiser rundt, gerne i alt for høj fart, uden at orientere sig ift hvordan man kører i små gader med gående folk op og ned af gaderne + cyklister i begge retninger. Der larmes unødvendigt meget, især i aften og nattetimerne, hvor biler tit kører ræs ned igennem feks Vestergade. Det er farligt og dumt, og det er mig et under der ikke sker flere uheld end der gør. Dgl er der cyklister/gående som kommer i diskussion/uføre med en billist, fordi der er ved at ske uheld fordi bilisten kører med hovedet under armen.

- Med streg under den GENNEMKØRENDE trafik!
- Store Kongensgade er en meget brugt færdselsåre - til trods for at den stort set altid er proppet.
- Byen skal være til at leve og arbejde i, det kræver biler
- Københavns indre by egner sig fortrinligt til gående, cyklende, og rickshaw taxas (foruden de nødvendige, og helst el-drevne taxaer). Man skal nok på sigt anlægge flere P-kælder ved Østerport og andre knudepunkter
- Det er allerede meget begrænset, og svært at komme frem i bil.

Bilkørsel er ret ofte nødvendigt selv i indre by pga. transport af ting.

- Beboere skal have lov.
Taxier skal ikke kunne sidde i tomgang alle vegne-
Og varevogne skal begrænses.
- Specielt tunge køretøjer,,i stedet for kæmpe store lastbiler omlast til mindre varevogne
- Som dårligt gående og med åndedrætsbesvær er det væsentligt ikke at skulle gå langt.
- Jeg tror, det er velkendt, at området er et trafikalt stoppunkt, ikke kun pga. bilisme men nu også turistbusser, elløbehjul, ikke-rutinerede cyklister (turister) og gående turister, der ikke kender/er opmærksomme på trafikregler. Det er livsfarligt at bevæge sig i området.
- MED HENSYN OGSÅ TIL BEBOERPARKERING!
- Det er især nødvendigt at begrænse eller bedre helt udelukke gennemkørsel af lastbiler og turistbusser. Begge forurener, og lastbilerne er igen og igen årsag til højresvingsulykker med cyklister som dødsopfre.
- Ja - forudsat at det ikke lægger begrænsninger på beboernes adgang til egne gader.
- Trykket er vokset for hvert af de 11 år vi har boet her og vil med sikkerhed fortsætte hvis der trafikken ikke begrænses.
- Mindre trafik giver mindre støj, men mere liv. Det vil ikke bare være dejligt som beboer at kunne sove med åbne vinduer og slippe for at zigzagge gennem den store mængde biler i de alt for små gader, der slet ikke er bygget til det - det bliver også en gevinst for butikker, restauranter osv, at flere gående kommer til og bedre kan komme til.
- God idé at begrænse turistbussernes kørsel og parkering i København K (særligt i Toldbodgade).

Ofte går trafikken helt i stå i længere tid pga. bussernes af- og pålæsning af passagerer/bagage, og de stopper ofte midt på vejen.

Det skaber farlige situationer - især for cyklister.

Turistbusser bør også begrænses i de ensrettede gader.

- Begrænsning af støj, forurening og mindske af færdselsuheld vil medføre langt højere livskvalitet for byens borgere, øge sundheden (formentligt vil det medføre flere gående eller cyklende og dermed øget motion), og det vil kunne gøre byen til en grøn oase.
- Turistbusser, autocampere mv. skal ud af indre by.
Byg en havnetunnel så vi kan lede den gennemgående trafik (fx. folk fra Amager der skal nord på) uden om indre by.
Hæv p-afgiften på gadeplan markant, så man motiveres til at parkere i p-husene.
- Gennemgående trafik forstået som pendlere og andre UDEFRA-kommende uden egentlig ærinde i cityområdet, må kunne ledes udenom byen - således at trafik med ærinde eller bopæl i området får bedre og hurtige adgangsforhold.
- forurening
- Kun den tunge trafik skal væk. Vi har et utal af lastbiler til UNI i Rigensgade 11-13, ind i mellem er der ligefrem lastbil-traf. Det er kæmpe store lastbiler med hænger - bla fra Dagrofa - de holder i tomgang i 1/2 timer, ligesom de køre helt op på fortovet og 30 cm fra vores flotte facade.

Diverse lastbiler påkøre ofte vores flotte gadelamper og så mangler vi gadelys i månedsvis.

Nu har vi så fået 2-3 opsamlingsbusser, der samler børn op ud for Jerusalemkirken i Rigensgade.

Det er HELT VILDT og helt ulideligt.

Vi ville gerne have haft altaner mod gaden, men det afviste kommunen med den begrundelse, at det var vores historiske gade/område ikke egnet til - det ville ødelægge gadebilledet - helt til grin, når man har omdannet vores lille gade til lastbil- og buscentral.

Det er simpelthen uholdbart - ud med den tunge trafik og lad skatteborgerne der bor i byen have ret til deres privatbil. Kommunen ikke ikke både nægte os bil og altan og så lave tung-trafik-område.

- det forurener, vi må skåne miljøet, vi BOR HER!
- Jeg bor i Bredgade hvor der er meget trafik - men især den tunge trafik generer - hele huset ryster når der kører lastbiler forbi. Derudover generer turist-trafikken meget - de store busser der larmer og spærrer for øvrig trafik - både i Bredgade og Toldbodgade.
- Jeg elsker at bo i byen. Det allerstørste minus er forurening fra biler. Både forureningen samt støj og trængsel fra biler kan begrænses ved at begrænse den gennemkørende trafik, men hvor ville det være skønt hvis der snart blev lavet strengere regler vedrørende udledning af partikler og forurening fra benziner, dieseler, knallerter og motorcykler...og dertil alle de andre maskiner der konstant kører ved alt det vejarbejde og bygningsarbejde som er i gang overalt og hvor der ikke synes at være nogen synderlige krav hvad forurening angår (i vores gård har der eksempelvis de sidste 5 måneder været fjernvarmearbejde hvor der fx. nonstop bruges totakters trillebøje der både larmer og foruren som et ondt år-Hvorfor bruges der ikke eltrillebøje til dette!?)
- Det oser rigtig meget med så mange biler, og derudover larmer det enormt meget. Det er frustrerende, at jeg ikke engang kan åbne mit vindue om natten, fordi der kører så mange biler forbi og larmer
- Trafikken skal begrænses til varelevering og udryknings køretøj i middelalderbyen. Det er så lille et område, at der ikke behøver at køre privatbilisme. Larm fra biler og motorcykler der kruser og kører med alt for høj fart, er meget generende.
- Støjgener, forurening stiger. Herlighedsverdi for beboere er stærkt dalende i tak med at støj og forureningsniveau stiger stødt.
Det bliver vanskeligere og meget mere usikkert for byens bløde trafikanter at færdes trygt i en trafik som er stigende og til tider præget af hensynsløs kørsel.
- Såfremt trafikken kan benytte alternative ruter
- Bilerne fylder, forurener og larmer. Det gør byen mindre beboelig. Jeg kan godt blive bekymret for om mit helbred påvirkes negativt af at bo i indre by netop pga. bil og motortrafik.
- Specielt gennemkørsel for tunge lastbiler bør begrænses. Der skal ikke ske begrænsninger for beboerne i indre by
- Der er utroligt meget Trafikstøj fra Søgade og fra HC Andersen Boulevard, det er generende for mig som beboer. Jeg har ofte måttet lukke vinduerne også støjgener.
Det er både personbiler og store køretøjer som lastbiler der larmer.
I øvrigt synes jeg at det er farligt for cyklister at der ikke er en cykelsti i Nørregade. Jeg har selv oplevet og set farlige situationer hvor bilister Ikke taget hensyn i Nørregade.
- København har brug for kontakt med "verdenen" udenfor. Man kan ikke lade som bilen ikke er nødvendig for både person- og varetransport.
- Den gennemkørende trafik slider hårdt på byen og forurener den indre by, bl.a. fordi der med den nuværende trafikplanlægning er alt for mange stillestående og derfor osende og forurenende biler.
- Det er en meget god ide.
Trængslen er stor både på gader, cykelstier og fortove.
Det ville være godt, hvis mindre trafik ville betyde, at alle motordrevne køretøjer - knallerter, cykler, løbehjul, skateboards mm - kunne være i gaderne og ikke på cykelstier og fortove.
- Vi skal bare have lov til at kunne parkere let her!
- Der kaos i myldretiden, begrænsning i parkering for pentlere vi som bor der har svært ved at finde parkering forslag phuse bør være for pentlere, det nytter ikke at nedlægge dem (adelgade).
- Det er en god ide at begrænse den gennemkørende trafik, da der er kommet gode alternativer bla den nye metrolinie.

Men det skal ikke påvirke beboerne, som i forvejen har store parkeringsproblemer, da det er svært at finde parkering, når man bruger sin bil dagligt fx på arbejde.

- Hvis mulighederne for beboerkørsel forbliver, og hvis trafikken kan guides en anden, flydende vej igennem
- Alle de store turist busser blokerer al transport i indre by.
- Voldsom trafik i myldretiden på Nørre Søgade, - nr. Farimagsgade og - Nørre Voldgade.
- der er ingen grund til at køretøjer der ikke nødvendigvis har ærinde i middelalderbyen skal igennem den ... den er sårbar og for smal til store køretøjer.
- ... også for turistbusser.
Trafikken sviner, larmer og slider på byen.

- Da jeg bor på den næst mest trafikeret gade i København. K og i dag ikke kan åben mine vinduer uden at der kommer alt for meget støj og forurening ind, og i dag lukker jeg ikke vinduerne op. Det kunne være rigtig dejligt med minder bil kørende i inderby.
- At øge tilgængeligheden for cykler og gående samt offentlig trafik kan gøres samtidig med at man begrænser bilkørsel, og anden gennemkørende trafik så meget som muligt. Det må gerne være besværligt at have bil hvis man vil bo i indre by eller kører derigennem
- Hensynet til beboere og erhverv, fordrer uhindret adgang.
- Middelalderbyen er ikke egnet for de kæmpestore lastebiler og de store busser. I Nørregade er svært ofte totalt kaos, så selv ikke en cykel kan komme frem. Det burde være en maksimumsbegrænsning på størrelse
- Det er allerede meget svært at bo i byen, når man har behov for en bil. Det er et helvede at parkere, og det er efterhånden umuligt at køre fra A til B, da veje lukkes og ensrettes. Jeg sætter sådan set pris på, at der ikke er massiv trafik i byen - men jeg er omvendt dødtræt af, at jeg nærmest ikke kan komme frem til min bopæl, når jeg ser er i bil - og det er jeg med jævne mellemrum, da jeg har et hus på Bornholm. Og jeg kører dertil i bil. Vi har adskillige gange mistet en færge, fordi et af de utallige events i byen har gjort det til en heldags-"fornøjelse" at komme ud af København - og hjem igen.
- Lad os få den tunnel, så vi er fri for al den tunge trafik, der helt unødvendigt kører gennem centrum - og forurener, larmer og udgør en stor fare for alle i trafikken.
- ja, MEN det kommer an på, hvor der spærres af og hvilke veje der bliver til gennemkørselsveje. Og at det IKKE gælder for beboer
- Byen bliver nødt til at kunne leve. Der skal leveres varer til virksomheder. Turister, og dem skal vi have flere af, skal kunne komme rundt i busser (når man nu ikke vil lave offentlig transport turistvenlig) og nogle bliver nødt til at have bil for at kunne passe et arbejde udenfor for byen, hvor offentlig transport ikke er en mulighed.
- Det skal være muligt at komme gennem byen. Det, det skal begrænses, er turistbusser, som der slet ikke er plads til i den måde byen er ved at blive bygget op trafikalt med typisk kun et spor og aflukkede færdselsveje. Det er fint, at man ikke kan køre gennem fx Christiansborg, men når der ikke er andre muligheder ud af byen opstår trafikkaos. Det fremmer ikke oplevelsen af København for turisterne. Det er ikke forskønnende for byen, at der holder turistbusser på alle pladser fx den nyrenoverede Sankt Annæ Plads, hvor 15 min parkeringspladserne på fortovet bliver brugt af store busser langt udover tidsgrænsen. Hvis man vil begrænse biltrafikken i Indre By, skal der tænkes på alternativerne ud af byen, så det fungerer.
- Som beboer belastes jeg af stigende tung trafik som forurener voldsomt, larmer, skaber trængsel, trafikkaos, usikkerhed for gående og cyklister, som klemmes af de store køretøjer i de smalle gader. Jeg ønsker en regulering af følgende trafiktyper:

Varelevering og ølbiler til barer og restauranter, f.eks. i stigende grad udbringes måltider og dagligvarer i mindre portioner direkte til familier ofte i meget store, gamle diesellastbiler.

Turistbusser og HopOn-HopOff busser er blevet ret mangfoldige i takt med, at turismen eksploderer med de mange cruise-skibe der besøger København. De er uegnede til Middelalderbyen pga. størrelsen. Heldigvis har politikerne på Rådhuset netop besluttet, at alle turistbusser skal ud af Middelalderbyen engang i 2020.

Renovationsbiler fylder for meget i gaderne, især meget tidlig morgen i takt med liberalisering af servicen, og da mængden af affald fra de mange flere cafeer og spisesteder er vokset kraftigt.

Barbusser som cruiser støjende aften og nat, med salg af spiritus uden bevilling. De er oftest ombyggede udrangerede køretøjer, som dog formodentlig også snarest forsvinder.

Taxaer er større dieselbiler som er nødvendige i dagtimerne, men i jagten på kunder om natten er de et problem. Der er heldigvis set flere el-drevne taxaer, hvilket bør blive et krav i Indre By fremover.

"Muskelbiler" og store motorcykler (især aften, nat, weekend) cruiser voldsomt støjende gennem Middelalderbyen i aften og nattetimer.

Pendlertrafik især i myldretiden (morgen, aften) danner enorme køer på vejene rundt om Middelalderbyen som fx Stormgade, Bredgade, St. Kongensgade.

- Jo, det mener jeg bestemt giver god mening. For folk udefra har rigelig med andre transportmuligheder og parkering udenfor indreby. Men jeg synes IKKE det er rimelig hvis de få beboere der er i indreby ikke må have deres egen personbil parkeret i området. D
- Nedgravning af H C Andersens boulevard fra Søerne til Kalvebod Brygge
- Antallet af lastbiler over Nørreport er groteske hvorfor tvinges de ikke tilsat benytte den nye tunnel ved svanemøllen og ringvejen
- Byen trænger til ro og luft
- Det er en god ide med en begrænsning af trafikken for biler, så længe det stadigvæk er muligt for beboerne at køre til og fra hjem. Mere plads til cykler og gående er også fint. Som beboer er der bare ting, som man ikke kan flytte på en cykel.
- HC Andersens Boulevard, Søerne og Farimagsgade er belastede og det går ud over trivslens i indre by
- Det er en rigtig god ide - for alle de bløde trafikanter er det vigtigt at der er mindst mulig risiko for trafikuheld. For beboere og trafikanter er det vigtigt at forureningen begrænset så meget som muligt. For beboere er det vigtigt at støjgener reduceres mest muligt.
- Jeg synes især det seneste år, at der er kommet meget tung trafik på Nørre Søgade. Især pga alt byggeri i området. Men generelt er der meget gennemkørende på vores gade. Vi har fået nye vinduer og på trods kan man høre det meget . Synes slet ikke det var så mærkbart bare et år tilbage.
Generelt i indre by synes jeg man burde begrænse lastbilers adgang - jeg ved der skal varer leveres etc, men så enten i en tidsperiode eller at man skal evt kræve de ikke overgår en hvis størrelse.
- At begrænse transport i indre by har mange fordele efter min mening. Mindre luft- og støjforurening, større tilvalg af cykel og offentlig transport hvilket vil have en positiv klimaeffekt og bedre plads til cykler og fodgængere, hvilket vil skabe et rarere miljø. Desuden vil man kunne frigive en masse plads fra parkeringspladser som kan bruges til en masse andre formål. Jeg mener ikke bare vi skal begrænse den gennemkørende trafik i Indre by, jeg mener at vi skal indføre en helt bilfri zone. Men hvis en begrænsning er alt vi kan få for nu, vil jeg også være meget tilfreds med det.
- Mange ældre vil være afhængige af gennemkørende trafik, hvis de ikke vil køres ned af hurtigt kørende cykler og løbehjul, der kører modsat færdselsretningen, eller af barnevogne, hvor forældrene mener at være ejere af fortovene.
- Den er tung idag, hvilket gør at det er svært at komme frem om man så er i bil, cykel eller gåben. Det går ud over byens funktion for beboere og besøgende.
- Det er en god ide at begrænse uvedkommende trafik i Middelalderbyen, og det vil også være rigtig godt snart at få flyttet gennemkørende trafik langs Voldgade-ringen m.fl. over i en havnetunnel øst om byen. Men man skal være varsom med at lave yderligere barrierer for fremkommeligheden på de store veje, der jo allerede er besværliggjort gennem forskellige tiltag i de senere år. Trafikken er en del af byens puls og storbydynamik!
- Alt for meget unøden trafik igennem København . Bilerne fylder alt for meget i forhold til antal person , der kører vs personer på cykler , gåben osv . De tager alt for megen plads på vejene . Der bør være mere plads til cykler osv . De forurener , især når man tænker på børn i lokal området . Generelt vises der også meget hensyn til udefra kommende trafik i lokalområdet og til tider er det som om man lidt glemmer at byen også er et lokal område med børn og lokale beboere
- Tung trafik skal ud af indre by.
- Jeg mener, at det primære trafikale problem er turistbusser o. L.
- Det skal stadig være muligt for beboerne at have bil, gerne el.
- Der er alt for mange biler, det giver lange køer og forurening
- Et eksempel på et akut behov for trafiksanering: Mit eget kvarter - omkring Torvehallerne - er gået fra at være et transitkvarter, hvor man skiftede bus og tog, til at blive et kvarter, man også tager til og opholder sig i. Antallet af fodgængere på Frederiksborggade (fra Nørreport til Nørre Farimagsgade) er eksploderet de senere år, og fortovene har ikke længere tilstrækkelig kapacitet til at bære det øgede antal gående. Der er således et presserende behov for at udvide fortovene. Men da hverken cykler og busser har plads at give af, synes den eneste løsning at være at føre bustrafikken et andet sted hen. Det kan være bustrafikken i begge eller bare en retning. Men at der skal gøres noget snart, er indlysende. Fremkommeligheden på fortovene er ofte katastrofal, og gående og cykler på cykelstien er ikke nogen god kombination.
- Det er en god ide at begrænse trafik i indre by. Godt for miljøet. Natur og støj.
- Lastbiler og busser et stærkt generende og forhindrer almindelig trafik.
Uden forbedrede og billigere muligheder for kollektiv trafik (tog/bus) bliver det dog aldrig bedre.

Parkering for beboere er blevet et helvede - faktisk umuligt i dagtimerne og svært om aftenen og i weekenden.

- Der er i den grad brug for en begrænsning! F.eks bør middelalderbyen helt lukkes af for biltrafik, og generelt bør cykeltrafik og fodgængere prioriteres over biler, ligesom der bør være forbud mod at køre lastbiler ind igennem byen med mindre der er konkret ærinde. Busser bør alle skulle køre på grøn energi, og kommerciel buskørsel bør begrænses og betinges af at det kun er el-drevne busser der får køre- og holde tilladelse.
- Der er alt alt for meget trafik i byen. Alle steder. Selvom der er lavet mange cykelstier, er der også meget trafik på cykelstierne. Der er simpelthen ikke plads nok til alle. Derfor ville være godt med bedre offentlig transport og mere plads til cyklerne.
- Varetransport på strøget feks overholder ikke de regler der er i dag, så det første som ville give mening er at have daglige kontroll og bøder. Hører ofte fra forretningsbesøgende fra andre lande at 1 dag om ugen er normalt i deres byer ig også indenfor visse tidspunkt. Sykker, sykkeltaxa, segways og løbehjul hører ikke hjemme i gågaderne og på fortove, nogen må trafikpoliti må konstant være tilstede for at få slut op dette. Turister ser lokale gøre det. Ikke nok med 1-2 kontr i året.
- Ja, det er en MEGET god ide at begrænse både motoriseret kørsel og parkering, herunder tåbelige elløbehjul, navnlig i Indre By.

Generne er usund luft for mennesker og bygninger, støj, usikker trafik og al for meget metal-karosseri i gaderne.

Varetransport må selvfølgelig tilgodeses i særlige tidstun.

- Byen er præget af meget tæt trafik - det ville være til glæde for alle, at det blev begrænset - og med den nye Metro m.v. er der masser af gode alternativer
- Den gennemkørende trafik i betydning af at køre ind/ud af byen som privat eller blot køre igennem er en god idé at begrænse. Men at begrænse KBHs beboere i at køre ud/ind fx i henhold til arbejde, eller forretningskørsel mv. er en dårlig idé
- Det vil vi meget gerne støtte!
- Man skal stadig kunne køre ind i indre by men at en trafik hovedpulsøre går den over Rådhuspladsen er vanvittigt. Den burde bringes udenom byen
- Mindre trafik med tunge lastbiler
- Et enkelt eksempel:

Nørregade er hver eneste dag et superfarligt sted for cyklister - og et sted hvor rigtig mange spilder rigtig meget tid, fordi biler (både personbiler og varevogne) blokerer for den gennemkørende trafik.

Og endnu et: der burde slet ikke køre biler i de snævre gader i Middelalderbyen, hvor ulykkesrisikoen for fodgængere og cyklister er stor.

- Trafikstøj i byen er en af de helt store grunde til at vi overvejer at flytte ud af byen
- Dette med omtanke for, at virksomheder fortsat kan få frembragt varer samt at der er den nødvendige offentlige transport og muligheder for parkeringspladser udenfor byen.
- Begrænse er fint. Men ikke at afskaffe trafik. Dexter stadig en by, men ikke et frilandsmuseum.
- Der er alt for megen og belastende trafik i myldretiden. Luftforurening når biler holder i tomgang i lyskryds. Gør offentlig transport billig/ gratis om muligt
- På grund af støj og forurening.
- byg Nordhavnstunnellen
- Jeg ved ikke hvad der menes med 'den gennemkørende trafik'?

Det er klart, at de biler der bare bruger indre by som en gennemfarts vej, skal have andre og bedre muligheder for at krydse byen.

Handler det om at folk der bor i indre by helst ikke selv må eje en bil, eller på sigt vil blive mærkbart forhindret i at parkere eller nå frem til deres boliger, så synes jeg ikke det er en god idé at begrænse gennemførende trafik. Os der bor i indre by er ikke kustoder på et museum.

- JA - JA - JA - JA - JA - JA - JA - JA!
Bilerne ud af byen!!!
- Som beboer i indre by med arbejde på ydre Amager, er det enormt frustrerende at der gøres så lidt for at få trafikken i indre by til at glide.
- Der er allerede rigeligt med begrænsninger for trafikken. Vi skulle jo ikke gerne ende som et museum eller en del af byen, hvor ingen ønsker at bo fordi det er umuligt at have en bil.
- I vores smalle gade, Klosterstræde, er der gennemkørsel af store lastbiler. Da der ikke er plads på vejbanen Inddrages fortovet som kørebane Der er galtisk indkørselsforbud for køretøjer bredere end 2,2 m i gaden, men Teknik- og Miljøforvaltningen nægter beklageligvis at skilte forbuddet så

tydeligt at trafikanterne har mulighed for at orientere sig.

Politiet har ellers anbefalet forvaltningen, at forbuddet skiltes tydeligt, men det vil forvaltningen desværre ikke. Man mener ikke, at lastbilkørsel på fortovet er et problem for fodgængernes sikkerhed.

Og færdselsloven, tja ...

Når kommunen ikke kan forholde sig til gældende lovgivning og politiets anbefalinger, er det bedst for trafiksikkerheden, at gennemkørsel helt forbydes i Indre Bys smalle gader.

- Cykelparkering prioriteres overhovedet ikke ved privat bopæl. Hvis kommunen ønsker flere cyklister og cykler som transportmiddel er det nødvendigt at de også kan parkeres og fastlåses forsvarligt. Det glemmer politikerne i deres flotte hensigtserklæringer.
- Det er til alvorlig gene for borgere der skal til og fra arbejde. Specielt den der bor i byen. Der er ingen seriøse alternativer til bil med mindre man bor og arbejder på ne måde så logistikken er helt perfekt med offentlig transport. Har selv købt bil fordi offentlig transport er håbløs for en med et krævende job. Og det ændrer forbedringer af offentlig transport ikke på.
- Det kunne være godt hvis vi havde en havnetunnel.
Uantageligt at så megen trafik skal gå over Kgs.Nytorv
- Store færdselsårer skal stadig være åbne, men i Middelalderbyen og i Nørregade og latinerkvarteret, er det helt tåbeligt, at der er så meget tung trafik i form af Hop-on og off turistbusser.
- Det er beskæmmende at se masser af store lastbiler, turistbusser mm. der hver dag passerer Nørreport Station. De må forurene en masse, men måske er de tvunget til at køre den vej.
- En by skal være levende
- Med den nye metro Cityringen er der slet, slet ikke brug for alle de privatbiler.
- Byen kan blive et rolig, rart sted, hvor indbyggerne trives uden partikel-forurening og støj. Det vil medføre en helt anden stemning og helt andre mennesker. Selvfølgelig skal det planlægges, så transport stadig kan finde sted.
- Der er ikke nok plads til én så voldsom trafik
- Det væsentlige problem ved gennemkørende trafik, er den unødvendige kørsel. Det er kørsel med særdeles larmende køretøjer og musikanlæg på fuld skrue. Absolut forstyrrende og også ulovligt iflg færdselslov og politivedtægt. Og det er både nat og dag. I hverdagen er trafikken blevet meget tæt og gader er tit uframkommelige - når jeg står og ser på trafikanterne, virker det ikke som om mange har et ærinde herinde. Busser -taxis og erhverv inden for bestemte tidsrum bør være løsninger der kan lade sig gøre hurtigt. Beboere med bil skal kunne komme til deres bolig i al fald så tæt på som muligt.
- Bor i Toldbodgade siden 2014.
Udviklingen mht til trafik og turister har været ekstrem.....
Alt for mange busser og biler, så vi må gå/cykle oppe på fortovet for at komme afsted.
Fliserne bliver ødelagt.
Turistcykler og løbehjul ligger dagligt og flyder.

HVORFOR SKAL TURISTERNE FRAGTES HELT TIL DØREN? DE KAN SGU DA GÅ!!

- Støj er usundt
- burde udvides med hopon-hopoff busserne, der er dieselstinkere.
indre by kunne endog være mere bilfri dvs kommunen sætter små elbusser til rådighed i indre by. & nu hvor cityringen snart er færdig slipper vi forhåbentlig med de store lastbiler
- Indre bys veje er ikke lavet til gennemkørende trafik og den nuværende trafiksituation er dybt problematisk. Det er en kæmpe misforståelse af have gennemkørende trafik i Frederiksstaden og Gammelholm. Der er simpelthen ikke plads, det er besværligt at komme rundt på cykel og til fods og luften er forurennet.

Jeg kan næsten ikke finde tidspunkter hvor jeg kan lufte ud i min lejlighed uden at lugten af bil-os ligger sig i mit soveværelse og min stue. Jeg er bekymret for mine børns sundhed pga. partikler fra biler og turistbusser, både indendørs og udendørs.

Jeg er bekymret for min egen og mine børns sikkerhed når vi færdes på de smalle trafikerede gader, i særdeleshed Toldbodgade. Både cykler, biler og busser kører ind på fortovet i Toldbodgade fordi der ikke er plads på vejen. Det er livsfarligt især for børn at færdes i gaden. Jeg frygter dagligt for mit barns liv når vi er på vej hjem fra børnehaven.

Jeg kan ikke cykle mellem mit hjem og supermarkeder uden at blive standset af ensretninger. Jeg er nødt til at trække cyklen meget af vejen hver eneste gang jeg køber ind. Det er uacceptabelt at

der ikke er plads til cykler fordi gennemkørende trafik optager pladsen. Og vi kalder København en cykelby??? Det giver simpelthen ingen mening!

Det er ikke unormalt at jeg ikke kan krydse min egen gade når der er grønt lys fordi forgængerfeltet er blokeret af busser og biler - selv uden for turistsæsonen. Alt går langsomt. Når jeg henter min søn fra børnehaven i myldretid tager det præcis dobbelt så lang tid som uden for myldretid.

Jeg undlader at færdes i mit eget kvarter fordi det er så svært at komme rundt og luften er dårlig. Stor Kongensgade fx har fantastiske butikker og caféer men jeg kommer der aldrig pga. trafikken i gaden og i området.

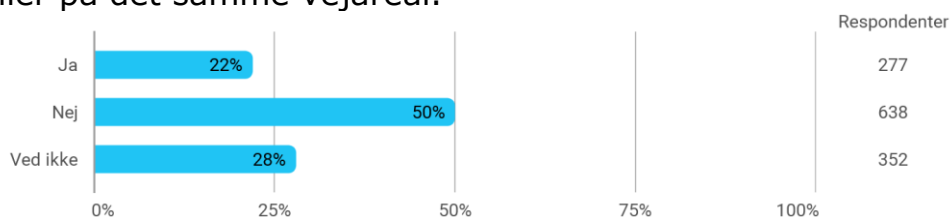
Jeg overvejer kraftigt at flytte ud af indre by alene pga. bil- og bustrafik.

- Ja, balancen er tippet over og trængslen er blevet stor i middelalderbyen. Cityringen vil afhjælpe meget, men det ville være fint hvis beboere havde adgang (som man fx kender det fra London og Rom) mens trafik udefra kun havde adgang i bestemte tidsrum, fx dagtimer
- Der bør ikke sættes yderligere begrænsninger på biler der vil besøge byen for shopping og kultur og -restaurationsbesøg.
Jeg er enig i at gennemkørende trafik, der ikke har et ærinde i byen bør begrænses
- Byen vil blive mere imødekommende og venlig uden så meget trafik. Også set i lyset af det stærkt stigende antal turister.
Det vil samtidig være godt for frisk-luft-kvaliteten
- Det skal gøres med stor omtanke, da det ikke skal genere de fastboende borgere for meget og forhindrer adgang. Der skal være plads til alle. Hellere begrænse trafikken for håndværkerbiler der fylder over 50% af trafikken og tunge køretøjer.
- Med alle de arrangementer der tillades så er gennemkørsel i byen allerede begrænset.
Hvis man ønsker bilerne/borgerne ud af byen så skal der tilbydes BRUGBARE alternativer til rimelige omkostninger. Gulerod frem for den krig der føres.
- Det vil selvfølgelig være en god ting med begrænsning af den gennemkørende trafik i Indre By - særligt i Middelalderbyen. Folk kredser rundt i de små gader i et fortvivlet forsøg på at finde de parkeringspladser, der ikke er der. Om natten kører de unge festlige mennesker både i biler og på motorcykler rundt i en uendelighed, mens musikken dunker løs i de smalle gader.
Blot må det ikke betyde, at vi beboere og forretningsdrivende ikke må være her.
- Det vil kræve store og gratis parkeringsmuligheder uden for byen
- Især i myldretidspunkter kan visse indfartsveje godt være ret befærdede. Og desværre er nogle af disse også for vejen til skole
- Der er alt for meget tung trafik gennem vores gader. Jeg bor i Nørre Søgade, hvor der ofte kører lastbiler - og når de kører gennem Nørre Søgade ryster huset en anelse.
Vejen er ALT for smal til tung trafik og forurener i en forvejen alt for trafiktung gade.
- Det er en god idé, såfremt man samtidig og stadigvæk som fastboende kan køre til og fra og have sin bil parkeret i rimelig nærhed af bopælen.
- Jeg synes at det er meget ærgerligt at området f.ex. omkring søerne ikke bruges som fredet grønt område men er faktisk et af de mest trafikerede områder i byen.
København er en lill by og derfor er det overhovedet ikke nødvendigt med så meget og så tung trafik i midtbyen. Derudover vil begrænsninger i trafikken forbedre livskvaliteten i hele byen.
- Ved at udvide alternative ruter, som ikke går igennem indre by.
Det ville derimod være fint at gøre forholdene bedre for beboerne i indre by, hvad angår tilkørselsforhold og parkering
- Bilerne i indre by er nummer 1 gene i vores hverdag. Vi ejer ikke selv bil, kører ikke selv bil og er udelukkende generet af trafikken både i forhold til støj og forurening. Begge dele er en stor bekymring i forhold til hele familiens sundhedstilstand. De fleste i vores karre ejer heller ikke biler og snakker ofte om at vi føler os som gidsler i forhold til biltrafikken i vores område. Jeg ønsker bilerne helst helt ud af indre by eller begrænset ved at etablere flere bilfri zoner.
- Jo mere man har begrænset trafikken i Indre by, jo rarere er det blevet at bo her. Fx vester og nørre Voldgade hvor trafikken er reduceret nu. Ville ønske h.c.a blvd kom under byen
- Det er vigtigt med god adgang for taxaer, sygevoogne, ambulancer - og det ville være vidunderligt at få buslinje 11 tilbage. Der bor jo mange gamle mennesker i indre by, og de kan vel hverken cykle eller løbe på løbehjul. Metroen kan også være svær at nå. Men derudover må privatbilismen meget gerne begrænses.

- Den gennemkørende trafik må (primært) betegne den trafik, som ikke har specifikt ærinde i indre by, men passerer igennem - for at komme fra omegn til f.eks. lufthavnen. Det siger sig selv, at indre by ikke skal være en motor-trafik vej. Kan en tunnel under havnen ikke klare det tryk?

Synes du, at en trafiksaneringsplan for bl.a. Indre By skal omfatte omlægning af de flersporede veje i Indre By til gennemkørende trafik, så man får mere plads på de samme veje til gennemkørende trafik, end der er i dag?

Forklaring: I andre lande har man flersporede veje med smalle kørebaner. Det giver plads til flere biler på det samme vejareal.



Uddyb gerne:

- Hvis det betyder at vejene ensrettes, er det måske en ok ide.
- Det er i forvejen meget forvirrende at køre herinde som bilist grundet de mange ensrettede gader. Jeg ser hellere, at man lukker gader for gennemkørsel og beholder de flersporede veje.
- Det er vist alt for upræcist et spørgsmål til at jeg kan besvare det.
- St. Kongensgade og Bredgade, der er en del af Ring 02, er allerede overfyldte. og kan dårligt klare flere biler i en i realiteten ensporet bane.
- Hvis man benytter samkørende trafik, så spare man økonomie og selvfølgelig miljø men det betyder ikke kan skal have sit eget spor. Skal der så også laves et separat spor til el-biler ?
- Der skal færre biler ind i byen. Ikke gives plads til flere biler.
- Flere vognbaner hurtigere afvikling af trafikken, som betyder mindre forurening, fordi der er ingen lange køer/ trafikprop, eftersom trafikken ikke holder stille i fører minutter.
- Ting skal ikke rives ned
- En trafiksaneringsplan i det 21. århundrede skal på ingen måde opmuntre til mere biltrafik, gennemkørende eller ej. Men hvis en udbygning af de eksisterende veje virkelig anses for at være eneste alternativ til smallere kørebaner, så hellere smallere kørebaner.
- Forstår ikke spørgsmålet
- ja, det er der problemet er
- Den gennemkørende trafik skal ud på ydre ringveje.
- Jeg tror på det vil være en fordel at få bilerne udenom byen, i stedet for igennem byen. Øge brugervenligheden, herunder prisen, på offentlig transport.
- Bedre flow, lettere at komme rundt
- Vi skal have mindre trafik...ikke mere
- Jeg ved ikke, om jeg forstår spørgsmålet. Det lyder som flere biler igennem på de samme veje. Det støtter jeg ikke. Led hellere bilerne udenom Indre By.
- De skal dog være så brede at det ikke er farligt
- Jeg forstår ikke spørgsmålet...

Skal vi gøre det lettere for den gennemkørende trafik at køre igennem København?
Hvad med at omlægge den i stedet for?

Skal man endelig 'favorisere' en vejbane, kan man gøre som i Californien, hvor yderste vejbane er forbeholdt samkørende med mindst 3 passagerer i bilen.

- Vejene er i forvejen smalle og bliver gjort smallere af de mange parkerede biler i vejkanten.
- Færre biler i indre by.
- Det vil kun give mere gennemkørende trafik og færre parkeringspladser
- Det lyder som en god idé
- Al erfaring viser at den slags blot vil øge antallet af biler. Og snart vil trafikken blive afviklet lige så ineffektivt som før. Så NEJ!

- Svært at bedømme, men generelt skal biltrafik holdes med på mindst muligt
- Undersøgelser viser også at plads til flere biler ikke giver mindre pres på vejene, men at flere tilvælger bilen.
- Hellere en havnetunnel
- Lyder som mere trafik på mindre plads...
- På Øster Søgade ville der være plads til tre kørebaner med en lille regulering - og med skiftende køreretning morgen/eftermiddag i et spor.
- Jeg forstår ikke spørgsmålet
- Jeg mener man bør grave vejene ned og anlægge rekreative områder ovenpå disse, byen mangler parker.
- Foretrækker Cityring til tung trafik, der bruger byen som gennemkørsel
- For mange turister i området. Hellere ensrettede veje eller biler ud af byen (og jeg HAR selv bil, men må også erkende, at det har taget overhånd med trafikmængden)
- Som tidligere nævnt, så handler det om, at få trafikken igennem, så hurtigt som muligt. Men det ville være den absolut bedste løsning, af alle, hvis alle former for tung trafik, blev fuldkommen fjernet, fra byen. Det må kunne løses med el.
- Der skal ikke arbejdes med løsninger, der gør det nemmere, at få flere biler gennem byen.
- Synes ikke der skal flere biler igennem byen
- Bilerne ud af byen!!!
- Vi skal ikke have mere gennemkørende trafik i Indre By, så omlægninger skal begrænse trafikken, ikke øge den.
- Lad hovedvejene være eller grav dem ned, ligesom man gør i mange byer i Holland. Det behøver ikke være dyre tunneller a la MÈtroen, men simple nedgravninger, lige under overfladen, hvor man måske delvist overdækker vejene igen. På den måde bliver trafikken ikke så anmasende og der er god plads til gående og cyklende på overfladen.
- Bortset fra, at jeg ikke tror, at jeg forstår spørgsmålet, så synes jeg, at al tung trafik skal væk fra København K. Byg tunneller!
- Busser, lastbiler og pakketransporter fylder for meget
- Alternativer for gennemkørende trafik må etableres hurtigst muligt uden for Indre by så gennemkørende trafik ledes uden og Indre by
- Den gennemkørende trafik skal ledes uden om indre by
- Jeg forstår ikke spørgsmålet og det ville være godt mens en visualisering. Fleresporede vej med smalle kørebaner er ikke bedre hvis det drejer sig om samme mængde trafik.
- Der skal grundlæggende ikke flere biler gennem byen.
- Man bør helt undgå gennemkørende trafik i Indre by.
- Giver mere forurening per M3 i en by hvor alt for mange dør i forvejen af luftforurening.
- gør vejbanerne smallere, plant træer på det indvundne areal. der bør ikke være lettere fremkommelighed
- Det vil føre til flere biler, derfor synes jeg ikke om forslaget.
- Ikke grund til at give plads til flere biler
- I burde uddybe spørgsmålet yderligere. Jeg har ikke tilstrækkelig information til at kunne besvare dette spørgsmål
- Gennemkørende trafik skal ledes udenom eller under Indre By, ikke igennem
- Jeg synes ikke, der skal mere gennemkørende trafik igennem byen.
Jo hurtigere det tager at køre gennem byen, jo flere biler/lastbiler vil komme til.
- Har svært ved at se, at det kan lade sig gøre.
- Så tager bilerne vel bare cykelstien eller busbanen i stedet for. Oplever det jævnlige.
- vanvittig ide - sundhedsmæssigt er trafikken en katastrofe - partikelrelaterede dødsfald mange!
- Det vil blokere gaderne. Varevogne og lastbiler holder jo hvor de har lyst til når der sker af og pålæsning.
- Antal gennemkørende biler skal minimeres.
Fortsat kørsel for trafikanter med bopæl i indre by.
- gennemkørende trafik bør flyttes til omfartsveje
- Målet er ikke flere biler gennem Indre By.
Målet må være, at kun de biler (personbiler og lastbiler), der har konkrete ærinder i Indre By, skal der være plads til. Således at Indre By ikke er den primære og letteste vej til og fra Amager (Knippelsbro og Langebro).
- Nej, vi ønsker ikke gennemkørende trafik i indre by
- Flere ensrettede gader med cykelbaner i venstre side som f.x. på Manhattan
- Biler skal ikke være i indre by

- Den gennemkørende trafik skal minimeres ikke optimeres.
- Ja, så bilerne kan komme hurtigere ud og ind, istedet for at holde i kø i tomgang.
- Jeg tror det ville give bedre mening at forsøge at føre så meget trafik som muligt udenom indre by.
- Det skal ikke være en fordel at køre igennem København, tå istedet motorvejen, metro tog el lignende
- jo færre biler jo bedre.
- Begrænser ikke trafikken
- Vi vil slet ikke have gennemkørende trafik
- Men det vil kræve bedre politiregulering af kørsel i myldretiden. Der er mange blokerede passager når en Nemlig.com bil smider havariblink på midt på Toldbodgade så ingen andre biler kan passere, eller når el-løbehjul kører 2-3 ved siden af hinanden (det gælder også turister på cykler...) og ikke viger når man giver signal om at skulle forbi. Derudover er der er mange utålmodige bilister der laver ulovlige vendinger/skift af vognbane når trafikken bliver tæt - regulering ved færdselspolitiet (som man fx ser i New York) er med til at få trafikken til at glide - det kunne være en mulig løsning.
- Nej, det er mængden af køretøjer, der skal begrænses eller deres støj ved hastighedsnedsættelser
- Færre biler i indre by. Nu kan man bruge metroen
- Jeg synes det er svært at gennemskue, da det er et relativt lille område det handler om. Hvis det letter trafikken, er det en god ide, men hvad er de negative konsekvenser?
- Hellere guide gennemkørende trafik uden om byen end igennem den.
- Det skal ikke gøres mere attraktivt at benytte indre by som gennemkørsel - altså ikke mere plads til bilerne
- KOMmer man udefra må det gerne være med betaling
- Måske skulle noget af trafikken ledes uden om indre by istedet.
- Det synes selvmodsigende med forrige spørgsmål. Jeg synes man skal begrænse trafikken og udvide cykelstier ikke gøre det nemmere at være bilist
- Hellere færre biler end flere biler
- Mindre plads, større risiko for uheld. Herunder også for cykeltrafikken
- Komplet uforståeligt spørgsmål. Når vi har flersporede veje der åbenbart kan befordre flere biler, vil vi vel ikke omlægge dem, hvis vi netop ønsker at kunne befordre flere biler - det er komplet selvmodsigende. Hvilke veje skulle kunne befordre flere biler end nu, med smallere kørebaner. Næsten alle vejene har jo flere spor, især på grund af svingbanerne i krydsene.
- Desværre må man nok konstatere at trængslen er for stor og parkeringsmulighederne for få.
- Så stiger gennemkørselshastigheden altså, men tophastigheden falder. Glimrende ide.
- "Bilerne ud af byen" er et godt motto for København. Jeg tror at smallere kørebaner giver flere ulykker. Men et mere effektivt ringvejssystem m flere ringveje.
- jeg færdes en del i bil på de Københavnske veje (min mand er invalid), og jeg synes ikke umiddelbart en kørebanerne kan blive smallere ret mange steder.
- Store bilfrie zoner er målet.
https://en.m.wikipedia.org/wiki/City_block#Superblock
- Gennemkørende trafik skal ikke være i indre by
- Bilerne skal ud fra Indre By. Flere biler på samme areal vil forurene mere. Dette skal ikke tilstræbes!
- Det er fint som det er nu.
- Den gennemkørende trafik skal begrænses mest muligt - ikke støttes.
- En trafiksaneringsplan for bl.a. Indre By skal begrænse antallet af turistbusser. Det er nødvendigt at prioritere hensynet til de borgere, der bor og arbejder i byen. En trafiksaneringsplan skal ikke tilgodese turister - disses transport til/fra Indre By må løses på anden måde, fx ved afsætningssteder uden for Indre By, hvorfra turister kan gå - eller benytte sig af offentlige transporttilbud.
- Der er i forvejen alt for meget TUNG trafik gennem byen.
- Jeg tror, at det ville blive utryk for cyklisterne.
- Jeg synes det er et svært spørgsmål, fordi jeg har svært ved at vurdere konsekvenserne. Gyldenløvesgade er 52 meter bredt og indeholder 16 vognbaner. Hvad vil et tiltag som det nævnt ovenfor medføre? Her mener jeg ikke, at vognbanerne er brede, men forholdsvis smalle, jf ovenstående!
- Der skal være mindre gennemkørende trafik.
- Den er virkelig svær! Det lyder umiddelbart som en god løsning - samtidigt vil det nok få flere til at tage bilen hvis trafikken glider lettere end i dag. Og det øger støj og forurening indtil bilparken på et tidspunkt er blevet partikelfri på den ene eller anden måde
- Så vil der måske bare komme mere trafik?

- Forureningen i København er allerede alarmerende høj (var der noget med nogle måleposter, som blev flyttet - fordi de viste "uheldige tal ved H.C. Andersens Boulevard?").
- Så bliver der bare endnu flere biler igennem på een gang og mere forurening i myldretiden.
- Igen: det vil give mindre forurening og trængsel at dem der skal igennem kan gøre det på en brøkdæl af den tid man bruger nu. Desuden er den konstante start /stop nok noget af det mest forurenende.
- Synes hellere man skal bruge pladsen på cykelstier
- Der skal vel ikke flere biler i byen?
- Der er rigeligt med biltrafik. Beboere og gæster må cykle eller bruge offentlig transport. Dvs. det er en idé at trafikksnære, hvis pladsen går til offentlig transport.
- Lyder kaotisk.
Tænk hellere i utraditionelle løsninger, så alle københavnere ikke vil transportere sig i biler.
- Der skal færre biler i indre by. Ikke flere. Det er svært at gennemskue hvilken konsekvens forslaget har. Hvis det "lokker" flere biler til, så nej. Hvis det bare fjerner biler fra andre veje i indre by og dermed gør flere/større områder bilfri, så ja!
- Kan ikke gennemskue konsekvensen af en sådan omlægning, om det giver mere eller mindre trafik, og hvor denne trafik skal være. Svært spørgsmål uden en bedre forklaring.
- MINDRE gennemkørende trafik, tak
- Det har vi simpelthen ikke plads til.
- Jeg forstår ikke spørgsmålet
- Det uhyggelige eksempel med Nørre Vold, hvor man netop har anvendt dette koncept, lover ikke godt. Her havde man før saneringen lovet mindre og lettere trafik, der skete lige det modsatte: lange bilkøer og kolossalt meget tung trafik, der står i tomgang i lange tid dagen igennem. Desuden er den rodede trafik livsfarlig at færdes i for fodgængere og passagerer fra og til den meget benyttede offentlige transport. Det er endt med at være en stærkt forurenende, stærkt trafikeret gennemkørselsvej.
- Det kunne være en mulighed nogle stede, for eksempel langs Søerne, hvor man kunne afhjælpe problemer i spidsbelastningsperioder.
- Uforståelig spørgsmål.
- Det medfører blot tættere pakning af biler, ubehageligt både for bilisterne og beboerne og mennesker i området.
- Forstår ikke spørgsmålet er det fordi i vil ensrette trafikken?
Så nej
- Det giver ingen mening at presse endnu flere biler ind på veje der allerede er pressede. Der skal prioriteres cykler og fodgængere, ikke biler
- Der skal ikke lefles for biler generelt. Få dem hellere ud. Indfør bompenge igen.
Ligeledes må københavnske bilejere til lommen. Jorden i indre by er den dyreste i hele landet. Det er vanvittigt, at man kan få stillet den nærmest gratis til rådighed for ens køretøj.
Det er en fejlslutning, at andre kommuner skulle gøre det samme. I langt de fleste rækkehus- og parcelkvartere i landet holdes der på egen matrikel, som der også svares grundskyld af.
- Der er plads nok i øjeblikket. Det største problem er at parkeringsforbud på de dobbeltsporede veje ikke bliver håndhævet. Der holder konstant biler/stilladser som ikke overholder loven med store negative effekter for den glidende trafik. Start med at slå langt hårdere ned på dette. Det vil hjælpe med sikkerhed.
- Jeg mener, vi skal gøre byen fri for folk, der bor udenfor byen, men som hver dag kører ind på arbejde, oftest fordi den kollektive trafik er for dyr og utilstrækkelig.
- Jeg er i tvivl om jeg forstår spørgsmålet, men det lyder som om at den løsning er i modstrid med ambitionen om at skære ned på den gennemkørende trafik. Hvis omlægningen handler om at øge kapaciteten af vejnettet gennem indre by, kunne man forestille sig at den øgede kapacitet blev benyttet - altså flere biler.
Som beboer er jeg mere bekymret for luftforurening end køer.
- Jeg syntes man skal lade gennemkørende trafik kører under jorden indtil de igen dukker op på den anden side er indreby
- Færre biler end mange
- Jeg vil gerne begrænse trafikken så meget som muligt
- jeg mener at den samlede trafikmængde skal bringes ned. Flere spor på de samme veje betyder ikke mindre trafik men det modsatte
- Det vil kun øge presset på bykernen yderligere.
- Ja hvis der sættes hastighedsbegrænsende tiltag op
- Stormgade er oprindeligt 4-sporet, fjern cykelstierne og lad cyklisterne få forkørselsret i 2 parallelle gader med begrænset begrænset biltrafik i farvergade og Lille Kongensgade. De slipper for bilosen

og biltrafikken afvikles smidigere. Pga Metroen vil antallet af busser i Stormgade mindske.

Torvegade var nærmest 4-6 sporet - her ledes cykler af de nye fine cykelveje.

I begge tilfælde er København fortsat en supercykelby - men man afskiller den tunge bytrafik og fjerner flaskehalse.

Sænker man farten på biltrafik i hele indre by til 40 km/t får man noget af bilismen til at vælge alternativ rute. Også selvom at farten idag kan være en faktisk hastighed på 8 km/t - altså lidt hurtigere end gangfart.

Havetunelle - Lufthavnen - Refshale - Nordhavn - vil tage belastning af byen.

Flaskehalse kan ikke undgås - men nuværende vejfunktion er nærmest en kvælningsmanøvre.

- Ikke flere biler i byen
- Vi vil ikke have flere biler i byen.
- De fleste gader er for smalle. Man skal arbejde på at reducere bilismen
- Det ville være som at tisse i bukserne for at holde varmen ... jo mere plads/spor desto flere billister vil der komme.
- ... nogen steder kunne man forbyde kantstenparkering - men det går forretningsindhaverne selvfølgelig ikke med til. Det er en kæmpe fejl, at der ikke er anlagt tilstrækkeligt med parkeringskældre og -huse, specielt ved grænsen til Indre By, ved indfaldsvejene.
- Spørgsmålet og forklaringen giver ikke nogen mening.
- Fin løsning ift antal biler, der kan komme igennem men det medfører meget larm og dårlig luft
- Ikke flere biler, tværtimod
- Der skal ikke mere trafik
- Trafikken skal uden om indre by.
- Vi skal have gennemført Havnetunnelen og bilerne skal begrænses i indre by område - specielt den tunge trafik
- Jeg synes ikke at bilerne skal køre igennem byen. Man kan enten lade dem stå og bruge offentlig transport eller køre udenom.
- Lyder ikke som om det vil begrænse mængden af biler i byen
- Jeg ønsker absolut ikke flere biler i indre by
- Vigtigere at der bliver plads til cykler på cykelstier og ikke på kørebanen.
- Der skal være mindre biltrafik. Lav roadpricing og reducer mulighed for gennemkørsel, nu hvor metrocityringen åbner
- Indre by er karakteriseret ved gamle bygninger og brolægning, som bliver beskadiget ved mere trafik. Se bare Nørreports nye belægning?
- "... omlægning af de flersporede veje til gennemkørende trafik, så man får mere plads på de samme veje til gennemkørende trafik ..."
Forstår ikke spørgsmålet.
- Bilerne skal ikke køre gennem byen pga. Luftforureningen. Lav en tunnel nede under byen til bilerne, hvis de partout skal den vej.
- Optimering--det lyder da smart :).
- Luk indre by af for biler.
- Trafikken skal slet ikke igennem. Den bør stoppes eller dirigeres helt udenom. Al anden motorkørsel end beboernes bør skæres ned til absolut minimum og offentlig transport tage presset i stedet.
- Vi skal have mindre trafik - ikke mere proppede veje
- Trafikken bliver tættere med ensporede veje end flersporede, logik for perlehøns, men sikkert ikke for de implicerede på rådhuset.
- Som nævnt i forrige felt; de sundhedsmæssige og økonomiske konsekvenser ved den udefrakommende belastning, er alt for store for borgerne, der i dette tilfælde betaler for naboens belastning.
- Der skal snarest laves en havnetunnel med fordelinger ud til siderne
- uforståeligt spørgsmål. Giv et eksempel.
- Det ødelægger byens æstetik.
- Lyder som en god ide. Det vil forbedre fremkommeligheden for mange folk frem og tilbage fra arbejde. Måske tiltrække folk længere til at tage et arbejde i København eller omvendt.
- Når man udvider antallet af vejbaner øges trafikken. Det har vi ikke brug for, vi har brug for mindre trafik.

Med den nye Metroring er der endnu mindre grund til at øge biltrafikken i byen!

- Det vil give endnu mere luftforurening i indre by og for cyklisterne. Bilerne skal hellere ledes udenom byen eller kørebanen føres ned i underjordiske tunneller
- Jeg vil foretrække en løsning, hvor trafikken ledes udenom byen
- Gennemkørende trafik skal uden om byen. Men det kræver selvfølgelig at der er gode muligheder for at køre uden om byen.
- Cykler bliver let klemte hvis kørebaner er smallere.
Lastbiler vil ikke kunne være på kørebanerne, så det giver flere farlige situationer.
- Ikke omlægning mindre trafik, tak
- Udelukkende "Ensretning" og bredere fortove og cykelstier, Busbaner, der også skal benyttes til udrykningskøretøjer (kun blå blink) herunder mere plads til cykelparkering.
- Kun hvis det mindsker trafikbelastningen.
- Nej det kan aldrig være meningen at vi skal ha mere trafik i indre by.
Man kan ikke det hele - man kan ikke både være trafikalt knudepunkt, hovedattraktion for turister og et område hvor mennesker faktisk bor.
- Færre biler, tak
- I København kører mange store lastbiler, busser m.v. Her er smalle kørebaner ikke optimalt
- Nej til flere fossile biler. Ja til cykler og el-drevne køretøjer, når vi taler om gennemkørende trafik. Gennemkørende trafik handler om bæredygtig kvalitet og ikke om fossilt kvantitet.
- Der er ikke plads nok til flersporede veje. Indre by er det gamle københavn og det er et skrøbeligt område.
- Jeg vil hellere have langt færre biler i byen.
- Vejene i indre by er rigeligt smalle i forvejen! Bilisterne skal nødtigt køre sidespejlene af hinanden.
- Det ville være rart med færre biler og mindre forurening af byluften. Min frygt vil være at plads til flere biler vil give flere biler. Jeg så hellere alternativer for at få bilerne udenom byen. Evt tunneler, betalingsring eller andet
- det vil være fint hvis der bliver nogle centrale hovedveje gennem byen hvor trafikken kan afvikles hurtigt
- Nej der skal ikke flere biler til indre by
- Især hvis det begrænser tung trafik og de flersporede veje vil holde andre veje fri for trafik
- Det virker ikke som en god ide at der skal være smallere kørebaner end der er i forvejen. Dette må angiveligt øge risikoen for ulykker i rushour.
- Ja hvis det feks kan betyde at hastigheden kommer voldsom ned
- F.eks. op ad Store Kongensgade i myldertid, kan det tage 30 min i myldertid at tilbagelægge strækningen fra Nyboder til Niels Juel. Det ville være rart med flere spor, det ville lette trafikken.
- Jeg mener fortsat ikke, at der skal være gennemkørende trafik i indre by.
- Færre biler, bil antallet skal begrænses. Vi kan ikke lufte ud da lejligheden kommer til at lugte af diesel. Vores vindueskarme indvendig, er sorte af partikler. Hvordan mon mine lunger ser ud?
- Det giver ikke mindre trafik og er kun til at bilerne kan komme hurtigere frem.
Hvis man gerne vil have folk cykler og ikke forurenner, så skal der andre ting til.

Lastbiler skal helt udenfor Indre by, hvor der går millioner af mennesker over vejene, til transport fra Nørreport og til daginstitutioner og skoler i byen.

- Det lyder som en god ide, men det kunne også lyde farligt med tættere trafik/begrænset mulighed for eks. at undvige
- Jeg synes man skal prioritere fortove og cykelstier istedet
- Hvis man kan gøre det på den større veje der findes nu, men jeg synes ikke der skal laves bredere veje.
- jeg tror ikke jeg forstår spørgsmålet, idet der ikke er en visuel forklaring. Jeg kører ikke bil. umiddelbart lyder det IKKE sikkert, men mere indbydende for flere biler i byen.
- Nej - trafikken skal udenom byen eller konverteres til kollektiv trafik. Det skal være besværligt at køre i byen.
- Det tager op mod 20 minutter at få en bil igennem St Kgs gade pga en overdimensioneret cykelsti. Blev den gjort smallere, så biler fx kan overhale busserne, ville det tage den halve tid (ja, cykelstien er ny, men den gør ikke noget godt for området)
- Luftforureningen skal nedbringes. Og der skal langt færre biler ind til City.
- På den ene side vil det mindske forureningen, at bilerne kommer hurtigere igennem, på den anden side kan det måske tiltrække mere trafik
- Der er nok biler gennem Indre Bys smalle gader. Vi behøver ikke flere biler, men derimod færre.
- Den gennemgående trafik skal forhindres og omlægges til f.eks. havnetunnelen

- Der bør ikke være gennemkørende trafik i indreby
- Der kan være forhold der gør sig gældende, hvad der er fint det ene sted er måske mindre hensigtsmæssigt andre steder. Det må komme an på de konkrete gader og øvrige forhold
- Forstå ikke spørgsmålet - dårligt formuleret
- Der kører tæt nok.
- Ingen grund til at øge incitamentet til at køre bil i byen ved at give plads til flere biler
- Der skal ikke gøres plads til MERE gennemkørende trafik. Den skal ledes udenom, da den netop er gennemkørende og derfor ikke har noget ærinde.
- Det lyder som om, der så bliver plads til flere biler samtidig og det vil øge luftforurening og larm.
- vi skal ikke havde flere biler igennem
- GØR KØBENHAVN TOTAL FRI FOR BILTAFIK OG BIL PARKERINGER og dertil få skik på såvel cykler og cykelparkeringer
- Al den omlægning og spærring og ensretning der er blevet foretaget de sidste år, har blot skabt uhensigtsmæssig trafikpropper andre steder i byen. Et eksempel er Vester Voldgade, som var en travl gade, og med dens spærring og ensretning, så er trafikken helt tosset omkringliggende.
- Generelt synes jeg ikke man skal bruge penge på indsatser, som gør det nemmere for flere biler at køre igennem byen. Pengene burde istf. gå til tiltag som reducerer antallet af køretøjer.
- Der skal klart være mere plads. Men jeg ser hellere at man simpelthen gør indre by til bilfrit område. København ville blive så sindssygt dejlig. Please forbud lortet!
- Jeg forstår ikke spørgsmålet, måske fordi jeg ikke er bilist. Kan køre banerne på fx. H.C.Anders Boulevard eller Bredgade/St.Kongensgade gøres smallere, så der er bliver plads til en kørebane mere??
- Forudsat der er styr på udstødning ;)
- trafikken skal begrænses - flere spor giver flere propper
- Uforståeligt om det giver flere biler i byen - det ønskr vi ikke
- færre biler, flere baner til cykel og offentlig transport
- Det giver et grimt og ufleksibelt bybillede.
Nedsæt istedet hastighedsgrænsen, eller indfør bompeng
- Denne løsning løser jo ikke de egentlige problemer.
Tunneller og effektive kollektive løsninger, som folk ser en fordel i at benytte, bør være målet for at nedbringe forurening, støj og ulykker
- Jeg kan slet ikke forestille mig hvilke veje i Indre By, som er brede nok til at kunne laves til flersporede.
- Jeg kører aldrig i bil, så det aner jeg ikke.
- Det lyder umiddelbart som om det ville trække i den gale retning, og også reducere pladsen til cykler
- Hvis det betyder at trafikken glider hurtigere igennem byen - der jo er én gigantisk flaskehals. I sær når man bor i Kbh K.
- Ingen af delene - før trafik uden om byen og lad os få en bilfri by.
- Kan godt være jeg ikke forstår spørgsmålet, men jeg så hellere at der kommer mindre biler i det hele taget og ikke flere.
Så meget gerne at man kom i gang med at bygge tunneler under byen i stedet, således at trafikken blev ledt under byen.
- Det vil bare give endnu mere trafik?
- Jeg antager, at det vil give mere trafik. Det er ikke ønskeligt.
- Spørgsmålet er uklart.
- Ikke flere, men færre, biler.
- Gennemgående trafik skal ledes udenom byen.
- så nu modsiger jeg mig selv - men så længe vi har den trafik vi har burde vejene langs søerne opdeles i flere baner (som tidligere, vist i 90erne) så folk ikke sidder og oser, men køre. Det samme gælder en af de belastede gader: St. Kongens Gade Stop parkeringen i myldertiden. Det vil lette forureningen, indtil en ny omstilling sker. Der er plads.
- Færre biler
- Der skal simpelthen ikke være gennemkørende trafik i byen, så simpelt er det
- vi skal slet ikke have gennemkørende trafik ind igennem midtbyen
- Det bliver logisk at komme ind/ ud af byen. Derved kan man nemmere finde og benytte metro, bus, løbehjul i selve indre by. Giver bedre plads til os der faktisk har daglig gang og en egentlig bopæl i Kbh . Gæster må tillæres at parkere bil og bruge byens andre transport muligheder ind til indreby.
- Alt for meget forurening

- Københavns Kommune og forsyningerne graver hele tiden i vejen, hvis vejbanerne ikke har lidt plads at give af, så vil enkelte vejbaner være spærret på grund af gravearbejde en stor del af tiden
 - Men svaret bliver modsætningsfuldt når man ønsker mindre gennemgående trafik gennem byen!
 - Hastigheden og hermed larm og trafikfarlige vil stige
 - Der er rigeligt med biler og løbehjul og cykler
 - Visse steder er der ikke cykelstier, og der kører busser. Vil tro, at risikoen for at der kan gå noget galt, bliver større.
 - Luftforurening. Så ikke flere biler før det er elbiler uden forurening og lyd
 - Trafikken skal ledes udenom Indre København - gerne under byen.
 - København skal være en levende by, hvilket også indebærer biltrafik.
 - Nej da slet ikke, bilerne forurener og er ikke nødvendige i indre by. Der er metro, busser, tog og så er der cykler og folks ben til at komme rundt med. Bilerne skal udenom indre by.
 - Jeg synes, det skal gøres lettere at køre udenom byen, og mere appellerende at bruge sin cykel. Måske endda lave mere plads til cykler og ændre vejene til ensporet.
 - Det synes jeg ærligt talt ikke vores veje er lavet til. Jeg tror ikke det løser de trafiknæssige og vigtigt! miljømæssige problemer på den lange bane.
 - Der skal være færre, ikke flere, biler
 - Men det begrænser jo så ikke trafikken - så hvis en begrænsning af trafikken et målet dur den løsning ikke.
 - Så bliver det opfattet som en ekstra mulighed for gennemkørsel
 - Jeg ønsker så få biler som muligt i Indre By
 - Vi har absolut ikke brug for flere biler i byen - nærmere færre! Så lad være med at omlægge trafikken, så der kan komme mere trafik.
 - Nej, med mindre dette legges "utenfor" indre by.
 - Nej, det giver ingen mening, da det så gør det lettere "bare" tage bilen fordi der er plads til flere biler. Jeg håber der er nogle kloge hoveder som kan se ideen i at gøre offentlig transport billigere eller gratis, så der vil være fordel ved at tage offentlig transport frem for bilen. Som det er nu, er der jo ingen fordel pengemæssigt i at lade bilen stå.
 - Al trafik i indre by skal minimeres således at der primært kun køre offentlige transport midler som skal være gratis
 - Der skal bestemt ikke skabes mere plads til bilerne, der er alt for mange i forvejen. Personligt går jeg ind for roadpricing (men jeg er heller ikke bilist).
 - Vi skal ikke have gennemkørende trafik i indre by
 - Jeg forstår ikke spørgsmålet
 - Tør politikerne minimere trafikken? Tør mageligheden i den befolkningen?
 - Jeg forstår ikke spørgsmålet. Men jeg ønsker færre biler.
 - Det løser ikke problem, helst lave betalingsring ligesom London og Stockholm
 - Forsøg med flere ensrettede ruter som Bredgade / St. Kongensgade.
 - Undgå højresvingulykker med cykelbaner i venstre side som i andre storbyer
 - København har ikke brug for en højere trafikintensitet, højere forurening i højbelastningsperioder mm.
 - Det vil formentlig bare øge trafiken og gøre den endnu mere kaotisk. Endvidere har trafikanterne vanskeligere og vanskeligere ved at forstå reglen om, at man først kører ud i et kryds, når man er sikker på at komme over. D.v.s. at ofte går trafikken hvl i stå (se fx. krydset ved nationalbanken) også uden for myldretiden
 - Vil giv mere trafikstøj og forurening
 - Jo færre biler og gennemkørende trafik der er i indre by jo bedre. Specielt lastbiler og tung trafik bør undgåed
 - Ved ikke hvordan det vil virke. Busbanerne synes at virke
 - Men det må ikke ske på bekostning af parkeringspladser.
 - Gennemkørende trafik bør begrænset til få vej ellers ledes uden om de berørte områder i indre by.
 - Vi skal have mindre biltrafik og færre biler, så jeg tror ikke det er en god ide.
 - Bilerne ud af byen.
 - Jeg tror ikke det vil løse problemet med trafikpropper ved lyskryds. Det vil øge mængden af biler.
 - Jeg ønsker færre biler i indre by helst helt lukket for biler og markerede cykelstier i sivegaderne, så både de der færdes på to-tre hjul og fodgængere kan færdes i sikkerhed.
- Jeg ønsker en skelnen mellem motoriseret fremdrift af 2/3-hjulerene og rent persondrevne. Jeg ønsker regulering og registrering med tydelig nummerplade på alle motoriserede færdselsmidler. Også løbehjul !

- Har virkelig svært ved at se at der er ret mange gader i indre by hvor det kan lade sig gøre. Hvad med busser og lastbiler der fylder meget, og ikke mindst de mange varevogne der blokerer trafikken, mens de lægger varer af, det lyder til at give lange køer. Måske skulle I indtænke pladser til aflæsning, som det er nu blokerer de cykelstier og holder på fortovene der ikke er beregnet til de tunge vogne.
- Man skal overveje, hvilke veje der ville være tale om. Det ville være uhensigtsmæssigt med mindre plads til bilerne på veje, hvor der ikke er en separat cykelsti.
- Ønsker færre biler og omfartsvej
- Hvis der med flersporede veje bl.a. menes H.C. Andersens Boulevard/Gyldenløvesgade/Ågade: klart nej. Larmen og luftforureningen er rigelig høj i forvejen
- Der skal ikke flere biler i byen. Forureningen og støjen er fortsat for meget
- Bekymrer mig for at det ville tiltrække mere trafik
- mere ensretning
nu køres ofte på fortov for passage
- Det kan være en ide - må se det i en større sammenhæng!
- Smalle veje er irriterende - måske farlige. Så hellere ensretning. Det giver også færre ulykker.
- Hvis der er gode erfaringer med det i andre lande er det da bare om at kopiere.
- helst ikke gennemkørende trafik
- Trafikken skal mindskes.
- Gennemkørende trafik er bedre stillet ved at blive ledt udenom de smalle veje i indre by.
Hvis gaderne i indre by skal lægges om, kunne man i stedet give bedre mulighed for aflæsning, parkering, cykler, gående osv. - og dermed mindske de mange hovsa- og ad hoc-løsninger, der forekommer i dag.
- Tro ikke jeg forstår forslaget og bestemt konsekvenser
- Jeg synes at det er trængt nok i forvejen. Jeg frygter flere ulykker, hvis folk kører tættere!
- Hvis man omlægger til flersporede veje, så er vi tilbage til det gamle forhold med 2 sporede veje i hver retning.
For mig giver det jo ingen mening.
- Det giver vel bare endnu mere trafik fordi det bliver nemmere at køre gennem byen. Vi vil have trafik ud, ikke ind
- Spørgsmål er i sin udformning uforståeligt, men målet skal være, at der skabes andre kanaler til gennemkørende trafik.
F. eks. er trafikken gennem indre by til og fra Amager i myldretiden så intens, at den ikke kan bære mere.
- Da Jeg mest benytter min Cykel og handler lokalt, er det for mig ikke smart med mere biltrafik i Indre by.
- Nedlæg eventuelt nogle af de mange og alt for brede cykelstier. Cyklerne er et større problem end bilerne i Indre By.
- Viser undersøgelser ikke at jo flere biler der er plads til på en gade jo flere vil der komme?
- Målet er at skulle begrænse antallet af biler i indre by
- Tvært imod skal plads gives til flersporede cykelstier, så alle – turister, pensionister, børn og folk der kom for sent ud ad døren – kan cykle godt og trygt.

Det skal være sådan, at folk ikke har lyst til at køre gennem byen i bil. Udfordringen bliver at undgå at gøre det umuligt for københavnere selv at komme ind og ud af byen i bil.

- Nej, vejen frem er ikke mere trafik på samme plads, trafikken skal ud af indre by. Visionære byer er ved at indse dette, og med klimadebatten er det mærkeligt at dette forslag overhovedet kan komme på tale.
- Der skal blive lavet flere spor på vejene, så man ikke sidder fast det samme sted i over en halv time.
- Det er at bruge ressourcer forkert; vi skal bruge ressourcer på at få færre biler i byen – ikke flere.
- Jeg er desværre blevet afvist i Københavns Kommune med en ævle-bævle historie ifm. mit forslag om ensretning af visse gader kombineret med fart-begrænsning. Så vil beboerne kun opleve en myldertrafik om dagen - og trafikken vil løbe 50% hurtigere.
- Det er der jo ikke plads til. Vejbanerne er rigeligt smalle. Det drejer sig om at få trafikken flyttet til omkørselsveje - f.eks. havnetunnelen.
- Men det er vigtigt at medtage flaskehalsene i vurderingen. Kgs. Nytorv, Christianshavns Torv m.v.
- svært spørgsmål
- Det er ikke tydeligt, hvad I mener her. Allerede flersporede veje skal omlægges med flere spor? Hvilke? Hvordan?
- Det hjælper ikke de steder hvor der er flaskehalse alligevel og øger forureningen yderligere.

- Byg nu bare den havnetunnel, nu hvor man er færdig med at grave til metroen - og grav også HC Andersen Boulevard ned!
- alternativt til en omfartsvej via tunnel el. lign. kunne en sådan løsning være en mulighed
- VI skal fredeliggøre byen og begrænse transittrafik. Vi skal ikke give mere plads til biler.
- NUL BIL TRAFIK.
FLERE CYKLER!!!!!!!!!!
- Jeg mener ikke at der skal bruges ressourcer på at få flere biler i og igennem byen.
- Jeg mener ikke at løsningen er flere biler i indre by og endnu mindre så længe der stadig sælges benzin og dieslbiler.
- Hellere færre biler i indre by og en masse parkeringspladser uden for byen samt hurtig, billig og kontinuerlig offentlig transport fra parkeringspladsen og ind til centrum, så det bliver let for folk at komme herind UDEN deres bil.

Formål: Minimering af sundhedsskadelige luft- og støjgener fra de mange biler.

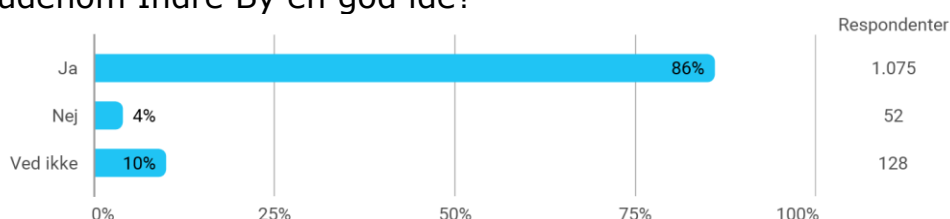
- Der er trafik og biler nok
- Vi skal ikke have plads til flere biler i Indre By
- Ud med bilerne!
- Der skal ikke flere biler i indre by. I stedet skal der laves løsninger som holder bilerne ude af byen. Lav hellere plads til flere elbusser.
Nej tak til mere gennemkørende trafik!
- Jeg er tilhænger af at man begrænser trafikken i København så meget som overhovedet muligt.
- Der skal slet ikke flere biler i Kbh, de skal enten uden om eller neden under byen. Det gælder i høj grad også cyklist.
- Det betyder blot endnu mere trafik i byen
- Varetransport blokere bare disse i indreby.
- Tror ikke det vil virke, det vil snarere give flere uheld.
- jeg ser igen grund til at der skal flere biler igennem indre by hvis de ikke har ærinde derinde ... som gennemkørsel bør de køre uden om middelalderbyen
- Det kan øge risikoen forbundet med at være cyklist i indre by.
- Er der flersporede veje i indre by ? Er disse ikke allerede omlagte til ensretning eller til én kørebane i begge retninger ? Dette synes gjort med bevidst fordel til anlæggelsen af brede cykelstier, og på bekostning af smalle fortorve for gående.
- Hvis man kan få et bedre flow gennem byen på denne måde - og der ikke inddrages cykelstier, fortov, grønne arealer mm - så er det en god løsning
- Det vil ikke være alle steder hvor det er muligt at omlægge til flersporede veje, hvilket vil betyde sammenfletninger, som desværre ofte skaber komplikationer og trafik da reglerne for sammenfletning sjældent bliver overholdt af bilister.
- I princippet, ja
- Forudsat, at det ikke mindsker fortov og cykelsti
- Vi skal have MEGET færre gennemkørende biler i indre by. og det kan ikke gå stærk nok. Desuden er vi så plaget af store turistbusser der parkerer overalt i indre by - og som slet ikke overholder færdsels- og parkeringsskiltene. I Store Kongensgade hvor jeg bor, er vi dagligt vidne til dette kaos - og masser af farlige situationer.
- At man ikke kan komme af vejene vil skabe mere trængsel, og manglen på p-pladser gør allerede at f.eks. håndværkere, erhvervstransporter etc blokerer veje og gør at man holder stille i tomgang med mere forurening til følge.
- Man skal begrænse gennemkørende trafik ikke udvide antal af køretøjer
- Hvis det kan lette trafikken, vil det være godt
- Flere biler lig mere forurening, de skal begrænses ved at gøre det mere besværligt
- På store veje som H. C. Andersens Boulevard kunne det være godt i forhold til myldretrafikken. Jo kortere køer, jo mindre forurening. Dog skal der jo stadigvæk være plads på kørebanerne til fx elbiler af mærket Tesla, som er 2 meter brede.
- Jeg er mere for at den gennemkørende trafik reduceres - gør det svært at være bilist i byen.
- Flere baner flere biler, er min umiddelbare tanke
- Det vil skabe mere trængsel og støj og generelt bidrage til at byen bliver mere bilvenlig end fodgænger/cyklist venlig.
- Der skal være plads til den gennemkørende trafik, men hastigheden skal ned på 20-30 km i timen og den må gerne sinkes af trafikpropper. Det skal ikke være attraktivt at 'være gennemkørende', men blot muligt at gøre det, hvis det af en eller anden grund er nødvendigt.
- Vi skal have lettet trafikken.

- Jeg forstår ikke spørgsmålet - eller rettere: jeg forstår ikke den løsning, I beskriver. Der er jo ikke mange flersporede veje i Indre By bortset fra Gyldenløvesgade/HCA Boulevard - og veje som Holmens Kanal, hvor trafikken deles i vejbaner med hver deres rute.
Generelt værdsætter jeg alle tiltag for at fremme trafikafviklingen - herunder intelligent koordinering af trafiklysene for at reducere stop-and-go
- Det vil blot give flere og mere trafik og mere forurening i lokal området
- Det er super forvirrende med biler og cykler der kommer fra alle retninger. Det er bedre at det er simpelt
- Dyrt ift at gøre kollektiv trafik billigere. Ud med lastbiler og (turist)busser.
- Der er flere undersøgelser der viser, at flere veje/spor ikke giver mindre trafikprop men blot flere biler. Vi skal IKKE have fler ebiler ind i byen!
- Mindre biler ikke flere
- Det kan danske billister ikke finde ud af - vil give flere uheld
- hvis det betyder mere genenmgående trafik som jeg læser det, det skal ikke være attraktivt at køre i indre by det skal tage tid og være besværligt
- Hvis det betyder samme model som Gl. Kongevej, så ja.
- Øger støj og risiko for at køre ind i andre biler.
- Jeg synes så mange som muligt biler skal ud af byen. Vi skal have betalings ring mm
- Jeg forstår ikke spørgsmålet. Der skal være mindre biltrafik. Hvordan man opnår det, spiller ingen rolle.
- Jeg oplever helt sikkert at det er en nødvendighed, at der gøres noget ved problemet med trafikken og jeg tror ikke løsningen er, at gøre det mere besværligt for bilisterne. Lad os gøre det så nemt og sikkert for alle der færdes i København, om det er bil, cykel eller gående
- Jeg synes ikke at målet skal være mere trafik gennem byen. Biltrafikken skal begrænses.
- Køkørsel på de store hovedfærdsåre bevirker, at bilerne søger af de mindre veje og medfører gener og støj, uden der kommer flow på de større veje.
Jeg laver altid selv det samme nummer, som indfødt københavnner, hvis jeg fx er nødt til at køre i byen (hvad jeg sjældent gør).
- Der er ikke brug for flere biler, men færre biler.
- Mere liv
- Det er et noget rodet og uklart spørgsmål. Men nej - ingen gennemkørende trafik - gaderne er ikke bygget til det, jeg taler om middelalderbyen.
- Hvis der ikke er plads til 2 spor, som i Toldbodgade, så skal der da saneres og måske kun køres i en retning!!
- tidszoner til varetransport flyttebiler mv kunne indføres
- Den eneste løsning er at reducere mængden af gennemkørende trafik. Det skal ikke gøres mere attraktivt at køre gennem Indre By for det vil gå ud over luftforureningen.
- Ja, det kunne være en udmærket løsning. Gerne sammen med en 'congestion fee' ligesom i London hvilket har været til gavn for alle: renere luft og langt bedre fremkommelighed
- Man kunne jo også stoppe den politik der føres i dag hvor der er indført et hvirvar af ensrettede gader Samt "drejningsforbud".
- Det opmuntrer til mere trafik
- forstår ikke helt spørgsmålet
- Ja, for muligheden for at overhale er ret unødvendig i bykørsel. Især hvis omlægning kan indebære bedre plads til flere cykelstier vil det være en fordel
- Trafikken skal mindskes i byen. I Oslo har man fjernet trafikken!
- Prøve at begrænse trafikken i indre by. Men hvis det giver mening på strækninger hvor der oftest er kø og prop er det OK.
- hvilke flersporede veje er der taler om? spørgsmålet giver meget lille mening.
Det er glimrende at optimere udnyttelsen af vejbanerne. Det er bedre at give folk et alternativ til holde i kø for a komme hjem, eller på arbejde
- Jeg er i tvivl, og tænker bilerne vil køre langsommere, fordi vejbanen er smallere, men der vil også komme flere af dem. Det må ikke virke som en invitation, men umiddelbart vil det være fint, såfremt man kan få det til at glide (og gerne langsommere uden for myldretid)
- Når jeg fx tænker på Nørregade, hvor pladsen er trang og der ofte holder varevogne til vareindlevering i netto i fiolstræde, så oplever jeg de trange vilkår som en irritation for bilisterne og dertil en temmelig aggressiv kørsel, hvilket dermed også bliver til en særligt større risiko for alle de blødere trafikanter. Vil smallere vejbaner ikke blot betyde flere biler på det samme areal og dermed større risiko for at skulle kæmpe om pladsen, hvilket i hvert fald er en ulige kamp for henh biler og cykler.
- Ønsker mindre , ikke mere trafik igennem byen

- Jeg tror ikke på, at der er plads til extra kørebane ved, at gøre de eksisterende veje smaller.
- Jeg tror ikke jeg forstår spørgsmålet!
- Det kommer meget an på, hvilke veje vi taler om! På smalle vejstrækninger vil flere vejbaner formindske pladsen til cykler og fodgængere o invitere flere biler igennem byen. På de større strøg er det måske en god ide for at skabe flow.

I forslaget til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar" omtaler man en Østlig Ringvej, dvs. en vejforbindelse i tunnel mellem Nordhavn og Refshaleøen udenom Indre By. Som det ser ud nu, skal der på sigt etableres en vejforbindelse via en ny ø, Lynetteholmen. To linjeføringer på Amager er i spil i øjeblikket. Se kortet!

Er en Østlig Ringvej udenom Indre By en god ide?



Uddyb gerne:

- ja - hvis pengene ikke går fra velfærd
- I princippet ja, vil være skønt at få den meget tunge trafik ud af byen, men jeg synes samtidig at man skal bevare de rekreative områder, som er skabt og som bruges af virkeligt mange mennesker, hver dag - året rundt, badezoner og kajakklubber etc.
- Ja, det tror jeg er en god ide. Jeg synes ikke vejen skal gå til lufthavnen, men snarere direkte ned på amagermotorvejen.
- Rigtig god ide. HASTER !
- Jeg tror, det ville fjerne meget af belastningen på HC. Andersens B., hvis bilister fra den nordgående motorvej kunne køre udenom byen. Selv kender jeg, hvor meget trafik der kan være ud mod Amager.
- Se på Toronto, der har en (dog ikke særlig skønt placeret) motorgade langs byen. Kunne gøres/placeres kønnere, men inde i selve bymidten er kun lidt trafik. Man kører ind til sin destination og ud igen - ikke igennem.
- den nye tunnel ved hellerup til nordhavn er faktastisk og man kan se hvor meget trafik den leder væk fra lyngbyvejen, den mangler god at fortsætte så trafikken som kun skal gennemkøre byen også bliver ledt uden om med ny tunnel.
- Spørgsmålet er uklart for formuleret... Men jeg synes ikke, der skal laves en tunnel til biltrafik via Nordhavn og ud over Amager. Som tegningerne ser ud vil det også skære sig igennem Amager Fælled - evt i en tunnel, men uanset hvad som en klar effektivisering af biltrafikken. Pengene kan kun bruges én gang, og de bør gå til fleksibel og effektiv offentlig transport, ikke til understøttelse af privatbilisme.
- TUSIND TAK GERNE
- Det var skabe mindre trafik i indre by
- Så længe den ikke går gennem naturskønne områder bl.a. På Amager. Og absolut ikke ødelægge kyststrækningen
- Jeg er personligt ikke klar over hvilke zoner der er mest overbelastet af trafik-prop, men en tunnel virker umiddelbart som en god løsning til at mindske trafikken på overfladen, og hurtigt få biler igennem byen.
- Virkelig fremragende, at skulle til Amager hvis man kommer fra Nordsjælland, nord/Vestsjælland, er en kæmpe omvej
- Jeg oplever dagligt rigtig meget gennemkørende trafik - bl.a langs nørreport, hvor der også færdes mange bløde trafikanter.
- Det er den eneste rigtige løsning, den vil fjerne en stor del af den trafik der snegler sig gennem byen, ingen kører gennem for deres fornøjelses skyld

- det er en rigtig god ide at lede trafikken uden om Indre By...især den tunge trafik
- Byg gerne en vej beregnet til biltrafikken. Mange af Indre Bys veje er ikke oprindeligt planlagt til den massive trafik, vi har i dag. Det giver trængsel for alle typer trafikanter.
- Den foreslåede løsning vil aflaste i mindre grad, fordi havnetunnelen vil blive foretrukket som forbindelse til Lufthavnen og Øresundsbroen for trafikken til og fra byens nordlige områder, men kun i mindre omfang bliver attraktiv for trafikken i øvrigt.
- I da er der lange trafikpropper særligt ved søerne pga. folk skal igennem byen for at komme til Amager.
- Det vil fjerne trafik fra nordsjælland mod amager
- Så hurtigt som muligt!!
- Det kunne lede den tunge trafik udenom byen.
- Ja, hvis der samtidig lykkes af for biltrafikken gennem Indre By, idet der så vil findes et alternativ. Ellers ikke.
- Ja Refshaleøen er i forvejen øde, det vil give mere liv derude og samtidig tage presset fra indre by
- Vi skal ikke stoppe trafikken, men fjerne den fra beboelige områder, dette er havnetunnelen en glimrende løsning på.
Åbningen af Nordhavnsvej har allerede mindsket tung trafik på indre Østerbro, hvilket gør at der ikke længere er samme trafikkaos i morgen og eftermiddagstiden, der er fortsat trafik og energi, men denne stoppes/sænkes ikke af tunge køretøjer.
- Ja, det kunne nok få meget trafik ud af byen.
Dog er der en tendens til, at flere veje skaber mere trafik, så måske kunne pengene bruges til at nedsætte prisen for kollektiv trafik markant, så pendlere i privatbilisme kommer over i kollektiv trafik.
- Det vil give mening at trafik fra Amager mod nord og omvendt ledes uden om Kbh centrum og indre by. På denne måde bruges centrum ikke til gennemkørsel og der er mere plads til de biler det har ærinder specifikt i indre by/centrum.
- Har allerede begrundet hvorfor tidligere
- Det har været på tale i mange år. Synd der ikke har været taget handling, så ville løsningen være implementeret nu.
- Specielt for trafik til lufthavn
- Offentlig transport bør styrkes, ikke biltrafik.
- Må fjerne trafik fra indre by specielt over langebro og knippelsbro
- Glimrende forslag. Husk at få Metroen med langs hele linieføringen, indtil den rammer eksisterende linier på Amager.
- tunnel
- Vi skal styrke den offentlige transport.
En sådan ringvej vil invitere flere biler til at komme til Kbhvn.
Vi skal bruge penge på børn, skoler og gamle .
- Trafikken væk fra byen
- Det kan ikke gå for hurtigt med etableringen af den nye forbindelse over Amager - skulle være sket for mange år siden.
- Det vil tage presset af indre by.
Specielt store kongesgade og Kgs Nytorv.
Der er jo mange (nordfra kommende) som bare skal igennem byen for at komme til lufthavn og andre attraktive stader på Amager.
Det kan kun få langsomt.
- Som før: Den gennemkørende trafik bør ledes uden om indre by
- Alt hvad der kan formindske (især tung) trafik er en god ide!
- For at undgå gennemkørende trafik i Indre by, men er ringvej på Amager B4 nødvendig? Den forekommer ikke således. Trafikken kunne ledes via B1 til Øresundsmotorvejen og dernæst til Amagermotorvejen. Det vil spare nogle penge og give mindre støj og møg.
- Såfremt luftforureningen ikke stiger, ellers ikke.
- For at minimere antallet af uvedkommende biler i indre by.
- Ja, det er en god ide forudsat, at man ikke begrænser til- og frakørselsmulighederne for beboerne i indre by, herunder deres parkeringsmuligheder. Det giver god mening med en Ringvej til aflastning af tung trafik i indre by
- Ja, en virkelig god idé!!
Der er på ingen måde grundlag for, at trafik skal køre gennem indre By, hvis ikke der er et ærinde i Indre By. Så skal den helt klart udenom eller nedenunder!
- Det vil generelt være en fordel at få al gennemkørende trafik udenom byen.
- ja god ide hvis det reducerer trafikken inden i centrum

- Det vil sikkert ikke medføre den store ændring i den tætte trafik i indre by, men alt der bare kan hjælpe en smule modtages med kyshånd
- mindre gennemkørende trafik i indre by vil forbedre fremkommelighed for trafik, der har ærinde i byen og mindske forureningen og støjen
- En havnetunnel vil helt sikker være det eneste kapacitetsændrende greb, der kan nedsætte mængden af personbiler og lastbiler gennem primært Store Kongensgade og Bredgade og via H.C. Andersens Boulevard til og fra Amager Boulevard, (sekundært ad Tolbodgade og Holbergsgade).
- Det indre København bør fritages for den gennemgående trafik.
- Skal vi ikke prøve at mindske trafikken frem for at gøre det mere attraktivt at køre i bil?
- En ringvej vil formindske trafikken gennem indre by og gøre det hurtigere at komme til Amager og lufthavnen og til Holbækmotorvejen.
- jf forgående svar
- Fint at lave et bedre alternativ til at køre igennem byen
- Det skaber mere trafik
- Jo færre veje, des færre biler. Så ingen nye veje, tak
- ser fin ud, men måske nedbringer det slet ikke bilkørsel i indre by. Og så er det ikke godt.
- Jeg tænker at blot at lettere tilgængelighed skaber mere biltrafik.
- Vi har altid manglet en god ringvej så vi kan lede trafikken uden om centrum
- Den helt rigtige løsning. Det vil bl.a. aflaste middelalderbyen
- Det vil lette presset i Indre by og sætte køretiden ned for dem der ikke har et ærinde inde i byen
- Det er en oplagt mulighed for at fremme mobiliteten mellem nord og syd for København uden at forværre de trafikale og forureningsmæssige forhold i byen.
- Betalingsvej
- Super
- Ja tak - lad nu indre by få lov at blomstre så det kan blive en levende by med grønne åndehuller og ikke en ucharmerende gennemfartsvej .
- Perfekt. Så kommer trafikken væk fra Store Kongensgade og søerne
- Som tunneller ja
- Selfølgelig er det en god ide at få containerne udenom byen. Men hvorfor skal bilerne betale? Der skulle hellere komme roadpricing på Indre Bys gadenet og gratis Østre Ringvej, f.eks. for biler under 3 tons.
Kortet er mærkeligt. Der skal anlægges en ø, men der er INGEN tanke på, hvordan bilerne fra øen kommer ind til byen. Ingen broer, og der er ingen havnetunnel, de skal ud over Amager og over Knippelsbro, eller ud til Svanemøllen og så ind. Og skal de så betale, når de bor derude? Og hvad med metro? Den er sat til at køre til Amagerbro, ikke en gang under Holmen, Operaen og Christianshavn. Nej Det er en ommer, bortset fra, at både en ny ø med beskyeelse mod oversvømmelser og en ringve jer god
- En sådan ringvej vil uden tvivl gøre en stor forskel, men er ikke en mirakelløsning, idet hovedparten af trafikken i Indre By er folk med ærinde i Indre By.
- En rigtig rigtig god ide, for at undgå tung trafik i byen, der alene skal bruge indre by til gennemkørsel.
- Dette skal også omfatte lukning af mange gader i byen. Kun fodgængere og cyklister.
- Ganske vist er mit svar et ja for at fjerne biler fra de belastede gennemkørsler i byen. Ekspertes må - ud fra de givne præmisser - komme med udtalelser, så et svar kan blive afgivet på et bedre grundlag end her aktuelt.
- Denne del af løsningen på vores trafikproblemer er helt nødvendig og bør påbegyndes snarest og altså ikke afvente etableringen af Lynetteholmen.
- Reduktion af trafik, forurening og støj
- hvis man kan fjerne trafik fra vejene til den slags ringvej, og lette trafik over broerne og videre ud, vil det bestemt på god vis lette presset af trafik i denne del af København.
- Det ville goere det hurtigere at komme igennem byen. Det skal dog ikke forhindre folk i stadig at kunne koere ind til byen.
- Ja, klart da det giver mindre forurening
- Gevinsten ville netop være mindre trafik i Indre By.

Man har gjort forskellige tiltag, hvor man ved at besværliggøre turen gennem indre by nok ville få bilister til at vælge en vej udenom centrum. Men det har desværre kun resulteret i endnu længere køer (f.eks over Christianshavn).

- Gerne tunnel udenom byen. Men ingen vejlinje gennem Amager fællid.
- Ja hvis man graver hele vejen ned.
Nej, hvis man har tænkt sig at fortsætte med kun at forestille sig at al trafik skal foregå på

jordplan.

I Tokyo har man adskilt gående, cyklende, lokal-og gennemkørende trafik i optil 4/5 forskellige planer.

- Udenom byen giver mening
- Igen - vigtigt at det ikke skaber større bilisme men blot flytter bilismen ud hvor den ikke forurener beboelsesområder så meget.
- Dette kan ikke ske hurtigt nok. En yderligere løsning vil være en sænketunnel under Københavns Havn. Det giver naturligvis ikke samme indtægt fra salg af boligretter, men det kan udføres hurtigere og billigere.
- Hvis man kan lede tung trafik uden om indre by, er det en god idé
- Ja, det er en god ide, hvis hele strækningen er under jorden.
- Ja, det kan måske opløse biltrængslen i området i og omkring f.eks. Store Kongensgade.
- Kommunen har ved deres håbløse trafikpolitik næsten gjort det til en selvopfyldende løsning og mærkeligt nok er netop dén løsning de selv går ind for. Den nye afkørsel til Nordhavn ude fra Ryparken ville jo være absurd hvis den ikke skulle indgå i den første etape af tunnelen, foreløbig bliver al trafik fra den ført, ja netop, lige gennem den Indre By.
Jeg kan se på kortet at kommunen nu har tænkt sig at lave en ny tunnelbane, men nu forbeholdt de bilister man allerede har alt for mange af. En virkelig original idé når vi nu taler om at mindske privatbilismen og styrke den offentlige transport.
- Ja, det ville give god mening at få ledt gennemkørende trafik rundt om
- Trafikken som ikke skal til indre by skal sendes ud af byen.
- En god ide med mindre det blot medfører accelererende biltrafik i forhold til anden bedre bytilpasset transportform.
- Må I få en trafikingeniør til at kigge på.

Umiddelbart ser jeg dog Lynetteholmen som en fejlslutning. KKs succes med at sælge byggejord beror på, at jorden kan sælges med profit. Uden al for stor viden herom, vil jeg gisne, at anlægsudgifter voldsomt overstiger indtægterne på salg af jorden til byggeretter, medmindre man tillader fuldstændigt monstrøse byggeprojekter derude. Dernæst vil der virke som en fortætning af et område tæt på bymidten, hvilket af naturlige årsager også vil højne trafikken. Se blot på åbning af Ræfshaleøen. Dem der potentielt vil bo og arbejde på Lynetteholmen vil selvfølgelig også gerne tage ind i indre by på nogle gange og øger dermed trafikken. Arbejd i stedet hellere på at gøre Utterslev, Brønshøj og NV til et nyt knudepunkt.

- Ja alt der leder den gennemkørende trafik uden om byen er velkommen, men hvad med Hillerød motorvejen, den syntes jeg er den absolut vigtigste at der bliver kigget på den indfaldsvej.
- Den vil være konvent for os der bor her når vi skal i lufthavnen (B1) eller ud på motorvejen (B2)
- Så bliver trafikken ledt uden om indre by
- Den skulle have været iværksat for mange år siden, vi har ventet SÅ længe på den!
- Hvis det ikke kan være anderledes - der bør tænkes meget større i form af alternative transportmuligheder, som sikrer pendlere en acceptabel rejsetid i hovedstadsområdet.
- Flere muligheder færre bilister på vejene
- Men man burde lave flere tunneler - igennem havnen
- Absolut - og burde være lavet i Fattigfirserne
- Det vil give plads til beboerne i indre by.
- Der skal gøres alt for at lede trafikken uden om byen.
- Det er ikke en løsning og vil blot øge trafikken og særlig privatbilismen i og omkring byen. Så hellere se på, hvordan mobilitet i byen kan understøttes ved andre ting end biler
- Det giver mening med Østlig Ringvej hvis der er passende af- og på-kørsler. Hvis det bare er fra Nordhavn til Lufthavnen eller Amagermortalvejen så giver det ikke mening
- Ja tak, helst i går!
- absolut !
- Jeg har indtryk af, at mange biler og lastbiler slet ikke har ærinder i indre by.
- Til den gennemgående trafik er det en god idé, men til udfordringerne med hensynsløs opmærksomheds kørsel i Indre ændre det intet.
- Det er en god ide at lave en ringvej, så trafikken kan ledes udenom den indre del af København, så støj og forurening begrænses for køretøjer.
- Genial ide
- Fantastisk idé, som har været syltet alt for længe. Hvordan skak vi ellers få indre by tilbage?
- Det har jo vist sig at den nye havne tunnel har skabt mere fremkommelige hed
- Der skal ikke være biltrafik i og rundt om København. Der ret simpel.
- Ved ikke, hvad det vil betyde for natur etc med en tunnel.

- Umiddelbart lyder det som en god ting at have en alternativ rute hvis man skal fra A til B :).
- Ja, det tror jeg.
- men naturligvis om det står nål med omkostningen.

Lyder som en OK ide, men også temmelig dyr !

- Det bør bare slet ikke være attraktivt at køre i person- og lastbiler.
- Simpel logik ! tager pres af midtbyens trafik - essentielt at kunne komme let til lufthavn !
- Der er ingen som helst grund til, at ødelægge vores smukke by med gennemkørende trafik. Derfor fremragende ide at lede den udenom!
- En ringvej vil aflaste trafikken i Indre By
- Det kunne skåne indreby
- Genialt og det er et statsligt og ikke et kommunalt projekt, da det andrager kørsel for borgere fra hele landet.
- Det vil forhåbentlig kunne aflaste trafikken i Indre By betydeligt (især O2 og Nørre Voldgade).
- Helt fantastisk ide!
- Mere kapacitet er altid en god ide.
- På den ene side er det godt at lede trafikken uden om by(midten). På den anden side giver flere veje mere trafik, hvilket er dårligt. Vi bør lægge om til mere jernbane i stedet.
- Rigtig god ide
- Absolut nødvendig!!!!
- Men kun hvis det fjerner gennemkørende trafik fra centrum
- Så skal jeg helt derud for at komme til Amager . Det vil tage mig meget længere tid at komme ud til min kolonihave
- Ja men hvad skal vi gøre indtil da.
Der er ikke uendeligt tid, før man har slagtet indre by.
Igen man vil det hele og det kan man ikke.
- Ja det er en god at give bilister mulighed for at undgå at skulle igennem centrum
- Det er Ok at indre by friholdes af udenbys fossile trafikanter nordfra, men "omfartsvejen" minder om et udviklingsprojekt fra slutningen af 90'erne (efter sidste recession). Hvis der etableres maga parkeringspladser i nordhavnen og den stibede linjeføring erstattes af el-metro begynder det at minde om d.d. Linjerne B1 og B2 må ned i jorden/under søfronten. Anlægsudgifterne bliver nok store, men det bliver utvivlsomt en stor turistattraktion. Alternativt kan linjeføringen i Øresund ligge længere mod øst, hvorved den går over jorden og bliver et værn mod stigninger af havoverfladen, - et perspektiv som også fordre en "vold" eller en forhøjet "byplatform" mellem Amager og Sjælland.
- Rigtig rigtig rigtig rigtig god idé ♥
- Ja, hvis det giver færre biler
- Rigtig gode idé at få biler og bilos ud af indre by!
- Det er en SUPER god ide, da det vil lette gevaldigt på trafikken i indre by. Rigtig mange bilister er kun gennemkørende mellem Nordsjælland og Amager, uden gøremål i gaderne i indre by.
Det vil skabe en mere flydende trafik og en følelse af færre biler i byen.
- Jeg ved ikke, hvor berørt indre by er af omtalte trafik i beboelsesområderne. Løsningen lyder som udgangspunkt dyr, men jeg er ikke selv berørt, så jeg er muligvis inhabil.
- God ide - et godt spørgsmål - men måske svare en nødvendighed.

men hvorfor ikke 3 mulighed ned gennem havnen?

- indre by kan ikke klare mere trafik
- Meget god ide. Man er jo på vej med tunnelen ved Svanemøllen. Fx trafikken fra Nordsjælland til Sverige og lufthavnen
- det er en fremragende og længe ventet ide
- Vil hjælpe til beskyttelse af en historisk del af København
- Det lyder umiddelbart som en god ide. Da dette vil være en fordel, idet trykket på indre by lettes
- Fantastisk, jeg betaler næsten glædeligt mere i skat hvis det skal etableres
- Det kommer an på, om der vi være prop der også i myldretiden, ligesom der f.eks er i dag i tunellen fra Nordhavn og ud til Ryparken.
Spørgsmålet er om man bare flytter proppen, som danner sig op af Store Kongensgade/Bredgade i myldretiden, til en ringvej, i stedet for at afhjælpe problemet. I så fald gør ringvejen ikke stor nytte for de mange pendlere ud og ind af byen hver dag.
- Det lyder sådan.
- Mange vej og motorvejsforbindelser eksisterer på amager. Mange nye borgere i de nye boligområder på amager bruger indre by som gennemkørsel. Bedre ide at lægge østlig ringvej udenom kbh.k

- Det er det eneste rigtige hvis vi skal undgå dødsulykker i indre by, hvor der (glædeligt) er så mange bløde trafikanter.
- Endelig en ringvej udenom indre by
- Der skulle have været bygget en havnetunnel for længe siden. Det er helt sort at så meget tung trafik skal igennem indre By i stedet for udenom/under
- ja tak
- Selvfølgelig! Hvorfor ikke få begyndt?
- B4 går tværs gennem Amager Fælled...det virker som en rigtig dårlig ide.
- Hvad er konsekvenserne for Refshaleøen?
- Det ville være fantastisk at få trafikken mod lufthavnen udenom byen
- Der bliver flere og flere jobs på Amager, så dem der kommer nordfra skal ikke sidde fast i Indre By
- Enig
- Den letter vel trafikken indreby
- Jeg mener ikke man skal etablere Lynetteholmen, umiddelbart vil jeg tro det påvirker vandgennemstrømningen i havnen. Og udsynet bliver så vidt jeg kan skønne begrænset, dog ikke hvis der skulle være tale om et rekreativt område.
- Der trænger i den grad til flere tværgående tunneller under hele København for at lede mest muligt trafik under og udenom København.
- Hellere noget metro
- Det kan være der kommer for meget trafik på amager
- Det er helt i skoven, at vi i dag har nærmest en motorvej via Store Kongensgade og Bredgade over Kgs.Nytorv.
- Biler ud af indre by
- Genialt
- Det vil være fint med en ringvej som fører trafikken uden om indre by, men hvordan lander den på Amager? Kan den fortsættes som tunnel så den ikke belaster bolig- og rekreative områder på Amager?
- Megen trafik på Torvegade ville blive mindre. Samt trafik i og forbi Nyhavn.
- Tænker min modstand et rettet mod endnu et stort dyrt og forstyrrende anlægsarbejde. K har brug for konsolidering og ro,
- Umuligt at forstå hvad det betyder for trafikken : Der er IKKE plads til flere biler i byen, så alt "hvad der gøres for at sænke ANTALLET af biler vil hjælpe - men det er uforståeligt for mig hvad det her gør/vil gøre
- Nej, vi skal formindske trafikken, ikke give den mulighed for at sprede sig og øge antallet af biler
- Vi skal have styrket den offentlige trafik og begrænset adgangen for biler
- Det vil lede trafikken væk fra indre by
- Kanon idé!
- Det er en smart måde at få omdirigeret trafikken nord og syd fra København.
- Helt rigtig løsning, sammen med et effektivt kollektivt system, som folk ser en fordel i at benytte
- Jeg ved det ærlig talt ikke. Men flere veje avler flere biler, så måske skulle man se på at sænke antal biler?
- Hvad er det, der i så fald skal bygges på tværs af eller under Fælleden?? Jeg forstår ikke billedet.
- -selvom det selv er en yderligere fremtids-satsning på individuel transport. Der bør satses på kollektiv transport, hvor er det mærkeligt at Socialdemokratiet ikke er i stand til at fatte vigtigheden af at bruge penge på kollektiv transport!
- I forvejen er indre by så hårdt belastet at alt der kan gøre trafikken mere glidende og mindre er en rigtig god ide.
- Tror nok jeg lige fik skrevet at tunneler er vejen frem i mit tidligere svar, jeg syntes det giver så god mening
- Alt for dyrt og ikke klimavenligt. Bliver forældet når den store omstilling kommer.
- Den vil aflaste Ring 3 og lette trafikken over Kgs. Nytorv.
- Tænk lidt langsigtet: man skal ikke bygge øer - følg med i forskningen! Og fremtidens tilstand (og det gælder også spekulativ ø-byggeri)

Men det er ellers en god ide at få en nedgravet tunnel

- Super fin ide - det vil da også begrænse bytrafikken
- Ringvej er en god ide, så trafikken ledes udenom fx kgs nytorv - med havnetunnel ikke flere øer i havnen
- Denne type gennemkørende trafik må benytte Motorring 3, de skal da ikke i nærheden af byen! Det er en fuldstændig grotesk tankegang og har INTET med "ansvar" for byens borgere og for en

grønnere by at gøre! Det er alene resultat af transportlobby'ens arbejde med at påvirke beslutningstagerne

- så kan den gennemkørende trafik komme uden om Indre By og dem i bilerne komme hurtigere frem - istedet for at holde i kæmpe køer og slippe en masse udstødningsgas ud
- Tunnel virker som god plan og lad gæster betale for at benytte disse. Så logistik også må tænke nyt fx tung trafik nul afgang. Mindre varevogne tager indreby ture og derved fylder og smadre færre veje og er ikke konstant holder uhensigtsmæssigt.
- Det er vel planen når man har bygget den gode forbindelse fra Lyngbyvej til Nordhavnen - meget flot projekt - jo god ide at lede trafikken udenom selvom det vil berøre de nye bebyggede boligområder på Refshale kvarteret og Sydhavnen.
- Det ville være genialt!
- Bilerne vil hurtigere komme derhen de skal. Meget af trafikken kører igennem byen for at komme nord-syd. Det er ikke beboere i byen.
- Vi skal trafikken ud af Indre by!
- Den har vi manglet i mange år.
- Alt trafik der er gennemgående er jo ikke nødvendig. Enten skal den ledes udenom, eller også skal der bare lukkes af. Jeg ser hver morgen, hvorledes folk i min gade fjerner deres biler og kører et sted hen og senest kl. 10 er alle de tomme pladser fyldt op med biler, der blot holder her til om eftermiddagen, og så kører de ud af indre by igen, de burde slet ikke have mulighed for at køre ind, så nej jeg ønsker heller ikke flere parkeringshuse, det vil blot gøre det nemmere at komme af med bilen, og da det er alt for let/billigt at komme ind med bilen, vælter biler ind hver evig eneste dag, og holder i kø overalt. De kører for langt frem og forsøger at nedlægge fodgængere og cyklister i et forsøg på at mase sig ud i mellem de andre bilister henover hjåntænder og uden tanke for andre end dem selv, det er så farligt prøv at cykle ud af Østerbrogade, gå ned at st. kongensgade etc. Det er bilerne der styrer alt, fordi de kan køre os ned.
- Støj er et stigende problem, så kan man få trafik gravet ned eller væk fra det centrale københavn vil det være velkomment
- Stop tæller i for bilerne, udbyg kollektiv transport
- Det kunne skabe lidt mindre kødannelse i spidsbelastningsperuoderne - ikke kun i indre by, med også i udkanten.
- Da al trafik jo ikke kan undgåes er det en god ide
- til tung trafik
- Tror ikke Østlig Ringvej er aktuel når den er færdigbygget.
- Der er rig mulighed for at køre vest om København. Udbyg den kollektive trafik i stedet.
- Det er alt for meget gennemkørende trafik både udenbys nordfra, der skal til Amager samt fra Nordhavnen som skal ud på motorvejsnettet via Helsingørmotorvejen og motorring 3 og videre ud i landet eller til Sverige. Byg nu den tunnel for at lette trafikken for os lokale beboere!
- Løsningen har været kendt i mange år og vil forbinde de trafikintensive vejsystemer
- Der er nok ingen tvivl om, at der er behov for en sådan løsning (også selvom den formentlig vil øge trafikken i sig selv)
- Mindre støj og os
- Virker som en god ise at føre trafik udenom
- Det er da en god ide og den vil begrænse gennemkørsel på 02.
- Linieføringen på amager skal være en tunnel da den projekt der er i spil ødelægger naturmåder på fællen.
- Det er muligt. Men det er vist noget, som en trafikforsker må forklare.
- Det vil formindske den gennemkørende trafik til og fra Amager så vi ikke har den ind gennem Indre By.
Det vil også lette trykket på flere af Broerne at man hurtigt kan komme væk fra beboelsesområderne og ud på Ringvejen.
- Dejligt at få de gennemkørende biler væk fra byen, og man kan selv komme hurtigt igennem til lufthavnen.
- Rigtig god ide, det får bilerne ud af byen og hen hvor de hører til!
- Det er flere ting i et spørgsmål , som man ikke bare kan give et svar på. Spørgsmålet bør udgå da I reelt ikke kan vide hvilket spørgsmål folk svarer på. Det er en ommer !

Det er fint at få trafikken uden om indre by, men sgu da ikke ind over de få grønne områder på Amager , Det ligger da langt fra grøn by tanken , så hvis det er løsningen så et rungende nej herfra.

- Det er en fin ide, men det er uklart hvor man vil lægge vejen ude på Refshaleøen og potentielt kunne man blot drastisk forværre trafiksituationen derude.

- Indlysende man skal etablere en vejforbindelse der dirigerer gennemkørende trafik væk fra centrum. Hvorfor skal gennemkørende trafik igennem område med tæt beboelse og på svært fremkommelig vejnet
- Fantastisk 8de. Det vil fjerne en stor del af trafikken i indre by.
- Det er en god ide at føre trafikken uden om Indre By, men om en Østlig Ringvej er den bedste løsning, kan jeg ikke umiddelbart vurdere.
- Og ja, hvis det vel og mærke ikke betyder, at trafikken helt lukkes af i indre by
- Løser ikke varelevering m.v. i den indre by!?
- Alt hvad der kan aflaste belastningen i indre by er en god ide
- Det er en logisk konsekvens af udviklingen for trafik...også selv om vi får den nye Metro nu.
- Hvis man garanteret så kan komme meget hurtigere igennem indre by 24-7, er det ok. Ellers køb hellere slik og gratis kaffe for pengene til cyklisterne. Hvor mange bruger kun indre by som gennemkørsel?
- Det er måske den eneste løsning, der kan begrænse gennemgående trafik i indre by - med en sådan løsning, muliggør man, at al trafik i indre by har et ærinde og ikke blot er gennemkørende fra Nord til Syd eller omvendt.
- Der er for meget pres/for lange bilkøer på Knippelsbro, Langebro.
- ja tak!
- Det vil lette trafikken i indre by og nedsætte forureningen med biler som holder stille i tomgang.
- Måske vil det være en god ide for det store lastbiller, hvis de ikke har en ærinde i indre by eller der omkring.
Jeg tror ikke, at Østlig Ringvej vil ændre betydelig på trafikken igennem den indre by.
Vil omkostninger til en ny motorvej betale sig alligevel?
- Gerne under jorden
- Ja, men hellere en havnetunnel. Den nye Ø er jo ren science fiction lige nu.
- Jeg er dog ikke sikker på at det vil minimere trafikken i indre by. Folk der potentielt vil bruge B4 kan vel ligeså godt bruge ringvejen?
- Bestemt!

Som østerbroer skal jeg enten tage Vasbygade eller Christianshavn/Amager Strandvej for at komme til fx Øresundsbron. Sidstnævnte går dobbelt så hurtigt som førstnævnte, men ad den vej generer jeg flere københavnere. Jeg ville være ked af at være tvunget til at køre ad Vasbygade, så ringvejen ser ud til at løse dette dilemma.

- Få trafikken væk fra indre by
- Fantastisk god ide Kom nu i gang,,
- Det vil forhåbentlig fjerne den værste tunge trafik og forhindre de lange køer i myldretiden
- Bilen er kommet for at blive, så kom nu bare i gang med at grave! Tænk fx. alle dem fra Amager der skal nord på skal via Chr.havn!
- God ide at lede trafikken uden om byen.

Nogle vil hævde, at man i stedet skal begrænse trafikken, men det argument tror jeg ikke på. Der bliver fyldt lige så mange biler ind i byen, som der er plads til. Det er ligesom vand.

derfor: Mindre plads til biler inde i byen og lad os så tvinge trafikken uden om byen.

- SKÅNE DEN GAMLE HISTORISKE BY!
- Det kunne omdirigere meget af trafikken, da mange biler bare kører igemme indre by for at komme ud på Amager
- Fantastisk idé
- Måske mindre tung trafik gennem byen
- Indre By skånes for gennemkørende trafik til stor glæde for beboere, og der skabes de rette betingelser for dem der har et gøremål i byen. Godt for trivsel, godt for erhvervsdrivende og herligt for oplevelsen af Indre By.
- Men pengene kunne også bruges mere fornuftigt på at investere i offentlig transport. Med bedre offentlig transport kan man nok afhjælpe problemer med mange biler. Invester i offentlig transport frem for alt.
- Hvem bekymrer sig om Amager, det er alligevel bare land fill.
- Bl.a. fordi der vil virke bevarende på Indre By, der lider under den hårde trafikbelastning
- Det ser ud tunellen skal gå igennem sårbare områder, vi skal ikke have mere natur spoleret.
- Kun hvis det samtidigt vanskeliggøres at køre igennem Indre By
- Er blevet diskuteret og fremsat første gang for mange år siden ! København og indre by, jv.fr. nærværende, er blevet misbrugt i planlægning af hovedstaden, for tiltagende trafik i nord-syd/syd-

nord gående retning.

Lukning af den tidligere så vigtige hovedfærdselsåre Frederikssundsvej - Nørrebrogade til Nørreport, har skabt massive ændringer og gener i trafikens afvikling via andre veje og gader.

Ja, en østlig tunnel kan være en løsning, men er denne strækning tilstrækkelig? Burde den være længere, med sydligere udgangspunkt og nordlige anløbspunkt? Med flere "stik" undervejs ind mod byen

- En god ide betinget af at ikke andre vigtige områder som miljø, helse og uddanning så blir skadelidende
- Jeg tænker, det er en god idé, men jeg kan simpelthen ikke gennemskue konsekvenserne for mig selv som beboer midt i Kbh. Hvis der på denne måde kan ledes trafik udenom, er det smukt - men jeg kan være bekymret for, om det i virkeligheden gør det endnu mere umuligt for mig at bo midt i Kbh - og samtidig være bileejer med et reelt kørselsbehov. Vi bruger også bilen til korte ture i byen, men normalt cykler vi. Men vi skal altså have muligheden for at køre ind og ud ad byen
- Det siger jo sig selv. Indre By er ved at drukne i biler. Så lad os få dem ud af centrum, som ikke har noget ærinde her.
- så meget trafik væk fra indre by som muligt. Men det kan give store problemer ved Amager og kastrup strandvej. Det skal med i overvejelserne
- På den måde kan man lede unødigt trafik udenom indre by
- Man har snakket om det i 100 år, kom nu igang
- Det er ikke fremtiden at oprette synlige vejforbindelser langs havn og kyst... vi skal generelt have trafikken ned og ikke lefle for den.
- En rigtig god ide for alle
- Øget trivsel i indre by
- Jeg tror det vil mindske trafikken ind over Kgs Nytorv og de områder - hvor der typisk også er mange fodgængere og cyklister. Og altid lang kø/stillestående trafik.
- Det vil være positivt at sørge for at trafikken kan ledes uden om indre by, det vil være rart for beboerne og desuden også mere praktisk for bilisterne der kan spare tid på ikke at skulle igennem indre by. Jeg ved dog ikke noget om der er nogen miljøkonsekvenser for den omtalte ø ved anlægning af vejen, og desuden bør man modregne udledningerne ved at opføre et stort vejprojekt før man træffer en beslutning.
- Den vil utvivlsomt aflaste trafikken i de indre dele
- Det er en del af løsningen, men frygter om det perspektiv rækker langt nok ud i fremtiden.
- Den er helt essentiel for at kunne byudvikle både Refshaleøen og Lynetteholmen samt. Amagers østkyst. Den hænger sammen med trafikfredeliggørelse af indre by. Ikke Søringen, men Østringen.
- Jeg er imod etablering af Lynetteholmen, da den spærrer København inde som havneby, hvilket er byens oprindelige karakter.
- Klart JA! Det er ubetinget en god ide - og en forudsætning for fredeliggørelse af de centrale bydele. Se blot hvordan Nordhavnstunnelen har været med til at fredeliggøre Østerbro!
Linjeføringen må jo bestemmes af trafikbehovet - men umiddelbart forekommer B4 den mest logiske
- Vil mindske gennemgående trafik der fylder og forurener for meget
- Den gennemgående trafik i indre by vil falde. Giver større trafik sikkerhed.
- Ja, hvis det er i en tunnel, væk fra byen, altså under jorden
- så vil der helt sikkert være færre biler i indre by og det bliver godt
- Alt hvad der kan gøres for at få trafikken uden om centrum er velkomment
- Det jo svært helt at vide, MEN hvis det giver mere plads og luft, er det en god ide.
- Mindsker køer og trafikale problemer
- En metro line ville være at foretrække!!!
- Absolut det eneste rigtige
- Selvfølgelig! Men man bør naturligvis fortsat på alle mulige måder anspre til, at man slet ikke kører i bil i byen!
- KBH er i sit udgangspunkt ikke skabt til at håndtere den trafik der er i dag. Det giver god mening at opfinde nye løsninger.
- Tænker det er en god ide - men formentlig dyr. Hvor kommer pengene fra?!
- Biler ud af byen :)
- Færre personer bliver påvirket af trafikken og forureningen.
- det er den eneste ordentlige og bedste løsning
- Vil tage en hel del af presset på vejen ind mod Østerport St, Grønningen, St. Kongensgade og Toldbodgade
- Det er fint med Nordhavnstilslutningen, men hvis det skal være ordentligt, skal der være en nordlig tilslutning til motorring-3.

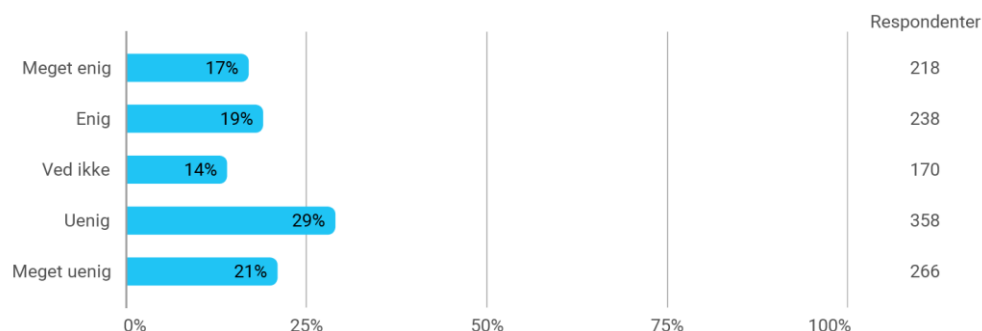
Men vigtigst: Der skal være tilstrækkelige P-arealer og tilstrækkelig kollektiv trafik til at løfte passagerer mellem ringen og byen.

- Hvis hensigten er, at gennemkørende trafik – som jeg forstår som trafik, der ikke har noget egentlig gøremål i indre by, men blot skal fra A til B via indre by – skal reduceres, og man vurderer, at en sådan omfartsvej vil få den ønskede effekt – uden at smadre en masse andet (natur, havnestemning eller lignende) på vejen – forekommer det at være en god idé.
- Infrastrukturforbedringer er generelt en god ide
- Som tilkørselsvejene nu er indrettet til Nordhavnstunnelen er det i forvejen helt håbløst!
Tilkørslen fra Grønningen propper lynhurtigt til i myldretiden og bevirker kaos. Tilkørsel fra store dele af Østerbro propper til i Vordingborggade sammen med kæmpe lastbiler til Nordhavn, I stedet for også at åbne for Århusgade og sluse meget trafik nordpå ud af byen ledes Østerbrotrafikken op af den forvejen tæt trafikerede Jagtvej eller de mindre gader i kvarteret til det befærdede Vibehus-kryds. Det er gennem tåbeligt!
Lad os få alt syd og nordgående trafik uden om byen!
Når jeg selv skal på besøg nord eller syd for byen i bil, er det pest eller kolera: Gennem byen eller nordpå og fange Ring 3. Og det er kun fordi jeg bor ved Strandboulevarden (som iøvrigt bør bevare sine 2 baner) at det er en mulighed.
Så ja - en ringvej nord/syd uden om byen med tilkørselsmuligheder er en god idé.
- Hvis det virkelig flytter trafikken væk fra indre by, er det en god ide.
- Ved ikke
- Den vil belaste Amager alt for meget, både byplanmæssigt og miljømæssigt.
Den vil koste alt for mange penge til kommunen. (Jeg vil helst se kommunen investere penge i børne&ungdom området, især folkeskolerne.)
Selv hvis den var gratis, vil jeg ikke have købt sådan en løsning for byen.
- jo - så kommer trafikken væk fra det indre København.
- mindre trafik selvfølgelig
- Hvis den kan begrænse bilmængden i Indre By er det en god idé, men jeg støtter i højere grad investeringer der kan minimere bilmængden generelt, nemlig langt bedre offentlig transport, betalingsring, samt bedre parkeringsforhold uden for centrum.
- vi må kunne få transportbehovet løst gennem udbygning af tog-nettet - både fragt og passagertransport
- Gør det nu om få år er et umuligt at komme tilbage til vores dejlige Indre By.
- Fantastisk idé. Burde være lavet for længst. Så indlysende og borger venligt. Kan evt. delvis indføres brugerbetaling.
- Ja, det vil være en god ide. Der er noget absurd i, at en meget stor del af den gennemkørende trafik skal køre over Langebro og Knippelsbro (via Stormgade og Vindebrogade).

Det vil desuden være aflastende for Indre By med en havnetunnel.

- Tung trafik ud af byen og lad byens gader leve. Det giver en mere levende og charmerende by for alle, både dem der bor i byen og dem der bruger byen som udflugt.
- Det vil helt klar lette trafikken i indre by.
- Ja, hvis byen skal udvikles yderligere, er det nok en nødvendighed, men ellers ikke, da flere og bedre veje tiltrækker biler. Prioriter den kollektive trafik, cykler og gående.
- Men flytter det ikke bare problemet rundt. Jeg kunne tænke mig en begrænsning af biltrafikken generelt i København. Jeg ønsker allerhelst roadpricing!
- Det vil dele trafikken og dermed lette den.
- IKKE med linjeføringen B4/gennem det grønne område.
- Ubetinget en god ide. Jo før, jo bedre.

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Færre borgere i Indre By skal eje egen bil".



Uddyb gerne:

- Det er diskrimination hvis vi ikke må eje bil. Som ældre har man brug for at kunne transportere ting i bil fra tid til anden - og tage i sommerhus hvor offentlig trafik er håbløs.
- Det er et mærkeligt kriterie at sætte op
- Se tidligere svar.
- Borger må selv afgøre om de har behov for en bil - dette er ej offentlig forvaltning ! Vi lever i en fri verden.
- Jeg vil hellere opfordre til delebilsordning.
- Jeg skal kunne komme ud af København, besøge mine børnebørn i Roskilde og mit sommerhus i Nordsjælland. Andre københavnere har formentlig samme grunde.
- Det vil blot give bedre plads til pendlerne, og det er vi ikke interesseret i i Indre By.
- Det er IKKE borgerne i indre by, der skaber trængsel, men alle dem fra omegnen, der bor i parcelhus og har langt til offentlig transport. En betalingsring burde undersøges nærmere!. Fremover vil bilparken blive eldrevet. Det er ligesom om man planlægger uden at tænke på dette. Det er uheldigt at planlægge efter den bilpark, vi har i dag, for om 10 år er antallet af diesel- og benzinbiler reduceret meget kraftigt.
- Borger i indre by skal have ret til at eje biler som alle andre i Danmark, uden de skal pålægges ekstra økonomiske omkostninger for dette. Jeg tror de fleste beborger i Indre by ikke benytter bilen når de færtes rundt i indre by, men benytter cykel eller gå.
- Det giver ikke mening at de lokale skal have færre rettigheder end resten af Danmark. Begræns i stedet udefrakommende trafik. Det er ikke urimeligt at forvente at folk finder anden transport når de skal ind og shoppe, gå i biograf, på restaurant, gå i byen og så videre.

Jeg deler en bil med 4 forskellige hushold (6 personer) og er ekstremt skuffet over hvor svært det er og håbløst umuligt med parkering. Synes ikke det er urimeligt at man kan have adgang til en bil - og da slet ikke en bil delt blandt så mange.

- Det er ok ikke at kunne parkere neden for sin hoveddør, men at skulle frasige sig at have en bil fordi man er beboer i Indre By giver ingen mening.
- Hvis folk vil til en grøn by, mener jeg ikke de skal have bil med.
- det er ikke de få bilejere i indre by, der er problemet, men de mange biler udefra, der kører ind i byen.
- Ærgerligt at Cityringen blev droppet
- Dem, der bor i Indre Byen har lige så meget ret til at eje en bil ligesom, dem der bor alle andre steder.
- Det er vel lige meget om de ejer en bil. Den skal bare være parkeret udenfor indre by. Man kan vel ikke bestemme om nogen skal eje en bil.
- jeg vil ikke undvære vores bil! der vil andre nok heller ikke!
- Det ville være fedt med incitament til, at borgerne indgår i delebil-ordninger, fx ved favorable parkeringsforhold etc. Desuden bør tanker om trafiktunneller omlægges til visioner om underjordiske p-huse, der gør det muligt at tage bilen ind til det velbetjente område med kollektiv trafik ...
- Vi bor i kartoffelrækkerne, der er det ikke muligt at en ambulance kan køre igennem, da bilerne er vokset til tanks størrelse igennem de sidste 6 år.
- Delebil
- Elektriske biler som kan lejes på app gøres billigere
- GoMore

- Alle skal have ret til en bil hvis de ønsker det.
- For indre bys borgere skal mobiliteten ikke forringes. Skal have mulighed for at eje bil og transportere sig ud af byen. Vi skal kunne hente/bringe børn, køre tur med vores gamle og komme ud i naturen udenfor byen.
- Jeg er ikke helt enig i at færre borgere "skal", en alt burde kunne blive løst vha offentlig transport, og dele-biler. Jo lettere og billigere det er, desto hurtigere sker skiftet, tror og håber jeg
- Borgere i indre by skal have de samme rettigheder, som borgere i andre bydele.
- Hvis det bliver for svært at have bil i indre by vi mange gode skatteydere flytte
- Hvorfor skal borgerne i Indre By stilles ringere end borgere andre steder i landet?
- Syntes ikke at man kan fratage folk den mulighed. Det vil betyde at man retter indre by mod udelukkende unge og ældre. Og det vil give En skæv fordeling af befolknings gruppen. Børnefamilier vil flytte ud af indre by. Min datter og svigersøn og børnebørn som bor i indre by er meget afhængig af deres bil, og syntes ulmanis kan på lægge dem ik at eje deres bil.
- En bil giver stor frihed - også rekreativt hvis man vil væk i fritiden
- Grundet huspriserne i indre by må det forventes at de fleste pendler og den offentlige trafik fungerer langt fra optimalt.
- Vi har den bedste kollektive transport!
- København er attraktiv for mennesker med mange relationer, kulturelt, familiært og erhvervsmæssigt. Samme befolkningsgruppe har en relativt høj indtægt og vil næppe give afkald på den frihed, som selvbefordring udgør. Hvis byen ønsker at bevare sit skattegrundlag skal der tænkes mere kreativt. "Hvad skal erstatte bilismen"
- Byens beboere står ikke for gennemgående trafik.
- Det ska politikere ikke blande sig i - altså om færre borgere ska have bil.
- Svært, borgere i indre by kan også have behov for en bil
- Jeg er en der arbejder i nordsjælland og kender flere der ikke lige har 5 min til arbejdet mere.

Først må man vel finde ud af hvem der fylder på indre bys veje er det beboere eller folk der bare skal igennem eller folk udefra som ikke gider tage de offentlig.

Der bor jo færre og færre i indre by

- Principielt uenig. Skønt det ville være godt, er det ikke ok at kontrollere, dvs. lovgive omkring g. Men man kan selvfølgelig forsøge at motivere.
- Indre by har en del borgere der har brug for deres bil i forbindelse med arbejde og sommerhusbrug, hvis man søger at stoppe dette ender man med en by uden energi og input, man bør i stedet beskutte bil 2 samt give en form for skattelettelse til husstande uden bil, det kan være 400,- mdl. tilskud til rejsekort eller lignende løsninger..
- Max 1 bil pr. bolig.
Evt. park pladser markeret til beboere fra ex 17 - 9 morgen.
- Men svært at finde kriterier for at begrænse. Har eks. selv brug for bil til sommerhus og familiebesøg i Jylland
- Politiske problemer kan ikke løses ved, at man begrænser en befolknings udfoldelser. Folk må selv vælge, hvorvidt de vil eje en bil eller ej. Det er ikke en politisk beslutning. I er valgt, af os, til at løse problemer uden at begrænse ejendomsretten. Hvor svært kan det være, at få øje på?
- Det må borgerne selv om
- Det er ikke beboerne i den indre by, som er problemet men alle de biler, som dagligt kommer ind til byen udefra.
Beboerne i indre by skal have lige så meget ret til at have en by som alle andre, men til gengæld skal trafikken udefra begrænses.
- Det lyder virkelig underligt, at vi skal arbejde på at få mindre trafik i Indre by, ved at beboerne i byen skal undlade at have bil, mens de omkringboende handlende og pendlere fylder byen med biler, larm og forurening.
- Bilerne ud af byen!
Alternativt: elbiler på leje basis.
- Hvis man har brug for en bil, skal det være helt ok at eje den. Men derfor kan man godt præsentere alternativer, som kan være med til, at man tager et andet valg.
- Tror det er ret ligegyldigt formtrafikmængden mange beboere er allerede bilfri
- Københavnerne har da ligeså stor ret til bil, som andre, og jeg synes, at bilisterne udefra skal begrænses. Hvad med den betalingsring?
- Hvis forringelserne i den offentlige transport fortsætter, så er det jo utopi.
- Men man kan måske få folk til at lade være med at anskaffe de helt store personbiler og firehjulstrækkere. De hører ikke hjemme i en by.
- Det skal man have ret til!

- Enig på lang sigt - hvor man skal abonnere på mobilitet snarere end at eje en bil.
- Offentlig transport og gode forhold for cyklister skal medføre et mindre behov for at skulle benytte bil.
- Jeg har selv truffet det valg ikke at have bil. Jeg klarer mig fint med offentlig transport. Indimellem må jeg selvfølgelig vælge aktiviteter eller steder fra af denne grund, fx kan jeg kun spille golf i en klub, hvor jeg kan komme til og fra uden bil.
- Og deles om bilerne i stedet
- Man kan ikke forhindre folk i at eje en bil. Sådan et land bør vinaltså ikke info det er ikke en relevant og saglig løsning på trafikproblemet
- synes ikke kommunen skal blande sig i borgernes ønsker og interesser
- Det sker dog ret naturligt grundet problemer med parkering og trængsel i mange gader. I stedet vil nok se flere køre med metro.
- Måske behovsstyret i form af handicap eller anden ulempe? Des mere god og billig offentlig transport, des flere vil skippe den dyre bil.
- det bør ikke være en kommunal målsætning at begrænse beboeres frie valg
- Påstand: Beboerne med bil i indre by er blandt de borgere der lægger flest skatte kroner i indre by. For mange personer i høj-indkomstgruppen er bilen en betingelse for at have bopæl i indre by
- Det er vigtigere at få "uvedkommende" trafik ud af indre by. Herudover også taxaer der bare kører rundt for at samle kunder op.
- Der er ingen forskel på behov for at eje en bil, om man bor i Indre By eller lige udenfor Indre By. Det er LANGT FRA ALLE der bor i Indre By, som også arbejder i Indre By. Med den måde vores samfund fungerer idag, er der bestemt lige så stort behov for at eje en bil for beboere i Indre By, som beboere lige udenfor Indre By. Og offentlig transport er IKKE velfungerende nok, til at kunne være et reelt alternativ, så længe man ikke arbejder i Indre By
- Man fratager os dermed muligheden for at eje sommerhus, være lidt op i årene eller købe lidt større ind en gang om ugen
- Man skal som borger have friheden til selv at vælge, om man vil have en bil eller ej. Det kan være man har brug for den til sit arbejde eller syge forældre, der bor langt væk, og så skal man ikke straffes for at bo i byen. Men synes jeg, at den offentlige transport skal udbygges, så det bliver nemmere at undvære en bil, er svaret et stort JA.
- Borgere i indre by kan have lige så meget brug for bil som borgere andre steder i landet. Hvem skal i givet fald have "lov" til at eje bil?

Alternativt kunne der være en "bybil" ligesom der er bycykler.

- Færre biler og busser udefra. Brug den kollektive trafik incl. Metro og forbyd diesel busser i byen. Alternativet er små el shuttlebusser til turistmål og hiteller.
- folk i indre by skal vel ikke stilles ringere end andre, og vi der bor i indre by belaster jo ikke vejene i særlig stor grad - et er den indkørende trafik der er problemet,
- Den slags forbud er ikke af det gode. Så er man da sikker på at pengestærke voksne mennesker flytter.
- Fordi man er beboer i indre by bør man ikke begrænses mere end andre. Der er rigelig plads til indre bys beboeres trafik, det er den gennemkørende og pendler trafikanten, som skal ledes udenom indre by. Med de turistbelastning der er for beboere i indre by, kan det være godt for beboere familier med børn, at kunne køre udenfor byen til rekreative områder, hvoraf der ikke findes nogen i indre by eller deromkring
- færre biler ejet af beboere vil bl. a. gøre det nemmere for håndværkere at køre ind og parkere i forbindelse med job der
- Man skal ikke indrette Indre By med særlig fokus på at folk skal kunne have en bil i bydelen. Bydelen skal favorisere beboere, der kan benytte offentlig transport (metro, S-tog, busser), der kan cykle eller som kan gå selv.
- Det er ikke beboerne, der skaber trafikproblemerne i indre by.
- Har ikke bil
- Der er jo ikke plads til alle de biler.
- Der kan ske mange innovationer inden 2035, når det handler om transport
- der burde lægges mere vægt på delebiler, især elbiler. Optimalt en flåde af elbiler som man med abonnement frit benytter efter behov. Om det skal varetages fra statslig eller privat virksomhed har jeg ikke så stor en holdning til.
- Det bør være en borgerret at eje egen bil, som vi jo også betaler rigeligt for at parkere nær bopælen. Ikke for at bruge den i Indre By (får jo nu også en Metro City Ring), men for at besøge familie og venner uden for København.

- det ville være smart hvis man kunne have bil og parkere den gratis i et parkeringshus og mest skulle bruge bilen uden for bydelen!
- Det må borgere selv bestemme. Men gratis kollektiv trafik vil vel hjælpe på dette ...
- Man glemmer de handicappede i hele denne sammenhæng
- problemet løses ikke ved at sige at borgerne i indre by ikke må have biler. De har ligesom alle andre forskellige behov for transport og så længe der ikke er et seriøst alternativ i form af offentlig transport, elbusser, førerløse biler, som man kan stole på, må man tænke i alternativer. Start med at forbyde alt andet end elbiler i byen.
- vi skal have delebiler.
- Jeg skal da ikke forholde mig til andre menneskers ejerskab af biler!!!

Når det er sagt, så bor der jo ikke særlig mange mennesker i Kbh K. Det er næppe deres/vores biler, so fylder mest

- De individuelle ønsker og behov for egen bilkørsel bør nu klart converteres til den kollektive trafik. Det bør selvklart være bilisternes bidrag til en miljøforbedring i indre by.
- Enig, men på betingelse af en velfungerende offentlig transport, samt mulighed for flere delebiler
- Det fylder at holde parkeret og bidrager til trængsel. Man kunne overveje at kompensere ved at beboere fik billigere adgang til delebiler ala green mobility
- Hvis parkeringsanlæg kunne etableres som på Islands brygge og Nørrebro, så ville det være muligt at skabe bedre forhold for lokale indbyggere med bil. Parkeringspladser optages af håndværkere, deres maskinel og udstyr samt medarbejdere på nærliggende kontorer - kan man finde en løsning på at få dem ind på andre parkeringspladser er det ikke længere en utopi at få bil som beboer i sit område.
- Det bør handle om gennemkørsel. Der kan sagtens være andre problemer med at biler fylder, når de holder parkeret, men det er en anden sag, der skal løses i anden sammenhæng
- Vi er en familie som alene har elcykel og så lejer en bil via GoMore når vi skal bruge en. På den måde sparer vi både penge og tid.
- Det er ikke beboernes biler i indre by, der udgør trafikken. Beboere skal have mulighed for en bil og rimelig mulighed for parkering. Det skal ikke være 'nemt' og gerne grøn bilisme og max en bil, men som det er nu tangerer parkerings mulighederne cikane af beboerne. Trafikken i indre by er pendling igennem byen, turistbusser og gæster.
- Det er ikke nødvendigvis indre bys borgernes biler der fylder i trafikken.
- Det er pendlerne, ikke borgerne i byen, der er problemet
- Der er rigtigt mange der ikke ejer en bil der bor der, men det er folk der arbejder i nærheden. Dem der arbejder et stykke fra Kbh, hvor de offentlige transportmidler ikke er gode nok, skal have mulighed for at køre i eget transportmiddel. Jeg synes hellere man skal sætte krav om at man skal have elbiler indenfor en kort årrække, nu hvor de bliver til at købe for os almindelige dødelige. For at ovenstående udsagn skulle give mening kunne man jo også kigge på cyklerne, som fylder meget i trafikken og er med til at sinke trafikken. Skulle man så heller ikke eje egen cykel, da den både fylder ri parkeret tilstand og sinke trafikken?
- Det er ikke op til Københavns Kommune at bestemme over hvordan borgerne indretter sig. Det er et frit land!
- Vi skal i stedet have et godt, effektivt offentligt transportsystem og gode cykelforhold.
- Loven er lige for alle i dette land, men allerede nu skal vi betale P-licens for at - MÅSKE parkere i nærheden af egen bolig - 1354 er også belastet af latterlig bevogtning!! Spild af skatte kroner og P pladser der er fjernet!!
- En bil pr husstand
- Kun hvis offentlig transport bliver billigere
- Det skal folk selv bestemme
- Enig hvis transport kan understøttes af flere busser
- Man kan jo ikke forbyde folk at eje en bil ,men kan begrænse adgangen med bil ,unset om man bor i indre by
- Der skal være frihed til at bo i Indre By og have bil - der er ikke nok parkeringspladser, derfor vil det give mere mening af man fokuserer på at færre turister og pendlere tager deres bil med helt ind i Indre by og i stedet gør brug af den offentlige transport
- Fordi man bor i indre by bør man ikke have ringere kørselsmuligheder end andre borgere.

Men få politiet til at stoppe osende dieselbiler og lastbiler der åbenlyst udstøder forurenende skyer fra udstødningen. Det sker ikke i øjeblikket.

De store byggeprojekter og det meget vejarbejde bør foregå med mindre transportenheder og gerne elektriske. Også handelsleverancer.

- Det er da op til os selv. Jeg har ikke bil, men hvad er det for et spørgsmål?
 - Min enighed afhænger af at den offentlige transport øges i stedet for som nu mindskes. F.ex flere små busser som dem der for nogle år siden kørte rundt i Indre By. Alle skal have mulighed for offentlig transport tæt ved deres bopæl.
 - Jeg fornemmer ikke, at det er beboere i indre by, der belaster vejene ved at de har egen bil. Det er mere biler, der kommer udefra ind til kbh.
 - Det kræver selvfølgelig at de alternative transportformer, bla. offentlig transport, bliver et reelt alternativ for langt de fleste borgere i Indre By - også hvad angår pris
 - CO2 belastning, partikelforurening, "Hvis du vil bo i byen må du gå og cykle mere.
 - Det er jo indgreb i den personlige frihed som er en Grundlovssikret ret.
 - Det må være op til den enkelte.
 - Hvis man har arbejde uden for byen, skal man have mulighed for at kunne køre til dette, man kan også have børn der skal afleveres i børnehave/skole osv.
- Jeg synes det ville være at blande sig for meget i andre folks liv, det er jo ikke et diktatur vi lever i.
- Ja. Hvorfor skulle de være i stand til at køre på hver gade, være i stand til at skade eller dræbe folk, hvis de begår en fejl? Hvorfor skulle de være i stand til at parkere deres metalboks (med det svarende til to sofaer indeni) direkte foran vores hjem?
 - Det er ikke vi det bor her der er problemet. Mange af os kører ikke til dagligt.
 - Delebiler må fremmes. Gratis el-bus-transport i Indre By fremmes.
 - Vi, der bor herinde, skal have lov til at eje bil, hvis det er betydningsfuldt for vores livsførelse og behov. Vi er mennesker på lige fod med alle andre her i landet-
 - Jeg bor på kollegie og der er ingen der har bil. Synes folk skal have lov til det, også selvom de bor i byen.
 - Det er allerede kun borgere med et klart behov for egen bil, som har en - alle andre er skræmt væk fra den ide af brandbeskatning og håbløse parkeringsforhold.
 - Ideelt set ja, men ældre mennesker har brug for bil og vil ikke kunne nøjes med en cykel. Offentlig transport er for dårlig, hvis man skal transportere større indkøb.
 - Som tidligere nævnt er det ikke borgerne i Indre By, som skal kompensere for den øgede turisttrafik. Turistbusser i Indre By skal afskaffes - og Københavns Kommune kan med et velfungerende offentligt transporttilbud ad den vej begrænse antallet af personbiler.
 - Man kan evt begrænse bilparken til een bil pr lejlighed
 - Bil kan fortsat være et behov for borgere, selv i Indre by til f.eks. arbejde eller transport til andre områder på Sjælland. Dog vil udviklingen af den offentlige trafik, herunder metroen kunne reducere dette behov.
 - Jeg har ikke som sådan noget ønske om at der skal være flere biler, men som beboer i indre by må det være tilladt at have en bil.Og en parkeringsmulighed
 - Delebil-projekter, hvor dette med at biler skal stå stille 75 % af tiden og fylde op vil være en løsning, som indebærer, at beboere, som fx skal på længere ture, kan få adgang til sådanne biler, men i det daglige og i transport i københavns-området, kan gøre dette fx via offentlige befordringsmidler eller via delebiler på el
 - Som borger i Kbh, må man selv bestemme, om man vil have bil eller ej.
 - Det maa beboerne selv om. Jeg har en bil, som jeg dog bruger meget sjældent, da jeg ofte cykler. Jeg sætter dog pris paa friheden i at have en bil, selvom den holder stille det meste af tiden. Paa den maade kan jeg hurtigt komme ud af byen.
 - Jeg føler absolut ikke at man skal hindre borgere i at kunne bruge bil når det er nødvendigt. At skrue op for muligheden for delebiler/bybiler kunne være ret interessant. Det kræver helt sikkert en mentalitetsændring, men det kan der vel arbejdes på, især hvis priserne er rimelige.
 - I forvejen er det meget besværligt at eje egen bil i indre by, så de borgere, der gør det, har brug for bilen.
 - Så længe at den kollektive trafik fungerer dårligt, kan man ikke fortænke folk i at have en bil.

For nogle, er prisen på kollektiv trafik for høj - hvorfor det synes billigere at køre i en gammel bil (altså ca. 1-1,5 km for 1 kr benzin) særligt hvis man er flere i bilen.

- Flere 'on demand biler' som drive now og delebiler
- Jeg har selv kun en bil fordi det er en nødvendighed til mit erhverv, og jeg tror ikke at der er mange der har en bil bare for sjov her i midtbyen.

Da beboerne her jo betaler skat til kommunen og i forvejen betaler mest i hele Danmark for deres bolig her, må man forvente at de ansvarlige bruger skatteborgernes penge på at løse opgaven med at finde plads til de biler beboerne finder behov for at have.

Det er nok bedre at anvende skatteborgernes penge på at løse problemerne i City istedet for at afspærre hele byen til gavn for alle andre end lige netop byens borgere.

Jeg går ind for en grønnere by, men det kan altså løses på mange andre smartere måder.

- Max En bil Per Hustain vil give god mening
- Borgerne i indre by har bil for at komme ud af byen!
- Jeg har ikke selv bil, men hvorfor skal borgere i Indre By ikke måtte eje en bil?
- Ville være fantastisk hvis det kunne blive overflødigt at have egen bil. Fx ved bedre/billigere offentlig transport og bedre/nemmere deleløsninger.
- Det vil være fint med færre bilejere (Ved fx naturlig udvikling) i indre by, men muligheden for at være bilejer skal ikke berøses for beboere i indre by. (ved fx at reducere eller at fordyre parkeringsmulighederne)
- Det skaldet offentlige ikke blande sig i. Det må være op til den enkelte. Det værende sagt så kan den enkelte borger måske inspireres af forskellige valgmuligheder.
- Fordi man bor i indre by er det ikke ens betydende med, at man ikke har brug for bil - til job eller ex sommerhus.
- Alt for mange unge og raske mennesker ejer en bil, hvor de ikke har tvingende brug for den, men fordi de ikke gider at cykle.
- Alle borgere skal vel eje færre biler eller i det mindste bruge dem mindre. Især for beboere i Inde By ælder det vel at de skal stå parkeret og passive det meste af tiden og kun bruges i nødsfald evt. ved en delebil ordning. Indre By er jo privilegeret ved at have adgang til det bedste offentlige transportsystem.
- Vi er glade for vores bil, blandt andet fordi det er en forbindelse til vores sommerhus/aflastningsbolig i Odsherred. Men det er vores sidste benzinbil og vi ville muligvis være villige til at bruge delebilsordninger i stedet
- Kun hvis cykelstier og offentlig transport forbedres og/eller gøres biligere/gratis
- Det er den udefrakommende biltrafik der burde begrænses, ikke byens egne beboere normale og rimelige behov.
- Vi har samme rettigheder som alle andre borgere i det her land
- Det er ikke beboerne der skal begrænses, men tilkøjerne.
- Se tidligere kommentar.
Det er sygt kommunen tager et symbolsk beløb for at stille landets dyreste jord til rådighed for ejere af motorkøretøjer. Direkte skæv omfordeling.
- Jeg vil ikke acceptere en begrænsning i min rejsefrihed under nogen omstændigheder. Jeg er med på alle mulige tiltag via udvikling af nye generationer af biler. Afgifts modernisering af biler m.m. er også ok.
Det store problem er at du godt må købe land og jord i byen, men du må ikke eje et køretøj. Det er et problem.
- En by, hvor beboerne ikke må eje egen bil, er tåbeligt. En by uden beboere er ikke en by.
- Det er svært helt at undvære eget transportmiddel. Kræv, at vi, der bor her, kører i el bil, og stop pendlertrafikken til byen.
- Ingen har ret til at bestemme om man skal have bil eller ej bare fordi man bor i indre by.
Må man så heller ikke have børn et sted, unge eller ældre mennesker?
- Vi der bor her har også ret til at have bil! Og vi betaler rigeligt for parkering - både beboerlicens og private parkingspladser! Så det må være ok!
- Det skal det offentlige ikke blande sig i
- Fordi vi også har ret til, at have en bil, og kunne komme ud på arbejde i Glostrup, og i sommerhus.
Det må være dem, som har valgt at bo væk fra byen, som må bruge offentlig trafik. Det kan i hvertil fælde ikke KUN gå udover os som bor her - vi sparer generelt på vores bil, fordi det er SÅ besværligt at parkere. Generelt tror jeg de fleste indre by borgere bruger metro og bus langt mere end folk udenfor byen, fordi det er hurtigere. Dog vil vi gerne have lov til, som voksne mennesker, at have en bil hvis vi ønsker det.
- Det svarer til at sige at "færre borgere i et villakvarter i Hvidovre skal eje egen bil". Det kan man da ikke. Borgere i indre by skal have de samme rettigheder som andre - det er pendlernes biler, vi skal af med.
- Kun een bil per husstand
- Metronettet bliver nu så udvidet, at det bliver lettere at komme rundt i vor bydel.
- Det er nemt at komme rundt i Storkøbenhavn uden en bil.
- Hvem skal dog blande sig i folks privatliv omkring ejerskab af bil og lign
- folk har en bil hvis det er nødvendigt iht job handicaps etc. Man kan ikke have som målsætning at folk i indre by må klare sig uden nødvendig bil.

- Det at bo i indre by, skal ikke betyde noget for den enkeltes valg af bil eller ej. Ofte vil en beboelse her være forbundet med sommerhus eller behov for besøg i skov og strand.
- Borgere i en storby, har lufte så meget ret til at have et køretøj - børn, der skal til sport/stævner

Tur til sommerhuset, kolonihaven og båden - er der behov for at have indbo og mad etc med -

Besøge familien i Jylland, Tyskland eller på Bornholm - kan foretages som togrejse - men borgere i en by- skal ikke fratages retten til at eje en bil,

Besøge ældre familiemedlemmer, det er uhyre vigtigt at familien ikke bliver afskåret fra muligheden for transport i bil, delebil, lejebil eller egen bil.

Flere P-huse, gerne under Jorden

- Kunne tænke mig en model, der indebar en bil pr husstand
- Man kan som beboer i indre by have lige så stort behov som andre
- Det skal borgerne nok selv bestemme, om bilen er en nødvendighed eller ej.
- Der er for mange biler i indre by. Man bør satse på at få folk over i andre transportmidler og satse på at styrke den offentlige trafik og gerne i kombination med at man kan tage sin cykel med
- Hvis kollektiv trafik og alternativer som delebiler, løbehjul mv styrkes er der ingen grund til at have bil
- Det er et dumt formuleret spørgsmål...en indre by borger kan sagtens eje egen bil. Den vil dog muligvis i fremtiden bare ikke kunne parkeres tæt ved boligen. I øvrigt er jeg tilhænger af delebil ordninger - og elbiler.
- Nej, det er et forkert sigte, som det er i dag - fint at vi overgår til nye former for at låne, leje, dele, lease biler - men pt. handler om at begrænse de biler der kommer udefra, både dem der parkere og kører igennem - lav P-pladser ude ved S-togstationerne etc. og få folk der skal TIL indre by bruge offentlig transport ...
- Os/dem der har bil i indre by er et mindre problem, hvis det overhovedet er et problem?
- - det burde under alle omstændigheder være et krav, at bilejerne havde en garage, så de smalle gader kunne blive bilfrie. Det er vel ikke en absolut retting, at man i en middelalderby kan have sin bil (sine biler! ...) stående foran sin gadedør.
- Borgernes mulighed for at eje egen bil, og dermed den personlige frihed, bør ikke begrænses
- Lokale beboeres biler udgør en ubetydelig del af den samlede trafik-belastning.
- Gør delebil til en billigere/betere løsning
- Statistisk kører en privatejet bil kun 3% af tiden - resten står den stille. Så delebilsordninger er klart at foretrække.
- Er ret sikker på at tendensen er at det er et begrænset antal som vil betale for en bil de ikke bruger og vi har omkring Indre By et virkelig godt offentligt trafik net.

Vi må ikke gøre det svære for de som arbejder uden for byen og som er afhængige af deres bil i forbindelse med deres arbejde.

- Det bør være et privat spørgsmål, ikke noget kommunen bør blande sig i.
- Det er den enkelte borger, der skal vurdere, om han/hun har brug for en bil. Borgere, som har brug for en bil, skal også kunne have bopæl i indre by.
- Indre by skal kunne rumme almindelige mennesker, der kan have behov for at bruge en bil til hverdag. Hvis denne mulighed begrænses, vil almindelige mennesker ikke kunne bo i indre by. Indre by vil dermed kun være for virksomheder og turister, hvilket vil være enormt ærgerligt.
- Bruger selv gomme
- Det er næppe de få borgere i indre by, der belaster vejnettet! Det er vel alle pendlerne og erhvervstrafikken.
- Det vil være den rigtige løsning i kombination med metro, letbaner og delebils løsninger mm
- Det kræver at den offentlige transport både bliver bedre og billigere. At man prioriterer den.
- Er selv bilejer og selvom vi ikke bruger bilen til at færdes rundt i byen er den uundværlig i forhold til at komme ud af byen - især til sommerhuset. Og der er derfor stadig brug for at kunne parkere i nærheden af lejligheden.

I øvrigt: kørselsreglerne omkring og udkørsel fra Rosengården er forfærdelige. Vildt at man skal forsøge at cruise ned langs Nørreport for at komme ud..

- Jeg mener, at biler udefra Københavns område udgør et langt større problem end dem, som er ejet af beboere i indre by.

- Det må beboerne selv bestemme. Spørgsmålet er om bilen skal med ind i indre by.
- Ned den nye cityring er der ikke så meget brug for bil, medmindre man skal meget langt væk.
- Principielt er det rigtigt, at færre behøver at eje egen bil, fordi de offentlige transportmidler er rimeligt gode. Men som ældre er det i mange situationer vigtigt at kunne komme frem i egen bil.
- Det er folks eget, frie, valg om de vil have bil. Personligt sparer jeg 8 timer om ugen i forhold til hvis jeg skulle bruge offentlig transport. Tænk hvor meget ekstra I får i statskassen--jeg bruger nemlig blandt andet den tid til at arbejde mere (og stresser mindre).
- Men hvis de har parkeringsplads må de gerne have bil, især hvis det er en El-bil.
- Disse borgere har også behov for at kunne komme ud af byen i bil fra deres hjem !
- Hvorfor skal vi begrænses fordi vi bor i byen? Det er en by, ikke en forlystelses park
- Hvis man bor i Indre By har man ikke brug for bil. Der er strålende offentlig transport, og man kan cykle og gå.
- Hvorfor skulle vi straffes for at BO i og IKKE køre til indre by ? VI kører UD af byen og ikke IND i den !
- Børnefamilie, hvor forældre skal aflevere barn/børn i børnehave/skole, nå en arbejdsplads til given tid og senere nå tilbage inden institutionen inden lukker.
- Ældre, hvor den ene part er gangbesværet.
- Mange beboere har transportbehov, som ikke kan løses hensigtsmæssigt med offentlig transport og cykler. De skal have mulighed for at råde over en bil.
- Hvis man skal bruge den til arbejde ude af byen, bør man ikke påvirkes, blot fordi man bor i indre by.
- Folks egen ret!! Vi har en elbil, og har store problemer med at der bliver lavet hærværk på den, hvis den står på gaden om natten. Alt for mange fulde folk, som ikke opfører sig ordentligt.
- Dybest set handler det vel om trafik som kommer til indre by udefra. Folk som er bosiddende i byen bør have mulighed for at kunne køre ud af byen.
- Selvom mine naboer og jeg ikke i samme grad har behov for dagligt at køre bil, bidrager vi til fællesskabet på niveau med skatteyderne i nabokommunerne. Derfor har vi samme grad ret til at eje og føre bil som dansker der bor i provinsen.

Har ikke selv bil.

- Hvad skulle grunden være til at hovedstadens borgere som har højere boligudgifter mv. end andre borgere i landet og i øvrigt samme behov være til at denne borgermasse skulle stilles ringere end andre borgere i landet?
- Borger i indre by skal da have friheden til selv at bestemme om de vil have vil eller ej. Mange i indre by er dybt afhængig af dem. Specielt til og fra job og når børnene skal til stævner osv. Der skal ofte køres stedet hen, hvor en cykel eller offentlige ikke er et reelt alternativt.

Man burde istedet forbedre muligheden for at flere folk i indre by kan anskaffe sig en bil og dermed få mere frihed og muligheder, eksempelvis tage en job længere væk (= godt for samfundet)

- Begræns til kun elbiler. Det er bedre for miljøet og beboerne.
- Problemet ligger ikke i de borgere, som bor i området, og som ejer en bil. De store problem ligger i den gennemkørende trafik.
- Man kan have bil af mange grunde, f.eks hvis ens mand er trommeslager, der er ikke plads på christianiacyklen
- Uden en nærmere forklaring på hvordan de borgere der har en bil skal klare hverdagen, kan jeg ikke tage stilling til dette spørgsmål. Det er besværligt nok at eje en bil i k allerede i dag så dem der har en bil ejer den vel af en grund.
- Det er ikke beboerne der skal begrænses, men alle der ikke bor her og blot kører herind, samt store lastbiler og turistbusser.
- Jeg har egen bil, men bør afskaffe den
- Det er frit for borgerne at købe egen bil. MEN parkeringspriser skal højnes væsentlig. Der må overvejende fremover iværksættes bygning af parkeringshuse, således gadeareal frigøres væsentlig til udvidelse af fortove og brede cykelstier.
- Det burde regulere sig selv, men jævnfør tidligere tilkendegivelse skal man selvfølgelig tilskynde bilister, der ikke har væsentlig årsag til at have bil at droppe den.
- Priser på det offentlig transport skal reduceres, endnu bedre - gratis transport. Det er vejen til at reducere ejne biler.
- Biler bør ikke være nødvendige for folk, der lever og arbejder i indre by
- Man kan vel ikke forbyde borgere i indre by at have egen bil? Den kan jo bruges til fx sommerhuskørsel. Mener ikke det kan bruges til at begrænse trafikken i indre by. Ejerskab kan vel ikke være afgørende.

- Indre by bliver brugt til gennemkørsel, af folk der ikke bor her.
Start venligst der!
Og gør noget så de få der faktisk har bil herinde, har mulighed for at parkere så man ikke forurener ved at cirkulere i det uendelige.
Skal du besøge byen, er der ingen grund til at tage bilen, hvis man bor her kan man ha et behov for en.
- Jeg bor på Østerbro og i Præstø. At tage til mit fritidshus med offentlige transportmidler tager meget lang tid - ca 3 timer - og er helt urimeligt dyrt og bøvlet. Rigtig mange mennesker, der bor i lejlighed har et fritidshus og har brug for bil til transport.
- Her i 2019 har vi for mange biler i byen. Spørgsmålet er for lidt perspektiverende.
Hvis man i stedet spurgte: Færre borgere i Indre by skal eje egen bil når de i stedet kan tage fossilfri transportmidler med 5 min intervaller i hov edstadsregionen, og når de kan tage toget eller leje en el bil, når de skal besøge familien i fx Næstved/Aalborg/Bjerringbro.
- Der er ikke mange herinde, der ejer egen bil, og de der gør, har brug for den - enten til egen virksomhed eller til og fra arbejde. At parkere herinde er SÅ svært, nærmest umuligt at finde en plads i ens eget område, så det giver sig selv, at ingen ønsker at eje en bil i det gamle københavn, medmindre man har virkelig brug for den.
- Det er mit indtryk at mange biler kommer udefra og ind til byen. Men jeg går meget ind for dele biler.
- Det skal være et personligt valg om man vil have bil
- Beboere i indre by har samme ret som resten af landets borgere til at eje en bil.
Dog skal det siges, at der skal meget bedre alternativer til i byen, før jeg kan undvære min bil.
- Flere børnefamilier i byen resulterer i flere biler.
Måske ville det være fordelagtigt at tænke flere grønne biler og billigere offentlig transport.
- Jeg mener ikke det er borger med bil der fylder i byen men derimod besøgende - man kunne begrænse biler i byen hvis parkering fra f.eks. kl. 15 - 7.00 kun er for byens borgere - det vil nedsætte udefrakommende trafik (for besværligt at finde p-plads) - man kunne have billige /gratis parkerings anlæg tæt på S-tog i udkanten, og på den måde gøre det muligt let at besøge KBH.
- men det kræver noget mere af den kollektive trafik. Man kan ikke bare blive ved med at sige cykler, cykler osv. Det er farligt i ældre mennesker at cykle i indre by. Dels er der danske farttøser på cykel, dels er der udlændinge, der ikke kan cykle (og iøvrigt ikke kender færdselsreglerne, men cykler i fodgængerfelter).
- Hvis man ikke kører i Indre By, men bruger bilen til at komme ud af byen, er den et nødvendigt onde, når offentlig transport ikke er optimal
- Alt for mange borgere, alt for lidt plads til alle de personbiler - der bør være fokus på offentlig transport og varetransport, arbejdsfolk m.m.
- Det er sjældent problemet med borgene, de tager hensyn til hinanden, det er mere turister, løbehjul, busser og gennemkørende der kan være et mareridt
- Jeg bruger min bil for at komme ud af byen og på arbejde. For tiden vil jeg bruge 70-90 min på at komme på arbejde/tage hjem fra arbejde med det offentlige. I bil tager hver vej 35 min.
Jeg har P-plads. Der bør sikres mulighed for flere P-pladser til byens beboere, der ejer en bil.
- Vi er afhængig af vores bil da vores arbejde er natarbejde og udenfor kbh.
- Mange bruger deres bil når de skal udenfor byen i sommerhus f.eks. og til hverdag kører de på cykel eller med det offentlige, det gør de fleste i vores del af gaden.

Man kan ikke lave en lov om at bor du et bestemt sted må du ikke have bil, så må man lave noget med at skulle parkere udenfor en bestemt zone som nogle storbyer har og gå hen til sin adresse.

- Så ingen i indre by må arbejde uden for byen eller eje et sommerhus?
- Men det kræver god billig offentlig trafik - også på resten af sjælland og til øerne og jylland.
- Vi er mange som har en bil som vi bruger til at komme ud af byen. Og som ellers går eller cykler til alt. Men sådan noget som en tur i sommerhuset eller vennebesøg uden for kommunen fungerer bare ikke med offentlig transport
Og jo, vi har forsøgt - man slæber ikke to hunde og grej til en lang weekend med toget
- Under forudsætning af at den kollektive trafik kan bruges bedre i byen og d af byen
- jeg ser ingen grund til, at man som beboer i indre by, ikke må eje en bil
- Jeg kan ikke se at man kan stille krav om at man ikke må have egen bil. Det vil da forringe ende hen selvbestemmelse og bevægelsesfrihed.
- mange parkeringspladser er nedlagt og folk har ikke råd til at bruge den dyre realdania parkering unde forlis Beach, mange kører rundt længe for at lande i området omkring Holbergsgade Nyhavn osv mod refshale øen øen, kunne man ikke som på Skt Hans Torv give beboere i området v Kgl teater en billig mulighed for at holde nede i de msngte undervands etager

- Igen- det er jo bare en forherligelse af og udelukkelse af en bestemt type mennesker. De, der kan undvære deres biler. Hvad kommer i stedet? Jeg frygter at indre by affolkes for boende og kun bruges til kontorer. Men så kan Destortion jo ikke genere så manges nattesøvn :-)
- beboere i byen skal have lov til st eje de biler de vil - dem der bor og arbejder i byen er ikke dem der laver trængsel - de cykler. delebiler bliver økonomisk mere og mere attraktive - det trækker automatisk folk over der kun bruger biler lejlighedsvist. det vil være mærkeligt at straffe beboere i byen - der også betaler skat i byen - med at de ikke skal have biler - fordi alle andre der ikke bor i byen gerne vil køre rundt.
- Jeg har boet i indre by i 30 år, og jeg føler jeg ser flere og flere biler. Min naboejendom's gård har i flere omgange fået udvidet parkeringsområdet (trist at kigge ud til). Vi har noget af den mest effektive offentlige transport og cykel infrastruktur i Danmark, så det skulle ikke være nødvendigt at have bil når man bor i indre by. Start med kun at udstede 1 beboerparkeringsbevis pr. bopæl.
- Der skal generelt færre biler i byerne. Om det alene kan løses ved at borgerne i Indre By ikke ejer bil tror jeg ikke på. Tror det er bedre at begrænse, hvor mange biler der lukkes ind i byen, oprettelse af miljøzoner og lignende.
- Det kommer helt an på hvad alternativet er. Jeg synes sagtens at en attraktiv delebilsordning kunne være interessant, men vi er nogle beboere, som også gerne vil kunne komme ud af byen en gang imellem.
- De, der bor i indre by, skal ikke straffes, fordi andre tager deres bil ind til byen
- Det er der ikke nogen, der skal bestemme
- Problemet ligger mere hos alle dem, der kører herind.
- Med udbygning af kollektiv trafik vil der for langt de fleste københavnere ikke være behov for egen bil, og udviklingen med førerløse biler vil kun bidrage til dette.
- Bilen er et vigtigt transportmiddel for familier
- Det skal gøres mere fordelagtigt at benytte offentlig transport (metro) og cykler
- Med udbygget Metro og cykelstier, er det muligt at komme rundt til hverdag. Derudover er Delebil en rigtig god løsning.
- Hvad er alternativet til egen bil...dele biler. jeg kender i dag familier der har familiebiler det vil sige flere der deler en bil.
- Hvorfor skal politikerne dog bestemme det? Ingen der ikke har brug for det, køber en bil.
- Det er et indgreb i personlig frihed hvis man ikke har mulighed for at have bil. Ikke alle kan kører på cykel når man har langt til arbejde.
- Det er simpelthen for københavnersnue-agtigt at tro, at alle kan cykel rundt. Der er borgere, der har brug for deres bil for at komme på arbejde, transportere deres børn og gamle bedsteforældre rundt, købe ind, hente varer i Ikea, komme i sommerhus.
PS jeg ejer ikke selv en bil.
- De fleste har vel kun en bil, hvis de har brug for den, og mange kan ikke undvære en bil. Man kunne begrænse bilerne til mindre, energivenlige biler.
- Det er jo den gennemkørende trafik der er problemet og ikke beboerkørsel.
- man kan bruge bus og tog og det skal ikke være så dyrt at bruge
- Det bliver uinteressant for byens borgere at eje bil. Bilen er vor tids dinosaurs
- Det skal være op til den enkelte borger at bestemme - man kan reducere antallet af biler ved at begrænse pendlingen ind til Indre By i bil.
- Hvem har dog ret til at blande sig i det?
- Med den nuværende offentlige trafik og mulighed for delebiler er der ikke taget højde for de mange borgere i indre by, der har et pendlerbehov ud af byen i forbindelse med arbejde eller rejse til sommerhus
- Det er idioti at bruge bil i så lille og tæt en by som København. Jeg kan forstå det for folk der arbejder udenfor København, men alle med bopæl og arbejdsplads i byen bør kun kunne have bil der er parkeret udenfor bygrænsen.
- Det er en personlig beslutning, som kan skyldes arbejde eller sommerhus eller børn eller....
- Færre borgere i hele byen skal eje egen bil. Og det bliver nemt for borgerne ved billig velfungerende offentlig transport og delebilsordninger.
- Det er jo ikke beboerne i Indre by, der kører meget. Mange af nævnte bruger ikke deres bil i København, men benytter bil til ferie og besøg i evt. Sommerhuse.
- Hvertfald kun 1 bil pr husstand
- Det bør være den enkelte borger der selv afgør om de vil have egen bil

- Det er ikke dem der bor i indre by der skal "straffes" - de har brug for bil til at komme UD AF BYEN - de belaster ikke med at KØRE i byen - dem der beskatter er dem der bor billigt uden for byen og kører ind til byen. Hvis politikere ikke forstår det er det et virkligt problem.....
- Uenig hvis ikke den kollektive trafik bliver bedre.

Skulle hellere forhindre folk far yderområder i at tage bilen herind.

- skattefradrag til dem, der kun bruger offentlig transport. Gratis cykler hver femte år til dem, der kun ejer cykel og ingen bil.
- Hvorfor skal vi straffes for bo i nedre by?
- Det lyder jo som diskriminering.
Man kunne stille krav om at den skal være elektrisk.
Man kunne også regulere hvor de må parkeres.
- Vi der bor her skal have bil som alle andre, hvis vi har brug eller lyst.
- Beboere har også behov for transport af og til familie, venner, syge og handicappede
- Vi bør som skattebetalende borgere ikke have færre rettigheder i København end man har i andre kommuner.
- Jeg synes ikke kun folk der bor i byen, skal benytte sig af offentlig trafik eller cykel, dem der arbejder langt væk eller har andre behov, skal i afskæres for den mulighed at bo i byen og samtidig have bil.
- Man kan jo begynde med at sige at folk ikke må have to biler i husstanden. Det ville være en start.
- Pendlere ind i byen skal finde alternativer.
- Borgere i byen har sat sig i deres boliger i forventning om, at de ikke skal berøves muligheden for at handle og agere som andre borgere i landet.
- Jeg tror ikke på forbud mod at fordi man bor i indre by må man ikke have bil - det er jo umuligt at gøre det forbudt. Jeg har boet i indre by i 30 år og har altid brugt min bil pga arbejde.
Det er alle udefra der skal tage mere hensyn. Vi andre bor her jo!
- Man kan ikke diktere, om folk skal eje flere eller færre biler.
- Det kan ikke besvares så ensidigt, hvis man pga. af sit arbejde har brug for en bil, så vil der nok komme megen skæg ud af, at aftale sig frem til, hvem der har mere krav end andre.
- Trafikken i indre by genereres ikke af beboerne men af pendlere
- Det er unødvendigt at eje bil i Indre By - selvfølgelig med respekt for de borgere, der arbejder udenfor byen i områder med dårlige offentlige forbindelser.
- Bileje skal ikke være afgørende.
- Det er ikke nok. Der skal færre bilejere i hele regionen.
- Det må derimod gerne koste penge at krydse bygrænsen.
- Vi kan starte med en reduktion pr. husstand? Men, er det egentlig indbyggerne der belaster vejnettet? Det er da vist ikke dem der bor her, der er hovedbelastningen - fx. er der vist en del der cykler, går eller tager det offentlige
- flere fordele til delebils ejere.
- Flere kan have debiler?
- Der er i forvejen ikke mange med egen bil, og det bør ikke gøres helt umuligt
- vi har lige så meget ret til at eje en bil, som alle andre!!!!!! Og skal modsat folk ude i villakvartererne betale for parkere her, hvor vi bor.....
- Det er en menneskeret at have bil som helt sikkert forøger kontakten til familie, fritidsaktiviteter og naturoplevelser. Vi er særlig belastet som byfolk og har krav på at vi med vores bopæl har første ret til P-pladserne. Ikke forretningsfolk der skal tjene godt på at vi lokale beboere udsættes for urimelig forskelsbehandling fra profit skabere som vi også arbejder for her i byen.
- Der skal være p-pladser nok til beboerne
- Fuldstændig absurd. Man kan ikke bare sige til folk hvad de skal eje.
- Som boede i København er det hul i hovedet at køre rundt i bil. Jeg har af samme grund ikke haft bil i årevis.
Med den effektive Metro og gode busser er der ingen grund til at have bil. Men for at få folk over i den offentlige trafik må man tænke i lavere billetpriser.
- Vi bruger sjældent bilen, men har behovet pga. Ældre familiemedlemmer. Bilen belaster ikke miljøet.
- Selv om man bor i indre by og har bil, betyder det ikke nødvendigvis, at man belaster vejnettet netop i indre by. Men flere parkeringshuse/kældre ville nok være en god idé.
- Offentlig trafik,pendlere skulle i større grad bruge den offentlige trafik og efterlade bil hjemme eller i yderkanter af københavn

- Det må folk selv tage stilling til. Folk, som bor i Indre By, skal have samme rettigheder som alle andre. Det er mere trafikken, hvor man skal bruge Indre By til at komme videre til et andet sted, som skal stoppes.
- Det er en menneskeret at eje en bil uanset hvor man bor og bilen er et uundværligt led i dagligdagen for mange mennesker.
- Da man ikke kender den enkeltes behov, må det være op til borgeren selv at vurdere om en bil er nødvendig for at få hverdagen til at fungere, men med den mangel på parkeringsmuligheder regulere det nok sig selv. Det skal lige bemærkes at jeg ikke selv har bil.
- Det er trafikken ind og ud af byen der skal begrænses. Ikke beboernes adgang til egen bil
- Fordi de borgere, der ejer en bil, har behov for at bruge. Ellers har man ikke en bil!
- Ja vi skal bruge parkeringspladserne til cykelparkering ,små byrum med bænke og blomster udenfor folks opgange, og plads til at børn kan lege. Der er fine muligheder for forskellige dele bilsordninger og andet og nu har vi metro overalt. Så sæt prisen op på parkingslicenser de fleste mennesker bruger deres bil et par gange om måneden, hvorfor skal de optage pladsen i gadebilledet.
- Jeg mener, at København skal være så bilfri som muligt, og at folk kan bruge de nye flotte muligheder for offentlig transport, og ellers snuppe cyklen.
- Gør det dog samtidig mere økonomisk fordelagtigt at leje eller minilease biler. Det vil automatisk kunne begrænse behovet for at eje egen bil.
- Det offentlige net er så godt, og der er masser af delebiler, så der er masser af alternativer
- Bare fordi man har valgt at bo i indre by siger det jo intet som helst om ens kørselsbehov - det er i forvejen ikke let at have egen bil som følge af meget vanskelige parkeringsforhold.
- Det er vel op til den enkelte, der er ekstra udgifter i forbindelse med parkering som er ret kostbar, men det må man tage med i beregningerne ved at bo i en hovedstad
- Det er ikke et politisk spørgsmål, men et spørgsmål om teknologisk udvikling, som politikere ikke har forudsætninger for at bedømme.
- Alle skal ha ret til at eje en bil, tænk på ældre borgere der har svært at komme rundt. Vi har ikke selv bil, men er medlem af delebilen. Det er mega dyrt, så vi tænker at lease en bil. Og igen, sænk priser på offentlig transport. Jeg skulle tage toget til Hillerød hospital. Pris ca 200.- retur.
- Hvis man vælger at bo i indre by må man være indstillet på at ens bil evt er parkeret udenfor indre by og at man må benytte offentlig transport
- Det ville da være rart, men næppe gennemførligt medmindre man opfører flere boliger til mindrebemidlede.
- alle danskere skal eje færre biler - ikke kun københavnske borgere.
- Flere skal over i den kollektive trafik.
- Udfordringen er ikke primært beboerne med egen bil, men pendlere i egen bil
- Der findes også borgere i Indre By der er afhængig af bil! Jeg arbejder i en omegnskommune og arbejder på skæve tidspunkter, med et behov for at hente/bringe på forskellige adresser. Mit og min families daglige liv, arbejde og fritid, bliver mere og mere umuligt, i tagt med alle nudgingtiltag alle djøffere, som selv kan cykle på arbejde fra et brokvarter til et andet, får indført.
- Gerne suppleret med et udbud af selvkørende lejebiler - selvejede biler er langt det meste af deres tid parkerede enten ved bolig eller arbejdsplads er trafikmæssigt og ressourcemæssigt en dårlig løsning.
- Det skal dog nuanceres med, at borgerne i indre by meget vel kan arbejde ude i forstæderne f.eks. i industriområder, der ikke er godt betjent med offentlig transportmidler
- Fremmelse af kollektiv trafik
- Det må være op til folk selv. Kommunen kan ikke diktere behov. Pt er vi 100% afhængig af en bil til arbejde etc. Så jeg mener at man skal finde løsninger med parkering trafik og offentlig transport som alternativt. Jeg bruger det offentlig hver gang det er muligt.
- De siger sig selv.
- Hvorfor pokker skal borger i indre by ikke have lov til at have en bil? Arbejdsforhold kan gøre at man har brug for en bil, når det offentlige transportsystem ikke er nok.
- Det er et sjovt spørgsmål. Det afhænger selvfølgelig af, om problemet med stor trafik i indre ny skyldes at beboere i indre by ejer flere biler? Hvis ikke, kan jeg ikke se, hvorfor en begrænsning heraf vil forbedre trafik kvaliteten i indre by.
- Tja, den er svær. Jeg er mere imod gennemkørende trafik. Specielt lastbiler.
- Bilerne ud af byen
- 1) det er ikke noget andre skal bestemme.
- 2) ofte bor man i lejlighed og har et sommerhus, istedet for at bo i forstæderne med villa og have. Dette "kræver" en bil. - især når man bliver ældre og det er svært at bære store mængder bagage over lange strækninger.

- Borgere i indre by skal have samme rettigheder til fri valg af bil som alle øvrige borgere
- Biler hører til i landområderne og ikke inde i bymidterne. I byerne må der sørges for bedre offentlig transport, så der bliver plads til menneskerne i stedet.
- Gøre det mere attraktivt at dele bil eller leje disse "green mobility biler"
- Jeg bor selv i indre by med bil, men hvis vi nu havde et offentlig transport system i en blanding af London og Tokyo, så ville jeg droppe bilen på stedet.
- Det er langt ude at forbyde borgere at have bil, det er pendlerne udfra man må begrænse, der er jo mange årsager til at folk har en bil. I vores tilfælde en gammel mor som ikke kan tage de offentlige, priserne på de offentlige er desuden urimeligt dyre hvis I vil have folk til at tage dem.
- Jeg er grundlæggende dybt uenig i, at det skal bestemmes/gøres svære for borgere at holde bil. Det må være op til den enkelte at bestemme. Venstre fløjs politik af værste skuffe (jeg er normalt venstre orienteret). Den tanke om at "vi ved bedst" og lad os gøre det virkelig besværeligt for borgerne.

Det socialdemokratiske styre er pinlig. Vor by skal være verdens mest miljø rigtige, for så overhovedet at overveje Formel 1 løb i byen. Av hvor var det skadende for mit syn på Rådhuset. En dybt usympatisk leflen og benovelse. Heldigvis fik Frank Jensen ilt til hjernen i sidste øjeblik.

Han og øvrige partier der ikke afviste ideen som absurd skulle skamme sig

- Mange beboere i byen arbejder uden for byen. Bilen gør det nemmere/muligt at pendle på arbejde.
 - Jeg synes ikke at vi skal eje færre biler fordi at vi bor i indre by, men jeg synes at vi skal tænke os om, om bilen kan undværes nogen gange, nu er City ringe kommet og måske kan det hjælpe lidt. Ligesom at dem der ikke bor i indre by skal tænke sig om
 - Der er efter min mening for mange biler i Indre By - i dag er det tilmed ikke usædvanligt, at der er flere biler i husstandene. Det er svært at finde parkeringsplads - en af mine naboer kører i sommerhus hver torsdag og kommer hjem om søndagen. Når han - som regel med en del besvær - søndag aften har fundet en plads i rimelig afstand fra boligen, tør han ikke bruge/flytte bilen igen, men lader den stå til næste torsdag.
 - Vi ejer i forvejen færre biler end andre. Det er al pendlertrafi, der må over på andre transportmidler
 - Hvorfor skal vi dog det? Det er ikke alle, der kan klare hverdagen med en ladcykel eller metro. Min mand er selvstændig med forretning på Frederiksberg. Han sælger tv, højttalere mm. Hvordan skal han få det at hænge sammen? Hvor skal vi parkere bilen? Skal vi gå flere kilometer? Han er tæt på de 70, skal han fratages sin mobilitet, blot fordi han bor i indre by, og har gjort det i 50 år. København, skal være en levende by - for alle. Men det lader til, at bilejere nu skal udskammes på samme måde som rygere.
- Vi har betalt skat til kommunen i årtier, og nu vil I til at bestemme over vores hverdagsliv også! Skal I imødekomme "klimatosserne", så start med at forbyde lastbiler, brændeovne og krydstogtskibe!
- det er blandt andet et parkeringspladsproblem i nærliggende "kvarterer"

der er opgaver, som vanskeligt løses uden en bil

trængselsproblemer kan nok løses bedre end ved et bilforbud

- Vi har alle et liv der skal hænge sammen tidsmæssigt og er der brug for en bil skal det være muligt at have en.
Et bedre og billigere offentligt trafiksystem kunne måske få folk til at vælge bilen fra. Vi har ikke alle job i København og rigtig mange arbejder uden for byen og har brug for stabil transport for at kunne hente børn, handle osv.
- Det kan ikke være meningen, at det kun er borgere med penge, som har råd til at ha' bil i København.
- Helt afhængigt af de offentlige transportmidlers effektivitet
- Man kan da ikke sætte lighedstegn mellem at bo i Indre By og så ikke have et behov for en bil!! Vi er vel ikke på vej mod et diktatur hhv. kommunisme?!
- Hvis man vil have en bil skal man have det. Og kommunen skal sørge for parkeringspladser. Jeg har delebil, men kører mest på cykel, hvis jeg skal under 20 kilometer. Havde jeg pengene til det, ville jeg have to biler - mindst.
- Der skal ikke være en myndighed ti at bestemme om folk skal have bil. Der kan være mange grunde til folk i indre by har brug for bil og ikke kan klare sig med offentlig transport El cykel.
- Jeg ville selv nødig undvære min bil. Selvom jeg kun bruger den måske 2 gange om ugen (jeg cykler for det meste), så føler jeg det er en luksus at jeg har muligheden for at køre indimellem.

- men så må staten oppe sig med kollektiv trafik
- Ikke nødvendigvis. Bare bedre biler som f.eks. elbiler eller delebiler.
- Vi bor her og i forvejen er det dyrt med parkering. Mange har i forvejen ingen bil, tror jeg.
- beboere i indre by har vel lige så meget brug for et transportmiddel som dem der bor i Brønshøj. Vi skal måske hæve parkeringsafgiften til det dobbelte
- Det må være deres valg. Vi er afhængige af bil for pga vores arbejde og børn, og der er letter besværligt at bruge meget tid på at finde p pladser og side i trafikken
- Flere borgere, som boede i den Indre By i mange år og har altid haft en bil, som bruges til at køre i sommerhuset, til at hjælpe når familien har brug for det o.s.v.. Nogle ældre borgere kan ikke mere gå så godt og bilen giver dem mere frihed.
Skal man fratage dem pludselig den frihed?
Jeg mener at Indre By skal fokusere mere på grønne biler og flere pladser i P-kælder i stedet for. Men kan måske begrænse de mange biler, der kommer til Indre By fra andre kommuner?
- Det må folk selv om
- Nej, men flere pendlere TIL Kbh skal tage offentlig transport bl.a. ved lavere priser på kollektiv trafik
- For os er en bil meget - meget - nødvendig til at opretholde forbindelse til familie, sommerhus m.m.
- Cyklisterne og deres dødsførelse er problemet i indre by, ikke bilerne. En bil er nødvendigt, hvis man bare skal lidt væk. Offentlig transport er ikke et reelt alternativ.
- I mange år havde jeg ingen bil, og var dermed begrænset af enten cykelafstand eller togpriser, når børnene skulle opleve noget andet.

Københavnere skal også have ret til at bevæge sig frit udenfor byen. Det er bare biltrafik inde i byen, hvor cykel eller offentlig trafik kunne have gjort det lige så godt, der skal begrænses.

- Der er for mange biler i byen allerede.
- Jeg er delvist enig, da de fleste slet ikke har brug for bil, og slet ikke efter de nye metro stationer er blevet sat op. Så mange muligheder for at komme rundt uden bil!!
- Det må være klart for enhver, at een af årsagerne til at så mange køber bil for tiden, skyldes at man idag kan få en lille bil på en leasingkontrakt til kr. 999 pr. måned, og så har man den totale frihed. Sammenlignes dette med prisen på den kollektive transport - er det jo ikke så underligt. Forudsætningen for at få bilerne ud af København kræver et velfungerende og pristilpasset kollektivt transport-system.
Hvor svært kan det være?!?!?
- Det skal ikke være en straf at bo i indre by, hvilket jeg synes det ville være at sætte sådan en begrænsning. Det burde mere rette sig til, at biler i byen er for dem som bor her, og ellers folk udendørs stille bilerne i ydrebygrænserne og tage det offentlige ind til indre by.
- Indre bys borgere har også brug for at pendle til og fra arbejde m.v. udenfor byen.
- Man skal nok ikke lovgive, men mere tage hensyn til folks behov For eksempel ældre mennesker, folk med hunde (man skal jo helt ud til Bernstorfsparke for at lufte hund, fordi KK er så hundefjendtlig); og handicappede
- Det er folks eget valg.

Selvkørende biler og anden 'urban mobility' (drivenow, scooters mv) vil dog formentlig mindske behovet rigtig meget.

- Indre bys borgere skal ikke stilles ringere end andre, men måske skal man se på om der kunne være en ekstra betaling for bil 2 eller nr 3
- Borgere i indre by skal ikke stilles anderledes end andre borgere. Det afgørende er, hvordan og hvor man bruger sin bil. Planlægningen bør tilskynde til, at man så vidt muligt lader bilen stå, når man bevæger sig rundt i indre by, og kun bruger sin bil til længere ture.
- Adresse skal ikke afgøre om borgere har "ret" til at eje egen bil.
- Det vil blot begrænse lysten/viljen til at bo i indre by. Mange har brug for bil til og fra arbejde eller andet.
- Svært at begrænse bilejerskab, men kørslen i byen skal begrænses. Dvs undgå ærindekørsel med bil og bilen skal mest behandles som et transportmiddel til og fra arbejde. Borgere med bil kunne få et km-kontingent om året (kan måles med gps trackere) og hvis man kører herudover, så skal man betale høje vej/miljøafgifter.
- Hvorfor skal man ikke kunne eje en bil blot fordi, man bor i indre by - I så fald vil indre by kun blive befolket af fattige studerende og ditto pensionister! Det er i forvejen dyrt at eje en bil, så det gør man ikke for sjov. Mange beboere i indre by har firmabil (fx. mig), sommerhus, familie i Jylland eller tre børn der skal hentes og bringes i nord, syd, øst og vest, hvilket alt sammen kun kan lade

sig gøre med en bil. Endelig er der mange beboere i indre by, der arbejder langt væk, og hvor off. transport ikke er et reelt alternativt grundet prisen og en håbløs køreplan - Vi kan jo ikke alle sammen bo på Nørrebro eller Chr.havn og så arbejde på Københavns rådhus...

- INGEN - og da slet ikke borgerrepræsentationen eller andre politikere med snævre (egen-)interesser og fikse ideer - skal træffe ejendomsbeslutninger for beboere, hverken i indre by eller andre steder.
- Jeg ved jo ikke, om dem, der har en bil i dag, har brug for det. Det er svært for mig at tage stilling til. Jeg nægter at tro, at det er beboerne selv, som skaber trafikchaos. Jeg tror, det er udefrakommende trafik.

Så jeg vil nøjes med at sige, at færre skal eje to biler.

- Syntes, at man skal begrænse til f.eks. 1 bil pr. husstand, give fordel til som økonomiske biler, så de meget store biler ikke er i overtal - f.eks. behøver en husstand jo ikke have hele to Land Rover.

Men man skal IKKE frarøve en skatteborger rettighed til, at have en bil.

- MEN DET SKAL DE ANDRE SOM IKKE BOR I INDDRE BY OGSÅ!
- Der er mange i indre by der har sommerhus langt fra byen, det vil derfor være svært for dem at komme ud af byen.
- Da vi er mange borgere der har brug for bil, til at pendle og hente børn m.m. Det er ikke borgerne i byen der er problemet. Vores store problem er at vi mangler p-pladser, og at der føres en hetz mod os borgere der har bil. Dels har man privatiseret parkeringsmarkedet, hvilket jeg mener er en stor fejl. Det bør rulleres tilbage. Det bør være fællesskabet, der skal profitere af parkeringsafgifterne. Dels har man fjernet enormt mange p-pladser, så vi borgere, der betaler vores skat, skal køre rundt i timevis for at finde en p-plads, med helt urimelige konsekvenser til følge.. Det er fuldstændig urimeligt og uholdbart.

Det store problem er den udefra kommende trafik, det er den der skal begrænses. Folk der arbejder i byen skal ikke fylde i trafikken, de bør tage det offentlige i langt højere grad end nu. De har i øvrigt gratis parkering i omegnskommunerne, hvorfor skal de fylde i byen, så os der bor her, skal presses ud. Det er helt urimeligt og kan få mig op i det røde felt. Os der bor i byen skal have gratis parkering, som alle andre der bor udenfor byerne. Nu generer man os borgere med bil, dels med de private p selskaber, og de offentlige, og helt urimelige afgifter. Vi har i forvejen betalt enorme summer i afgifter ved bare at have købt og køre i en bil. Begræns el forbyd udefra kommende trafik i byen det er dem der er problemet. Så bør familier i byen kun kunne have en bil i husstanden, og så skal det gøres gunstigt at den forurener så lidt som muligt. Beboere der har elbiler skal belønnes.

- Offentlig transportsystemer, der kører ofte og bringer folk hen til dér, hvor de skal hen er afgørende for, at de undlader at købe en bil. Som det er nu, er der flere og flere, der vælger at købe bil, fordi den offentlige transport er dyr, ikke er i nærheden af hvor de bor eller deres destination, er forsinket eller kører for sjældent. Det skal derfor både gøres attraktivt og let at tage offentlige transportmidler og en ulempe at have bil, fx færre parkeringspladser, dyrt at parkere pr. time etc.

Hvis det overordnede mål er færre biler, bliver man nødt til at se på de realistiske udfordringer, som folk har i deres liv, og som det ser ud nu, er det ofte mindre besværligt at eje sin egen bil end at skulle skifte imellem flere slags offentlige transportmidler, vente, blive forsinket etc.

En af mine kolleger bor i nærheden af Glostrup, men arbejder i indre by og det kan tage fra 50 min. på en optimal dag, hvor alle transportmidler kører til tiden til 1½ time på en normal dag til endnu længere, hvis der er større forsinkelser.

- Det er en del af det at bo i indre by, ellers må man parkere uden for byen
- Jeg er helt uforstående over for at dem der bor i byen ikke skal have mulighed for at have bil, med begrundelsen af at skabe plads til gennemkørsel for dem som bor uden for byen.
- Måske kunne man give borgere i Indre By mulighed for gratis parkering i et aflukket p-hus/kælder et sted udenfor trængselsområdet?

Jeg tror ikke det er borgerne i Indre By som skaber trafikchaos dog, jeg tror det er pendlere der kommer til og fra Kbh.

- Beboere i indre by har samme behov som andre for at kunne transportere sig i bil. Ikke rundt i byen, men ud af byen til fx sommerhus eller transport til områder uden kollektiv trafik
- Det Gælder vel ikke kun borgere i indre by...
- Færre borgere i det hele taget skal eje egen bil.

Det er en god ide. Ikke pålægge beboere særskilt, at de ikke skal eje egen bil. Man kunne godt sige at bil nr. 2, koster en særlig byskat eller lignende

Det er også en god ide, hvis adgangen til delebiler og lignenden bliver mere udbredt, billigere og mere tilgængelig

- Jeg har selv bil som er vigtig for mig
- Vi er mange der ikke kan undvære bil arbejde sommerhus osv. Byen skal være for alle
- Det kan ikke være rigtig, at når man som skatteborger i Københavns kommune skal stilles ringere end borgere udefra. Hvis man var valgt at have omkostninger til en bil, er det jo typisk pga nødvendighed fx arbejde, der ligger langt fra offentlige transportmuligheder.

Det burde være skatteborgere i andre kommuner, som i første omgang blev begrænset i at bruge bil i Indre by.

Diversiteten blandt borgene i Indre by bliver ødelagt, hvis man favoriserer borgere, der kan nøjes med en cykel, som transportmiddel.

- Det må beboerne selv bestemme.
 - Selvom man bor i byen kan man godt have behov for fleksibel transport, som en bil, jeg tænker de er rigelig chikaneret i at skulle lede efter og betale for parkering.
 - Vil gerne bevare egen bil og beboerlicens
 - Gratis bus,tog,metro
 - Det er ikke Kommune eller Stats opgave at diktere befolkningens valg af bopæl og/eller ønske om trafikale anvendelser. Byen skal værne om sine borgere. Punktum.
 - Det betinger at kollektivtrafik-tilbudet bliver bedre
 - Det er simpelthen ikke i orden at sige, man ikke kan eje en bil, fordi man bor midt i Kbh. Vi cykler til det meste - men insisterer altså på, at det skal være muligt for os at kunne komme ferm og tilbage til vores hus på Bornholm - i egen bil - der altid er fyldt op med børn og bagage, hvorfor vi også har brug for ordentlige p-forhold, så det er muligt at parkere tæt på vores bopæl
 - Det er et fint udgangspunkt, men de fleste borgere ejer biler af en årsag, for at nedbringe antallet af biler i indre by vil den offentlige trafik skulle forbedres betydeligt.
 - Spørgsmålet er uklart, da det ikke oplyses, hvordan man vil opnå det ønskede resultat.
 - Jeg er kun enig, hvis der bliver gjort alvor af en havnetunnel/omfartsvej som kan lede den tunge og nødvendige trafik uden om Indre By. Og ligeledes, at der laves en ordentlig, permanent løsning for alle de turistbusser, som i disse år er ved at spolere byen, som skæmmer den skønne gamle bymidte, og er til stor fare for både bløde og hårde trafikanter.
 - Hvorfor skal vi ikke have lov til at have en bil?
 - Folk ejer vel mest biler hvis de har brug for dem
 - Når man bor i indre by skal man have lov at have en bil, som man selvfølgelig kun bruger til at køre ud af byen.
 - Selvom man bor i indre by er ens færdsel ikke begrænset hertil. Jeg bruger altid cykel eller offentlig transport, når jeg færdes i indre by, men jeg har behov for at have en bil, når jeg skal besøge familie og i sommerhus
 - Som borger i Indre By skal man have lov at eje egen bil.
 - Det er jo ikke beboerne der har biler i indre by, vi er jo allerede forvist til vores cykler og DriveNow.
- Jeg synes det er totalt urimeligt at i mit område er der sagt ja til en privat parkeringskælder mere som udelukkende vil blive brugt af folk der ikke bor i København ...så det er ikke københavnere der belaster byen med forurening og bilstøj eller lange køer
- Må være op til den enkelte af afgøre om man har bil
 - Det må de selv om. Mulighederne skal være der for dem, som har brug for den.
 - Bilparken generelt i København bør omlægges til el biler med fri parkering og gode lade muligheder.
 - Gør det dyrt og besværligt for alle os luksusbilister.
 - Men det kræver bedre alternative muligheder
 - De fleste der bor i Indre by har slet ikke behov for en bil og bruger den ikke meget. Man bør i stedet sørge for ordentlige og hyppige forbindelser med offentlig transport, cykelinfrastruktur og bildeling.
 - Nu skal vi jo ikke have en overformyndersamfund!
 - Det må være den enkeltes beslutning, bare fordi man bor i indre by kan en bil stadig være en "nødvendighed".

Nogle skal anvende den i forbindelse med arbejde, eller børnefamilier som gerne vil ud af byen i weekender fx.

Det er bemærkelsesværdig at bare fordi man bor i byen og har eller ønsker bil skal problematiseres,

det er jo dem som ikke bor i byen, dem der passere igennem eller benytter byens faciliteter som man skal fokusere på.

- Spørgsmålet giver ingen mening. Jeg har bil men den holder ikke i indre by og belaster således ikke trafikalt.

Eftersom det er muligt at parkere i P-huse strategiske steder udenfor indre by er det et kapacitetssproblem.

Dette løses i øvrigt med selvkørende biler indenfor mindre end ti år. Det vil give meget færre biler og mindre behøve for overflade p-pladser.

- Under forudsætning af, at der er effektiv og billig offentlig transport.
- Delebilismen er en god ting - og jeg er sikker på, at den vil udvikle sig! Vi bor selv så meget af tiden i vores sommerhus, så vi er afhængige af egen bil - men den dag, vi ikke har det mere, tror jeg heller ikke, vi vil have egen bil
- Det er ok at eje en bil
- Det er jo ikke alle som bor i KBH K, som også arbejder i byen. Min mand arbejder i Køge, så bilen er desværre nødvendig, fordi DSB er for ustabile.
- Det er vel op til en selv om man har brug for en bil, så kan man lade den stå og tá cyklen hvis man ikke skal køre langt.
- for gamle og (små)børnfamilierne er det ikke en mulighed kun at benyttte offentlig transport eller leasingbiler.
- Vi skal have folk over på del-ordninger, og der skal dispenseres fra reglen om, at der ved nybyg eller konvertering fra erhverv til bolig skal tilknyttes en p-plads
- Man skal da ikke ind og bestemme om folk skal have en bil eller ej. Den tankegang bryder jeg mig ikke om.
- Kollektivtransport fungerer udmærket
- Pendlere og erhvervsdrivende skal ikke have nem adgang i bil til indre by.
- Det er ikke kommunens opgave at gøre sig til herre over, hvorvidt beboere har behov for en bil. Hvis man ønsker, at folk skal påtage sig arbejde i såvel som uden for byen, kan dette være nødvendigt. Ligesom el-biler på nuværende tidspunkt ikke er i et sådant prislejde, at Københavns beboere (som er mangfoldigt) vil have økonomi hertil
- egne bil skal holde under jorden ikke ved boligen
- Delebilordningerne er nu så udbyggede og bekvemme, at det ikke er nødvendigt at eje egen bil.
- Det bestemmer borgen selv!
- Det afgørende er vel ikke om man ejer en bil. Men hvor meget man bruger den. Og det handler om at have alternativer. Hvis der ikke er god kollektiv transport til end job, kan hverdagen blive svær. Hvorfor skal folk i indre by stilles anderledes end andre?
- Det skal ikke værre ens adresse, der er afgørende for retten til at eje en bil. Så bliver det jo blot lettere for alle andre, at køre til og parkere i byen Men jo sværere det bliver at køre i indre by, jo mindre attraktivt bliver det at eje en bil. Og at køre til byen i egen bil. Der vil altid være nogle der har et reelt behov for at have en bil, selv om de har valgt at bo i byen.
- Det er ikke nødvendigt at eje en bil. Cyklen er langt hurtigere. Luften er slem nok i forvejen og det koster en bondegård i parkering + det er hamrende svært at finde p plads.
- Folk har en opfattelse af at 'folk' i indre by er nogen der aldrig flytter sig. Som jeg skrev tidligere, så er 'folk' i indre by ikke kustoder (selv om det til tider kan virke sådan). Vi er ikke museumsansatte. Hvis man gerne vil have færre biler i København - generelt - bør man lave bedre forbindelser ud til alle københavnernes sommerhuse. Altså bedre busser og tog på HELE sjælland. På den led ville københavnere ikke have en - faktisk god undskyldning - for at have en bil.
- Med flere cykler og bedre kollektiv transport er der mindre brug for egen bil.
- Det er ikke beboerne i indre bys biler, der udgår trafikbelastningen. Det er gennemkørsel samt trafik udefra og ind til indre by.
- Som det er nu tror jeg kun folk anskaffer sig en bil i indre by fordi de har et reelt behov for at have en. Det er bestemt ikke bekvemt eller let at komme frem og tilbage eller finde parkering til den. Det ville være dejligt med færre biler i indre by, da det ikke virker som om at der bliver gjort noget for at det skal være lettere for os bilejere at have bilen i byen. Jeg ville dog ønske at det var anderledes
- Det ville utvivlsomt være rart, hvis der var færre biler, og hvis færre beboere havde (behov for) bil, men udtrykket "skal" er ikke så klædeligt. Det kan være svært at vurdere, hvornår en familie har et reelt behov for bil - måske endda to. En betalingsring eller tilsvarende økonomiske sanktioner kunne måske få folk, hvis behov ikke er meget udtalt, til at overveje bil nr. 2 eller bil i det hele taget.
- Så længe parkering af biler ved privatbolig prioriteres Højere end parkering af cykler (ladcykler) og offentlig transport er så bekostelig er det ikke attraktivt at bytte en gammel bil ud med en cykel.

- Det er den forkerte vej frem. Det er stik imod den økonomiske udvikling. Skatteydere i København og virksomheder bør seriøst overveje alternativ bopæl.
- Hvorfor københavnere dog ikke eje en bil? Jeg er så rasende over den holdning Indbyggere i alle andre byer må jo godt!. Københavnerne kører UD af København og ikke RUNDT i København. Jeg har fx en gammel mor, som skal have købt ind og passes på - det kan ikke lade sig gøre, uden jeg har en bil og hurtigt kan komme ud til hende på alle tider af døgnet. Det er ikke københavnernes biler, der er det store problem i København - men at flere generelt ejer biler og benytter dem, fordi transportalternativerne er håbløse ift. daglig planlægning.
Jeg er heldig - jeg kan cykle på arbejde i København, men ikke alle har den mulighed.
- Men jeg erkender at der er nogle som har et ægte behov for en bil.
- Ved ikke
- Jeg er uenig fordi spørgsmålet ikke tager hensyn til delebiler. Alle skal have biler, og gerne kun elbiler.
- Man bør have samme mulighed for at have bil som alle andre borger i Danmark selvom man bor i indre by
- Meget fint hvis man kunne dele bilerne nemt og bekvemt - forslag til det tak. Borgerne i byen skal ikke fratages retten til egen bil - de har sikkert brug for den til sommerhuset !
- Folk der bor i byen skal vel have lov til en bil.
Folk der kommer udefra/ turister, de kan cykle eller gå.

DER BØR DA ALTID FØRST OG FREMMEST TAGES HENSYN TIL DEM DER BOR I BYEN OG IKKE TIL TURISTERNE SOM SKAL FRAGTES RUNDT I DE FORBANDEDE BUSSE!!

DER BLIVER FEDTET ALT FOR MEGET FOR DE TURISTER.....

VI DER BOR HER BETALER SKAT, HVAD FÅR VI UD AF DET ANDET END GENER?

- ønskeligt - men ikke med nuværende offentlige transport
- Vores offentlige transport og cykelmuligheder skal være så gode at kun de færreste har brug for egen bil.
Giv os Københavnerne livsglæde, nærhed og sammenhold ved at lade os mødes i velfungerende busser og metroer og på sikre cykelstier.
- Det skal belønnes hvis man vælger ikke at have bil. En mulighed, som man har mange steder i USA, er fx at alle har ret til at købe en parkeringslicens uanset om man har bil eller ej. Dem som så ikke har brug for licensen kan sælge den videre. Prisen på licensen skal selvfølgelig op på samme niveau som i Ørestad
- Jeg bruger min bil til at køre op til mit hus i Sverige.
- Til gengæld bør det belønnes hvis man ejer en elbil, og "straffes" hvis man kører benzinbil
- Med Metroen kan vi jo alle komme hurtige frem.

Måske skulle vi have flere el.løbehjul.

- Der er mennesker som arbejder udenfor byen, hvor det kan være besværligt og tidskrævende at nå frem. Det er diskriminerende hvis man ikke må eje bil fordi man bor et bestemt sted.
- Man behøver jo ikke have 3 biler i hver familie
- Der skal kun være en parkeringslicens pr. Husstand
- I min del af byen, den såkaldte Middelalderby, bor der vel 6-7000 mennesker. Vi har ikke hver en bil, og det er ikke os, som kører ad sted ude på H.C. Andersens Boulevard.

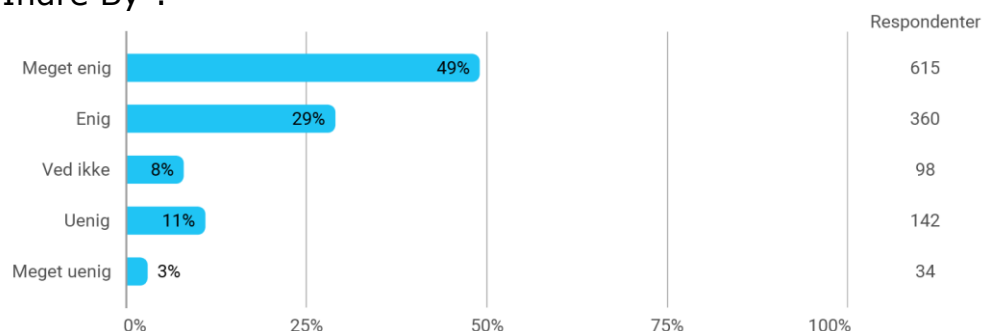
Betingelsen for at kunne bo herinde er jo, at man har råd til det, og nogle tjener altså deres penge uden for byen og uden for Københavns Kommune, men det er den, der betales skat til.

- Bruger nærmest kun min bil i weekenderne. Måske mere fokus på delebiler?
- Alt for mange parkerede biler. Hellere flere deleordninger og færre parkeringspladser.
- Undre mig over, hvordan I vil sikre, at færre borgere i indre by har egen bil. Tror dette afhænger af om, man har arbejde inde eller udenfor byen.

I tilfælde af, at I tanker i at straffe borgere med egen bil. Så synes jeg det er en utrolig dårlig ide.

- Det kan I ikke diktere.
- Borgere i indre by kan også have brug for egen bil.

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Der skal skabes bedre gang- og cykelforbindelser i Indre By".



Uddyb gerne:

- Største risiko er turister på leje-cykler som ikke kender trafik regler og kultur.
- Fint som det er nu.
- Der skal skabes adskilt trafik mellem cykler og gående. I øjeblikket vover jeg mig sjældent til fods gennem indre by eller byens parker - ikke på grund af biltrafikken, men på grund af vild cykel- og løbehjulstrafik, som gør livet usikkert for ældre dårligt gående borgere som mig.
- Fortovene skal ryddes for cafeborde/stole og udtillingsstativer, så fodgængerne kan gå uhindret.
- Fokus bør være på balancen mellem fodgængere, cyklister og bilister. Ingen må få overmagt.
- Jeg mener der er fine cykel og gangforbindelser i Indre by
- Cykle stierne skal være bredere og mere informative.

Turisterne er livsfarlige for de cyklister der er på vej fra og til arbejde, de syntes det er en sjov forlystelse.

Oven i det er der kommet de løbehjul med personer der syntes det er ok at køre i modsatte retning på cykelstierne.

Som kommune må i sætte ind nu på ovenstående, vi tør ikke lade vores børn cykle som byen ser ud lige nu, det er det vilde vesten på cykelstierne.

- Brug for bedre cydel og gagforhold
- Der er mange super gode forbindelser. Det ville være meget mere trygt at færdes til fods eller på cykel hvis hastigheden blev sat ned til 30 og 40 km/t for biler og væsentlig ned for el-cykler og løbehjul
- Men det ville være skønt at få, cykler el løbehjul mm væg fra gågader
- Der er pt ikke den store plads til cyklister , men hvor er det skønt vi er en cykel by. Prøv at løse problemet med de tunge køretøjer. Så giver det mere plads.
- Klart ja til bedre gang forbindelser.

Mener at der er rigeligt med gode forhold for cykler, men de nyeste løsninger så som rådhuspladsen fungerer ikke og er til gene for fodgængere

- Fodgængere og cyklister forurener ikke som biler - det skal der fokus på.
- Der er allerede gode fortov og cykelstier, men der mangler i høj grad plads til cykelparkering. Hvis mulighederne for cykelparkering bedres, så vil flere tage cyklen, og vil der være behov for flere/bedre cykelstier.

OBS. Man bør undgå at retningen på cykelstier går modsat ensrettet biltrafik. Dette skaber hyppigt farlige situationer for fodgængere, der ikke er bekendt med de lokale forhold og forvirrer turister og gamle personer!

OBS. På sigt bør der indføres hastigheds-begrænsning på cykelstier.

- Der er masser af muligheder for at gå og cykle. Der er ingen mennesker i kbh der ikke kan gå eller cykle hvis de har lyst til det.
 - Cykelstierne fungerer sådant fint. På visse ensrettede gader (f.eks. Bredgade og St. Kongensgade) kunne man overveje, at lave modsatrettede cykelstier. Det vil begrænse antal cyklister på fortovet! ... og modsat køreretningen.
- Mht gangforhold, så bør man tjekke hvor meget af fortovet som butikker og ikke mindst

serveringsteder bruger til borde og stole. Det er nogle gange meget svært at komme forbi, da der kan være mange gående.

- Bedre cykelforbindelser giver mulighed for flere cykler og el.løbehjul - der er rigeligt i dag, det er nærmest livsfarligt at færdes på cykel i myldretiden.
- Der er allerede gode gang og cykelforbindelser i Indre by, men man kunne fjerne ensretningen for cyklister på nogle af de små gader, således, at den kun gælder for biler.
- Jeg tager ofte busserne fra nørreport nordpå. Holdepladsen på det mest trafikeret sted i byen er slet ikke gearet til så mange mennesker. Folk står ude på cykelstierne.
- Ikke nødvendigt, hvis det lykkes at reducere den gennemkørende biltrafik.
Brug pengene på havnetunnel i stedet
- Men synes nu, de allerede er rimeligt gode.
- Husk blot: BÅDE gang- og cykel. Ikke kun cykel.
- Vi er ved at være der hvor der skal indrettes fast lane på cykelstierne, det vil helt klart hjælpe på aggressionen og nok få flere op på cyklerne og mindre til at droppe dem, samt spare lidt på skadestuen og sygefraværet.
- Færre løbehjul
Store bøder til dem der smider ovennævnte overalt.
- Jeg bruger aldrig bil, i Kbh. Jeg går og cykler. Det er jeg som indfødt københavnervant til. Jeg mener ikke, at der er mangel på hverken gang eller cykelarealer. En del af charmen, ved en metropol er, netop at mærke og deltage i metropolen og derfor er det faktisk rart, at både gå og cykle, midt i hele virvaret.
- Gaderne i middelalderbyen er meget smalle og kan med fordel i vid udstrækning lukkes for biler, så det bliver for gående, cyklister og folk på løbehjul.
PS: Glem ikke løbehjulene ! De skal også være her. Og hvis trafikken udefra skal begrænses, er det et godt supplement til de mennesker, som ankommer på stationer og skal videre ind i byen.
- Der er allerede mange gode forbindelser. Jeg har boet i Indre by hele livet, og finder stadig "nye" forbindelser, jeg ikke kendte.
- Særligt hvis gode gangforbindelser kan skabes, så man kan gå lidt i fred for det hastigt stigende antal cyklister.
- Men færre cykler og el løbehjul på fortov og smidt alle steder
- - og meget bedre adskillelse - bl.a. cykelbroer
- Det fungerer på Nørrebro med bredere cykelsti . Og succes især
Havnefront med nye broer for gående og cyklister. Den gode erfaring bliver 'forbilledet' at efterligne .
Busser til turister skal erstattes af både og havnebusser.
Det er skammeligt at bybus jeg er med i dag må dytte af turistbus ved Nørreport, for at indre bys borgere kan
Med bybus komme rundt i dagligdag, som turistbus ikke
Respekterede . Ud med turistbusser i Toldbodgade også.
Afskillige turister i dag er i god fysisk form. De har godt
Af motion frem for at køres rundt dom burhøns i forurenende
Turistbusser.
- Mere plads til cykler
- Jeg har el-scooter
- Det nytter ikke, at der så enøjlet bliver fokuseret på 1 type trafikant.
I andre storbyer kan det lade sig gøre at tilgodese både fodgænger, cyklister og bilister.
For slet ikke at tale om offentlig transport.
I København er det nærmest deprimerende at opleve, at alle de mennesker, der har været glade for at køre med bus, nu med djævlens vold og magt skal tvinges over i metro og S-tog.
Det nye bus-bynet er nærmest en joke.
- Jeg oplever det meget risikabelt at cykle på cykelstier, hvor trængslen er blevet meget stor, og hvor mange kører ulovligt, hensynsløst og kun tænker på sig selv.
Det er også usikkert at gå med små børn.
Løbehjulene skal væk.
- Cykler og gående først - bilerne væk fra byen
- Som inkarneret fodgænger mærker jeg, at cyklerne presser mig mere og mere. De nye supercykelstier kan være næsten umulige af passere også fordi cyklister sjældent respekterer færdselsregler, vigepligt og rødt lys.
Løbehjulene er også en plage, både når de kører, når de er parkeret, og når de larmer pga flade batterier.
- Men cykeltrafikken - eller måske snarere cyklisterne - trænger også til at blive reguleret

- jeg syntes cyklister snart har fået nok. Så længe de ikke kan overholde simple regler syntes jeg ikke der skal gøres mere i indre by
- Der er allerede sket meget og godt. Det handler dog ikke om flere af disse men mere om, hvordan folk udefra kan komme ind til byen
- synes det er godt som det er, men kan altid blive bedre . bor selv på skt annæ plads der lige er blevet omlagt så man konstant kører med en taxi / varevogn lige bag ved sig og alle derfor cykler på fortorvet . tanken er trafikken skal være på cykelistens præmis . det fungerer virkelig dårligt.
- Gang og cykling er sundt, nemt og stort set gratis
- Der er helt klart et kæmpebehov for mere sikre og adskilte cykelstier, samt allerede nu ville en øget politikontrol af cyklist opførsel hjælpe betydeligt på sikkerheden.
- Gang- og cykelforbindelserne i indre by er generelt fine.
- Nogle steder for eksempel i Holbergsgade er der ikke cykelsti givetvis fordi bilernes parkeringspladser bliver prioriteret over cyklisternes sikkerhed. Jeg har selv oplevet at køre ind i en bildør, der blev åbnet ud imod kørebanen og ikke så mig på min cykel. DERFOR: flere cykelstier i indre by.
- I takt med at man få gennemkørende trafik udenom eller under Indre By, bør man udnytte den aftagende trafikmængde til at forbedre cykel og gangforhold i Indre By
- Gående og cyklister skal prioriteres i indre by
- Hvis det handler om sikkerhed for bløde trafikanter, så ja!
- rigtigt - godt for resurcesvage , unge og billøse
- Som beboer i indre by anvendes fortrinsvis cykel og gang i det daglige. Bedre cykel og gangforhold skal ikke hindre beboerne i at have adgang til motorkøretøj. Flere beboere har ikke job i indre by.

Der skal skabes bedre forhold for handicappede cyklister. Feks findes ikke cykler, der kan lejes, som er handicapvenlige. Feks trehjulede cykler.

- det vil formentlig få flere til at gå eller cykle
- Kun bedre forhold for fodgængere, der er en glemt gruppe i al det nuværende fokus på cyklister, løbehjul mv.
- Man glemmer de blødeste trafikanter for at please cyklisterne
- De små gader kan ikke rumme flere cyklister eller gående. Målet må være, mener jeg, at få hovefærdselsårerne til at rumme flere cyklister og gående (fx. Stormgade, Vindebrogade, Holmens Kanal, Gothersgade).
- Som det er nu, er det altid cyklerne der skal vige for bilerne i de små gader, hvor man ikke kan passere hinanden. Det kan ikke være rigtigt
- forholdene er fine MEN folk både cyklister og gående skal lære færdselsreglerne fx. ikke gå over for rødt lys!
- Jeg er enig i at der skal skabes bedre forhold for gående. Cyklister og løbehjulskørere skal overholde færdselsreglerne. De fleste fortove er alt for smalle og det kan være svært at passere pga parkerede cykler og løbehjul alle vegne.
- Forslag: I mange flere ensrettede gader end i dag vil det være en god ide at lade cyklister køre mod ensretningen. Når man som bilist møder cyklister i modgående retning, sætter man automatisk farten ned, og det er der brug for.
- I kraft af den tætte trafik er cykling/gang i indre by ikke altid en behagelig affære.
- det skal der muligvis, men efter min opfattelse er det der mangler allermost i København - og som tilsyneladende er totalt underprioriteret - grønne områder, flere træer og planter og ikke flere prestigebyggerier.
- Det er da indlysende.
- Men der skal skabes en bedre cykelkultur hvor færdselsregler overholdes. Der er nu en situation, hvor en stor andel af cyklister kører over for rødt lys og cykler på fortorve og i gågader. Det er resultatet af manglende eller slet ingen politi og et skråplan pga manglende konsekvenser. Mere gående eller cyklende politi i gaderne, tak.
- Der er fine gang og cykelforbindelser idag
- Der er allerede mange gode gang- og cykelforbindelser
- og bedre og billigere offentlig transport fra opsamlingspladser uden for byen
- Synes faktisk der er kommet ok forhold, det er mere i kombi med tung trafik og løbehjul etc. at det er problematisk.
- Cykler meget - forbindelserne er blevet kraftigt forbedret
- der er egentlig ok forbindelser, men det kunne da godt blive bedre eller i hvert fald bedre gennemtænkt, for trafikhåndteringen er meget defineret ud fra bilistens behov.
- Det gør det lettere at vælge cyklen og benene når man skal rundt i byen.

- I dag. Ærmets kaos. Ryd op i cykler på gaderne 1 gang pr måned
- Inderhavnsbroen og forbindelserne på cykel er blevet meget forbedret. Mere af det
- Der skal ikke nødvendigvis FLERE cykler i indre by
- Der er for mange der bare cykler hvor det er lettest for dem ,uden hensyn til gående
- Lav forbedringer hvor der kan laves forbedringer.
- Brede cykelstier, mod ensretningen høje cykelbroer hen over Søgaderne osv.
- Jo flere cykelstier og gode forbindelser, der er for forgængere og cyklister, jo flere benytter sig at dette sunde alternativ til bilen. Godt for byen, miljøet og helbredet.
- Indre By er i dag præget af cykler allevegne. Det roder med parkerede cykler mange steder og cyklister ræser gennem gågader, parker og over fortove.
Jeg håber på at nogle bedre forhold på vejene og dedikerede stier vil hjælpe
- Synes, der er glimrende gang- og cykelforbindelser allerede.
- De nuværende er gode.
- Ja. Denne by er allerede vidunderlig for fodgængere og cyklister. Det kan være endnu bedre.
- Jeg synes faktisk at der er OK forhold for fodgængere og cyklister
- Cyklisterne kører som galninge, fordi de må kæmpe om pladsen på cykelstier og gader - de forhold skal klart forbedres. Det skal forholdene for gående også - bl.a. for at beskytte dem mod cyklisterne.
- De eksisterende cykelstier er ofte for smalle, især når der er hård belastning med cykeltransport af børn, enten på selvstændig cykel eller med Christiania cykler.
- Forbud og/eller regulering af elektriske løbehjul er absolut nødvendig.
- gang og cykelforbindelser skal adskilles og cykling og løbehjul hører ikke hjemme på gå-gader
- Gangforbindelserne er ok, dog i enkelte områder begrænset. Cykelforbindelserne kunne evt. godt trænge til en forbedring grundet det stigende pres på vejene.
- At gå er sundt, og at cykle er sundt. hvis disse faciliteter kan etableres således, at folk bliver sundere, og at svage trafikanter, fx personer med et synshandicap, kan føle sig sikre ved færden i byen, over cykelstier osv., så er denne form for transport glimrende. Det skal dog nævnes, at hele problematikken om henstilling af cykler i ordnede faciliteter er helt afgørende. I dag består der en situation, hvor cykler, både alm. og el.-typen - kastes, stilles, låses overalt uden hensyn til fodgængere eller andre trafikanter. Nørreport, pladsen og areal på Frederiksborggade ved portalen ned til Metroen er blot et af mange eksempler på cyklisternes dilemma og konsekvenser ved henstilling uautoriseret i mange lag og "klumper".
- Ikke mindst gangforbindelser
- Jeg kan ikke komme i tanke om, hvor der ikke er gode cykelforbindelser pt.
- Er stor fan af cyklisme, cyklen er mit daglige transportmiddel. Særligt de nye broer over havnen er en stor forbedring for cyklismen (så kan man diskutere hvor vellykkede nogle af dem er, men de er der) Jeg også har bemærket forskellige øvrige tiltag med at imødekomme cyklisteres behov, men har desværre en opfattelse af, at jo mere man indretter byen til cyklisterne, des mere vokser mentaliteten med at cyklister har retten til at komme frem, ofte til gene for forgængere og bilister. De færreste cyklister (i alle aldre) har andet end egne behov i fokus. Så hvis man giver cyklister flere rettigheder skal de også oprdages/nudges til at påtage sig det ansvar der følger med. Bedre gangforbindelser kan jeg ikke gennemskue hvad betyder, så den er svær at kommentere
- Der findes allerede mange fantastiske tiltag for cyklister. Vidunderligt, hvis der kommer endnu mere...
- Vi har et eksempel på at der er brugt mange millioner kroner på at etablere cykelstier i begge retninger og et enormt gangområde. 75 % af cyklisterne bruger den ensporede ensrettede kørebane til at køre på i begge retninger istedet for cykelstien og fodgængerne vandrer hellere på cykelstien end på den meget brede kajplads eller fortovet.
Da den enkelte vejbane er gjort så smal at der ikke både kan være en cyklist og biler på samme tid er denne ombygning af vejen både spild af penge og plads. Det har heller aldrig været farligere!!
- Vedligeholdelse af gang forbindelser er mere påkrævet. Synes man har gjort meget for cyklister gennem de seneste år
- Cykelgader med maks. 30 km. For biler. Som i berlin
- Men ikke alt skal være på cylefolkets præmisser.

Her er det først og fremmest nødvendigt at sørge for adfærdsregulerende tiltag der kan adskille og fjerne løbehjul og cyklende trafik fra den gående på fortove og på gågader !
Det er nu farligt at at gå på vores gågader.

1. Gående politi på gaden. (konsekvens)

2. Der bør opsættes skilte ved gågader der tydeligt angiver hvad der er tilladt/forbudt.

Folk (unge) og udlændinge tror at alt er tilladt, for hvordan skal de tro andet når så mange bare tiltager sig retten til at cykle som de vil. De forventer gud hjælpe mig at man som gående flytter for dem sig når man mødes på fortovet !

Måske et skal der et cykel/ løbehjulskorps til.

- Der er nok, men de skal udnyttes bedre herunder flere muligheder for parkering af cykler, og bødestraf for henstilling af cykler udenfor afmærkede områder. Den nuværende cykel-mafia skal lære, at de ikke bare kan springe op og falde ned på gældende færdsels- og andre regler.
- Synes forholdene er fine som de er.
- Jeg synes det er fint som det er
- Jeg synes man i den grad skulle opdrage på cyklisteres kørsel, det er mig mig mig først. Man skulle også skabe bedre cykelparkering ved at indskrænke pladsen som visse restauranter optager på fortovet . De fylder det hele og man dårligt parkere sin cykel mere selvom man bor i huset. Man kan heller ikke komme forbi på fortovet.
- Der steder i indre by (bl.a. Valkendorfs-gade), som nu omdannes til gågader, det er dårligt for cykeltrafikken.
- Cyklister skal jo reguleres i deres færden så de ikke er til gene for de gående. De gående kan vel bare i højere grad end nu indtage det dejligt frigjorte byrum, som nu bliver ledigt efter at de mange kørende og især parkerede biler forsvinder i gadebilledet, de behøver vel ikke ligefrem "reguleres".
- Vi cykler meget og synes, der er en ret god infrastruktur. Men man kunne sagtens forestille sig at prioritere bløde trafikanter meget højere
- Jo flere der cykler jo færre biler, indlysende god ide i alle henseender.
- Der skal være plads til biler og især Elbiler med fri parkering
Om Fra fredag kl 15-til mandag morgen kl 10:00
- Der er fine forbindelser. Hvis der var færre biler var alt godt.
- Det er godt med de nye broer. Kbh er let at komme rundt i på cykel
- Jeg cykler altid og har altid gjort det i indre by. Jeg synes faktisk at der er fornemme forhold de allerfleste steder.måske på nær gennem kgs.have.
- Kvaliteten af fortorverne i Indre By er som i en fattig land. Man falder næsten altid, da brostenene er ikke i orden eller skrald ligger på gulvet :-)
- Som ældre cyklist er det et vovestykke at begive sig ud på cykel i indre by. Forbyd el løbehjul, begræns hastigheden på el cykler og gør cykelstierne bredere, gerne på bekostning af bilerne.
- Synes der er fin med cykelplads nu
- Der er plads nok de fleste steder til cykler. Jeg cykler selv og ejer ikke en bil.
- Sæt særligt fokus på fodgængere. Der cykles alle vegne.. Også på fortov, gågader osv
- Særligt i middelalderbyen kan det gentænkes hvilke veje man som cyklist kan benytte - eksempelvis giver det simpelthen ikke mening at man ikke må køre fra Krystalgade til Landemærket (men gerne den anden vej).
På samme måde kan der i flere lyskryds tillades højresving udenom lysreguleringen.
- Især hvis det medfører, at bilister og forgængere ikke skal trues af aggressive cyklister!
- Der er mange steder i byen dårlig fremkommelighed på især fortorve, hvor et stort vejareal ved siden af blot anvendes til opbevaring af biler. Vejstrækningerne bliver ikke brugt synderlig aktivt til bilkørsel.
- Der skal i hvert fald skabes mere sikkerhed for fodgængere på fortove og gågader. Cyklisterne bruger jo både fortov/gågader, så de spadserende ofte må benytte gaden.
- Bedre cykelforbindelser rundt i byen burde få flere til cykle.
- Sikre sikker veje for alle
- Jeg synes, at der allerede er rigtig gode cykelforbindelser, som jeg benytter mig meget af og sætter pris på.
- Udmærkede gang forbindelser. Desværre mange cykler på gågader etc. Dvs cykler der ikke respekterer de gående —ved nye forbindelser skal der være helt klar adskillelse afvcyckler og gående
- Nogle af hovedfærdselsårerne for cykler og gående bør notches - sådan at de nye og bedre gangarealer og cykelstier benyttes i stedet for at fodgængere og cyklende kører, hvor der er meget biltrafik - det er sikrere for bløde trafikanter og bedre for deres luftveje
- Der er allerede udmærkede gang- og cykelforbindelser
- Der skal undervises i færdselsregler for cyklister. Det er tydeligt, at cyklister uden kørekort cykler som en brækket arm.
- Jeg tror ikke at folk lader bilen stå, fordi at der kommer bedre cykelstier eller gang forbindelser.

- Lige så snart der skabes rum til gående, bliver den optaget af kommercielle tiltag, som cafeer der bruger pladser til borde et. Sankt Annæ Plads er et godt eksempel. Der gik ikke længe før man næsten ikke kunne komme igennem trods det store fortov. Pladsen bliver spærret af diverse opstillinger og gæster til lokale forretninger. Store områder bruges nu af diverse busser, der holder mod Bredgade og ja så er der løbehjul på tværs af fortove. De trafikale forhold for cyklister er meget meget svingende. Tag ruten af Toldbodgade til Sankt Annæ Plads, dronningens Tværgade (decideret livsfarlig gade som cyklist) og videre af Borberggade. Forudsætninger skifter hele tiden. For nybegyndere og børn er det mildest talt utrygt. Cyklister bruger tit fortove, når der ikke er plads på vejen og det er utrygt for fodgængere
- De fleste steder fungerer det meget godt
- Cyklisterne må indordne sig under forholdene; flere cykelstier, i hvert fald i de smalle gader, vil kun være med til at nogle cyklister vil køre for stærkt. Meget ubehageligt for fodgængerne.

Ellers synes jeg, at forholdene for fodgængere er fine i Indre By, hvis man måske bare kunne få orden i cykelroderiet alle vegne.

- Krydset langs søerne mellem peblinge sø og Sankt Jørgens sø er en mareridt
- Vi har rigeligt med cykler, for mange efter min mening. Jeg synes ikke, at der er behov for yderligere cykelforbindelser, men derimod, at der skabes bedre forhold for gående.
- Dette er der allerede
- Bedre forhold for cykler og gående vil begrænse biltrafikken.
- Ja - men det kræver at der er plads med cykelstativer. P-huse for cykler og løbehjul mm
- Der er sket meget men det kunne godt blive bedre. Der er pladsmangel på cykelstierne.
- Det ville være ønskeligt om det var muligt at lave nogle hovedfærdselsårer for cyklister - og nu også løbehjul - så gågaderne blev til gågader igen.
- Jeg synes at der er fremragende cykel- og gangforbindelser nu ift. andre storbyer. Men man bør vel kontinuerligt vedligeholde og forbedre på nuværende.
- Og flere cykelstativer.
- Der er langt flere cyklister end for 10 år siden
- Enig fsva gang - mere skeptisk ift cykler.
- Der er jo cykelstier og fortove overalt, hvad mener I ??

Stiforbindelsen gennem Botanisk Have er jo blevet ødelagt, der kunne man godt lave en ny midlertidig indgang i Øster Farimagsgade.

- Bedre cykler bane i HC Andresen
- Jeg mener at midler skal fordeles efter behov.

Lidt provokerende kan man forestille sig en omvendt fordeling hvor alle indfalds- og gennemfartsveje som eks. H.C. Andersens Boulevard omlægges til 6 cykelspor og tilsvarende ét bilspor i hver retning.

Modsat den nuværende situation, vil et sådan tænkt eks. i højere grad matcher det reelle skattebidrag og brug.

- Jeg går og cykler udelukkende til daglig og synes at forholdene er blevet rigtig gode. Med den ny metroring vil belastningen sikkert blive forbedret. Den største gene for cyklisterne er den tilladte fart for ræcercyklister på 45km i timen som er dybt uansvarlig ligesom løbehjul og skateboards er det. Jeg har oplevet ca 11-årige drenge påstå, at de med et nyopladet skateboard kan køre 40km i timen og at politiet ikke reagerer til trods for deres unge alder. og ej heller deres forældre. Det er for sindsygt og dødsens farligt for dem selv og andre. Flere og bredere cykelstier hjælper på dette vanvittige problem.
- Allerede sublime gang- og cykelforbindelser i Indre By.
- Det meste af indre by er allerede temmelig godt for cyklister og gående. Så jeg ville ikke bruge flere penge på det.
- Ja! Og gerne turist baner så man ikke bliver vanvittig som daglig cyklist.
- Der er allerede gode forhold for cykler og fodgængere, men det kan gøres endnu bedre.
- ved at begrænse biler bliver der mere plads til bløde trafikanter
- Vi må hoppe for livet i Toldbodgade. Vi har busser og enorme mængder cyklister på fortovet. Det er totalt uholdtbart.

- Er faktisk allerede fint
- Ved ikke om der mangler gangstier, men der bør være en eller anden form for cykelstier overalt, hvor det kan lade sig gøre for at skille cykler og biler.
Det er rædselsfuldt at sidde i sin bil med cykler på alle 4 sider af bilen med fare for sammenstød
- Ok til gang- og cykelforbindelser, men der må kunne laves restriktioner/udvidelser for alternative transportmidler som fx el-løbehjul og lign.
Det næste påfund er måske en halv flyvende/kørende anordning evt. med sidesvæv til børn og under 60 kg personer.
- Der er skabt rigtig meget plads til cykler og det er godt, det kan dårligt blive bedre. Selv på fortorve og på strøget bliver der cyklet, det giver selvfølgelig lidt skrig og skrål og man skal hoppe lidt og kigge sig godt for, det har man alle dage skullet, når cykler er i farvandet, det betyder ikke, at der er for lidt plads til cykler.
- der er fine forhold til gang og cyklister allerede. Vi skal passe på at vi ikke får en indre by der bare ligner strøget, hvor ingen vil bo. det skal døde områder i byen
- Under forudsætning af at forholdene for biler ikke forringes
- Cykelforholdene kan godt være bedre.
- Prøv at gå en tur med barnevogn, rollator eller kørestol og du vil ikke være i tvivl om behovet om bedre forbindelse for gående.
- Jeg synes egentligt, forholdene for fodgængere og cyklister i indre by er fine. Hvis man gør fortorvene bredere (mindsker muligheden for biler, men øger den for fodgængere), virker det som om, man udskifter motorstøj med spontane gadefester i stedet. Det har i hvert fald virket sådan i perioder, hvor vejene har været spærret af for gennemkørsel.
- jeg synes gang og cykel forholdene er mange og fine.
- Cykler er ikke løsningen på alt. Ældre og børn kan ikke cykle sikkert i indre by efterhånden.
- Det er klart en fordel for alle at folk er på gåben og cykler frem for i bil - fordel for miljøet og afviklingen af trafikken
- Oplever flere og flere turister i indre by på cykel, som ikke er cykelvante, og de udgør en fare for sig selv og andre. Kan man tænke i enkle instrukser til turister, som tager cyklen (eller løbehjul) i indre by?
- For de gående skal der begrænsninger for hvor meget erhvervsdrivende må benytte af fortovet. Prøv at gå en tur omkring kongens nytorv og ned af st. kongensgade, hvor der er mange gående. Når der er bygnings og vejarbejde skal der vises hentynt til gående og cyklende (I New York skal byggerier sørge for gode forgængerforhold)

Ros til den brede cykelsti på ST. kongensgade.

Forslag - ved venstresving skal der optegnes "ventebåse", så det er lettere at adskille ligeud-cyklebanen. Samtidig skal fodgængerfelter trækkes lidt tilbage, så der er plads til "ventebåsen". Hermed undgår man koalition mellem cykler og fodgængere.

- Jeg synes absolut det er vigtigt med gode cykelforbindelser - og jeg synes de er rigtig gode i København.
- Der skal også tages hensyn til gangbesværede i gangforbindelserne
- der er allerede gjort meget for cyklisterne og fodgængerne, blandt andet ved Sankt Annæ Plads. Her er bilisterne tvunget til at køre roligt og dele kørebanen med cyklister og kan ikke overhale. det skaber godt nok utålmodige taxaer og lastvognschauffører, men fungerer godt for cyklisterne. så hvis dette koncept kan videreudvikles til andre steder i indre by - eksempelvis Holbergsgade. I Holbergsgade kunne der også tænkes i en cykelsti.
- Der skal skabes noget offentlig befordringsmiddel, som alle har glæde af. Så det ikke kun er de unge og adrætte, der kan komme fra sted til sted.
- for både beboere og dem der kommer til med offentlig transport er det en stor fordel at kunne komme nemt rundt - uden bil
- Jeg synes at cykelforbindelserne er i top, og til fods kommer man også fint omkring - den eneste forbedring, jeg kunne tænke mig, er en udelukkelse af de tidligere i mine kommentarer omtalte, meget store køretøjer. Ja, og så er jeg ved at blive sindsyg af barer, der spærrer fortovet med deres grimme fløjlsreb - lad dem bruge deres egne kvadratmeter på hvad rebene end skal gøre godt for.
- Fixer I Kgs Nytorv så?
- Der er efterhånden gjort meget for cyklisterne i Indre By, men vi mangler stadig en del for fodgængere, især i forbindelse med fremkommelighed, når der kommer så mange turister til byen.
- Cyklerne og løbehjulene skal væk fra vejbanen = trafikadskillelse
- Synes det er fint nok spm det er

- Gerne flere gangforbindelser, de skal blot ikke fyldes op af udendørs servering, så er det lige meget.
Ja den dag cyklister lærer at tage hensyn til andre, lige nu er der brede fortove og cykelstier på fx Vester Voldgade, de bliver brugt af cyklister som cykelsti en del bliver brugt til udendørs servering. Der er ikke meget plads til fodgængere.
- Der er rigeligt med cykler i indre by allerede
- Det har i forvejen taget overhånd med forherligelse og forkælelse af særligt cyklister. Mange af dem skider højt og flot på alle regler og viser ikke hensyn til andre.
- Der er i forvejen gode muligheder for cyklister, men folk kører som sindssyge - hensynsløst, og det skal der findes en løsning på.
- De ældste bydele skal ikke moderniseres og man kan som det er nu sagtens både cykle og gå.
- der er flere veje der ikke er cykelstiger på (Nørregade)
- Der bør udstedes kørekort til cykelkørsel. Cyklen har udviklet sig til et terrorredskab i byen.
- Der er udmærkede gang og cykelforbindelse.
- Brede cykelstier er et gode for beboerne.
- Det er da ikke nødvendigt, der er fine fortorve og cykelstier, og en masse gågader.
- en by med mange fodgænger og cyklister er en by med høj livskvalitet og kontakt blandt borgere.
- Vi er mange cyklister og andre bløde trafikanter i byen og der må gerne skabes plads til flere.
- Der skal være plads til både gående og cykler.
Det kræver dog , at de to grupper er adskilt fra samme område. Det man ser omkring de nye broer er
Ikke godt. Når man færdes i området, er det ubegribeligt, at der ikke sker flere ulykker.
- Og deraf følger god cykelparkering og cykel uddannelse om regler, hensyn og fartbegrænsninger.
Så det er ikke bare et ja eller nej,
- Som tidligere skrevet biler i parceller gader til strøget bør undgås og cykelparkering bør laves i disse gader og fjernes fra gader der går fra strøget til disse gader
- De er sådan set gode nok - men det lyder godt at forbedre det der allerede eksisterer
- gratis cykler hver femte år til dem, der kun ejer en cykel og ingen bil.
- Forholdene er gode i forvejen
- Det er fint som det er nu
- Ikke hvis det koster p-pladser
- Jeg synes allerede, at der er rigtig gode gang- og cykelforbindelser i byen.
- Det bør være målet at flest muligt ser en fordel i at gå eller cykle i Indre By, og for den sags skyld også i andre bydele.
- Bedre gang - JA
Bedre cykelforbindelse - Lige meget, hvad der gøres, så breder de sig jo over alt. Det ville også kunne være OK, men der er for mange af dem, der ikke hensyntager til andre trafikanter, og DET skal bringes i orden
- Jeg synes det er udmærket p.t.
- det er godt nok
- Som fodgænger kan det tit være svært at komme frem og tilbage pga alle fortove er fyldt op med café borde, stole, cykler og løbehjul. Så man havner tit på cykelstien. Der burde være bredere fortove de steder hvor det hele er fyldt ud med beværtning af den ene eller anden slags.
Mange steder kunne cykelstierne også være bredere, der er man ladcykler i gadebilledet, de kan være svære at passere.
- Vi mangler en Klaus Bondam policy-promotor. Han fik udrettet meget og har stor ære af det. Hvem fortsætter?
- Bedre gang. der er rigelig med cykler i indre by, da de bliver stille alle veje, så der er ikke plads på fortove til gående
- Igen meget svært at besvare, der er jo gode gang forhold og mht. cykler, så har de jo ingen respekt for ret megen, jeg er bruger af både cykel, bil og at gå, og de værste hooligans er cyklister, de cykler hasarderet og bruger lige så ofte fortovet som cykelsti og er totalt modstander af cykelstien ved søerne, tåbelige Bondam.
- Og endnu en gang: den højt besungne cykeltrafik i Kbh. er ved at udvikle sig til en pestilens især for fodgængere
- Der er gode muligheder i dag.
- Der er allerede mange gode forbindelser. Men ofte får trafikanterne problemer med dårligt planlagte vejarbejder og lignende ad hoc forhindringer.
- Bedre GANG-forbindelser
- Der er egentlig fine cykelforbindelser, men det kunne godt underbygges med at man let kan sus igennem uden at køre ulovligt.

- og nok også den offentlige transport (bus)
- Der er allerede gode forbindelser
- synes egentlig forholdene for både gående og cyklende er okay her
- Helt sikkert. Pt er turist cyklisterne yderst farlige og ødelægger ellers gode gode cykelkultur fordi de ikke kan færdselsreglerne!
- Ja, men det skal ikke gå ud over bilisterne. Hvis det går ud over bilisterne, så synes er jeg "uenig" i udsagnet.
- Konceptet 'bedre gang- og cykelforbindelser' ender i praksis altid som bedre cykelforbindelser og dårligere gangforbindelser. De to ting bør løses separat. Det er utrygt at være fodgænger i København.
- Det er et ultra vigtigt punkt og hvis det i fremtiden skal være tilladt at kære på løbehjul, skate med motor og turister på elcykler, må der helt nye tiltag.
Jeg har i et langt liv cyklet i byen, men indenfor de sidste år er det ingen fornøjelse, - det er farligt og irriterende.
Og moralen er faldet!
- Vi cykler begge hver dag. Der. Skal være sikrere cykelstier, men også bedre cyklister.
- Det kan muligvis opnåes, hvis der ikke er så mange biler parkeret langs med fortovet i middelalderbyen. Kunne igen afhjælpes med flere parkeringspladser i P-kælder/huse.
- Det er helt fint som det er på nuværende tidspunkt, især hvis cyklisterne skulle bestå en prøve i trafikreglerne og have obligatorisk ansvarsforsikring.
- Der skal være både bedre gang- og cykelforbindelser i Indre By plus plads til, at beboerne i Indre By kan parkere deres bil uden at skulle køre rundt i flere timer for at få en parkeringsplads.
- Det er jo fint med udeservering, men snart kan man ikke komme rundt pga. borde og stole udenfor alt muligt ikke kun caféer, og samtidig opsættes der stilladser løbende, og der gør, at man ikke kan bruge fortovet og derfor skal du på cykelstien og gå, og det er rimeligt farligt. Når en blanding af knallerter, cykler, løbehjul, rulleskøjler, skateboards osv. skal deles om en lille strimmel asfalt med huller i, så er der bare heller ikke nok plads på cykelstierne.
- Trafikreguleringen skal dog samtidig justeres på en sådan måde, at gående, cyklister og bilister får mere fleksible forhold.
Eksempelvis er det mange steder vanskeligt for bilister at komme ud på tværgående veje, fordi bælger af forbigående bilister, cyklister og gående kommer i forskudte bølger. Det kan bl.a. iagttages ved udkørslen fra Vester Søgade til Gl. Kongevej.
- Som cyklist i indre by synes jeg det fungerer helt udmærket idag. Det eneste der trænger til en opgradering er cyklisternes forhold til færdselsloven
- Der er masser af cykelstier i indre by, det er oftest cyklisterne og ikke bilerne der er en trussel for trafikken.
- Det siger sig selv
- Ja hvis det bliver til glæde for cyklister og gående. Løbehjul og elcykler skal fjernes, de ligger alle vejne. Turister skal ikke kunne køre på elcykler, som kommunen har købt. Det er farligt for os det bor i byen, de kører meget usikkert alle steder
- Især hensyn til gangbesværede- folk med handicap- børn.
- Det er da en no-brainer.
- Hvordan kan man være uenig i ovenstående? Dumt spørgsmål. Men I glemmer, at det stadig er nogle som både har behov for at være skiftevis gående, cyklist og bilist for at få hverdagen til at fungere!
- Ift. trafikintensiteten så er den store trafik på cykler forvist til de ringeste trafikale vilkår mht. sikre og arealmæssigt passende arealer.
- En rigtig god idé, men for at få den fulde effekt og højne sikkerheden, skal der være en skarpere adskillelse mellem de bløde trafikanter og bilismen.
- Der har været så meget fokus på cyklister at fodgængere stort set er blevet glemt, så København er måske OK for cklister, men kanp så godt for fodgængere, der også ofte må springe væk fra cyklister på fortovet
- Så kan man cykle i stedet for at tage bilen
- Synes generelt de er gode nok
- Nej for de er der i forvejen. Der skal skabes bedre forhold for beboere der har bil. Flere parkeringspladser til beboernes biler og færre cykelstier.
- Gerne bedre cykelforbindelser men også bedre cykelmoral hos cyklister.
Ingen løbehjul på hverken fortov, cykelsti og vej i indre by.
- Der er generelt gode forhold for at gå og cykle men presset/mængden af mennesker pr kvm er bare intens

- Fortovene er alt for smalle. Dobbelt bredde ville være fantastisk og ville skabe bedre forhold for udeserveringer.
- Jeg ser gerne at hveranden gade opdeles i gang og cykelstier, Og i hveranden gade tillades varebilisme i begrænset omfang under hensyntagen til de bløde trafikanter.
Enkelte gader kan fastholdes som bilgader med cykelsti og fortov.
Som det er nu er enkelte gader cykelgader (særligt Vestergade), men cyklisterne kan ikke færdes sikkert i dem på grund af gennemkørende erhvervsbiler (hensynsløs taxikørsel i dagtimerne, og den daglige gadefest i aften og nattetimerne).
- Cykler er fremtiden. Gør det nemmere for cykler at komme hurtigt igennem uden for mange lyskryds og fare ved at køre tæt på busser/lastbiler og biler.
- Det kan kun gå for langsomt.
- Det kommer helt an på hvordan forslagene ser ud.
- Fodgængere og cyklister skal føle sig sikre i trafikken.
- jeg synes at der er fint plads til gående og cykler, udfordringen er menneskemængden
- Egentlig synes jeg, at gang- og cykelmulighederne i Indre By er temmelig gode
- Der mangler fortsat mange sikre cykelstier og ruter i byen
- Cyklister skal lære at parkere deres cykler. Gjorde de det, så var der ingen problemer med gangplads. To fluer med et smæk...
KK skulle have insisteret på underjordiske cykelparkeringsystemer - vel og mærke automatiske, som mange andre storbyer har. Det havde jo været genialt i forbindelse med gravning af metro. Men de koster mellem 6-8 mill stykket. Det store kaos med cykler overalt ville nu have været løst, men som altid er kommunen 10 skridt bagud.
Det bliver gjort ALT for lidt mht oprydning af cykler, butiksskilte der fylder, cafeborde mm. Og selvfølgelig skal kommunen kunne fjerne ulovligt parkerede cykler. Nu skydes pilen mod politiet, som kommunen fuldt ud er klar over, ikke har tid til. Byen sejler i cykler, udlejningscykler og el-løbbehjul. Hvor svært kan det være at få ryddet op. Det er tudegrimt!
- Gang- og cykelforbindelserne i indre by er allerede i verdensklasse. Vejene bilerne benytter er til gengæld langt bagud både vedligeholdelsesmæssigt og udnyttelsesmæssigt.
- Det, som er, er godt nok.
- Før der skabes nye forbindelser, bør de eksisterende vedligeholdes og sættes i en rimelig stand, så man ikke sætter helbredet på spil
- Der skal være god plads til både cykler og gående, da begge dele er en flittigt benyttet transportform. De fleste steder er det ok, men også her vil ensretning af veje kunne skabe plads til det hele. Delt plads er godt, hvis det er tydeligt og forståeligt for alle.
- Er vild med cykelstierne og cykelbroer. Giver trafikale tryghed og hyggelige byrum
- Synes allerede de er ret gode. Er meget begejstret for Lille Langebro og bruger den faktisk dagligt (i stedet for Langebro).
- Ja tak
- Lave rosenborggade til gågade, der holdes for mange fester i bilerne i weekenderne hvor folk varmer op til at gå i byen.
- Det er fint som det er
- cyklister er meget "klemte" i indre by
- Er der ikke det i forvejen?
- alting kan blive bedre, men det er godt som det er nu
- Med den tilføjelse, at der skabes bedre adskillelse mellem cyklister og fodgængere. Trafikken på cykelbroerne til Chr. Havn taler et tydeligt sprog om aggressive cyklister og fodgængere, der må springe for livet.
- men kun til gangforbindelser. Københavns cyklister er "terrorister" for fodgængere, som overhovedet ikke respekteres af mange.
- Jeg har en bil, min sidste, den benytter Jeg til indkob søndag formidag. Jeg er aargang 1939.
- Meget enig, men kun for så vidt angår gang forbindelserne (det burde altså være to spørgsmål!). Der er overhovedet ikke brug for flere cykler i indre by!
- Jeg synes nu, at der er gode forhold allerede, men plade til cykel-mangfoldighed kan flere steder vil være godt.
- Det går rigtig godt, men vi kan altid gøre det bedre. Hvis vi kan reducere biltrafikken, ville der blive endnu bedre plads til gående og cyklister – og dem skal vi have flere af fremfor biler.
- Det er nok vigtigere, at sikre forståelse for, at cyklisterne skal "lære" at køre på cykel - og underkastes samme sanktioner som bilisterne. Alle er jo trafikanter!!

Endeligt må der revurderes, om byen konstant skal være ansvarlig for trafikanterne - og hele tiden

bekoste tilpasning hertil Er det ikke muligt, at lade trafikanterne acceptere "at sådan er mulighederne - og så må I selv finde ud af at tilpasse jer". Det gør man jo i mange andre byer, jeg kender.

- Jeg syntes der er fine systemer nu, men det kan selvfølgelig altid forbedres, så det fordrer folk til at gå kontra kører
- Det fungerer allerede godt, men skal medtænkes i alle nyanlæggelser af veje.
- Og så skal der mere kontrol med cyklisternes adfærd specielt på vores gågader og et forbud mod elløbehjul
- Meget gerne bedre gangforbindelser i byerne, men ikke cykelforbindelser, da cyklister i forvejen kører meget uansvarligt
- Oplever ikke gang og cykelforbindelser som et egentligt problem udover at gennemkørende trafik blokkerer tit for cyklister. Dvs. antal biler er årsagen.
- Gerne en cykelsti i Toldbodgade.
- Cykler selv meget, men det er jo ikke en menneskeret, at man skal kunne cykle over alt - desuden ligner indre by lort med alle de cykler, der flyder alle steder.!
- Jeg er enig i, at vi skal give mere plads til cyklister og fodgængere og mindre til bilerne.

Det hører man jo ofte fra politikerne, men det stemmer ikke med, at man laver 4-5-6 vejbaner ved alle kryds for at bilerne kan komme frem.

Kig til Paris og andre byer, hvor man - i hvert fald nogle steder - ikke giver så mange vejbaner til bilisterne.

- Jeg cykler til ALT i byen selvom jeg har bil - den er til brug ud af byen.
- JEG ER SELV CYKLIST af to grunde
 1. Motion
 2. Forurener ikke.
 3. Bilig transport middel-aldrig har prioriteret at have bil.
- Uenig da cykel og gang forholdene er virkelig gode i forvejen
- Der skal sættes ind på flere fronter, så det bliver lettere at gå og cykle og i det hele taget komme hen til sin destination med offentlige transportmidler samtidig med, at det gøres sværere og dyrere at bruge sin egen privatbil.
- Flere cykelstier. Der findes ikke gågader mere, cyklister og løbehjul er ved at køre gående ned.
- Jeg synes faktisk helt oprigtigt, at både gang- og cykelforbindelserne er gode i dag. Men jeg er i tvivl om, hvorvidt I har regnet jer frem til, at kapaciteten ikke kan holde i fremtiden til det der er i dag?
- Bedre cykelstier og mere plads til cykler
- "Ved ikke", fordi jeg her har en dobbelt holdning. Der skal skabes bedre gangforbindelser. Cykler skal i langt højere grad ud af indre by og henvises til omfartscykelstier. Cyklister er livsfarlige i Indre By. Det er tydeligt påvist. De er totalt ligeglade med andre trafikanter og med overholdelse af færdselsreglerne.
- Der er efterhånden også stor trængsel mange steder på cykelstierne. Det ville være fint, hvis der var ruter, hvor kun cykler måtte køre.

Find steder, hvor lejetøj som løbehjul og skateboard kan boltre sig, så de kom væk fra cykelstierne.

Der er f.eks ofte stor kaos ved torvehallerne, hvor der er for lidt gangplads til gående langs hallerne. Gående er tit på cykelstierne og der holder ofte (store) biler på samme cykelstier. Rundt om Israels plads blandes trafikanterne også på en uheldig måde. Det er svært at være cyklist på stykket fra vendersgade til hjørnet ved Ørstedsparken. Bilerne holder ofte på de flade sten, der angiveligt skulle ligne en form for cykelsti og på den anden side bevæger man sig som gående på cykelstien. Da vejen er brolagt er det svært at være cyklist der.

- Det er ikke det primære trafikale problem pt.
- Cyklisterne har rigelig plads, det de kunne trænge til er almindelig dannelse, og hensyn til andre trafikanter.
- Fint som det er idag.
- De er allerede meget gode, men i indre by bør fodgængere og cyklister altid prioriteres højt sammen med offentlig trafik.
- Uenig når det gælder cykelforbindelser, som allerede er forfordelt i uhørt stort grad, sammenlignet med forhold for fodgængere.

Enig når det gælder fodgængeres generelle forhold, sikkerhed og færden i trafikken, som nu om nogensinde er "de bløde trafikanter".

Cykler og løbehjul fylder generelt alt for meget i trafikken, hvor disse udfordre fodgængeres sikkerhed og dernæst bilisters.

- Der er allerede fine forhold for cyklister og gående i Kbh. Der er bestemt steder, hvor det kan gøres bedre - men det skal ikke ske, så der opstår endnu flere trafikpropper med bilerne. Som beboer i indre by er noget af det allerværste at give udsat for uendelige køer, hvor bilerne holder i tomgang. Det forurener, og det larmer helt afsindigt. På længere sigt vil det selvfølgelig blive bedre i takt med, at der kommer flere hybrid- og el-biler, men det har langt udsigter.
- Der er i forvejen rigtig gode gang- og cykelforbindelser i indre by, hvorfor jeg ikke mener at dette skal have fokus i forhold til andre problemer.
- Jeg er meget enig, MEN der SKAL noget mere ordenspoliti på gaden til at håndhæve færdselsreglerne. Som det er nu, er det det rene anarki. Cyklister som kører på fortovene - og med og mod trafikken på cykelstierne. Løbehjul ligger og roder alle vegne og mange forretningsskilte står ude midt på fortovene. Alt sammen så hverken kørestolsbrugere, barnevogne, fodgængere kan færdes sikkert og roligt.
- Men ikke på bekostning af nødvendig biltrafik
- Jeg er i princippet enig, men jeg synes allerede det fungerer godt. Området omkring Toldbodgade, Holbergsgade er dog lidt farlige på cykel. Især da der også er mange turister på cykel.
- I har forsøgt at skabe mere plads til cyklister og gående ...men med den belastning af turister i indre byen har det ikke forbedret ens muligheder for at komme sikkert på job når man cykler
- Er allerede tilstrækkelig udbygget. Men der skal skelnes bedre mellem cyklister og forgængere og bøden for cykling på fortov og fodgængerfelter skal skærpes betydeligt
- Særligt en vej igennem middelalderbyen for cykler kunne være godt, hvor man ikke skal hele vejen rundt om Slotsholmen.
- Jo bedre gang- og cykelforbindelser, jo færre vil fristes til at køre unødigt - og flere børn kan cykle.
- Det er super godt, det der allerede er gennemført
- synes nu egentlig det er fint som det er
- -
- Især gangforbindelser, hvor cykler og løbehjul ikke blandes med gående. De gående skal beskyttes meget mere end tilfældet er i dag.
- Kræver at der samtidig udarbejdes en strategi for cykelterrorismen, der er nået maximum allerede. Samt effektivt politi eller lignende med bøder for at køre på cykel, løbehjul i gågader.
- Bedre gang- og cykelforbindelsen har jo været mantraet igennem mange år, hvor fremkommeligheden for cykler er blevet styrket på bekostning af biler. Det har været helt rigtig set, men i dag synes jeg, at der er passende balance - og udmærket fremkommelighed for cyklister. Derimod synes jeg, der er stærkt behov for at gøre noget ved parkeringsproblemet med cykler. Dels ved at udvikle bedre parkeringsløsninger for cyklerne - men også ved at gøre en indsats for at få cyklister til at udvise lidt større omtanke og hensyn, når de parkerer. I dag er cyklister - ikke mindst ubetænksomt hensatte cykler - den største gene for fodgængernes fremkommelighed.
- Bedre at cykle lokalt
- Som fodgænger er man hver dag ved at blive torpederet af cyklister der kører på fortovet. Der skal mere kontrol med og bøder til cyklisterne.
- Øh, er det ikke fint som det er?!
Jeg cykler selv kun rundt byen - det gør jeg endda sammen med min datter - hvad vil de dog mere gøre?!
- god ide
- Der er ikke meget plads på fortovet til at gå to ved siden af hinanden og der er altid proppet på cykelstierne.
- men samtidigt synes jeg, der er ret gode cykelstier i indre by nu.
- Byen skal overvejende være indrettet efter transport på cykel
- Specielt gang
- Der er skabt mange gode gang og cykelforbindelser fx nye tiltag med bredere cykelstier, ruter og broer. Jeg synes ikke al kropslig drevet færden skal adskilles/isoleres fra det historiske bykort...
- Udeservering for restauranter skal begrænses væsentligt. Den bruges i høj grad for at gøre opmærksom på, at der er en restaurant.
- Det er allerede godt
- Synes egentlig der er gode cykelstier nu
- i takt med at blierne bliver færre i indre by er det ivgtgt at det ikke bliver svære at komme frem med cykler løbehjul etc
- Incitament er bedre end lov
- Cykelhensyn i indre by skal begrænses og bycykel væk. Ligeledes med løbehjul. Flere små busser til at dække behov hos ældre medborgere.

- Der er pt for mange fodgængere (Turister) som går på vejene, så gang og cykelforbindelser vil afhjælpe dette. Cykel forbindelser vil måske kunne afbøde at cyklisterne kører for meget på fortovene
- Som udgangspunkt synes jeg byen fungerer rigtig godt på både gåben og på cykel. Det er efterhånden nemt at komme rundt, specielt med alle de nye cykel- og gangbroer
- Vi har i forvejen helt glimrende forhold for cyklister. Jeg er selv cykelpendler så meget som muligt året rundt. Det kan ikke blive meget bedre. De projekter der gennemføres er som hovedregel glamour der skaber lidt medieomtale. Det har ingen praktisk betydning for seriøse cykelpendlere.
- Jeg færdes dagligt på cykel og på gåben i Indre By med livet som indsats. Især Nørregade er livsfarlig.
- Der er for meget hensyn til cyklisterne i forvejen
- Jeg kan ikke se problemet for cyklerne, men det vil være rigtig godt med bedre fortovsforhold for fodgængere. I flere steder kan man ikke en gang gå med sit barn side om side, ved stræderne, og endda i Vester Voldgade, i Nørregade.
- I øjeblikket er det med livet som indsats, man som fodgænger bevæger sig ud i København. Cyklisterne respekterer ikke, at fortovene er forbeholdt fodgængere, men opfører sig som om, de ejer det hele. De kører, hvor det passer dem også imod færdselsretningen. Så MEGET GERNE en adskillelse af cyklister og fodgængere og øget kontrol med, at dette bliver respekteret.

Uøvede turister på cykel er en anden risiko for fodgængere og øvrige trafikanter. Der bør stilles krav om cykelkørekort, når der udlejes cykler. Det bør heller ikke være muligt at leje bycykler/elcykler uden dokumentation for, at man ved, hvordan de skal betjenes.

ELLøbbehjul bør helt FORBYDES!

- Der skal i det hele taget reetableres fortorve som i dag er smasket til med alt muligt fra butikkerne og dårligt parkerede cykler - man går jo spidsrod i det rod dagligt. Så ja - gør noget bedre her tak - sikre nogen bedre parkeringsforhold for cykler og giv fortorvene tilbage til de gående.
- Alt hvad forbedres kan, skal forbedres når det har med cykeltrafik at gøre. IKKE løbehjul, de skal ud af byen.
- Nok især cykelforbindelser. Jeg tænker at mere plads til cyklister automatisk vil medføre det samme for gående. Det ville specielt være godt, hvis man kunne lede cyklerne udenom gågader og andre steder, hvor de ikke må køre, men gør det i vid udstrækning alligevel.
- specielt gangarealer for ældre/handicappede
- Det er dybt uacceptabelt at kalde København en bæredygtig cykelby med de nuværende forhold for cyklister og fodgængere i Indre By.

Det er usikkert og mange steder direkte farligt at cykle. Og tilmed at gå på fortovet er farligt i de smalle gader, hvor kørende trafik er nødt til at bruge fortovet for at løse trafikknuder.

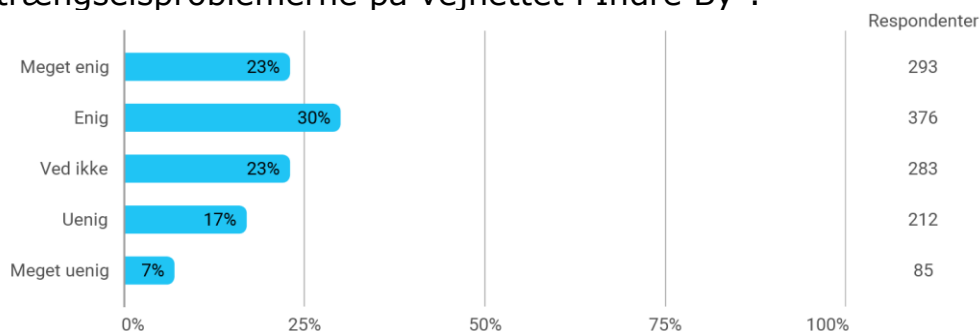
Dagligdagens gøremål for os lokale skal kunne lade sig gøre på cykel, det er uacceptabelt at man ikke kan cykle i begge retninger på fx Store Kongensgade og Bredgade.

- Det er let at komme rundt i indre by med gang og cykel, men nogen steder kan det da forbedres
- Der er allerede gjort rigtig meget for cyklismen
- København har allerede meget gode forhold. Der investeres løbende rigtig meget, så find et rimeligt niveau.
- Jeg har svaret 'ved ikke', da jeg mener, at bedre cykelforbindelser i Indre By er en god idé, mens der i min optik allerede er tilstrækkeligt gode gangforbindelser.
- Der skal ikke flere cykler på vejene
- Man kunne starte med at tilsikre den meget ensidige politik om flere cykler blev fulgt bedre til dørs. Det eneste der interesserer er FLERE CYKLER. ALLE de problemer som den stigende mængde cykler giver, ties ihjel/ignoreres i Københavns kommune. At færdes som gående er i den grad farligt. Der cykles med Kommunens og politiets stiltiende accept frit i alle gangarealer. Der er ingen steder hvor man som gående kan færdes sikkert. En stigende mængde cykler og nu løbehjul vil kun gøre byen mere utryg. De GÅENDE er bevidst glemte. Hvis man ønsker at flere benytter offentlig trafik så er det også vigtigt at man SIKKERT kan komme til og fra den offentlige trafik. Gør mere ud af skærme de gående. Cyklerne ER allerede prioriteret. Generer deres adfærd de gående så lovliggøres denne adfærd som det er nu.
- Ja, man kunne jo f.eks. lade være med at give så mange tilladelser til udeserveringer, som fylder alt for meget, det vil give mere plads til de gående.

Cyklerne fylder allerede meget i Indre By og mange er jo også en slags pendlere, der lader cyklerne flyde alle vegne. De store Christianicykler og mega lange ladcykler bliver placeret alle vegne til stor gene for de gående.

- Fungerer fint som det er nu
- Helt enig mht. gangforbindelser. Derimod bør cyklisterne forvises til lukkede kredsløb aht. såvel den kørende som den gående trafik. Cyklisterne er dem, som udviser den værste adfærd.
- Fx gothersgade er jo håbløs trafikeret af cyklister i myldretiden. Der sker en del uheld der.
- Der skal være et godt alternativt transportvalg, det kræver fortsat udbygelse af kollektiv trafik og forholdene for cykler og gående
- En del af gaderne i indre by har ikke cykelstier. Det kunne jeg godt tænke mig at der var som første prioritet på alle gader.
- Jeg synes vi har enormt gode gang og cykelforbindelser i kbh på nuværende tidspunkt. Så tænker ikke dette er grunden til, at nogle vælger bilen frem for cykel.
- Og meget gerne bedre offentlig transport - igen de små bybusser!
- Jeg synes nogle cyklister kører som om alt er tilladt
- Udviklingen i København har i en årrække haft netop dette mål og sigte. Det har gjort byen mere venlig, åben og transparent. Den udvikling må gerne fortsætte

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Hvis den kollektive trafik i Indre By bliver gratis, vil det løse trængselsproblemerne på vejnettet i Indre By".



Uddyb gerne:

- Løse nogen af problemerne ikke alle. Pt er det ganske meget billigere som pensionist at køre bil end at tage offentlig trafik - desværre
- Tror der skal mere til. F.eks. at folk kan parkere deres biler ved Metro stationer ind til byen.
- Ikke blot gratis, men nem adgang. Hvis der kun kommer en bus i timen eller den er overfyldt hjælpe det ikke.

Det skal være hurtigere og billigere for folk at vælge off. transport

- Måske.
- Hvem skal så betale???
- Brugerne skal betale, men det skal være billigt.
- Den kollektive trafik skal være gratis generelt, før det letter på noget. Så stor er Indre By heller ikke, at jeg tror, det vil gøre den helt store forskel...
- Busser, selv elbusser kan også belaste.
- Det vil lette men der vil stadig være biler, for vi har ikke altid tid til det offentlige når man skal lange for at komme på arbejde.
- Det ville være fantastisk og et pragteksempel for verden! Den kollektive trafik er alt alt alt alt for dyr.
- muligvis rigtig. Men hvor skal pengene komme fra?
- Gennial ide - og den rigtige beslutning med hensyn til miljøet.
- De der løbehjul skal også være gratis og IKKE udstyres med motor.
- Delvis. Nem og gratis parkering ved indfaldsveje og gratis eller billig transport i pendulfart videre ind til byen.
- Jeg tror i højere grad det handler om at skabe kvalitet i den kollektive trafik, end at gøre den gratis.
- Det tror jeg ikke. Den kollektive trafik i Indre By er begrænset og der kommer ikke færre biler af den grund

- Det har i mange år været ALT for dyrt at tage offentlig transport. Tror desværre at hvis de nuværende priser forbliver, så opnår man ikke effekten af metro banens muligheder. Derfor lav det gratis !!!!!!!
- Så kunne der etableres parkerings huse uden for byen til samme pris som parkerings afgifterne er nu
- Delvist enig. Gratis kollektiv transport gør det ikke alene. Men kunne være et godt skridt på vejen.
- Det vil hjælpe en stor del, men da den kollektive trafik ikke er optimal vil det kun flytte en del og gøre trængsel værre i allerede overfyldt kollektiv trafik
- Jeg har boet i London, hvor man tænker sig godt om inden man tager bilen. I London er det kollektive trafiknet fintmasket. Hvad det københavnske også kan blive med yderligere udbygning af Metroen
- Den kollektive trafik er allerede periodisk stærkt overbelastet.
- Det handler om frihed. Jeg har ikke frihed med det offentlige. At køre med det offentlige kræver planlægning og jeg er ikke interesseret inden for planlægning - da den koster på min frihed.
- Er man først i Indre by, så går man til det hele alligevel. Biltrafikken er til- og frakørsel fra andre områder af KBH og udenfor KBH
- Der skal vel stadig være mulighed for trafik med varer til de forretninger, vi også gerne vil ha i byen?!
- Det ville være genialt, og betyder, at jeg formentlig vil droppe min firmabil :-). Det fungerer f.eks. i Thorshavn, hvor det gik op for kommunen, at billetsystemet kostede mere end fordelene ved gratis kollektiv trafik, men det er naturligvis meget mindre forhold end København
- Det sir sig selv, at flere vil benytte en gratis off. transport.
- Det kommer an på om den kollektive trafik i der forbinder KBH med omegnskommunerne forbedres, så antallet af biler fra disse kommuner bringes ned. Jeg vil dog mene det vil få folk, der bor og arbejder i KBH til at skille sig af med bilen, hvis den kollektive trafik udelukkende finansieres over skatten.
- Nej for busserne om morgen ud af byen er helt fyldte. Folk står op i busserne når den kommer ud på motorvejen. Hvor sikkert er det!!!
- Tror trængslen kommer udefra. Gratis kollektiv trafik udefra, tror jeg ville hjælpe.
- Det skal da undersøges - og måske afprøves, selv om effekten vel forudsætter en meget lang tidsmæssig horisont pga. investeringen i bilerne.
- Der har været forsøg i andre byer med gratis kollektiv trafik og det har blot medført at de gående er blevet til kollektive trafikanter, men meget få billister benyttede sig af tilbuddet. Billisterne har investeret i deres bil ergo bruger de den ved de fleste lejligheder, en mulighed kunne være at løse parkerings problemerne, skab mange parkeringspladser ved Metro og S-tog, det vil give trafikanterne en mulighed for at skifte. Mange er udfordret af at bo i forstæderne og ikke have en tilstrækkelig mulighed for kollektiv transport i deres nærområde, ergo kører de hele vejen.
- Det vil ikke løse problemet alene, men give alternativer og muligheder
- Well that'll be the day! Underholdende ide, og yderst gavnlige for alle, undtaget kommunekassen. Kom med nogle seriøse tiltag i stedet.
- Det er undersøgt i andre byer, men jeg kan ikke huske resultatet
- Tror ikke det vil løse problemerne, men helt sikkert være et skridt i den rigtige retning.
- Det vil blot fylde busserne i regnvej, når cyklisterne lader cyklen stå. De billister, som kører ind til centrum, vil stadig tage bilen hele vejen. Andre kollektive løsninger kan give bedre resultater.
- Tror stadig at mange erhvervsdrivende vil tage bil.
- Kollektiv trafik er for dyr idag. Derudover er der for få toge og busser. Alt for ofte står man op hele vejen til og fra arbejde.
- Tror ikke de to ting har meget med hinanden at gøre.
- Hvis der samtidigt er restriktioner på kørsel - bl.a. distributionskørsel
- Jeg ved ikke, om det vil løse alle trængselsproblemer, men det vil give et stort bidrag.
- Hvem skal betale? er det godt for klimaet at gøre transport gratis?
- Jeg ved det ikke, men jeg synes, det skal prøves.
- Det vil hjælpe meget, men den skal jo så også blive bedre. Meget bedre.
- Det er forsøget værd.
- Ville kraftigt forbedre men ikke magist løse alle problemer. Plus, det kollektive net har allerede knapt nok tilstrækkelig kapacitet i nogle områder og på nogle tidspunkter
- En meget stor del af trængslen skyldes udefra kommende (gennemkørende) trafik. Det er ikke borgerne i Indre by, som er årsag til trængslen. Gratis kollektiv trafik vil ikke løse problemet.
- Afhjælpe trængselsproblemerne snarere end at løse dem
- Nej, det vil ikke LØSE trængselsproblemerne, men FORBEDRE forholdene
- det skal ikke være gratis, men gerne små elbusser

- Det handler om folk udefra der kører byen til og fra arbejde. Ikke alle i indre by kører bil!
- Måske.
- jeg synes det ville være en god ide med gratis transport, men tror ikke det vil få flere biler ud af byen . dem der tager bilen er jo oftest folk der skal bruge den til arbejde, fx varevogne osv.
- Måske ... men også hævværk på busser og metro. Derimod vil jeg foretrække, at det bliver langt billigere at benytte den kollektive trafik og enklere.
- Allerede gratis for ældre i store byer som Budapest. Ligeftersom løse alle problemer, er dog nok lige optimistisk nok.
- at svare 'enig' må betyde, at man mener, det kun til dels vil løse trængselsproblemet (bedre svarmuligheder efterlyses!)
- Nej, mange af høj-inkomstgrupperne i indre by har behov for egen bil for at kunne varetage deres erhverv og adskillige af disse husstande har behov for 2 biler i husstanden. Dit er utopi at tro København kan tiltrække/fastholde tilstrækkeligt med beboere der er lægger de nødvendige skattekrone, hvis til- og frakørselsmulighederne samt parkeringsmulighederne begrænses yderligere
- Gratis offentlig transport i indre by vil ikke afhjælpe trængselsproblemer, skal man rundt i indre by tager man ikke bil eller offentlig transport, man går eller cykler. Gratis offentlig transport i indre vil ikke fjerne biler fra indre by. Desuden - har man bilen med dig til indre by er det fordi man skal længere væk end indre by
- Trængselsproblemerne er ikke kun skabt af trafikanter der bor i Indre By eller omkring Indre By. Trængslen er i høj grad pga. den gennemkørende trafik, som ingenting har at gøre i Indre By. Det vil gratis kollektiv trafik i Indre By på ingen måde løse
- Muligvis. Personligt ville jeg bruge den kollektive trafik meget mere, hvis det var gratis.
- Det vil ikke ændre på antallet af erhvervskøretøjer, som er en stor del af trafikken.
- Se på trafikken når det regner, den er fuldstændig vild. Regn er lig med bil, for folk gider ikke blive våde. Jeg ser det hver dag når jeg cykler fra og til arbejde. Kaos når der falder et par dråber
- Den kollektive trafik i sin nuværende udformning kan ikke erstatte den individuelle transport, hvadenten det drejer sig om cykel eller bil.
Det er vigtigt ikke at se de forskellige former for transport som modsætninger. I flere tyske byer har man trafikpolitisk taget udgangspunkt i at finde en balance mellem forskellige transportformer fremfor fjendebillede
- "gratis" offentlig transport bør udbygges og være mere pålidelig
- Udfordringen i dag er ikke prisen. Det er biler til og fra Christianshavn, Amager (inkl. lufthavnen) og fra Nordsjælland ind på Sydmotorvejen.
- Det vil måske hjælpe, men et forbud mod biler vil hjælpe meget mere
- Hvis det medfører flere store busser er jeg ikke enig.
- Det er ikke prisen, men tilgængelighed, tempo (lav flere busbaner) og tiden, der er afgørende for kollektiv trafik
- Jeg tvivler på det. Men det ville være godt at få lavet en undersøgelse af, hvem det egentlig er, der bevæger sig rundt i indre by i bil, hvor tit og hvorfor. Det vil måske kunne give et fingerpeg om, hvorvidt gratis kollektiv trafik vil hjælpe på trængselsproblemet.
- Det er en god ide, men jeg tvivler på det løser trængselsproblemerne. Der er mange privatbiler, og mange i den dyre ende. Jeg tvivler på at deres ejere skaffer sig af med eller holder op med at køre i deres teslaer (bl.a.) fordi det er billigere at køre kollektivt. Desuden tror jeg ikke gratis kollektiv trafik alene i indre by vil komme ret mange til gode, da en del af trængslen jo kommer fordi mange rejser til og fra arbejde i denne del af københavn men ikke nødvendigvis bor der.
- Det skal gælde al offentlig transport, så det ikke er nødvendigt for pendlere at anskaffe sig en bil.... måske ikke gratis men billigt
- så længe den kollektive trafik er så uforholdsmæssig dyr, kan det ikke løse trængselsproblemerne alene
- Desværre der det nok ikke nok til at få bilisterne til at skifte bilen ud.
- Ikke alene, men det kunne givetvis være en central komponent i en samlet løsning
- Måske ikke nødvendigvis gratis men billigere
- Jeg tror ikke at gratis kollektivtrafik er nok. Hvis man kigger på område omkring Gothersgade og Kgs. Nytorv, kommer bilerne langsvejfra for at shoppe og gå på cafe. Det vil gratis busser ikke kunne løse.
- Problem handler i høj grad om pendlere fra omkringliggende kommuner. Hvis den kollektive trafik ikke er gratis for dem, tror jeg ikke, at det gør en forskel.

- Meget af biltrafikken er erhvervsorienteret. Som håndværker kan jeg ikke se mig selv eller mine kollegaer bruge offentlig transport i erhvervsøjemed. Det er dem, som arbejder på kontor, og er bosat udenfor byen, der skal lokkes over i offentlig transport
- Ved det ikke, men det kunne være interessant at afprøve det, for at teste om det kan omlægge trafikken fra eget køretøj til kollektiv trafik
- Det vil jeg tro - men det må undersøges så det ikke afhænger af hvad vi tror.
- Det vil stadigvæk være problematisk med turistbusser, varevogne (til udbringning) og håndværkere i Indre By - de skaber de største problemer på vejnettet. De eneste gratis kollektiv trafik ville ramme ville være dem der i forvejen cyklede.
- Mindre biler, busser mv til fleksibel offentlig transport
- Det vil da være attraktivt med et gratis offentligt system potentielt finansieret gennem satellit told ring omkring byen (som nu er rent teknologisk er modent) - men i aldersgruppen 20-29 er jeg ret biased
- Det tror jeg ikke. Det skulle betyde at alle turister med egen bil, stiller den et andet sted og tager det offentlige, samt at folk der bruger kulturtilbud, der kommer langt fra skulle vælge samme løsning. Det er de mest befærdede linjer der skal blive gratis, så dem der skal på arbejde langt væk og kommer langt fra kan køre gratis. Det ville rykke noget. Indre by betyder ikke så meget.
- Hvem skal så betale. Kommunekassen! men det er en god ide!
- At gøre den kollektive trafik gratis risikerer at flytte trafik fra cykelstien og fortovet over i busser og toge. Det skal ikke være gratis, det skal "bare" være attraktivt. Rimeligt i pris, punktligt og hyppigt.
- Jeg er ikke overbevist om, at det kun er prisen/udgiften som vil flytte et stort antal bilister over i offentlig transport. De der bor i indre by og har bil benytter den formentlig mest til transport uden for Indre by.
- Start med at fjerne løbehjul etc.
- Helt sikkert - vi har både Nørreport Østerport og hovedbanen til dem der kommer udefra Kbh og hvis den offentlige transport i indre by var meget billig eller sågar gratis er der ingen grund til at tage bilen for hverken pendlere eller de besøgende -
- Så nemt kan det ikke stilles op tror jeg men prisen er nok ikke det drivende element for de fleste bilister. Men af mange årsager vil det være godt
- Fuldstændig enig
- Det vil hjælpe på problemet, men næppe løse det. Folk der kun skal rundt i indre by tager som regel ikke bil. Bilerne kommer som oftest udefra.
- Næppe
- Hvis der vel at mærke skabes mulighed for let at komme fra sted til sted. Og hvad med erhvervstrafikken? Det ser ud som om en meget stor del af trængslen på gader i Indre By skyldes varevogne.
- Jeg hælder til at være enig. Men jeg ved det ikke. Jeg tror faktisk ikke, at problemet er økonomisk. Dem, der kører bil i Kbh er ret ressourcestærke, og jeg tvivler på, at gratis transport er en gulerod for dem. Men personligt synes jeg det ville være en luksus:-)
- Det vil helt sikkert hjælpe, men selvom pris er vigtigt, er det ikke den eneste parameter man vælger på baggrund af.
- Så længe det offentlige præsterer den ene skandale (kystbane, signalproblemer for toge mm) efter den anden vil det ikke hjælpe. En effektiv metro vil hjælpe på det - men så se dog at få konstrueret nogle "perifere" P-pladser.
- Man kan jo ikke have mursten m.m. med i Offentlige transportmidler. Den indre by bliver i morgen velsignet med mere Metro og jeg er sikker på, at det vil lette presset lidt. Også selvom man har øget prisen i stedet for at sænke den!
- opkræve et gebyr for at køre ind i byen ... og massetransport skal være gratis og finansieret af bompengene ... spor nummerplader på, hvem der kører ind til byen hver dag og send dem en regning ... lad folk tage toget fra deres forstad gratis en tur om dagen til deres arbejdsplads
- Om ikke løse trængselsproblemerne, så dog afhjælpe problemerne.
- Den tror jeg simpelthen bare ikke på!
- Gratis offentlig trafik kan måske ikke alene løse trængselsproblemerne, men det bør være en del af løsningen.
Bemærk i øvrigt, at al offentlig transport til næste år bliver gratis i Luxembourg i hele landet. Hvis man ikke kan gennemføre sådan et tiltag i hele Danmark, bør man i hvert fald gå forrest i København.
- Det vil højst sandsynligt reducere trafikken mellem bydelene, men den del af trafikken som stammer fra pendlere og erhvervskørsel, vil muligvis ikke ændre situationen i det store billede.

- Selv med gratis kollektiv trafik, vil folk skulle bruge bilerne til at komme på arbejde, i sommerhus mv. Det er ikke et spørgsmål om gratis kollektiv trafik, men mange gange er det bare ikke et reelt alternativ til bilen.
- Der er jo politiske partier, som promoverer dette. jeg ved ikke, om man har erfaringer fra andre byer/lande, men hvis den kollektive trafik er attraktiv, hurtig, stabil, ikke rammes af forsinkelser, er ren og effektiv, så kan det økonomiske incitament være relevant. Det vil formentlig på sigt nedsætte slid på veje, reducere åndedræts- og andre sygdomme og dermed føre til fald i en række offentlige udgifter.
- Det tvivler jeg på. Personligt vil jeg hellere cykle end at tage det offentlige.
- Personligt ville det ikke gøre nogen forskel for mit valg af transport.
- Hvis det er gratis i Indre By, vil gennemkørslen af folk "udefra" ikke mindskes. Der vil fortsat være kø i byen.
- Måske. Men fx busser er ikke særligt anvendelige i myldretid hvor biler optager meget plads.
- Tror ikke gratis transport er løsningen for så ville flere cykle
- Gratis transport er bedre end dyr P-afgift
- Måske. Forhåbentlig.
- Det er en dødfødt ide. Du får ikke folk til at skifte transportmiddel. Når de først har sat sig ind i bilen bliver de i bilen til de når frem.
Meget af trafikken i indre by er gennemkørende, så gratis transport hjælper ikke dem.

Selv hvis destinationen er et sted i indre by hvor på Østerbro er det så lige de skal parkere deres bil?

- Det kunne være en rigtig god plan at afprøve dette
- Offentlig trafik er en medvirkende årsag til trængslen. Mange busser kører halvtomme rundt. Gratis betyder ikke at jeg vil sælge min bil, da jeg stadig skal bruge den på job og til ex sommerhus
- Jeg ville ikke bruge det, jeg tager cyklen. Men måske man kan lokke folk der kører i bil til at tage det offentlige i stedet, det ved jeg ikke
- Gratis kollektiv trafik + sporvogne tilbage
- Måske. Så skal der højst sandsynligt indsættes flere busser, for at forhindre trængsel i busserne og ved stoppesteder. Ja der kan velsagtens blive trængsel i form af mange fodgængere.
- Hvis altså ikke den offentlige trafik på vejnettet i Indre by ikke netop kommer til at skabe trængsel, det skal løses med en finesse der ikke ligefrem er kommunens stærke side.
- Hvis den kollektive trafik bliver bedre, kan det måske afhjælpe nogle af trængselsproblemerne. Men jeg tror at det er velstand og manglende regulering, der er hovedproblemet. Og måske priserne og infrastrukturen for folk der pendler ind.
- Det vil medføre de samme gode resultat som ellers kun kunne opnås gennem lovrestriktioner.
- Jeg tror absolut de fleste biler kommer udefra, og det vil sige at de stadig vil komme da det ikke er gratis eller praktisk for dem at tage det offentlige. Dermed ikke sagt at gratis kollektiv trafik i byen ikke ville være dejligt. Men det ville nok kun give mening hvis det også omfattede broerne.
- Med rejsekortet som jeg også er indehaver af er priserne generelt ok.
- Den kollektive er ikke en løsning for ret mange.
- Godt tiltag, men det kan ikke stå alene. Kig på Hamborg, her kan du ikke komme til at vente mere end fem minutter på et kollektivt trafikmiddel, der dækker alle afkroge af byen, og som er meget billig at benytte.
- Jeg kender ikke statistikken, men jeg tvivler på at det er transport *i* Indre By, der skaber trængsel. Jeg forestiller mig snarere at det er folk som enten skal fra Indre by og længere ud, eller kommer uden for Indre By, der fylder på vejnettet. Derfor tror jeg mere på billigere transportpriser generelt i Storkøbenhavn. Skæv desuden evt til erfaringerne med gratis trafik i Odense cityring - mener ikke det var en ubetinget succes.
- Mener der vil være flere mennesker der vil tage den kollektive trafik om det ville være gratis, som det er nu, så er det for dyrt at tage den kollektive trafik og derfor vælger folk at tage bil, selv om det kan være svært og tage lang tid at finde en parkeringsplads.
- Lad det komme an på en prøve - man kan prøve det i et par år, og se om det hjælper.
- det kunne man da håbe på
- Busserne er allerede nu overfyldte i myldretiden og må ofte køre videre og ikke standse. Den bedste løsning vil være, at alle, som ikke har bopæl i byen, må placere deres bil i p-anlæg, som etableres udenfor byen og tage metroen ind. Der skal være en særlig god rabatordning her til dem, som arbejder i byen, og som ikke bor der.
Vi, som bor her, betaler en meget høj skat, og vi må forlange at kunne finde en p-plads til vores egen bil hver dag.

- Det ville ikke have nogen nævneværdig effekt på antallet af biler. Samtidig er kapaciteten i myldertiden i den offentlige trafik utilstrækkelig. Gratis ville formodentlig blot resultere i, at fodgængere cyklister ville tage tog, metro mv. i stedet.
- Hvis der også skabes gode parkeringsmuligheder, ved indfaldsvejene til Indre By vil det HELT sikkert afhjælpe trængslen.
- Et pilot projekt kan vel give et hint
- Det vil hjælpe, men ikke løse problemet.
- Ikke gratis - men skal justeres til et niveau, hvor det det notcher folk til at tage Metro.

Helst skal borgerne have råd til begge transportmuligheder. For mange er det enten eller. For egen del har jeg brug for bil til både privat- og erhvervsliv og da prisen pr kørt Km idag er den samme kollektivt som at tage bilen, vil kollektivt være et fravalg.

Wifi i Metroen, symbolsk rejsesum, vil gøre at Borgerne med bil ser kollektivt som er alternativ. Skulle jeg kunne tage Metroen for en lille penge i folhold til bilkørsel ville jeg tage bus/metro oftere = færre bilkilometer.

- Gratis kollektiv trafik vil give lidt færre trængselsproblemer, men der er stadig mange som er afhængig af bil.
- Det skal dog følges ad med lovgivning. Ha R man inviterer i en bil er det ikke nok med gratis transport. Men en god idé, der vil have en effekt.
- Hvad med dem, som kommer udenbys fra?
- Jeg håber, det vil kunne afhjælpe trængselsproblemer..
- Enig, MEN det kræves også at der bliver mulighed for parkering af bilerne lige ved en s-tog/metro station uden for byen. Ellers vil alle køre så langt ind som muligt. Ingen gider at bokse med parkering først inden man hopper over i det offentlige
- Umiddelbart lyder det jo attraktivt, men spørgsmålet er om man ikke bare skaber en øget trængsel af mennesker der kommer til byen, herunder risiko for at der tiltrækkes endnu flere turister, som vi allerede er ved at drukne i!
- Gratis kollektiv hjælper intet; men hvilke, lidt mere kræse bilejere, har lyst til at bruge de beskidte S-tog, hvor man ankommer til Nørreport og de andre møgbeskidte stationer ? Sæderne - som er ubekvemme at sidde på - bliver ikke støvsuget, der flyder med affald, og der er tilklistret m.m. på gulve - på stationerne ligger der månedsgammelt snavs, som blæser op i hovedet på passagerne, specielt ved blæsevejr .. jeg kunne blive ved .. :-) Den form for transport er der da ingen bilister, som bryder sig om at benytte. Metroen er også til dels nedslidt - og med de samme snavsede trapper - og underdimensioneret. Og: ingen ventilation, så der lugter om sommeren, når det er varmt.
- Tror ikke prisen alene er afgørende
- Det behøver ikke en gang være gratis, men gerne billigere
- Det er et hypotetisk spørgsmål, som ikke kan have et svar. Kun afprøvning kan besvare dette.
- Det vil i nogen grad løse trængselsproblemerne.
- Hvis den bliver gratis, skal der vel flere busser på vejene.
- Det er ikke udgifterne til offentlig transport der er et problem, men rejsetiden.
- Det vil hjælpe, men det er ikke nok. Der mangler parkeringspladser ude i omegnen til Kbh, hvor man kan skifte til offentlig trafik.
- Tror ikke helt det er den rigtige løsningen, men en kombination med offentlig/kollektive trafik som gratis. Det sammen med delebil, cykelstier og højere priser på parkering i indre by som sammen med p-huse udenfor byen, hans Knudsens plads , Ørestaden , og således at det at køre ind i byen koster at holde parkeret i, i længere perioder - for med de tiltag med metro mm skal gøre det mere fremkommeligt
- Lyder som en god idé. Det er dog lidt svært at vurdere effekten af det.
- Flere cyklister/gående vil tage bus/metro
- Optimal løsning!
- Altså man skal tage kollektiv trafik -I- indre by? Man kan jo gå fra den ene ende til den anden på 20-30 minutter.
- Jeg har hørt at i London køre alle over 60 år gratis med Metro og Bus.
- Jeg tvivler på, at det vil løse problemerne, da mange lokale i forvejen cykler eller tager offentlig transport, men det er da et skridt i den rigtige retning.
- Må ikke betinges af mindre plads til bilerne. Skal vise sin værdi i sig selv

- Tror det ikke, de der har bil i indre by kører UD af byen, hvis de skal noget, skal de noget inde i byen, tager de da bussen eller en taxa.
- Det vil sandsynligvis reducere trængslen, men der er stadig mange situationer hvor biler eller cykler er et mere hensigtsmæssigt valg.
- Det kunne vel få nogen til at parkere udenfor indreby
- Det vil være fantastisk med fri kollektiv trafik som i Luxembourg.

MEN - hvis ikke den kollektive trafik fra ophavs kommunerne til København forbedres og gøres tilsvarende gratis, er jeg overbevist om at forbedringen kun i begrænset omfang ændrer mængden af biltrafik i indre by

Hvis derimod kystbanen, regionaltoget og tildels s-toget blev rettidigt og gratis, tror jeg sagtens at københavnernes kunne være tjent med en bus og metropris på en flad 10'er.

Blev diesel busserne i samme omgang skiftet til elektriske, ville København blive en dejlig by at færdes i :)

- Men er det nødvendigt?
- Den kollektive trafik er ikke begrænset af prisen. For mange ting er det offentlige bedst og det vil det fortsat være, hvis det var gratis.

En bil vil altid have flere muligheder.

Man skal ikke begrænse det der virker, men fixe det der ikke virker.

- Det ved jeg ikke om det gør, men det er en god idé at prøve med det.
- Det ved jeg ikke, men det er en skidegod idé.
- Det er ikke nødvendigt med mere kollektiv trafik. Metro og busser fungerer fint, sammen med cykler og ben. Løbehjul bør forbydes.

Gratis eller billigere offentlig transport vil være fint.

- Undersøgelsesresultater fra andre storbyer i Europa er vist ikke helt entydige/hælder til, at det ikke sker...
- Vil i hvert fald hjælpe.
- Ikke så længe at trafikken er af den gennemkørende slags.
- Andre steder har man vist positive resultater
- Det er dejligt at køre gratis, men hvilken fælles kasse skal betale for den individuelle. Perspektivet i forslaget taler for, at de indirekte betalende også er dem, som bor uden for Kbh.
- Men den bør være billigere og mere simpel.
- Fjern nu den gamle zoneinddeling, og se hvordan andre byer kam gøre det mere simpelt.
- Jeg er meget enig i at styrke den kollektive trafik, cykeltrafikken og fodgængertrafikken. For jeg tror faktisk at flere vil begynde at gå mere. Det er både sundt og mindre stressende..
- Dem der har råd til bil, har også råd til at tage den kollektive trafik. Det er et spørgsmål om tilgængelighed, komfort og tid.
- Delvist enig. Der vil stadig være cykeltrængsel. Men jeg tænker at flere pendlere og særligt folk som skal i byen, ville komme over i offentlig transport.
- ja jeg tro det vil hjælpe - og hvis prisen for parkering blev sat op for ikke boende bilister.
- Om det ville løse dem tror jeg ikke, men det ville da nok hjælpe
- det er ikke nok at den er gratis, den skal være bedre, både kvantitativt og kvalitativt
- Især hvis det understøttes af betaling for brug af vejene til gennemkørsel og udefra kommende
- Delvist enig. Mange vil formegentlig tage den offentlige transport frem for bilen, hvis der ikke er en udgift forbundet hermed
- Jeg tror ikke det vil virke helt, mren det vil være godt med gratis transport. Hvis man bor i indre by kan man jo se at der er utroligt mange erhvervsbiler om dagen og lastbiler og de kan jo ikke tage det offentlige. Så er der alle dem der bare kruser rundt inde i byen for at blive set, ikke just nogen der ville tage et offentligt transportmiddel under nogen omstændigheder.
- Så er der det nye fænomen, hvor man kører ræs rundt i de små gader men over 100 km i timen, midt iblandt masser af folk på gå ben og cykel og det bliver ikke stoppet selvom nogle ringer til politiet. Man skal have gode nerver for at færdes på lidt plads, hvor alt er tilladt. EL-løbehjul på gågaderne med 20 km. i timen ingen tøv give slip på deres børn selvom det er en gågade. Hvis du går på gågaderne eller fortorvet e, så bruger cyklisterne ringeklokken for at få en til at flytte sig, sådan er det jo idag og da ingen gør noget bliver det jo sådan det er. Færdselsregler er noget der ikke bliver håndhævet mere og så skal man jo ikke undre sig over at alt er tilladt.

- Jeg tror, at det er folk udenfor indre by, der skaber trængsel.

Der er kun lidt trængsel på en søndag :-)

- Nej, men det vil hjælpe
- Isoleret set er jeg uenig. Hvis der skabes gode parkeringsmuligheder ved bygrænsen vil mit svar være enig.
- mon ikke de trafikale problemer, så blot flyttes til andre dele af København. Vi kan ikke kun tænke på indre by i den sammenhæng.
- Behøver nødvendigvis ikke at være gratis men jeg er sikker på at et billigere og en mere udbygget kollektiv trafik vil mindske egen kørsel.
- Forudsat, det er kollektiv trafik, der egner sig til transport af alle typer borgere. Også de ikke så adrætte borgere. De, der skal transportere sig rullende, eller transportere feks en barnevogn.
- folk skal jo gerne køre på cykel og gå selv - ikke køre i bus og på løbehjul... gratis nej, ikke dyrt, ja.
- Jeg mener stadig der skal være restriktioner og "benspænd" for de "dovne".
Jeg besøgte Seattle i 80'erne hvor man havde en ordning vor busser var gratis når man kørte fra en defineret ydre zone imod midten. Zonen startede i et område hvor det var let at parkere biler. Hvis man kørte fra midtby og ud, skulle man kun betale når man stod af på ydersiden af zonen.
- Tror ikke prisen på offentlig transport i Indre By er det, der gør udslaget ift. hvorvidt folk kører bil eller ej.
- Det har jeg naturligvis ikke belæg for at udtale mig om, men jeg svarer alligevel 'enig', fordi jeg mener at gratis offentlig transport har en masse andre fordele.
- Det ville kræve en stor stabilitet i den kollektive trafik
- Det vil måske løse nogle af problemerne, men ikke alle. Det løser ikke problemerne med de mange parkerede biler, cykler, løbehjul etc., men det er et skridt i den rigtige retning.
- Særligt hvis det bliver mindre busser, der kan køre ofte.
- Men bilen må så parkeres uden for indre by
- Folk må selv betale. Vi har nassere nok. Sæt skatten ned, så kan folk selv vælge hvad de vil bruge pengene til.
- Kollektiv transport er bare for larmende, fælles og træls.
- Enig, men det er ikke nødvendigvis prisen værd
- Gratis kollektiv trafik løser ingenting. Det gør fungerende kollektiv trafik til gengæld.
- Det har vist sig i andre byer at det kan lade sig gøre
- Det vil gøre det meget mere attraktivt men det skal også fungere så man kan stole på det, ellers er det værdiløst, det handler ikke kun om prisen.
- Det vil helt sikkert ikke løse alle problemer, men medvirke. Gratis kollektiv trafik kræver udvikling & udbygning af de kollektive ordninger (se fx til Istanbul for inspiration)
- For så vidt at trængslen ikke bare flyttes til bus og metro i stedet. I Montpellier er der bilfrit foruden skraldebiler i middelalderbyen og så er der en fabelagtig sporvognsordning som nærmest ikke koster noget. Det kan sagtens gøres indenfor voldenw også
- Billigere off.transport vil formentlig hjælpe men er ikke hele løsningen. Den behøver ikke at blive gratis. Jeg er sikker på at os der bor i Indre By har råd til at betale for off.transport.
- Det vil friste mange, at tage en gratis bus eller metro. Jeg tror flere vil vælge offentlig transport og lade en evt. Bil blive hjemme, fordi p-pladser er svære at finde.
- Det vil øge skatterne at gøre det gratis og vi har i forvejen højt skattetryk
- Måske ikke løse problemet men nedsætte trængslen
- Det vil hjælpe, men ikke nødvendigvis give mindre trafik da det kræver en meget bedre kollektiv trafik.
- -husk cyklisterne
- -kun gratis offentlig transport til dem, der ikke ejer biler
- Forbindelsen med offentlig trafik i indre by er meget ringe, det nemmeste er at køre i egen bil hvis man skal nå noget til tiden
- Ikke alene
- Der er stadig en masse mennesker, som skal hente og aflevere børn og samtidigt arbejder uden for byen, hvorfor de er nød til at have egen bil.
- Det er ikke givet at folk fravælger kollektiv trafik fordi det koster noget at benytte denne. Den skal snarere være mere effektiv. Folk er sandsynligvis meget mere interesseret i at spare tid, end penge. Mange gode skridt er taget i den rigtige retning, men meget mere kan gøres. Folk vil ganske givet benytte kollektiv trafik og cykel hvis de ser en fordel i det. Det gælder altså om at skabe denne fordel.

- Kommer helt an på, hvor trafikanterne skal stige på den gratis kollektive, og hvordan de kommer dertil, og hvad de så gør med deres cykler og biler; cyklerne er et større trængselsproblem end biler!
- Gør gerne den kollektive trafik gratis, men tro ikke at det løser hele problemet. Folk kører i egen bil af flere grunde, f.eks. ærinder som bedst ordnes i bil. Tænk hellere på løsninger der tilpasses behov, fremfor 'alt-med-én-pensel' løsninger. Mange borgere i byen har bil, men anvender også andre former for transport. I vores husholdning bruges bilen til at køre til og fra arbejde udenfor byen, men så gost som aldrig til kørsel inde i byen; her bruger vi cykel, Metro, DriveNow, taxa, mv. I er nødt til at forstå at borgere har forskellige behov og at man ikke køn nøjes med én 'one-size-fits-all' løsning.
- Jeg tror ikke man kan begrænse den gratis ordning til Indre By. Der er afstandene trods alt for korte til at folk tager bussen/toget rundt (måske vil metroens udvidelse dog hjælpe lidt her).

Men hvis det var gratis i hele Kbh. Det tror jeg ville hjælpe!

- Jeg er ikke sikker på, at de, der har bil, ville bruge kollektiv trafik, hvis den var gratis. En del af trafikken er også biler på gule plader, som ikke ville blive færre.
- Det vil nok løse en hel del, men nok ikke alle problemerne. Den offentlige trafik skal stadig skrues bedre sammen mange steder, før alle dropper deres bil
- Det er en del af løsningen, ikke hele løsningen. Hvis det skal betyde noget, så må det kobles med roadpricing eller shuttle-busser fra punkter udenfor Indre By, fx gamle jernbaneterræn
- Det løser ikke problemet. Det skal gøres billigere for pentlere med offentlig transport
- Se tidligere bemærkning
- Ikke prisen på transport der afgør om man tager bil eller ej
- Det lyder meget smukt, men de fleste har råd til at betale den forholdsvis lave ydelse det er at tage kollektiv trafik, så tror ikke på det vil løse ret meget - tunneler er vejen frem.
- Det vil sikkert have en mindre gavnlige indflydelse, og det er helt sikkert en glimrende ide, men det er jo nok den kollektive trafik til Indre By der skal gøres billigere
- Det vil være forfriskende nytænkning. Men sikkert også dyrt?!
- Vi skal ikke have flere busser i indre by.
- Jeg tror ikke på gratis ydelser. De fører nemt til manglende service og manglende respekt fra kundernes side. Rimelige priser fx 10 kr. for en timebillet må vel kunne dække administrationsomkostningerne og lidt til. Om det vil hjælpe meget på bilismen er ikke godt at vide.
- Så længe folk har penge og penge kan købe biler hjælper det måske ikke. Men mon ikke der er nogle undersøgelser der vil sige ja. Anyway, den kollektive trafik burde være gratis for at sætte en retning og ikke indst hjælpe dem prioritere offentlig transport fremfor privat transport - og dem der er ikke har midler til andet. Der er jo faktisk stadigvæk folk i byen, der har ret begrænsede midler
- Hmm den må gerne være billigere i hvert fald. Det er ikke kun prisen, der er afgørende - det er super vigtigt, at man kan "stole" på den offentlige trafik.
- Men det ville også blive bedre, hvis DSB ikke altid havde togbusser, forsinkelser osv. Det er sådan set rimelig meget derfor der er så mange, som tager bilen, grundet det offentlige bare ikke kører pisse godt.

Så synes ikke nødvendigvis, at det skal være gratis, men det er fordi logistikken ikke kører så godt for dem.

- Løse er måske meget sagt, ment et skridt i den rigtige retning, hvor fx metrotillægget trækker den forkerte vej
- måske?

tror altså stadigvæk, at det er folk, som bare passerer igennem Indre by, som fylder på vejnettet. Dem som bruger Indre By som "en smutvej"

vi som bor her, er godt klar over trængselsproblemerne og bruger den kollektive trafik til hverdag

- Forsøg i EU lande med 1 euro pris uanset hvortil i byen gav mega biltrafik nedsættelse og særlig gæster brugte denne billige mulighed i større omfang. Oplevede jeg selv som en meget god løsning i Nice området nogle år tilbage.
- Selvom det bliver gratis, så er der mange der er afhængig af bil og der skal leveres varer osv.. Samtidig cykler de fleste jo, så tror ikke det vil flytte særlig meget..
- til dels, det er stadig vigtigt at folk cykler og går motion, men det vil nok mindske biltrafikken.
- Hvis ringvej og parkeringspladser i forstæderne etableres.
- Igen tror jeg, at det afhænger af p-muligheder, da mange billister kommer udenbys fra.

- Det er vel afhængig af om det er folk fra City eller om det er pendlere. Pendlere ville nok gøre brug af offentlig trafik hvis den var gratis
- Jeg tror det bliver mere attraktivt at lade bilen stå.
- Tror desværre ikke det er nok, de der indædte bilister skal rammes på pengepungen og begrænsning af indkørsel til byen samt, at der bliver virkeligt umuligt for dem at smide deres bil nogen steder.
- Det er et svært spørgsmål. Men jeg tror egentlig ikke at folk vælger bilen af økonomiske årsager når de vælger at bo i indre København. Det ville måske lette en smule, men helt sikkert ikke løse det hele.
- Jeg
- Jeg tror ikke at det er den eneste og endelige løsning. Priserne kan gradueres
- Måske - hvis det inkluderer metroen.
- Det er svært at sige om det vil løse det alene, men rigtig godt forslag!
- Tror beboerne i indre by cykler eller går.
Hvis det er til folk der skal ind til byen så ja, det kræver dog parkeringsanlæg udenfor byen.
- Den kollektive trafik bliver næppe gratis, medmindre Københavns Kommune kan finde ansatte, der vil arbejde uden løn, og producenter, som vil forære busser mv. til kommunen. Det hedder "skatteyderbetalt".

Der er ingen videnskabelige undersøgelser, der underbygger udsagnet.

- Det burde i hvert fald tilskynde flere til at anvende offentlig transport. Bedre forhold (rengøring m.m.) i transportmidler og på stationer ville måske også hjælpe.
- Uuuu dejligt med dette spørgsmål
Det vil løse såååå meget bil problemet.
Det fungerer jo i udlandet med gratis transport
- Det lyder som en rigtig god idé, men ved ikke om det ville afhjælpe problemet. Folk holder, så vidt jeg ved, meget af den alenetid de har i bilen.
- Spørg de byer der gør det.
- Lad os prøve i tre år, og se hvad der sker.
- ingen tvivl, hvis kapaciteten også er til stede.
- hvert tilfælde hvis det samtidig blev dyrere at køre i egne bil i byen.
- Det vil afhjælpe, hvis også den gennemgående trafik begrænses
- Jeg er tilhænger af god offentlig transport og synes den bliver bedre og bedre. Men tror nu ikke at gøre den gratis betyder det store. Når vi fravælger det offentlige er det pga. Forbindelserne eller mangel på samme og aldrig pris
- Nej for dem der har brug for en bil vil blive ved med at ha brug for en bil. Det vil derimod fjerne nogle cyklister og det er jo godt.
- Beboer der har brug for deres bil kva deres arbejde samt varetransport er bedøvende ligeglad med gratis transport.
- Det ved jeg ikke, men jeg er ikke sikker.
Roadpricing vil være en god ide, tror jeg.
Vi skal have god og billig kollektiv trafik.
- Gratis kollektiv trafik er et smukt ideal, men vil formentlig medføre ophold af uønskede personer, som ikke umiddelbart er sanktionérbart. Men sænk priserne til 25 % af nuværende niveau og simplificér prissystemet. Se fx Berlins zone A+B+C.
- Jeg ved ikke om det vil løse problemet, men det er en god ide!
- Det afhænger både af rutelægningen og intensiteten af den kollektive trafik og dets af at persontransportkørslen standses på anden vis. Der skal mere end en busbillet til at få en bilist op af sit sæde hvis han først har købt dytten. Men ærinde kørsel må tillades.
- Man behøver ikke gøre det gratis, men bare billigere. Og gør det mere attraktivt så flere vælger offentligt.
- Du vil få rigtig mange unge bilejere til at vælge den løsning frem for bilen!
- Helt klart eller i al fald billigere. Fungere i flere franske byer, hvor man bare hopper på bussen
- Om det skal være gratis ved jeg ikke, men det nuværende niveau er alt for dyrt. Man taler meget om at rykke den kollektive trafik, men faktisk er at det er for dyrt og usammenhængende. Selskaber med hver sin agenda. Slå al kollektiv trafik sammen i eet selskab. Enten det, eller også skal de nuværende tvinges til at samarbejde som eet.
- Der er mange, der under alle omstændigheder ville tage bilen. Dermed ikke sagt, at det ikke ville medføre forbedringer.
- Det kunne godt være
- Jeg ved ikke, om det vil løse alle problemer, men jeg er helt sikker på, at det vil hjælpe!
- Det kan ikke løse trængslen, men måske tage toppen af?

- Til dels. Der er stadig mange situationer, hvor bilen er en hurtigere løsning. Fx ved større indkøb eller transport til steder, hvor bus ikke kører ofte eller sent. Men test det i en måned ...
- Mange som kører i indre by, bor der ikke. Samtidig er det ikke alle som bor i indre by, som arbejder i indre by.
- - vil det i væsentlig grad være "med til at" løse trængselsproblemerne -
- Helt sikkert. Jeg er nabo til Tivoli og oplever næsten året rundt at det kan være svært, i december umuligt, at få parkeret egen bil, da hele området er optaget af tilkørende biler. Men når en familie på 4 skal betale omkring 200 kr, alene for at komme til København kan jeg godt forstå at man tager bilen herind.
- Er enig, hvis tilbuddet gælder hele København omfattende Amager, Frederiksberg og Hellerup.
- Der er ingen, især ikke bilister, der ønsker at benytte offentlig transport mere end de gør nu. Heller ikke selv om det er gratis. Det er primært på grund af de andre passagerer, og mindre på grund af pris, forbindelse og punktlighed.
- Måske turister ville benytte den kollektive trafik mere i stedet for de mange turistbusser, som især lægger pres på trafikken omkring Amaliegade.
- Den kollektive trafik skal ikke nødvendigvis gøres gratis. Den generelle infrastruktur skal effektiviseres, så det er nemmere at komme rundt i/ til Indre By - f.eks. med bedre cykelstier.
- men jeg synes ikke, at de gratis busser der kørte i flere år blev særlig benyttet. Jeg ved ikke, jeg cykler alle vejen.
- Tro ikke løsningen er dette. Busserne, metro og tog er fyldte nok som der er ved myldrer tid.
- Dem der har råd til at have egen bil, har mere end råd til at tage offentlig transport. Vores skatte kroner er bedre givet id andre steder!!!!
- Jeg tror at det vil måske hjælpe lidt.
- Det afhænger vel af om udbud svarer til efterspørgsel
- Men principielt. Afstandene i Indre by er så korte at folk skal vænnes til at gå
- Nej, for den offentlige transport er ikke et reelt alternativ. Den er langsom, ofte forsinket eller strejkeramt. Den er typisk ufleksibel i forhold til destination.
- Det er svært at sige fordi de mennesker der bruger offentlig transport i indre by oftest er turister.
- Kun hvis den kombineres med ringere muligheder for parkering for biler, der kommer udefra. Og måske er det en god idé også at kombinere med låne-cykler? Dette kunne måske tage det værste pres på den offentlige trafik.

Det er nu under alle omstændigheder en god idé, synes jeg.

- Den eneste måde at løse trafik problemet er ved at dæmpe den med fysiske midler, og gratis offentlig transport vil blot overføre omkostningen på andre end brugerne, så det er ikke fair efter min mening. Lav flere gågader, begræns adgang for biler og tung trafik ligesom Nørrebrogade, etc.
- Jeg tror ikke, at de, der kører i byen gør det fordi de har ikke råd til offentlige transport - tværtimod er der mange dyre biler.
- Jeg er faktisk ikke sikker på om det ville hjælpe hvis den offentlige transport blev gratis, da allerede over størstedelen af Danmarks befolkning, tit tager det offentlige selvom de har bil. Dog er det allerede svine dyrt at have bil i byen, men dem der er altså også dem der har råd til det der har det, derfor tror jeg ikke at gratis offentlig transport ville ændre deres mening, da de allerede betaler mange penge for deres køretøjer.
- Dette udsagn skal kombineres med at det skal være velfungerende og underkastet præcision.
- En løsning jeg ikke selv havde tænkt over, men egentlig giver rigtig god mening
- Efter køreplansrevisionen d. 14. oktober bliver der ikke meget bus tilbage i indre by (altså inden for V., N. og Ø. Vold)

Men metroen bliver forhåbentlig en aflastning.

- Spørgsmålet er ikke korrekt stillet. Trængselsproblemer og gratis offentlig trafik hænger ikke sammen.
Men det vil være en god idé at gøre den gratis - bare af andre grunde.
- Der vil stadig være mange, der foretrækker egen bil / cykel, også fordi de offentlige busser/tog er overfyldte i myldretiden. Tror det er vigtigt at der betales en symbolsk pris, fx at alle skal have rejsekort, men at dette bliver langt billigere end nu
- Det tager 2-3 gange så lang tid med offentlig transport i forhold til bil, selv i myldretid. Det problem skal nok løses først.
- Det ville hjælpe mange af dem der i dag pendler ind i København og dermed mindske trafikthæthed
- Den kollektive trafik er billig i forvejen i indre by, tror ikke det vil påvirke dem der har bil.
- Det vil givetvis have stor positiv effekt, men trængselsproblemerne afhænger for mig at se af en række faktorer, og derfor vil gratis offentlig transport ikke løse problemet alene. Håndværkere,

skraldebiler og store lastbiler med varer fylder godt i landskabet herinde, men vil jo heller ikke kunne overgå til offentlig transport.

- Den kollektive trafik er klart hurtigere end at køre i egen bil. Dem, der kan undvære at køre, gør det allerede. Jeg tror ikke, at ret meget af trafikken er (unødvendig) privat kørsel.
- Folk vil jo stadigvæk skulle køre frem til indre bys grænse, og så er det vel bare der, trafikpropperne opstår! Løsning: Lav nogle KÆMPE STORE p-huse for enden af Lyngbyvejen, under søerne, under havnen v/Kalvebod Brygge og under Kløvermarken, hvor man kan parkere billigt, og derefter hoppe over i gratis busser.

OBS: Gratis busser skulle i så fald være busser, der ikke forurener!

- En styrkelse af den kollektive trafik - herunder prisreduktion og/eller gratis kollektiv trafik - er eneste legitime vej til at begrænse antallet af f.eks. beboer-biler i indre by. Og en god strategi til at begrænse antallet af udefrakommende biler.
- jeg går 100% for kollektive trafik. Idag kan jeg cykler, men hvem ved imorgen? Jeg er 71 år gammel.
- Jeg mener ikke den direkte bør være gratis, men en prissænkning kunne være en ide.
- Tror altid der vil være nogen der tager bilen frem for kollektiv trafik. Men jeg tror der er mange, mange flere der ville vælge kollektiv trafik til.
- Det er en god ide, men personligt tror jeg ikke det løser problemet, det er den udefra kommende trafik der skal begrænses
- Det vil nok aldrig fjerne trængsel i myldretiden, men hvis man kun vil se nogle få mennesker i myldretiden, skal man flytte ud på landet. Det er helt OK for mig, at der er andre mennesker og noget trafik, men det ville være skønt, hvis man kunne gøre den kollektive trafik gratis. Det vigtigste er dog ikke, at den bliver gratis (synes jeg), men snarere at den kører kontinuerligt så man ligesom med metroen ikke skal vente mere end nogle få min., for så gør det heller ikke noget, hvis ét tog/transportmiddel er forsinket, for der kommer snart et andet, man kan tage i stedet.

Det er også vigtigt, at der bliver holdepladser/stationer i nærheden af folks bopæle og arbejdspladser samt at forbindelsen mellem transportmidlerne er koordineret, så folk ikke skal vente fx 20 min. imellem to transportmidler, for så køber mange hellere en bil.

- Jeg tror bekvemmelighed vejer tungere i pris og er grunden til at offentlig trafik bliver fravalgt af bilister, så fokus på det i stedet tror jeg er et bedre redskab end pris.
- Netop. Invester i offentlig transport frem for privatbilisme. Også for klimaets skyld og for at sænke luftforureningen i byen.
- Jeg tror det vil være tilfældet.

Men jeg tror også, at det ville hjælpe, hvis der var fornuftige parkeringspladser uden for indre by tæt på stationer, hvor pendlere kunne stille bilen og benytte sig af den offentlige trafik derfra

- Bil er dyrt og beboerne har det af nødvendighed.
- Det er bestemt værd at prøve.
- Kun vandkælggjort bilisme vil hjælpe
- Så ville antallet af 'henslængte' cykler også minimeres.
- Det er ikke nok at ændre priserne på offentlig trafik
- Trængselsproblemerne er bl.a. betinget af den stigende turisme, som ankommer i store busser og køretøjer.

Dernæst et ubeskriveligt højt antal af kommunale anlægsarbejder i gadebilledet og trafikken, som forhindrer smidig afvikling.

Mindre billetpriser i den kollektive trafik (for bus og metro), udfasning af de mange store kollektive busser til fordel for mange mindre minibusser - eldrevne naturligvis, med mange ruter.

- Det vil neppe løse problemet, men det vil sikkert hjælpe en god del
- Det løser intet. Folk, der ikke har et ærinde i København kører jo ikke gennem byen - de kører udenom. Og dem, der har et ærinde i byen, parkerer jo bilen - uanset om den offentlige transport er gratis eller ej. Og alle os, der bor i byen har en cykel - og de færreste kører i bil ved små-ærinder. Så gratis transport med bus og metro gør ingen forskel
- Formentlig ikke. Prisen for den kollektive transport har naturligvis indvirkning på hvor mange som benytter den. Men jeg mener i stedet at der burde lægges fokus på en mere stabil og ikke mindst hurtigere kollektiv trafik. Skal man ud af byen på arbejde tager det oftest mere end dobbelt så lang tid med offentlig transport, som det gør i bil.
- Jeg tror det vil medføre færre VILDE cyklister og al det cykelroderi der er overalt i byen. Der er steder hvor man næsten ikke kan komme ind og ud af forretninger, Metro og togstationer etc. for

det cykelkaos der er.

Og så vil en form for roadpricing helt sikkert også holde en del biler ude af byen, men det er jo en anden snak.

- Men det er et forsøg værd. Man kunne have en prøveperiode.
- Det vil nok ikke afhjælpe problemerne helt, da der stadig vil være gennemkørende trafik
- Formodentlig, kan pendlertrafikken nedbringes ved at gøre kollektiv transport gratis, ligesom en del beboere dermed også kunne undvære bilen, men biler kan ikke undgås og ikke undværes af beboere, håndværker mv som betjener byen. Der skal fokuseres på mindre belastende og pladskrævende alternative ("grønne") transportformer. Nogle af de generende transportformer, kan ikke fjernes helt, men det er bydende nødvendigt f.eks. at fremme intelligent fælles vareudbringning, mindre eldrevne køretøjer (ex. bybusser!), fremme af cykelbude og forbud mod de ældste dieselskøretøjer.
- Det virker da i Bruxelles
- Det har ingen betydning
- Det vil ikke fjerne alt trafikken, men hvis man samtidigt medregnede prisen til at rydde op efter afbrændingen af benzin/diesel i afgifterne, sådan at priserne på tankstationerne steg, ville det betyde rigtig meget. Det skal både være godt, hurtigt, præcist og billigt for at folk skifter. Ellers ville det bare bliver en skatterabat til folk i provinsen. Folk i indre by går eller cykler, når de skal rundt i indre by.
- Det vil lette problemerne, men der er stadig mange som tager bilen af andre grunde. Så man er nødt til samtidig at ramme bilisterne på pengepungen og gøre det besværligt.
- Den behøver ikke ligefrem være gratis, men blot fornuftige priser. Hvad der er mere afgørende er at udbygge kollektiv trafik
- tror det vil bestemt fjerne en del, men ikke alt .. I visse tilfælde og personer vil altid tilvælge deres bil. Inkl undertegnet.
- Jeg tror ikke det vil løse alle problemerne nej, men det vil være et meget positivt tiltag og løse mange problemer!
- Det er en del af løsningen, men kan ikke stå alene.
- Det ville hjælpe på dem, men ikke løse dem.
- Gratis eller billigere kollektiv trafik vil nok bidrage til at aflaste trængslen - hvis der vel at mærke er kapacitet i den kollektive trafik. Men jeg er ikke sikker på, at det vil flytte så meget. Udbygningen af metronettet vil nok i endnu højere grad bidrage til at aflaste trængslen på vejene
- Det tror jeg ikke . Det er mest den gennemgående trafik der fylder og forurener for meget . Plus tror jeg man er mindre hensyntagen til at det også er et lokalområde når man ikke selv bor der . Fx eksempel med løbehjul , turister er tydeligvis mindre hensynsfulde med hvor man kører , parkerer osv , nok fordi man ikke selv bor der
- Betalingsring om indre by og broerne er en god ide
- Trængselsproblemerne vil være der lige meget om det er gratis eller ej!
- Jeg er delvist enig, da det givetvis vil afgive kapacitet på vejene til busser mv. Men som nævnt i min kommentar tidligere, er der på visse vejstrækninger også kapacitetsproblemer knyttet til samspillet mellem fodgængere, cykler og kollektiv trafik. I mit eget kvarter omkring Torvehallerne har der således været en stor vækst i fodgængere, da kvarteret har ændret karakter og er blevet et attraktivt sted at tage hen, og her kæmper fodgængere, cykler og busser om pladsen. Så færre privatbilister løser ikke i sig selv trængselsproblemerne alle steder. Det kræver også, at busserne enkelte steder må vige for fx fodgængere og cykler.
- Muligvis
- Jeg ved ikke om det vil afhjælpe det 100%, men det vil helt klart hjælpe
- Men den skal også være meget meget bedre. Hvis den var RIGTIG god, tror jeg godt folk vil betale
- Findes der ikke eksempler fra europæiske storbyer med et sådan tiltag? Værd at forsøge...
- Det vil hjælpe på trængsel i St. Kongensgade, hvis ensretningen i Kronprinsessegade vendes.
- Det vil muligvis få flere udenfor byen til at benytte kollektiv transport, men vil forstærke trængsels- og miljøproblemerne i de omkringliggende byer grænsende op til KBH, da man blot vil parkere bilen der.
- i indre by skal alle der ikke har gang handicap op på cykler løbe hjul mv. ikke køres passivt rundt. offentlig transport i indre by skal være forebeholdt gangbesværede
- Især rigtigt når Metro Cotyringen åbner
- Det vil næppe LØSE problemerne - men vil uundgåeligt REDUCERE problemerne.
- Ved ikke hvem der kører rundt herinde og hvorfor og om kollektiv trafik kan opfylde trafikanternes behov (erhvervsdrivende mv)
- Folk vil gerne køre bil. Er i tvivl om det reelt virker
- Prisen betyder en del. Men tiden er afgørende for mange.

- Helt afgjort. Det er alt, alt for dyrt nu... Hvis man dermed mener metro og S tog også - og ikke kun busserne. Busserne er btw ofte grunden til at trafikken især omkring Nørreport ofte snegler sig afsted...
- Jeg tror ikke prisen vil gøre at folk ændrer vaner mht offentlig transport inde i byen
- Det kan måske godt være, men jeg kender ikke regnestykket bag den antagelse. Man kunne også forestille sig, at folk ville holde op med at cykle, og at der så opstod behov for endnu flere busser, hvilket jeg ikke ser noget godt i.
- Hvis det også prioriteres cykelparkering både ved privatbolig og stationerne
- Uklart om det ligefrem vil løse problemet, men det vil nok afhjælpe problemet.
- Det har ingen betydning for en meget stor del af borgerne. Og det er også en urimelig omfordeling.
- Det er strukturen bl.a. i omegnskommuner - kun 1 bus i timen etc. og mange arbejdspladser i byen, der skaber trafikken. Måske store p-pladser ved stationerne og bedre, billigere og mere præcise toge kan løse noget af problemet. Og forbyd lastbiler/turistbusser ml. 7-9 og 15-18. Københavns kommune vil ALDRIG kunne løse trængselsproblemer alene - heller ikke ved at lave bompenge.
- Borgernes økonomi
- Den vil sikkert hjælpe, men ikke løse det, med mindre gratis offentlig transport bliver indført i hele Region Hovedstad.
- Den kollektive trafik er for dyr og med det nye metrotillæg bliver den endnu dyrere
- Det vil nok afhjælpe trængselsproblemerne, men ikke helt afskaffe dem. Folk er glade for deres biler.
- det ved jeg ikke - gratis kollektiv trafik synes jeg er et must når vi får smidt bilerne ud og dem der virkelig har et ærinde herinde, kan komme frem meget bedre og nemt.
- Danskere elsker hvad der er gratis!!
- Det vil langt fra løse alle problemer at gøre det gratis, først og fremmest skal den kollektive være bedre og det kan den kun blive hvis der er plads på vejene til busserne.

Det tager for lang tid at komme gennem Indre By i bus og driften er uregelmæssig pga af knudepunkter fx omkring Kongens Nytorv.

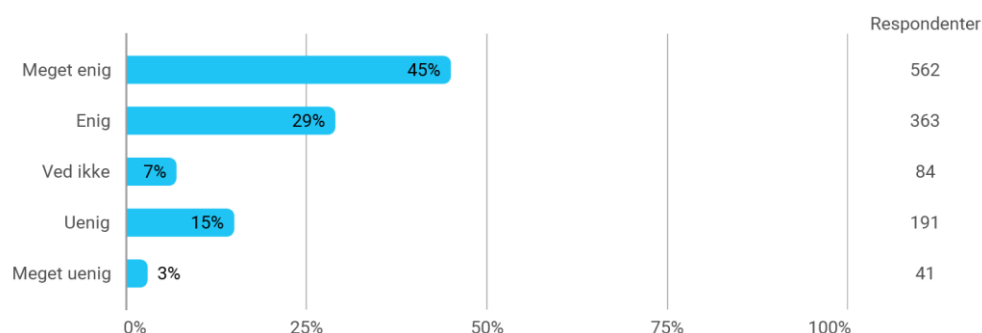
Det er absurd at stå og vente op til 20 minutter på sin bus i myldretid, mens man kigger på strømmen af personbiler som blokerer vejen og kun rummer en enkelt person i hver bil! Og det mest uretfærdige ved det hele er, at det er mig, som står og venter på min bus, som skal indånde alle de partikler bilerne udleder.

Busnettet er mangelfuldt og busserne er så langsomme i myldretid at det nærmest altid er hurtigere at cykle, selv på længere ruter i byen. Det er en hån mod alle de mennesker som er afhængige af busserne.

- Selvom priserne rigtigt nok er steget i den kollektive trafik, så er niveauet ikke en udfordring. Problemet er at det er blevet meget billigere at have bil. I stedet for gratis kollektiv transport er der behov for højere parkeringsafgifter, congestion fee / bom penge og billigere debiler. Hvis kollektiv transport blev gratis er jeg bange for at nettet vil blive brugt til alle mulige andre formål (fester, væresteder) og transportformen derfor ville blive endnu mere uattraktiv.
- Nogle mennesker vil aldrig bruge offentlige transportmidler. Igen mener jeg der bør lægges vægt på elbiler i stedet
- Folk tager metro, cykler, går, tager el-løbbehjul. Det fungerer allerede godt, så skattekroneerne behøver ikke bruges på det.
- Jeg har svaret 'ved ikke', da jeg ikke kan forestille mig et større pres på den kollektive trafik, end der er lige nu. Jeg tror således, at gratis kollektiv trafik i Indre By ville medføre en alt for stor menneskemængde i den kollektive trafik.
- Jeg mener bestemt at trængselsproblematikken i stor grad kan afhjælpes med gratis offentlig trafik, hvis den så også viser sig at overholde køreplaner. Da der er nogen der af forskellige grunde mener at en bil er nødvendig vil der blive brug for biler af forskellig slags.
- Den stor del af trængselsproblemerne stammer fra pendlere. De fleste af beboerne i Indre By - og måske særligt i Middelalderbyen - går og cykler og kører ikke rundt i byen, men ville selvfølgelig nok i nogen grad bruge den gratis kollektive trafik, hvis den var der.
- Priserne er helt ude i hampen
- Nej, det vil ej, for hvor skal folk i bil udefra i givet fald stille deres biler - hvor er de nødvendige parkeringsanlæg uden for indre by?

- Jeg tror at det er vigtigt at følge op på hvad metroen vil gøre for trafikken. Derefter skal man gøre det mere besværligt for bilister at køre ind i byen end det er i dag. I bund og grund bør trafikken i København begrænses til dem der bor i byen og dem der har en ærinde.
- Jeg tror at prisen på den kollektive trafik kan være en faktor, men mest hører jeg det som en legitimering fra bilisternes side i forhold til at vælge bilen til. Det er næsten billigere at tage bilen. Jeg tror reelt prisen er af mindre betydning og at det mere drejer sig om komfort, vaner og identitet.
- Tror ikke gratis kollektiv trafik vil få markant flere til, at stille bilen. Derudover synes jeg vi skal beholde vores indtægter på turisternes brug af den kollektive trafik.
- Derfor er det stadig en god ide at billigøre off. transport
- Er det en reel problemstilling? Det koster 16 kr. at køre med metroen og med bus!! Vil en gratis ordning ændre vores adfærd? Snak om gratis kollektiv trafik kan godt blive et skalkeskjul, for at de virkelige gode løsninger på trængselsproblemer bliver løst og identificeret.

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Turismen giver udfordringer for os, der bor i Indre By".



Uddyb gerne:

- Jeg synes man skal begrænse alle disse turistbusser, som ødelægger al transport igennem Toldbodgade og specielt ved Langeliniehavnen, hvor der er ALT FOR MANGE BUSSEER til meget begrænset plads. De osler - sviner og opfører sig idioter (undskyld udtrykket)! Turister må tage de offentlige transportmidler som alle andre - det har de tid til - det er billigere for dem og så langt er der ikke fra Østerport station til den Lille havfrue!
- Især med turister på cykler (el løbehjul osv) som ikke er vant til at køre på cykel. De burde tage et cykelkørekort først.
- Vi er ved at nå max antal turister i Indre By
- Mange busser på lidt plads, enormt forvirrede turister der går ude på vejene (fordi fortovene er så smalle). De er heller ikke vant til cyklister, så de bliver altid helt forskrækkede, når de går på gader, der ligner gågader, men som ikke er det.
- København sælger sig selv som cykelby. Dvs. at hvert eneste hotel eller kommunen selv udlejer cykler, til personer, som ikke kender de mest basale færdselsregler for cyklister. Bl.a. at man skal holde tilbage for personer, der skal krydse cykelstien for at komme på eller af bussen, at cykling på fortov er forbudt og at man ikke kører mod trafikken i ensrettede gader som Store Kongensgade og Bredgade.
Det skal være obligatorisk at man ved leje af cykel får udleveret de mest basale færdselsregler for cyklister.
- Det er ikke nødvendigvis københavnernes, der tjener på turistene. Mange ansatte og butik- og virksomhedsejere bor i andre kommuner.
- busser burde være eko busser
- Jeg er i nogen grad enig - men det er kun fordi at de får lov at skabe udfordringer.

Eksempelvis er turistbusser ofte ret larmende, osende og farlige. Og det ville være en nem ting at lade være med at give tilladelser til.

Kan ikke se problemer i turistene i sig selv - kun nogle af de virksomheder der tjener penge på dem.

- Byen er efter hånden blevet en turist attraktion, som Kreta m.f.
- Der er altid trængsel, hvor der er turistbusser. For det første fylder turistbusserne alt for meget i bybilledet og får den Indre By til at ligne en kæmpe busterminal, hvor der er meget larm og

forvirring omkring busserne. Busserne holder uhensigtsmæssigt og spærrer vejene og holder på tomgang. Turistbusser burde slet ikke kunne komme ind i Indre By.

- Er stoppet med at handle i indre by, der er for mange mennesker, for meget trafik på cykelstierne og Christianshavn er det nye venedig
- Det er både godt og ondt. Vi bør være stolte at så mange ønsker at se vores by - og vi sviner selv i vores by sammen med turisterne
- alt for mange på et meget koncentret sted
- Turistbusserne fylder. Skal kun være transport til og fra hotel, ikke på sightseeing rundt i byen. Og så skal de store, høje, forurenende, "hop on hop off" busser væk og erstattes med små eldrevne sightseeing busser, som også kan benyttes af københavnere.
- Uenig i at det skaber problemer - dog er forhold for parkering af busser etc dårligt, hvilket godt kan skabe gener.

Men generelt er turismen ej til gene

- Der er mange lag i problematikken.

Det største efter min mening, at mange lejligheder udnyttes til rbnb, lejlighedsbytte og lignende formål. Det er min helt klare oplevelse at der spekuleres i udlejning. Det giver en skævhed. Økonomisk, at boligpriserne stiger kunstigt og at der kommer en uforudsigelighed i, hvem der egentlig bor og lever her i byen.

- Det er ved at være for meget
- De er allevegne....på fortove, cykelstier, i gaderne. Det er svært at komme frem for dem og de tosser rundt på elløbehjul og elcykler uden at kende færdselsreglerne
Og de store turistbusser er til stor gene i byens smalle gader
- Vi er afhængig af turister, og syntes det er fantastisk at vi forbliver på verdenskortet. Der er mange penge i turisme, det handler blot om at finde løsninger som gør at der er plads til dem.
- Ikke et omfangsrigt problem. Men nogle turister kender ikke/bryder færdselsreglerne, så de kommer til at spærre på cykelstierne eller chikanere i parkerne eller på fortovene.
- Der er områder hvor det nærmest er ufremkommeligt
- Det har jeg ikke bemærket
- Jeg har kun gode oplevelser med mennesker, som har lyst til at opleve min by, så jeg forstår ikke de såkaldte 'udfordringer' - er vi ikke enige om at turister lægger mange penge i byen?
Og at vi også selv nyder at opleve andre lande og byer i vore ferier?

Jeg velkommer turisterne! Og jeg elsker at se, at de kan lide min by!

- Det er navnlig de mange og alt for store turistbusser, som er til stor gene i indre by. En anden anke er, at mange turister er helt uden kendskab til vor færdselslov og ter sig meget uhensigtsmæssigt; specielt som cyklister.
- turistførere for flokke af turister må sørge for at henlægge afholdelse af foredrag til steder med god plads, og skal sørge for at passanter ikke presses fra fortovet ud på cykelsti/kørebane.
- både turister i busser, på cykler, segway og el løbe hjul er en udfordring
- Ka slet ikke se der overhovedet er et problem.
- problemer med fulde danskere, der skråler i nattetimerne
turister der cykler uden at kende regler
store grupper af turister der spærrer fortove
- Specielt hop-on-hop-off busserne er et problem. De kører generelt råddent og er ligeglade med øvrig trafik. Det kunne evt. ændres ved at sætte krav til mere tid i deres køreplaner.
Et andet specielt problemområde er Toldbodgade, hvor der er for mange turistbusser. Man kunne evt. forbyde parkering af turist busser der, og flytte det til Nordre Toldbod, hvor der er bedre plads, og man til fods kan se både Gefion, Amalياهوven og Amalienborg. Det er for os beboere i området meget svært at finde parkering specielt om dagen, så det er ikke en løsning, som det var oppe på et tidspunkt, at lave busparkering i Amaliegade. At flytte busparkering hen til Nordre Toldbod, vil også fjerne lidt af forureningen fra turistbusserne som eller havner lige op i folks lejligheder.
- Ja, noget af en udfordring. Vi burde være glade for at turister vil besøge vores by. Desværre er nogle (sorry, men jeg tænker mest på de kinesiske) meget fremmasende, støjende og dem har man ikke specielt lyst til at hjælpe, desværre.
- Det primære problem er airbnb, som på ingen måde er begrænset til de lovlige 70 dage. Og som borger ved man ikke hvad man skal gøre.
- De er crazy på cykler, og når de laller ind over cykelstierne.
Busser i middelalderbyen er også en udfordring
- Men også fordele - som detailhandel og restaurationer.

- Hvis man kigger sig omkring i verdens byer, så er der altså ikke specielt mange turister i København, bortset fra Nyhavn, og det er bare hyggeligt.
- Turister er enormt trafikussikre særligt på cykel
- Alt for mange farlige cyklister - og alt for meget privat korttids udlejning. Der må og skal sættes grænser - som fx i Berlin.
- Masseturisme er kommet for at blive, ergo lad os benytte os af de indtægter dette giver. Der kan som udgangspunkt udstedes betalt køretid til turistbusser, på den måde kan man skabe en regulering således at der ikke på noget tidspunkt er for mange busser i indre by, og time dette i fht. myldretid, begivenheder m.m. dvs. turisterne er nød til at besøge andre steder og dem der gerne vil se indre by via turistbus må lidt mere til lommerne.
GPS styring af do. må være muligt.
Udsted evt. en App konkurrence med 2 mill. til vinderen, det koster som udgangspunkt 4-5 mill at få udviklet sådan et produkt (et) her får man 5-10 deltagere eller mere at vælge i mellem.
- Forvirrede turister der ikke fatter hvordan man cykler, de er en kæmpe gene for os andre.

Turistbusser ud af byen.de sviner og fylder.

Turisterne slider på vores by.

- Jeg synes frustrationen overfor turisme er overvurderet. Det er min mening at vi istedet skal tage det som et kompliment at turister har lyst til at besøge vores by. Der bør selvfølgelig ses på turisternes muligheder for transport så de aller største busser fra Cruiseskibe o lign. Minimeres.
- Tag så for helvede de cykler fra dem!!!! Eller indfør i det mindste et kortvarigt obligatorisk kursus for "kørekort" til cykler/løbehjul etc. De er jo livsfarlige. Vi cykler som vi gør, da vi har lært det fra barnsben, det kan andre mennesker ikke. Derudover bør der indføres ståpladser til, gps-aflæsning af smartphone, eller obligatoriske blindestokke til samtlige turister.
- Turister er og skal føle sig velkommen
- Det giver ikke udfordringer i mit postnummer, men jeg kan ikke udtale mig om de gener, der kan være i nærheden at de store attraktioner.
- Vi har boet i Indre By i 10 år og vi kan mærke, at turismen i de år har været så voldsomt stigende, at kvaliteten ved at bo her i perioder er faldende. Det vil turisterne også kunne mærke - det er det samme som sker i andre storbyer i Europa, hvor man selv efterhånden ikke har lyst til at tage hen. Så løser problemet måske sig selv, kan man sige - men byen ødelægges undervejs i den proces og det unikke kan ikke genskabes.
- Alt for mange turistbusser, der skaber trafikpropper og forurening (holder i tomgang). Det er et problem, at mange turister ikke forstår vores cykelkultur, det medfører mange ulykker, der bør informeres bedre i forbindelse med cykeludlejning. Elektriske løbehjul synes især at appellere til turister, der ikke forstår vores trafikultur - disse løbehjul bør forbydes
- Alt for mange turistbusser skaber klump turisterne
- turismen skal ikke øges
- Store dieselbusser hører ikke til i en by; det mindste vi kan forlange, er mindre el-busser.
- Kartoffelrækkerne, hvor jeg bor, er ved at blive invaderet af turister, som går gennem gaden og stopper op og kigger ret tæt på.
Airbandbe er blevet alt for udbredt og kan ødelægge miljøet både mentalt og fysisk.
- Især deres busser - og når de gæster nattelivet
- Turister skaber usikker og farlig cykeltrafik, især om sommeren
- Ja og nej.
Selvfølgelig giver de udfordringer i sommerhalvåret, men så slemt er det ikke.
Jeg tror mere at i skal satse på at lære turisterne færdselsreglerne på cykel i København.
Hvad enten de skal cykle eller ej.
Mange turister kender ikke til cykelstier og udgør derfor en fare for dem selv og andre.
- Uopmærksomme turister (til fods, på el-løbehjul, på cykel) er til fare for trafikken.
- Megen trængsel i sommerhalvåret.
- Der ER mange turister. Men det er primært deres transportmidler, der er til gene. Løbehjul! Og dieseldrevne dobbeltdækkerbusser, hvor ruterne pludselig går igennem små gader, hvor der kun er beboelse, for at sikre at turisterne kan sættes af luge ved deres billige hotel. For tænk hvis de skulle bevæge sig 50 m til fods i vores skønne by. Hvad nytter det at lave forbud mod dieseldrevne personbiler, når andre må bruge diesel.
- Larm, dårlige cyklister, trængsel, skræld,
- specielt de store grimme busser og også turisterne på cykel der ikke overholder reglerne osv.
- Travlhed ved seværdighederne. Og det er jo charmerende og giver dejligt liv.
- Der er for mange forurenende turistbusser, og de påvirker også gode cykelforhold

- Turistbusserne omkring Amalienborg skaber alenlange køer mellem 11 og 13.
- Der er altfor mange turister. Nogle af dem kører meget usikkert på cykler og løbehjul, hvilket er farligt for os der færdes på cykler.
- Turistbusser fylder meget. Gående turister på kørebaner uden at se sig for, cyklister uden erfaring med at cykle og mange biler er en dårlig kombi. Derudover er der larm i gaden i hverdage osv
- Bor på Østerbro tæt på Østerport St. og dermed tæt på Langelinie. Der er mange turistbusser, men primært i højsæsonen hvor det samtidig er feriesæson, så synes ikke turismen giver større udfordringer for beboere i Indre By.

Vi skal bare være glade for den turisme Kbh kan tiltrække.

Dog mener jeg der skal indføres en max tomgangstid for turistbusser. Det er total håbløst når der holder 7-10 turistbusser ved Den Lille Havfrue, og de alle står i tomgang i timer

- Overturisme er altid et problem. Har lige været i Amsterdam og det var forfærdeligt med alle de mennesker. Den udvikling ønsker jeg ikke for København.
 - Rædselsfuldt med turister der vader rundt i indre by - byen er helt forandret, og det har medført at hverdags- forretninger er lukket, ekspedienter tale rikke dansk længere etv - og store busser kører rundt i små sårbare gader
 - Turistbusser og seightseeng busser hvert 10. Minut udenfor vores lejlighed i Adelgade. Støj og høj forurening af luften. Umuligt at bruge altanen i dagtimerne af samme grund. Desuden er der problemet med fulde og larmende turister, for slet ikke at tale om turister på cykler og elløbehjul. Direkte farligt. Der er ALT for mange turister i København nu. Der må gribes ind, eller byen bliver en tom skal, da alle os skatteydere vil flygte.
 - Turister transportereres i megastore busser. Vandet kunne indrages med elektriske transportmuligheder, elektriske shuttle busser. Undgå massetransport i stedet fokusere på individuelle transportoplevelser. Turistindustriens tankesæt virker umådelig gammeldags, billig charterturisme har ingen fremtid og bør ikke støttes. Turistorganisationers herunder Wonderful Copenhagen er den helt store hæmsko. Der bygges masser af hoteller uden tanke for kreative transportmuligheder.
 - Diesel busser med turister bør erstattes med partout kort til turister til metro, s-tog, måske med busforbindelse mellem krydstogt skibe og nærmeste station
 - Koncentrationen af turister på få pladser og i få gader gør, at disse turister ikke naturlig blot falder ind i byens mængde af mennesker. Mængden gør særlig visse steder svære at bruge for de fastboende. Fx Strøget, Købmagergade, Nørreport, Vesterbro Passage (indre del af Vesterbrogade, mens Rådhuspladsen faktisk stadig kan absorbere denne turistmængde.
 - Bor i Nyhavnsområdet og det kan skabe problemer med uopmærksomme turister i trafikken desværre...
 - Turismen bidrager IKKE til et aktivt handels- og byliv.
 - Turismen er vigtig for København, men selvfølgelig skal der tænkes i forbedringer for både beboere og turister. Ikke mindst skal der tænkes på, hvordan byen skal fremstå for både beboere og turister. Øl, tis glas på veje og fortove langt op ad formiddagen er måske ikke lige det der gavner hverken det ene eller andet
 - problemer med øget færdsel på løbehjul
 - Fortovene er for smalle, især hvor turister kommer i flok kan man jo knapt komme forbi.
 - Der bør være grænser for hvor mange turister byen kan klare af gangen.
 - Når man cykler i området mellem Kongens Nytorv og Kastellet er man virkelig udfordret af turister, der går rundt i så store tal, at de tror, at de også kan inddrage cykelstierne og gaderne til fortove og ikke behøver at tage sig af om de går over for rødt eller grønt, (sådan opfører danskere sig også, når de er i stort overtal som fodgængere)
- Et andet problem er turister på cykel. Alt for mange af dem er usikre på cyklen og giver ikke tegn.
- Så længe der bliver bygget flere og flere hoteller, kommer der også flere og flere turister, som efterhånden overtager bybilledet i København, hvor man som Københavner ikke længere kommer, f.eks Nyhavn og hele havneområdet. "Strøget" er også overbefolket af turister, så vi rykker derfor længere nordpå for at handle.
 - ligesom når vi rejser til andre byer ...
 - Har ikke problemer med turister
 - Det primært de mange turistbusser der holder i tomgang med deres dieselmotorer, der er det helt store problem. Jeg synes det er rart at turister har lyst til at besøge København, men hvorfor kan de ikke gøre det på vores præmisser. Langt de fleste københavnere cykler jo, når de skal rundt i byen. Som en start burde byen kræve at alle turistbusser er elbusser og det samme med kanalrundfartsbådene.
 - Den forfærdelige luftforurening fra krydstogtskibene slår folk ihjel. De massive horder af turister fra krydstogtskibene ødelægger byens sjæl.

- Busser og især partybusser dur slet, slet ikke. De skal helt væk. Transport fra krydstogtskibe kun per elminibus.

Ud med håbløse elløbehjul til fulde forstads-teenagere.

Ud med air-bnb gæster, som ikke affaldssorterer, ikke betaler skat og hugger boliger fra studerende

- Der er sket en voldsom stigning i antallet af turister, som skaber trængsel og flytter byudviklingens interesser på bekostning af beboerne. Ændret handelsliv med internationale mærkevarebutikker samt støj fra barmiljø og udeserveringer.
- Dagligt kan man i Frederiksstaden se de store PROBLEMER , og ikke som der skrives udfordringer turistbusserne er skyld i
- Vi skal være glad for de mange turister der besøger københavn, gør byen til en spændende metropol.
- men ikke kun udfordringer - også muligheder
- Det er mængden af turister
- Jeg kan føle mig utryk som cyklist i indre by pga turistbusserne. Særligt omkring Gammel Torv og Nytorv.
- Turister er til fare for sig selv og andre i trafikken! De har ingen forudsætninger for at køre på cykel eller el-løbehjul og er vitterligt til fare for alle, når de ikke overholder færdselsreglerne. Jeg har adskillige gange været ved at køre ind i turister på cykel der ikke ser sig for når de svinger over veje eller bare går overfor rødt eller står midt ude på veje for at få det bedste billede af et eller andet (især området omkring Havnegade og Toldbodgade)
- Er størst tilhænger af konceptet, at det er en del af "pakken", når man vælger at bosætte sig i Indre By - at man også finder charmen i turismen.

Personligt er det mere unge mennesker der kører stærkt I bil af gågader som Store Kannikestræde som er utrygt og udfordringsbetonet.

- Det er tippet nu, så det er for meget. Specielt Nyhavn området. Desuden er det en absurd mængde busser de ankommer i.
- Busser der holde vilkårlige steder, uvante cyklister på fortov og i trafikken, grupper af mennesker der bevæger sig uhensigtsmæssigt rundt.
- men turister er gæster i vores by, og gæster skal være velkomne.
En plan for turistbussere er yders påkrævet
- Der kan være ret proppet mange steder og turister er ikke altid lige opmærksomme på trafikken herunder cykler, som mange ikke er vant til at færdes blandt, når de går og kigger på København.
- Kbh K er en udfordring som beboer i sæsonen! Løbehjul, usikre turister på cykler og AirB&b kuffertturister overalt stort set hele døgnet
- Turistbusserne klemmer cyklisterne i dagligdagen i de smalle gader / de "nye" trafikanter i form af turister på lejede cykler laver ofte farlige situationer som feks at stoppe midt på cykelstien uden at givet tegn eller i det mindste bare køre ind til fortovskanten - sommer i indre by kan være ganske farligt - og med løbehjulene som slalomer ind imellem det hele og ofte med to på et løbehjul så skal man virkelig passe på. Turisterne går også ofte på cykelstierne , de tror de er et udvidet fortorvet . Og så er der meget R B and B - efterhånden - indre by bliver udhulet for beboere fordi man kan tjene flere penge den vej rundt .. jeg drømmer om et indre by der ikke kun fungere som et legeland men et sted hvor folk lever også almindelig mennesker på almindelige indkomster .
- Turister på cykel er decideret livsfarligt
Elløbehjul er top irriterende og farligt
Turistbusserne er top irriterende. Gør kollektivtrafik gratis. Så hopper turisterne på det
- Jeg bor et sted, hvor der er meget støj fra et nærtliggende hotel. Det er varetransporter og folk med rullekufferter hele døgnet.

I min ejendom benytter flere Airbnb. Det giver en del uro. Det er noget, der er kommet til de senere år.

I sær turister på elektriske løbehjul og cykler kan være et problem. Mange af dem kan ikke de basale færdselsregler - incl. de uformelle regler, der ikke er lovbestemt - som fx at undgå at cykle to ot to, når nogen skal forbi

- Den mest reelte udfordring er at de store krydstogtskibe laver så meget luftforurening. Man bør hurtigst muligt få skabt mulighed for at omlægge deres energibehov til levering af elektricitet via net.
Elektrificér turist- og børneinstitutionsbusserne.

- Turisterne giver flere restauranter, større omsætning i butikkerne og gode indtægter til Airbnb, hvor vi kan leje vores lejligheder ud, og mange hoteller og interessante mennesker fra hele jorden
- Byen lever - også - af turister. Så selvfølgelig skal de være her.
- Der er virkelig mange turister.
Vi oplever ofte farlige situationer i trafikken med turister som enten træder direkte ud på cykelstier fx for at fotografere, ikke respekterer retning og færdselsreglerne når de selv cykler eller kører på el-løbehjul og Segways.
- Alle turisterne gør København til en verdensby med alt det der følger med - og selvfølgelig også besvær, men...
- Hvilke udfordringer? Jeg har min næsten daglige gang i indre by og anser kun turisterne som et gode, et mangfoldigt indslag i bybilledet, som er med til at gøre byen mere international, og, tror jeg, er med til at fremme forståelsen for andre folkeslag.
- Der er alt for mange turistbusser i Toldbodgade, der er for mange turister, der når de kommer til København, Lejer en cykel eller et løbehjul, også selvom de aldrig at siddet på en cykel før, de er livsfarlige, både for dem selv, men DS også for os andre.
- busserne er irriterende, men hvordan byen inkorporerer turister er fint. de hvide bycykler var en god idé, men er pinligt dårlige. de er tunge, komplekse, dyre, og de kræver meget plads. måske overveje at inddrømme nederlag med citycykelprojektet, forbyde scooterselskaberne og have by scootere i stedet?
- Nørregade er et helvede af turistbusser
- Turister uden cykel erfaring er farlige på både de elektriske by cykler og løbehjul. Rugbrøds by cykler tak!
- Turisterne bør vejledes bedre i, hvorledes de skal/ kan færdes sikkert i byen. Alt for ofte går turister rundt på gader og cykelstier - som om det hele er een stor gågade kun beregnet for dem. Det giver i dagligdagen mange risikofyldte situationer. Beboerne i Indre By kunne med fordel hjælpe turisterne lidt mere med et smil og venlig henstilling.
- Der er mange turister, men jeg ser det som en forudsætning når man bor i hovedstaden
- Jeg er ikke personligt generet af turisterne - men jeg har heller ikke svinende og larmende krydstogtskibe parkeret lige uden for mine vinduer.
- Der er givetvis områder, som er meget belastede, mens andre andre kun nyder godt af øget omsætning.
- Jeg bor i nærheden af Nyhavn!!
- Der henvises til tidligere kommentarer.
- Jeg tror, at de er mere plaget ved Toldbodgade end i Nansensgade.
- Den umiddelbare oplevelse er, at det i overvejende grad omfatter turistkørsel i turistbusser, herunder sightseeingbusser som hop-on-hop-off og de mange og store turistbusser fra ind- og udland.
- Man hører jo på den ene side om indtægter til hoteller, restauranter, forretninger osv osv og det er jo godt. På den anden side er turister på cykel i Københavnen en farlig ting, idet mange ikke forstår eller kender til cykelkultur. Desuden er der en kæmpe forurening fra cruiseskibe, som udspyer store mængder CO₂ og meget værre emissioner. Og de er måske heller ikke dem, som bruger ovennævnte faciliteter, fordi de sover, spiser osv på deres skibe. Jeg har ingen erfaringer med turistbusser, som skulle være særligt belastende eller generende.
- Kbh er for lille til mega turisme fra især Asien.
- Primaert busserne.
- Mange uerfarne cyklister på cykelstierne. Utroligt mange grupper af turister på fortovene. Dobbeltdekkerbuser i sneglefart blokerer Nørregade.
- Mængden af "trafik-kaos" er i kraftig vækst.
Turistbusser skaber endnu flere propper i trafikken, end der allerede var.

Forsøget med elektriske løbehjul er meget brugt af turister - hvilket gør det endnu mere usikkert at lade sine mindre børn bevæge sig alene rundt i trafikken.

- For mange turistbusser og 'hop on hop off' der fylder og forurener. En kedelig ensretning af originale områder og indkøbsgader der efterhånden kun er målrettet turister.
Og så er mange af dem utroligt dårlige til at begå dig på cykler i byen
- Fx Der opstår ofte farlige situationer på cykelstier.
- Turistbusser skaber kaos
- Ikke for os personligt men forstår godt ændres problemer
- Måske skal Indre By være lidt mindre party-by. Når jeg hører fulde folk på gaden på hverdage, er det oftest turister.
- Det er kammet fuldstændig over i 2019. I middelalderbyen.

- Udfordringen er hvordan vi kan gøre det lettere for turisterne såvel som beboere. Vi skal sørge for at turister føler sig velkomne, men på en måde, som gør det dejligt for os at være sammen.
- Synes ikke ex hop on hop off busser fylder meget.
- De fylder og skaber trængsel
- Mange turister anvender cyklen, og mange kan slet ikke køre ordentligt og kender ikke til regler etc., og de kender heller ikke byen - det er til ekstrem stor gene og ofte til stor fare for os andre hverdagscyklende.
- Meget, meget enig.
- Sommetider lidt sværere at komme til og fra sin lejlighed pga. turister på gågaden, men ikke noget generende
- Kun de kæmpestore turistbusser er et problem ligesom elløbehjulene
- Men vi lever af det, og nogle af os tjener også lidt på det. En spændende by tiltrækker turister (studerende etc.) og ikke kun beboere.
- For mange turistbusser som gør det svært at cykle, parkere, være i trafikken, som forurener, larmer og odelægger hele oplevelsen af indre by.
- En presset by er ikke hensigtsmæssig, ser dog hellere at byens rum frigives ved trafikbegrænsning af pladskrævende og ineffektiv biltrafik.
- Jeg føler mig generet af Natteliver det er ungdomsturisme
De kommer fra forstæderne og de tisser foran vores hoveddør
- Jeg oplever ikke turismen som det store problem, i højere grad det uendelige byggeri og eventmageri der konsekvent lukker byen på den ene eller anden måde.
- I weekenderne er der normalt totalt kaos i formiddagstimerne i området Amaliegade/Toldbodgade/Esplanaden/Nyhavn. Det skal man ikke være professor for at se. Kig ned mellem 9.30-13.30 så skal I bare se løjer. Eftermiddagstimerne på hverdage særligt ved dårligt vejr opstår der også altid kaos.
- Hvorfor lefle for turister, der kun gider Kbh i 6 timer. Krydstogtturister.
- Som ældre blød trafikant er turisternes kendskab til og overholdelse af trafikregler særdeles mangelfuld. De skaber mange farlige situationer.
- Turister er næsten en større faktor end lyskryds når det handler om mine transporttider rundt i Indre By til fods eller på cykel. Særligt guidede ture på Segway eller elcykel kan være udfordrende.
- Der er sket en voldsom udvikling i turisternes synlighed bare de sidste to år!
- Kaos på veje og fortorvet samt larm
- Forbyd airbnb
- Det er blevet alt for massivt. Jeg boede i Toldbodgade, før jeg flyttede til Stockholmsgade, og det rungede med turistbusser hele dagen, og når man gik ud ad døren, blev man mødt med 500 asiater, 200 svenskere og nordmænd og østeuropæere, kun meget få københavnere!
- Antallet af turister er ved at være over mætningspunktet. De fylder rigtig meget i gågaderne og forvilder sig ind i gårdanlæg og andre private områder. Sammenholdt med det meget ekspansive næringsliv og invasive fortovsservering, er byen forvandlet til et tivoli med larm og råben og skrig på gaden om dagen og især om natten. Kombinationen med erhvervslivets store indtjening på turisme er desværre en dårlig cocktail fra et beboerperspektiv.
- ALT for mange ,ALT for store turistbusser på de smalle gader og pladser.
Omkring Nikolaj Plads kommer grupper på 50 turister ca. hvert tiende minut der skal guides rundt i kvarteret, --- og de fylder meget.
- Ved ikke hvem der ser problemet? Flere turister ja Men også færre lokale, da der er kommet mange flere muligheder for at opholde sig
- store udfordringer i dagligdagen og om aften / natten pga støj, narko handel og fulde mennesker

Der mangler en klar stillingtagen og strategi - herunder en klar holding til det maksimale antal turister - samt hvordan de kommer hertil - fly / cruise - meget stor forurenings effekt

det virker ikke korrekt at begrænse københavnere - mens rejseden set som en helhed kan forurene

Politisk ledelse udbedes

- Der er alt for mange koncentreret i middelalderbyen. I Magstræde er der f.eks. ofte 100 turister fordelt på 4-5 gratisrundvisninger. Det er træls.
- Busser i tomgang - der står og venter på turister - er tæskegrimme - da det bedre med kollektiv trafik. Pendulkørsel frem for busser der er standby.

Turistbussene i indre Kbh er kaos. Turister ok - men buskørsel??? Det kan København løse meget

bedre.

København har meget at byde på - så turisterne går "rigere" (klogere) herfra.

Busser er fine nok, hvis man er i Ægypten og skal besøge Kongernes Dal, - men her i Kbh er busserne både grimme og de laver "propper" i trafikken.

Bl.a Slotsholmsgade, hvor busserne "lige skal vende" det kan lave en prop i tilstødene kryds og gader. En turistbusk akal ikke ind bag Børsen og bakke ud i Slotsholmsgade. Dagligt idioti.

- Alt for store og for mange busser på for små veje og seealer
- Det er udfordrende med pladsen, når vi skal til fra institution/skole/arbejde/indkøb.
- Det er særligt trængsel, larm og affald. Og allerværst turistbusserne. Og cruise ships
Og så er de mange turister på cykel en udfordring. Man savner at de fik et lille kursus inde de blev lukket ud på vejene
- Især cyklistere og løbehjul kørt af turister der ikke kender færdselsregler er farlige for sig selv og andre.
- Oplever kun udfordringer i højsæsonen
- Der har fx denne sommer været ALT for mange turister/mennesker i dele af Indre By.
Udfordringer: trængsel, usikre veje/cykelstier, alt for meget dukturisme i dele af Indre By med støj, vold/trusler, affald (incl urin & opkast)
- Det er faktisk ret ufedt pt.
En ting er mængden noget at er at vi føler os som statister i sit eget kvarter! Det er uholdbart!
- Fint med turister. De larmer i hvert fald mindre, end vore egne unge, som skal ud og more sig i Indre Bys gader om natten i week-enderne.
MEN: det er en fejl, at turister skal køre på cykel, og lige p.t. på løbehjul i Indre By. Indre By er fantastisk at gå rundt i, og attraktionerne ligger i gåafstand. Det vil skabe en bedre oplevelse for alle, hvis der bliver cyklet mindre. De, der ikke kan gå, skal selvfølgelig have mulighed for at blive transporteret.
Synd at de små elektriske busser, for nogle år siden, ikke blev nogen succes
- Meget tung trafik, forurenende krydstogtskibe, turister i store grupper på cykel (på fortorvet og i parken) alt for mange på få steder
- Så længe buschauffører hjælper med at gøre opmærksom at der kommer cykler, går det nok
- Jeg er usikker på, hvad spørgsmålet henviser til. Men en stor udfordring, jeg ser, er, at vi i København ikke har en rutebilstation til langdistancebusser - det er ét stort kaos på Ingerslevgade, og jeg tror, en rutebilstation ville være godt både for (cykel)trafikken på Ingerslevgade og for incitament til at tage mere med bus frem for egen bil ved længere distancer.
- Problemet har især været efter indførslen af e-scooters, selvom det selvfølgelig ikke kun er turister, der benytter dem. E-scooterne efterlades midt på fortove og pladser, ofte står de hulter til bulter, eller er væltet. De skæmmet området, ser visuelt grimt ud med det rod. Mange kører også på fortove, og da de er svære at høre, er der fare for gående. Synes unødvendigt med e-scooters, når man kan gå eller cykle.
- Turisterne fylder alt i gadebilledet og er til stor gene når man bevæger sig i byen.
- Det er kun trafikken og ikke turisterne, der belaster.
- Der er kommet for mange "blokke" med 5-8000 turister fra krydstogtskibene der på 5 timer de er i byen skal se det hele uden at bevæge sig rundt på gåben, det hele foregår med busser som fragter turisterne fra et kig på havfruen, så i bussen og ned til Gefion spring vandet ind og ud af bussen og så de 2 meter ned i bus til Amalienborg hvor Amaliegade og Toldbodgade er blokeret af vel noget der ligner 100 busser dagligt i høj tiden - og det hele kunne opleves fra vandsiden og her kunne man komme i land - og så kan man jo godt gå de få 100 meter - og med stillag hvor der ikke må køre busser i indre by - burde andre miljøvenlige løsninger med eltog brug af turbåde på el med mere løse dette nemt og så skal man vel som turist gå lidt rundt for at se byen, den kan ikke opleves fra en bus .
- Man er ved at vælte på cyklen fordi turisterne ikke respekterer cykelstierne.
- Det er især løbehjul og cykler som gør det farligt at færdes
- Som beboer i Nyhavn gennem 16 år, vil jeg betegne mine udfordringer som store og eksponentielt stigende siden 'min' ende også blev omlagt til gågade.
- For mange busser

- Der skal ikke være privat busser som stopper ved langelinje for at køre krydstog turisterne ind i byen. Der skal ikke stoppe privat busser ved den lille havrefru.
- Kun turistbusser og krydstogtskibe, der forurener rigtig meget, og el-løbehjul, som også turister benytter. De kender ikke færdselsreglerne og skaber farlige situationer - også nogen gange som cyklister (jeg er aktiv cyklist i byen)
- De store turistbusser, der knap kan komme om hjørnerne i byen, er til stor gene. Busserne burde parkeres på velegnede steder, hvorfra turisterne nemt kan komme videre i byen. Ved Fisketorvet f.eks. kunne der godt være holdepladser.
- Jeg har læst i nyhederne, at det primært drejer sig om området oppe ved Langelinje, og der kommer jeg aldrig, så det kan jeg ikke udtale mig om. I min ende (middelalderbyen) ser jeg aldrig en eneste turistbus, så her vil jeg påstå at der ikke er skyggen af problem, så jeg vil erklære mig delvist "uenig".
- Der er for mange turister og hvis de lejer cykler eller løbehjul, må udlejerne lovpligtigt fortælle de danske regler for at benytte disse.
- Der er MANGE turister på cykler og løbehjul, der bryder færdekslovene i flæng. De er til fare for andre i trafikken.
- Trafikalt udfordrende - busserne er ligeledes særdeles forurenden. Videre er det en skrøne at turisterne lægger mange penge i CPH. Der spises på cruiselines og ikke i byen. Guider og busser er ikke danske !
- Det er dejligt at bo i en international by. Men vi risikerer at blive kulisser. Jeg har boet her 4,5 år. Jeg hører meget lidt dansk på gaderne i Middellalderbyen nu og er efterhånden ret træt af de meget store turistgrupper. Vigtigt at fastholde noget levende byliv og begrænse grupperne.
- Desværre er mange turister ligegladede med lysreguleringer. En del lejer cykel eller løbehjul (er uvante med begge)
- Trafikalt er det et helvede med mange store turistbusser som parkerer og kører rundt i meget små gader
- Der er for mange turistbusser, som fylder i de snævre gader fx. Nørregade. Turister på cykel er til fare for gående og sig selv.
- Det er slående så mange turister der er kommet til, bare det sidste år. Man hører jo snart sjældent dansk når man går på gaderne i Indre By.
- Virker ikke som noget problem. Der er flere, ja, men de er kun velkomne
- Jeg ser ikke nogen problemer med turismen. Hvis man vil være fri for turister og bo i centrum af København, har man misforstået noget.
- Turisterne cykler uden at kende færdselsreglerne. Vi oplever dagligt problemer med turister, som cykler på fortove eller som kører, så der opstår farlige situationer for dem selv og for deres medtrafikanter. Skiltningen på bla Kastellet er paradoksal nok på dansk, selvom det er turisterne, den er henvendt til.
Derudover er turismen fra krydstogtskibe en kæmpe gene - særligt i weekenderne, hvor mange krydstogtskibe lægger til samtidig. Området omkring kastellet kan nærmest være ufremkommeligt, når tusindvis af turister invaderer byen samtidig, og man knap nok kan gå på fortovet for menneskemasser. Dertil kommer den ekstremt store udledning af skibsdiesel, fordi skibene ligger for tændte motorer døgnet rundt. Det burde forbydes at 1) ligge for tændte motorer 2) at lægge til så tæt på byen som Langelinie og Toldboden. De burde ligge i Nordhavn eller endnu længere væk.
- Mange turister er ikke vand til cykler. De vader rundt på cykelstier og hvis de selv forsøger sig med bycykler er de deciderede farlige.
- Desværre, der er kommet alt for mange de seneste år
- Jeg er ikke generet af fx turistbusser i mit lokalområde, men kan godt se, at de fylder en del andre steder i indre by.
Den største trafikale udfordring for mig er turister på lejede cykler, der ikke er vant til at cykle og er til fare for sig selv og andre på cykelstierne.
Pga hoteller og restauranter er der selvfølgelig en del gadelarm i indre by, men jeg tænker, at det hører med til at bo i en storby.
- I visse dele af indre by er der kun turister, som beboer gider jeg ikke bevæge mig i fx nyhavn. Jeg har det fint med at vise vej, tage fotos etc, men jeg er altså ikke i humør til det hvert eneste dag. Det føles som at her er flere turister end beboere.
- Store turistbusser, som alle skal samme sted hen på samme tid - f.eks. vagtskiftet på Amalienborg - det lukker alt andet helt ned, og det skaber super farlige situationer for cyklister. Det går bare ikke.
- Turister på cykel og løbehjul, der ikke følger færdselsregler er farlige for alle, samt turister der går ud på cykelstier og tager fotos uden at se sig for.
- Der kan indføres direkte hotelafgifter pr. døgn. Det ses i andre storbyer

- Turister er generelt dårlige trafikanter såvel gående, cyklende og på løbehjulet. Det er farligt for særligt cyklende Københavnerne.
- Hasarderet kørsel på el-løbehjul samt cykler skal stoppes.
- De er over alt hele tiden. De er respektløse og hensynsløse overfor os der skal have en hver dag til at fungere
- Turiststrømmen er steget drastisk de senere år. I perioder er det umuligt at færdes fx i Toldbodgade ligesom ambulancer, politi fx ikke kan komme frem.
- Jeg vil sige den er livsfarlig i Nyhavns området!
- Det handler ikke bare om en irritation over busser og forurening. Igen vi har dem kørende på fortorvet.
- Vi er en hovedstad. Så mange turister må accepteres. Danskere er også flittige turister ude i verden ;0)
- Turister der lejer cykler uden at kende til færdselsloven og ikke har rutine i at cykle er direkte farlige for sig selv og andre. Det samme gælder alle personer på løbehjul, der er til stor gene på fortove, og cykelstier. Løbehjulene smides på veje og fortove og ret mange der kører på cykelstierne er til gene for cyklisterne
- Mange turister kan blive et problem, men for mig at se handler det ikke så meget om kvantitet som om hvordan turisterne bebærder sig i bybilledet. Turister vil gerne lære lidt om dansk (og andet) kultur, ligesom vi indfødte også mere kan påtage os rollen som gode rollemodeller for eksemplarisk danskhed til glæde for turisterne. Der skal næppe så meget til. Hvad er det som gør os indfødte værd at være i Kbh. Spørg et par eller flere antropologer eller andre skæve eksistenser.
- Her er ufattelig mange mennesker i byen - det er farligt trafikalt, for de kaster sig ud i trafikken uden intro til hvordan det er med cykelregler og kotume.
- Store mængder busser og turister til fods eller på cykel/løbehjul
- De fylder meget i bybilledet og har på forhånd ikke sat sig ind i hvordan vi københavnerne færdes i byen. Jeg har længe drømt om, at der bliver givet information til turisterne om fx vores cykelkultur, så de bliver informeret om at man ikke træder ud på cykelstien, at man ved at man skal reagere på en ringeklokke, og at man skal give håndtegn hvis man selv cykler. Disse informationer kan fx gives gennem en video i flyet inden landing.
- Turister på cykler og el-løbehjul i myldretiden er livsfarlige! Kinesiske turister som tager billeder midt på Bredgade i myldretiden er også livsfarlige. AirBNB tømmer byen for almindelige beboere og presser boligpriserne op.
- Nedenfor mit dørtrin er bus 66 og hop-on-hop-off bus. Turisterne fylder alt og kan dårligt komme ud af min hoveddør.
- Der er for mange turister. Løbehjul og cykler bruges som legetøj og uden at kørerne tager hensyn eller kender reglerne
- De fleste cykler (nogle mindre godt), men man mærker ikke bustrafik i svær grad.
- Turisterne lægger god valuta her i landet, vi må bare lære at leve med dem
- Mange turister færdes med offentlig transport, lejecykler og el-løbehjul - jeg ser derofr ikke turisme som en primær udfordring
- Er tidligere beskrevet
- Se tidligere svar vedr. manglende "cykel kultur" / farlig adfærd på cykel eller løbehjul, hos turister som ikke er vant til denne transportform, og de regler/normer der gælder i by trafikken hvad cykler angår.
- For mange mennesker der stiller cykler, løbehjul overalt så det bliver svært at passere som fodgæbger. Cafeer og restauranter fylder med deres udendørs servering så man ikke kan passere. Desuden svines der gevaldigt med mad og skrald og støj
- Det er fint med turister, men der er for mange til så lidt plads. Det er der da lavet flere undersøgelser om, har lige læst en hvor de konkluderer at der allerede nu er et for højt antal i forhold til kapaciteten og hensynet til de fastboende i København.

Det kan være svært for beboerne at bruge parker og andre udendørs aktiviteter i sommermånederne, da der er fyldt helt op med turister alle vegne.

Beboerne betaler jo skat til vedligeholdelse og rengøring af arealerne og det var vel meningen det skulle være åndehuller for befolkningen også.

Den indtægt turisterne lægger går vel mest til de erhversdrivende i byen.

- Men det er mest, når de bevæger sig anderledes end beboerne fx. kører med store busser, der skal parkere ved turistattraktioner eller butikker/restauranter, når de kommer i store grupper, som ikke kan nå over en lyskryds eller der ikke er plads til på et fortorv, hvor der står ting ud for facaden.

- Især i området omkring Kgs Nytorv og Nyhavn skal man være ekstremt opmærksom som cyklist pga de mange turister.
- Særligt på cykelstierne er de direkte farlige
- Det er mest de mange turister på cykler og løbehjul det er problematiske. De kender ikke reglerne og er til fare for både sig selv og andre. De har sjældent forståelse for alle os, som faktisk bruger cyklen som transportmiddel og ikke bare til sightseeing

Færre turist busser ville da være skønt, men i en bus ved man i det mindste hvor man har dem

- turistbusser
larm fra rullekufferter
airbnb
meget udeservering på smalle fortorve, så beboere ikke kan komme forbi
løbehjul med usikre turister
mere affald
- De fylder bare meget. Det er dig et større problem med alle de tiltagende arrangementer der laves som lukker byen af.
- Store busser og mega mange turister der har svært v st cykle mange lærer det ikke på 5 min inst fra cykeludlejer - de er farlige i trafikken små el busser gratis god ide og væk m de grusomme løbehjul - men gerne cykler også selvfølgelig - store turistbusser er problematiske dejligt st fordele turisterne også til Valby og ydre Nørrebro og
- Selvfølgelig. Udfordring med mange og fremmede mennesker - men dejligt! De giver et friskt og internationalt kick til os. Nu har vi brugt millioner på at få dem hertil. Så må vi bare finde ud af hvordan de skal være her og ikke bare sparke dem ud. Det er jo vores opgave, ikke deres.
- stor trængsel, farlige trafik situationer ret ofte (indre by), ikke plads på fortovene....
- Turisme er et af de største kulturelle problemer i København. Hele den inderste by er taget fra københavnerne. Butikkerne omlægges til at tilgodese turismen og udvalget tilgodeser i mindre og mindre grad beboerne og dem som bruger indre by til dagligt (= arbejder her). Kommunen bruger penge på at tilgodese turisternes behov gennem infrastruktur som er ligegyldigt for de herboende.
Hold nu op med at tillade flere hoteller.
- Den massive turisme gør det umuligt/meget u-attraktivt at benytte dele af den by man selv bor i. Dertil kommer, at det på det nærmeste er livsfarligt at færdes på cykel i indre by - både pga. gående turister, der ikke respekterer/kender forskel på fortov og cykelsti og turister der lejer cykler uden at kende færdselsregler, eller beside de fornødne evner til at kører på cykel i trafikken. Dertil kommer gener med de mange turistbusser, der holder ulovligt parkeret - ofte med motoren i tomgang, manglende respekt ift. at man er i en by, hvor folk bor og ikke i en forlystelsespark, hvor beboerne er statister for turisternes fornøjelse, mm..
- Mest tydeligt er det, når man ser på butikslivet og de mange hoteller der bliver bygget i lokaler, hvor mennesker i stedet kunne bo, men turistbusserne er også til stor gene.
- Byen føles ofte overrandt. Særligt i området ved kongens nytorv
- Der holder konstant turistbusse og spærrer vejen, så der dannes kø blandt bilerne, og turiststrømmen spærrer cykelstierne
- Det er faktisk ikke turismen, der er problemet, men mere den politiske vilje til at løse problemet. Fjern biler, herreløse cykler, løbehjul og begræns erhvervslivets brug af offentligt areal, så vil der være plads til turisterne. Men ellers en god idé at sprede turisterne eks. ved at bruge andre dele af byen til Marathon, Triathlon, cykelløb etc.
- Specielt turistbusserne i Toldbodgade
- Busserne.
- Det er ikke et problem
- Der er for mange turister, som blokerer gade og vej. Man skal ikke arbejde på, at der kommer flere turister til byen - der er rigeligt, som det er nu.
- Uerfarne turister på el-cykler og løbehjul kan være en udfordring.
- Der kan være problemer med for mange busser i de smalle gader
- Trængslerne på gader pladser har gjort København nær "ubeboelig" for de få borgere, der endnu holder ud. Tomme forretninger, dertil et stigende antal ejendomme hvor beboere er sagt af kapitalfonde og dertil at café & restaurationslivet er ude af kontrol. Politikerne har solgt Københavns sjæl.
- Dog også mange fordele, såsom jobs og omsætning, skatteindtægter og forøgede muligheder for vi fastboende.
- Det er rædselsfuldt

- Men - vi giver også udfordringer for Pizza og Venedig, så i et globalt samfund, bør vi være i stand til at omgås ordentligt.
- Der er trængsel og turister i trafikken er ofte sårbare/usikre.
- Megen uro og tæt trafik over de fleste steder- også på vandet.
- Ja det handler om at begrænse feks skibene I havne
Altså begrænse nogle større turistvirksomheder, sikkert til fordel for alle parter, det er det ikke pt. Hvem tør det?
- Men det eneste der generer mig er brugen af elløbehjul. Jeg har desværre mange gange oplevet at de susede tæt forbi mig og haft flere "near misses" i en grad, så jeg føler jeg må kikke mig over skuldrene i aftentimerne. Om det er turister eller danskere ved jeg dog ikke.
- Turister i byen lægger mange penge, cafeer restauranger og udvalgsbutikker, og vi har i forvejen mange tomme butikker, men man kunne sørge for affald, tiggere og sovende mennesker ikke opholder sig i gaderne og bedre oprydning! Så bedre muligheder for mere udeservering!
- Jeg er meget glad for turister - MEN forbyd store dieselbusser at komme i centrum - de kører rundt med 5 passager selvom bussen er til 150 - og lader motoren køre mens de venter - det forurener virkelig meget og fylder byen op, så det tager såååå lang tid at komme rundt
- Der er nu alt for mange turister i byen.
Kan ikke forstå at man ikke kan lære af andre storbyer som har sagt stop for flere turister. De er til stor gene for de lokale beboere...som så flygter ud af byen..

Ingen gider heller ikke være turister i en by hvor man kune møder andre turister.

Der kommer flere og flere hoteller og flere og flere barer med udendørsservering og folk der larmer helt vildt..ikke så sjovt når man skal bo der.

Indre by er blevet et stort Tivoli med fest og druk...og det rykker nærmere og nærmere mit område ved Kongens Have..

- En turistbus kører ned ad min gade. Den laver en masse støj, er aldrig fuldt og er farlig for cyklister.
- Især turistbusser fylder meget, også når de holder og venter (Toldbodgade og havnerundfarten)
- Især turistbusserne ved kastellet og inde ved Nyhavn skaber kaos.
- Nogle former for turisme er selvfølgelig udfordrende, herunder især 5-10000 mennesker der kommer i "skvulp" fra 1-2 krydstogtskibe der alle skal fragtes rundt på 1 dag for at se det hele eller enkelte særlige seværdigheder.
Andre former for turisme giver jo ingen gener.
- Turismen har u stor stil overtaget kvarteret og sætter sit negative præg på området. Vi har nået et mætningspunkt for hvor mange turister der kan være i Indre By.
- Byen har ikke brug for dem, og de fylder alt for meget.
- alt for mange busser i tomgang og ophobning.
- Det vrimler med turister, både gående og på diverse køretøjer, som de ikke kender reglerne for
- Udfordringer, men jeg synes ikke at de er umulige at løse.
- Mest i forhold til de forbandede løbehjul - det er en kæmpe usikkerhed i trafikken, når turister færdes på dem!
- Man skal skubbe sig frem visse steder..
- Det er helt utroligt at så mange store busser får lov at parkere i indre by - bl.a. holder de ALTID på Kgs. Nytorv og i meget længere tid end de må.

Nu da vi endelig har fået den smukkeste plads tilbage i København fatter jeg ikke at udsynet af den skal blokeres af store busser. I sidegaderne kan ingen holde parkeret ulovligt eller for længe uden at der gå et par minutter før der kommer en p-vagt. Hvor er de p-vagter der sikrer at busserne kun holder der de 15 minutter på Kgs. Nytorv som de må?

Busserne burde slet ikke være der - turisterne kan sagtens gå nede fra Skuespilhuset eller lign. steder hvor de ikke på samme måde ville ødelægge udsigten.

Det samme gælder i øvrigt for Københavns kendetegn Den Lille Havfrue der konstant er dækket af 5-10 kæmpebusser, der gør at man slet ikke kan nyde området eller udsigten fra havfruen til kastellet. Jeg er selv turist i andre byer og kan godt finde ud af at gå 3-500 m for at komme til et særligt sted. Alle turistbusserne ved Den Lille Havfrue/Gefion springvandet - kunne sagtens parkere bagved Østerport St. og gå resten af vejen. Det ville holde nogle af de smukkeste områder vi har tilbage i byen mere udholdelige.

- Det er dejligt med turisme, men der er rigtigt mange turister. Forsøger selv at holde mig væk i dagtimerne.
 - Hvis turismen er dem der laver rav i Grønnegade kvarteret om natten, så er det et problem, ellers ser jeg ikke at vi er specielt negativt udfordret.
Jeg kan dog se, at man igen fra kommunens side inddrager flere parkeringspladser ved bla. Botanisk have pga. udbygning af museet, det er et stort problem hvis alle de turist busser skal holde i tomgang og vente på turister.
 - Der er klart sket en "tivolisering" af Indre By, baseret på kortsigtede økonomisk tænkning (og måske manglende selvtillid ift. større europæiske metropoler). På længere sigt skader det København som en unik og spændende hovedstad.
 - Trængsel, støj, svineri, mangel på kvalitet (fordi turister ikke kan straffe syndere - restauranter, butikker, tilbud - ved at boykotte dem)
 - Trængsel generelt i trafikken og masser af farlige situationer med turister på diverse (hotel) udlejningscykler og elløbehjul. Og vel at mærke folk, som IKKE ved hvordan man cykler - og iøvrigt færdes i trafikken. Det fremmer ikke lysten til selv at cykle i byen!
 - Der er alt for mange turister, for mange billige restauranter og for mange hoteller.
 - 1. At København skal være co2 neutral og lader busser med masser af partikkelforurening er jo, ja latterligt og sætter os borgere i en situation hvor vi ikke antager politikerne egentlig blot er palle pop. Det samme gælder ikke mindst turistfærgerne. Ingen tager noget alvorligt, så længe det er tilladt at lade sorte skyer af os stige til vejrs, os der vist iflg. målinger forurener mere end bilparken.
2. At busserne så parkere hvor de vil er en anden sag.
3. At partybusser, der er så gamle at de sviner så det giver hosteanfald og høreproblmer er helt uhørt.
4. At der ingen styr er på airbnb, hvilket underminere demokrati og specielt nærdemokrati er jo ingen nyhed - støtter heller ikke et demokratisksamfund der kan hjælpe til reglesæt for en mulig co2neutral by.
5. Vi har selv talt om at der ikke er plads til os i byen. Lad os smutte. Sådan en turisfælde
6. Har en del gange været ved at køre turister ned i sommer, specielt dem på cykler og aller flest på el-løbehjul. Det vil ikke være en glad fremtid at gå imøde
- turister kan ikke finde ud af at cykle og det er en smule farligt nogen gange på cykelstierne
 - Prisen på lejligheder og varer stiger i takt med turismen. Nogle områder er kun for turister og ikke for de lokale
 - har boet her i 25 år og antallet af turister i Indre By er steget meget. For år tilbage var de her ligesom i sommersæsonen - nu er der masser af turister hele året rundt. Og især Amalienborg slot trækker mange hertil....
 - Skiltning skal generelt øges. Mange flere offentlige toiletter. Så en cafe og butik ikke fortsat være gratis toiletter. Hvor tisser P- vagter egentlig? Byen må tage dette alvorligt og snarest for turisterne behøver et gratis toilet.
 - Farlige uvante cyklister, for mange hoteller, for meget R B&B etc.
 - Turisterne hober sig op bestemte steder f.eks Nyhavn kvarteret omkring Kgs Nyhavn.
Ideen med at fordele turisterne i brokvartererne er en umulighed - hvad skal de der? De vil selvfølgelig befinde sig der hvor det sker, - Tivoli, Nyhavn, indre by Havnekvarteret. Men der må findes en løsning med alle de turistbusser. Sankt Annæ Plads som man har lavet så smuk, er helt ødelagt med holdende turistbusser. Kan busserne ikke tvinges ned i de underjordiske parkeringsanlæg ved Magasin og Skuespilhuset.
 - Turister er tværtimod en berigelse. Hjælper dem ofte med at finde vej hvilket giver mange fine oplevelser. Turister giver også omsætning til butikker og cafeer så de er der for os andre hele året.
 - Jeg er ikke påvirket, og hører ikke at nogen af mine venner bekendte synes det
Vi bor trods alt ikke i Venedig
 - Jeg bor på Tolbodgade og er dybt frustreret over alle de turistbusser. De holder i tomgang hele dagen og svinet og larmer. Desuden udgør de en vanvittig fare for gående og cyklister fordi de presser cyklister op på fortovene og kører virkelig hasarderet.

- Turister er ikke oplyst om trafikkultur. Danskere giver dem dårlige vaner ved selv at køre på løbehjul mod trafik og overfor rødt.
- Snes kun de e i middealderbyen der er store problemer med turister og forstads unge som fester for vildt i byernes by
- For mange turister i et for koncentreret område
- Turismen er eksploderet de seneste fem år. Jeg mangler en plan for alle de nye hoteller som bliver opført omkring København. Er der plads til alle turister, så de får en god oplevelse, når de er på besøg? Områder omkring Nyhavn og Kastellet er områder, som jeg har hørt fra venner og bekendte, inklusiv mig selv, som vi holder os fra, da masseturismen ikke gør stedet værd at besøge. Det er trist.
- Det kan give nogle udfordringer ind imellem men i store hele synes jeg ikke problemerne er så store.
- Især busser og især strømmas pendulerende busser skal væk eller gøres elektriske
- Meget enig der er alt for mange turistbusser, de fylder rigtig meget, og de holder og smider passagerer af de underligste steder, midt ud på cykelstien, fordi de ikke ved ,hvor de skal holde. Synes også at turistbusser der kører i fast rute fart ned ad Adelgade i så lille en gade er dybt bizart, det er ikke rart at cykle i de små gader, hvor der ikke er cykelstier på siden af en giga dobbeltdækker bus.
- Kvarterene i Indre By ændrer karakter, når de oversvømmes året rundt af stimer af turister. Det forandrer på sigt butiksstrukturen mv. Samtidig ødelægges gradvist det afslappede og dagligdags københavnerliv, som mange turister ønsker at opleve.
- Det er blevet voldsomt de seneste år. På cykler og løbehjul er det helt vildt. Sight seeing og turistbusser fylder og holder ofte i tomgang i længere tid
- Vi har som familie lyst til at flygte ud af byen fra maj til august - det er virkelig blevet rigtig voldsomt!
- Dejligt med turister, det hører med til en levende global hovedstad. Oplever dog at rigtig mange lejligheder udelukkende anvendes til udlejning, airbnb osv. Det medvirker desværre til at der dels er langt færre boliger til rådighed for almindelige familier som også er med til at give mindre engageret fælleskaber.
- Turistbusserne fylder alt for meget.
Turister på hotelcykler er nærmest livsfarlige.
- Det er et ekstremt ladet spørgsmål. Selvfølgelig giver turisme udfordringer, men turisme giver også ekstremt mange muligheder.
- Turister er et stort problem i indre by, det er med livet som indsats at færdes blandt turister på el by cykler som køre alt for hurtigt og på fortorvene, samt på el løbehjul også på fortorvet. Og selvfølgelig når de køre på alm cykler. De køre som børn der sidder på en cykel for første gang. Jeg er en af dem der der efterhånden hader turister, fordi jeg heletiden skal være så opmærksom på de ikke kommer for tæt på..... Vil jo nødtigt køres ned!!!!
- Men det er en af udfordringerne når man vælger at bo i en storby
- Vi har nået smertegrænsen i Frederiksstaden. Der er turister overalt, også i ens egen opgang. Jeg tvivler på at man kan få dem til at tage til andre områder, da det jo er Amalienborg og Havfruen de er kommet for at se. Begrænsninger på airb'n'b og især krydstogtskibene må være vejen frem.

(Jeg fatter ikke at man tillader krydstogtskibene når man ved hvor meget de forurener luften for os fastboende. Og det er skandaløst at man ligefrem laver flere kajpladser til dem. Indtil kommunen har løst problemet med "land-strøm" til skibene bør de forbydes).

- Der er for mange turister. Når man kommer ud af sin hoveddør, må man lige stoppe og se om, man kan komme ud, man skal tit vente på, at der er plads.
- Krydstogtbusserne som holder i timevis selvom zonen er kys og farvel zone. Busserne er ofte lettisk- litauske busser som ikke er pålagt de samme dieselfiltre som danske busser. Krydstogtskibenes røg der suges ind i Københavns Havn og daler ind i sidegaderne også alle de butikker i (krydstogtkvartererne såsom Storkepringvandet visse dele af Bredgade) som kun henvender sig til turister fordi de kan få momsens refunderet ved udrejsen.
- Turister som i masseturisme opleves som en kvalitativ forringelse. Fordelen for handel kan være svær at få øje på iom at der voldsomt mange tomme lejemaal på KBHs hovedstrøg.

Oplevelsen er tillige at der efterhånden kun er plads til kædebutikker hvilket devaluerer oplevelsen af København som en interessant handelsby.

Yderligere turister som kører på cykel.... de fatter ikke at de sætter livet på spil og at cyklen er et

transportmiddel men ser det som en måde at opleve byen på "Ride a bicycle in wonderful Copenhagen"

- Antallet af turister i bybilledet er steget markant de sidste år, og de fylder meget på fortov, cykelsti og vej, og mange respekterer ikke trafikloven. Det hænger nok sammen med de mange turister og den begrænsede plads, så hvis de bliver fordelt over et større område, vil det have en positiv effekt.
- Turistbusser er et stort problem Måske kunne der laves turistbusparkering langs grønningen snarere end Toldbodgade
- Er ikke generet af turistbusserne
- Det er næsten ikke til at gå en tur i Nyhavn eller rundt om kongens nytorv. Der er horder af asiatiske turister, der fylder helt vildt meget på fortovet. De fatter ikke at de er gæster og ikke skal blokkere fortovet. Tit må jeg løfte min hund op, så han ikke bliver trådt på.
- Alle busser, de offentlige og turistbusser i indre by skal køre på el. Deri vil der automatisk blive lagt en dæmper på mængden af busser.
- Det er ikke godt med alle de turistbusser. De sviner og fylder. Krydstogtskibene forurener. Alt for mange turister i indre by.
- Der bør laves tiltag, så beboere og turister kan fungere bedre side om side
- De store busser til og fra Langelinjekajen/den lille havfrue, Amalienborg er vildt besværlige. De cykel/løbehjuls brugende turister skaber ofte - uden de selv ved det - farlige situationer i trafikken. Ikke kun for fodgængere og cyklister.
- Støj og larm og affald der skaber et negativt visuelt miljø
- de mange turistbusser bør ikke parkeres i de små gader
- En stor del af personstøjen i aften- og nattetimerne kommer fra (særligt Svenske og Britiske) turister der har fået det indtryk at de er på månen hvor ingen bor og kan råbe og skrike i gaderne for sjov uden at det koster. Desuden efterlader turisterne deres løbehjul på de mest uhensigtsmæssige steder, kører med 3hjulere på fortovene og blæser på alle færdselsregler.
- Hvis man bor i nyhavn er det næsten umuligt at komme igennem nogle gange. Jeg ved at det er en forudsætning hvis man bor i nyhavn, men jeg synes man kan gøre lidt og specielt med de store turist busser som kører på de små veje og man er bange på sin cykel.
- Indre by er "overbefolket" af turister og især busser!
- Det er dybest set ikke til at sparke sig frem efterhånden. I betragtning af hvor lidt i økonomien turisme reelt bidrager med (2-4% i den nationale økonomi og 2,5% af den samlede beskæftigelse) så er det grotesk at det prioriteres i sådan et omfang at byens egne borgere presses ud.
- Der er AL for mange turister i byen. Der bliver talt og skrevet om det i alle medier. Problemet er at markedet er ureguleret. Turistbranchen har frie tøjler. Politikerne har focus på de mange penge turisterne lægger i byen. Men hvad med borgerne som lever i byen.

Hotelbranchen kan ikke få armene ned og bygger på hvert eneste ledig grund eller bygning der bliver tom. INGEN regulering fra rådhuset. Arp-Hansen gruppen tjente en kvart milliard i 2018. På eet år!

Prognoser viser en fordobling indenfor en kort årrække. Hvornår vågner politikerne op, og indser de sov i timen.

Alt er økonomi. Så længe pengene ruller, står ingen på mål for holding, der går imod. København er en fantastisk by, men nej hvor har politikerne stået på mål for nogle indlysende håbløse beslutninger. Det der er sket omkring havnen er PINLIGT. Havnen skulle være for borgerne og gæster, i stedet står mange områder gabende tomme efter arbejdstids ophør. Man har de seneste år forsøgt at "rette op" på dette, men faktum er, at pengene igen fik lov til at bestemme.

- Turistbusser og turister på cykler, løbehjul og andre mekaniserede transport midler.
- Som beskrevet tidligere
- airbnb er en udfordring i mit kvarter. Rullekufferterne triller i en lind strøm, og med mange forskellige konsekvenser til følge. Måske en hurtig økonomisk gevinst for nogle, men næppe en gevinst for lokalsamfundene i byen.
- Turisterne bliver flere og flere, med de nye krydstogtterminaler er de mere afhængige af busser. Turistbusserne bliver stødt flere og større, de kan dårlig komme ind og ud ved den lille havfrue og Amalienborg. Cykler kan ikke komme igennem. Det er farligt med cykler og turistbusser på de smalle gader
- Støj, ikke fra busser eller trafik, men nattelivsstøj.
- Vi skal hilse turisterne velkommen, de bidrager økonomisk til vores samfund
- Der skulle være et felt der siger "både og"

- Turisternes færden på cykler og løbehjul på fortove, torve, etc. uden nogen form for kendskab til trafikregler er et voksende problem i takt med den stadig stigende turistmængde
- Betragelig øget trafik på cykler og løbehjul af personer, som ikke er vant til disse transportmuligheder.
- Hvis ikke turister brugte butikker, restauranter, museer og forlystelser, ville det meste vel lukke. Men der er da allerede mange steder man prøver at undgå på grund af turistfælden. Men sådan har det jo været med Strøget altid.
- Store turbusser. Turister der færdes i trafikken på løbehjul og cykel og gåben på haft som måde. Altså de kender ikke trafikken og hvordan man gebærder sig.
Turistbusserne forlener.
- Med turisme menes der vel trængsel!
Og trængselsproblemer skal løses med god skiltning god offentlig transport med metro som medspiller ikke som eneste mulighed.
- Jeg synes det er dejligt, der er så mange, som har lyst til at besøge (og derved lægge penge i) vores by.
- Jeg høre meget om det, men vi føler os ikke generet
- Der er et højt støj niveau
- Turismen, og trafik som følge heraf, at nået uacceptable højder.
Og jeg tror ikke, de mange turister bidrager med andet og mere end slitage af vores by. De bruger ingen penge. Og ankommer ofte på krydstogtskibe, der ikke betaler skat og moms her. En gennemført dårlig forretning.
- Mange små butikker er ikke begejstrede for turister kun hvis i spørger kaffebaren og restauranter .
Går ud fra de er dem i mener er glade for turister
- turister fylder meget, specielt synes jeg at der skal være afgifter på de udendørsarealer, som restauranter lægger beslag på. De breder sig mere end der er behov for.
De kørende (cykler, løbehjul) turister kan være ret farlige for både lokale borgere og sig selv.
- De er livsfarlige på cykler og løbehjul!!!
- Jeg synes ikke, at turister genere mig i dag.
- ikke på Zinnsgade
- Der er alt for mange natklubber, diskoteker, larm og ballade. Meget af det skyldes desværre kommunen, der giver tilladelse til urostiftelse som f.eks. Distortion.
- Der er alt for mange turister i indre by så den hjælpsomhed vi havde for få år tilbage er blevet vendt til en meget negativ holdning .Turisterne overtræder alle regler på kastellet osv.Vi tror det er en meget negativ spiral vi er kommet ind i så hvis der ikke bliver gjort noget for at begrænse turismen i københavn vil byen få et meget dårligt ry som vil gå på at turister er uønskede som i andre storbyer i europa
- Ok med turistbusser, hvis der er ordentlige parkeringspladser, der ikke sætter skolebørn og cyklister i fare. Partybusser derimod er en skændsel og kører forbi med fuld musik til langt ud på natten, så vi og specielt vores børn vågner forskrækkede op- Hvordan kan det være tilladt(støjniveau, forstyrrelse af den offentlige orden mv)
- Byen er mere prop fuld af menneske og støjende end nogensinde før.
- Det er ikke slemt, det kunne have været meget værre
- Jeg oplever, at der i perioder er mange turismer, men ikke i en grad så det er til gene. Tværtimod synes jeg kun det er dejligt, at folk fra andre dele af verden vil besøge vores skønne by.
- Det skaber en atsmofære som en storby bør have, MEN det er grænsen til at tage overhånd og derfor bør der tages nøje hånd om den fremtidige udvikling af hoteller/restauranter mm så det ikke bliver en turistby uden charme.
- Kan være lidt irriterende, men stort set ok
- Vi drukner i busser og bus- os.
Ønsker man beboerne ud af indre by?
- Privat udlejning skal bare begrænses og så skal turisterne informeres bedre om trafikregler og lige lære at cykle et par timers træning kunne hjælpe,
Jeg tror at den nye metro tager toppen af problemet
- Mange turister, især kineserne, opfører sig ubehøvet
- Byen plages i lighed med andre europæiske hovedstæder af overturisme. Der er for mange turister i gaderne og for mange turistbusser. Man griber sig selv i at føle irritation frem for gæstfrihed. Som borger i indre by er man bevidst om, at København er alle danskeres by, og man er tilhænger af en åben, kosmopolitisk bykultur. Men det forudsætter en fin balance mellem beboelse, erhverv og turisme. Desværre behandler turistindustrien vores fælles byrum som en ressource, man blot kan trække på. Det må ophøre. Mængden af turister må begrænses med turistskat per overnatning og andre tiltag, Og turistbusserne må helt forment adgang til indre by.

- Turistbusser er en del af problemet med trafikken.
- Særligt busserne, jf. tidligere.
- Os lokale kan ikke komme frem for udenlandske biler, turistbusser, horder af gående, turister på cykel og løbehjul som tydeligvis er til fare for sig selv og omgivelserne samt rickshaw. Tror bl.a., at AirBnB bærer en stor del af skylden!
- Både og - det er hyggeligt med turister - vi vil jo også gerne besøge andre hovedstader, med turistbusserne kunne være el-busser
- jeg lejer til Airbnb
- Primært i form af turistbusser, men ellers oplever jeg det ikke som generende.
- Specielt de turister der enten benytter sig af bycyklerne eller elektriske løbehjul. Turisterne kender ikke de regler vi kører efter, så derfor er der mange der ikke rækker armen ud, kører overfor rødt eller bare kører meget uforsvarligt
- Det har nået en grænse nu hvor det giver rigtig mange problemer i indre by. Det er som om hele indre by er forandret og baseret på turisme. Presset er voldsomt
- Jeg er mest irriteret over turister, der cykler og turister/danskere, der bruger elløbehjul, for begge dele er til fare og ulempe for alle. Både når der cykles/stås på løbehjul i høj fart uden hensyn til andre mennesker eller trafikregler, men også når fx cykler og løbehjul står og fylder på gaderne, så det er besværligt at gå uden om dem.

For mig er det en irritation, men for blinde og svagtseende må det være decideret farligt og meget besværligt for handicappede, der må ned på cykelstien for at komme uden om fx løbehjul, der efterlades førerløse på gaderne.

- Jeg oplever tit, at turisterne har svært ved at færdes på cykel i København. De er usikre, orienterer sig ikke ordentligt og er generelt til fare for dem selv om deres omgivelser. Desuden har de svært ved at finde ud af, hvad forskellen er på et fortov, en cykelsti og en vej (nogle steder, især Vester Voldgade, er det værre end andre)
Ellers oplever jeg ikke direkte udfordringer.
- Nyhavn er umulig og farlig når man cykler ned til inderhavnsbroen
- Mere larm og forurening og farlige situationer, når ikke cykelvante cyklister slår sig rundt i trafikken
- Der er alt for mange turister i indre by!
Forbyd Air bnb i København.
- Den gamle bydel kan ikke rumme så mange turister. De ødelægger byen og bidrager skammeligt til, at Kbh er blevet en ren svinesti. De store turistbusser, især de røde to-dækkere sviner og forurener
- Det er ofte meget farligt at dele cykelsti med turister på cykel på løbehjul og på andet. Ofte er de ikke vant til transportmetoden og kender ikke byens rytme.

De elektriske løbehjul må ud af byen. I det mindste burde de skulle afleveres, der hvor man har lejet dem. Det er uholdbart og en stor gene både når ete r turister og beboere, der benytter dem!!!!

Det er sikkert gode penge, men det er lige før man kan føle sig fremmed, der hvor man bor. Det er os beboere, der ikke tjener på turisterne - der betaler prisen - bl.a. også med affald og højere kommunale skatter til renholdning af byen mm. Hvorfor er det ikke dem, der tjener på turiisterne, der skal betale for den øgede slid på og svineriet i byen

- Der er rigtig meget trængsel især i de 3 sommermåneder omkring Nyhavn og Strøget. De ødelægger indtrykket af København (Indre by), at det er så over crowded, at der er flere turister end lokale...
- I
- Jeg undgår som regel indre by, der er ikke til at være for turister og busser.
- Kaotisk med så mange turistbusser
- Alt, alt for mange turister denne sommer især. Har for mange af os beboere udfordret bl.a. fremkommelighed, turister overholdelse og kendskab til gældende trafikregler (udgør en undertiden alvorlig risiko på fortov og i ensrettede gader), larm og gener ved privat udlejning (airbnb og lign.) og de mange store turistbusser som optager ufattelig meget plads overalt.
- Væk med kæmpe-busser!
- Der er alt for mange. Der er store turistbusser allevegne, men det værste er, at der simpelthen er for mange turister i gadebilledet. Indtil nu er det acceptabelt, men hvis vi ikke passer på, ender vi som Barcelona og Amsterdam, hvor der kun er turister og ingen borgere.
- Ja, -ish, de bevæger sig med hastigheden af en døende sne. Nogle af os har jobs at tage sig af uden at spille tid
- Se hvad jeg har beskrevet i mine tidligere svar.

- Busser, løbehjul og ualmindelige dårlige kørende cyklister fra udlandet er et problem allerede nu
- Turismen kan med fordel spredes ud. Det er meget få dage om året hvor der er trængsel andre steder end Nyhavn og Den lille Havfrue.
Turismen er nu engang de eneste private arbejdspladser, men ikke kan outsource til andre lande.
- Menneskemylder

osende turistbusser

" Krydstogtskibe

- Jeg har ikke noget problem med, at der er mange turister i gaderne, men det er transporten af dem og de store turistbusser, som udgør problemer.
- Der er ALT for mange turister i min gade. Masseturismen er forfærdelig pga de mange free-tours guidede grupper i gaden hver formiddag - ofte er der 3-6 gruppen på een gang. Da øvrige turistguidede grupper dermed ikke kan komme "til" med deres turister, er de så begyndt at komme tidlig om morgenen, om eftermiddagen og om aftenen - turistmængden et steget enormt. Flere forretningsdrivende er flyttet pga turister udenfor deres vinduer og døre meget af dagen.
- Der er for mange turister ...det give et mega pres for vores hverdag .
Støj , dårlig cykel stil , store grupper med en råbende guide, masser af skrald ...ingen tømning af skraldespande i weekenden .
Ja jeg kunne blive ved
- Turisme er en gave man skal respektere
- Og overordnet set er det absurd at opleve hvorledes turister netop besøger København for charmen, der kvæles i for mange besøgende....
- I en begrænset periode om sommeren er der gang i gaderne. Pt. er der ikke noget. I sommer var det største problem, at folk, som ikke er vant til at cykle eller bruge el-løbehjul, kører rundt på cykelstierne uden at vide, hvordan de skal begå sig (vi lokale kører jo ikke altid så pænt).
- Mennesker er ikke et problem
- I form at store turistbusser på små veje, fx på Vesterbro, og i form af usikre trafikanter på cykler og løbehjul.
- især fordi vi bor ved hotel arthur . Der kommer rigtig mange tager hele tiden, men den største udfordringer er de store busser. De holder på alle tider af døgnet enten på vores lille sidevej eller på nørre søgade. Det gør at der er mange biler, som dytter eller ikke kan komme forbi. Samt hvis man selv skal ud fra vejen, kan man ikke se de modkørende fordi bussen holder foran . Fe burde kun måtte holde i fx vendersgade hvor der ikke er samm mængde trafik.
- Dette udsagn er noget vās og et udtryk for, at Københavnerne er sig selv nok. Turisterne er på mange måder en gevinst - økonomisk og kulturelt. Derfor burde der i stedet satses på at lære københavnerne at smile og være imødekommende overfor turisterne.
- Nogle er farlige, da de har hørt København er en cykel by og derfor kaster sig ud i trafikken men ikke har den nødvendige forståelse af regler og opmærksomhedspunkter.
Så de skal tilbydes alternative muligheder fremfor cykler og el-løbehjul.
Det er et vilkår når man bor i byen at der er mange besøgende og turister, så de er selvfølgelig velkommen da de er en del af økonomien.
- Der er mange men ikke for mange,
- Jeg synes, at Indre By er ved at drukne i turister - især dem, der ikke kender færdselsreglerne for cykel og løbehjul - og det fratager mig glæden ved at færdes i byen, som jeg ellers har holdt af.
- Det er selvfølgelig ok med turister i Kbh og især i indre by . Men de udviser klart mindre hensyn til området fordi man ikke selv bor her .
- Kun hvis vi snakker Airbnb
- jeg er ikke selv berørt af den store mængde turister, men der er steder i indre by jeg undgår i turistsæsonen
- De har kun skabt udfordringer for mig i trafikken når de cykler eller er på løbehjul. Jeg synes ellers generelt at det er hyggeligt at folk kommer og er interesserede i at se København
- Denne sommer har været helt vild! København børn sige nej til en-dags ture ud fra Krydstogtskibe. Skibe børn kun kunne lægge til, hvis det kombineres smed at gæsterne overnatter min. en nat i København på hotel. Krydstogtskibe bør gnerelt begrænses betragteligt.
- Vi er bare rigtig mange mennesker på et lille areal
- Det er ikke turisterne men manglende konstant kontroll fra trafikpoliti. Men mindre busturisme i indre by ville nok være en god ide
- Miljøet bliver upersonligt af stigende tilfældig turisme som kun bidrager med forbrug og fotografering...
- Jeg konstaterer kun gener.
- Er glad for turisterne, men cykle og løve på løbehjul kan de ikke- det er farligt!

- men ikke udfordringer der ikke kan løses. Turisterne er ikke et problem. Det er måderne vi vælger at have turister på i kbh det kan blive et problem
- færre sportsbegivenheder ville være dejligt - flyt det til Valby eller andre steder
- Som at bo i Tivoli - mængder, støj og ødelæggelse af københavnermiljøet
- Der er mange turister. Det går nok. Det er da bedre end ingen.
- Turisterne går ofte på vejene istedet for fortovet og ser sig ofte ikke for, når de skal over gaden. De er ikke klar over hvor meget københavnere cykler og især hvor hurtigt man cykler ! De er derudover ofte kilde til uro på cykelstierne og de mange broer, da de ikke nødvendigvis har øvelse i at cykle. Det medfører at vi andre øvede københavnere som er vant til at cykle - og cykle hurtigt - bliver irriterede og må foretage undvigende manøvrer til fare for sig selv, turisten og de biler som kommer på siden
- Det er helt absurd så mange turister der er her i indre by. Jeg magter ikke at skrive om det. Synes der skulle være turistpriser og beboer-priser i mange forretninger og spisesteder.
- Det er et større problem, at der jævnligt holdes events - marathontløb, ironman, whatever - hvor man beslægtlægger vores by til gene for beboerne. drop det! Hvis folk vil løbe, kan de starte i Roskilde og slutte i Næstved.
- Flere uøvede cyklister og især løbehjulsbrugere, flere mennesker uden kendskab til cykeltrafikken i det hele taget, og som derfor opfatter meget af indre by som gågade. Men det plejer jo at gå fint, blot skal man huske at bruge ringeklokken og være opmærksom.
- Har ikke selv oplevet problemer med turisme, men i andre områder af Indre By kan situationen naturligvis være en anden.
Her i Frimands Kvarter er vi mest generet af natteuro med støjende ungdom uden for barerne, samt især af biler / motorcykler der kører loop i gaderne, gasser op og spiller afsindig høj musik for åbne vinduer.
Det er til tider umuligt at sove torsdag, fredag og lørdag nat.
Det er imidlertid ikke indtrykket at det er turister der er årsag til problemerne, det er ungdom fra København og omegnskommunerne der ikke har forståelse for, at der bor mennesker i byen og at man skal tage hensyn.
Det forekommer at man i bystyret mangler tilsvarende forståelse for at der bor mennesker i Indre By.
Og politiet, nåh ja, tja ...
- For meget airbnb - krydstogtskibe der forurener
- Ja i den forstand at der er utrolig mange tursitbusser.
- Turisme er kun godt og alle Københavnerne bør behandle den pænt. Ellers bør de flytte.
- Manglende cykelkultur - airbnb i stedet for faste beboere, turistbusser og rædsomme forretninger og forlystelser.
- Holder mig langt væk fra turiststederne; der er simpelthen for mange turister.
- Både godt og dårligt
- For mange turister set i forhold til hvor meget plads der er i indre by
- Dejligt turisterne kan lide vores by - der er da også meget at byde på. Og så er der de store turistbusser - men der er vel også ældre mennesker, dårligt gående blandt dem der skal have en chance - jeg synes busserne kører pænt og ordentligt hvor jeg bor - der er af- og påstigning nemt. Og helt i orden der kommer den ene gruppe efter den anden i bjørnebandetrit ned ad gaderne - de skal da se byen !
- Kan simpelthen ikke holde ud at bo her mere og mange andre har det på samme måde.
Hvilke by bliver København til sidst?
Der tages overhovedet ikke hensyn til vi skatteborgere mht turister og de gener det giver.

I lefler for dem og ikke os.

Håber meget at der snart sker en ændring!!

LÆR DOG AF DE ANDRE STORBYER SOM HAR SAMME PROBLEMER, HVOR BLINDE HAR I LOV TIL AT VÆRE??

- Her er meget travlt med kufferter og det er bare for meget jeg bor her og kan dårligt komme ind af min hoveddør Turister er velkommen men det er for meget i City
- Turistbusserne skal parkeres udenfor den indre by og Frederiksstaden (Sankt Annæ Plads, Toldbodgade og Amaliegade)
- busserne fylder og lokalsamfundet drukner
- Det er svært at finde plads til mit daglige liv pga. turisme. Jeg søger ud af byen eller væk fra Indre By i weekendenderne fordi der er ulideligt at være pga overfyldte gader og turistbusser. Store flokke af turister blokerer alt. Hop on-hop off-stoppestederne er umuligt at passere og busserne er

grimme og store og blokerer gaderne totalt.

Omkring Nyhavnsbroen er der åbnet 5-6 souvenirbutikker og turistkontorer - ubrugeligt for os lokale, og de gode gamle butikker og caféer mister vi.

Turistbusser blokerer min gade så meget at jeg selv forsøger at undgå at færdes i den.

- Eksempler fra mit kvarter:

- min lokale café har fået nye ejere, som udelukkende orienterer sig mod turister. Der er ikke længere dansktalende personale, så vi lokale må gå et andet sted hen

- Delecycler og deleløbehjul ligger hver dag foran hoveddøren, det er ikke længere muligt at parkere i cykelstativerne foran min opgang, turister bruger gade til at lære at køre på cykel og løbehjul

- arealet langs havnen, fx bølgen, bliver mere og mere overfyldt af folk som har 'optaget' pladsen. I min familie har vi ikke badet i havnen i år af denne årsag

- Det er en balance. Der skal selvfølgelig være plads til turisterne, men det er ved at tage overhånd (turister der cykler til fare for sig selv og andre, AirBnB turister over alt, trængsel i byen. Noget af charmen ved Kbh forsvinder
- Turisme giver jo også penge i kassen?
- Der er turister OVER ALT. Sådan var det ikke i indre by for 10 år siden. Det er vel egentlig ikke en udfordring?? Det er mest bare irriterende til tider, især turister der ikke kan finde ud af at cykle eller ikke ved at cyklestier er til cyklende - ikke til gående.
- Masser af store turistbusser der fylder og forurener. Krydstogtskibene forurener i havnen med deres motorer med mindre de forsynes el.

Turister på cykel er farlige.

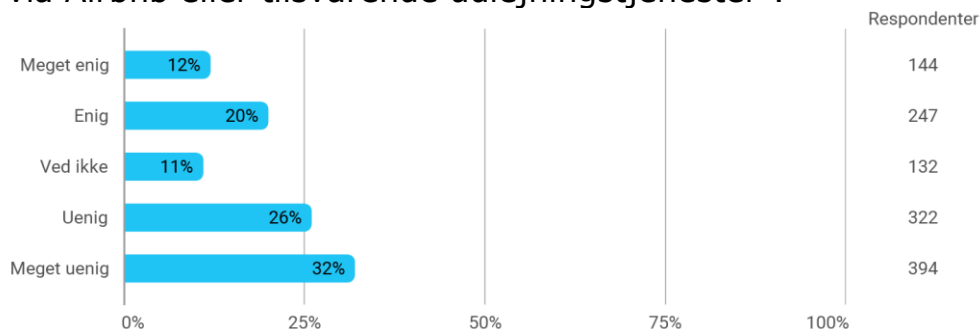
De gående turister er ikke et problem.

- Turistbusser opfører sig som om de har dispensation fra færdselsloven. Kommunen har meget i mod person biler men ingen ser på den forurening som alle disse busser, og sightseeing busser udleder. Det burde pålægges dem der udlejer/udlåner at tilsikrer at turisterne er bekendt med den danske færdselslov inden de kører ud. Turisterne er for MANGES vedkommende til fare for alle når de cykler over alt. Der burde udfærdiges et cykelpas som skal fremvises af cyklisten på forlangende. For at få passet skal der bestås en test hvor færdselsreglerne og acceptabel adfærd gennemgås. Dem der udlejer/udlåner cykler skal udfærdige passet efter at de har tilsikret at turisterne har bestået testen. Jeg ved godt at Ingen i dag interesserer sig for hvorledes cyklisterne opfører sig og chancen for at "blive taget" er mikromal.
- Middelalderbyen er fuldstændig oversvømmet af turister i store grupper med en højtråbende guide. Cruisebådene ligger stærkt forurenende ude i havnen - ofte 3 ad gangen - og kører de tusindvis turister ind i byen i store dieselforurenende busser, der ofte holder med motoren gående. Dertil kommer også Airbnb-udlejning af lejligheder og ofte hele huse i Middelalderbyen, som betyder støj og nedslidning af husene samt ødelægger den sidste rest af forretningslivet herinde. Det giver samtidig yderligere tilskud til det i forvejen hektiske natteliv - nu er der bare fest i gaden hver aften/nat, for man er jo på ferie. Og meget mere
- Primært turistbusser og cyklende der ikke er så vant på en cykelsti. Men godt at de cykler!
- København er en meget lille by med få turister og med få egentlige seværdigheder af international karat. Vi kan godt være her allesammen, og sammenlignet med egentlige turistbyer har vi ingen problemer.
- Udover busser, som ikke behøver at køre helt ind til byen ser jeg ikke store udfordringer med turister i København.
- Ja, de kan ikke finde ud af at færdes i trafikken i indre by. I deres lejebiler, leje cykler og el løbehjul.
- Der er tider hvor turister udfordrer, men det daglige slid af mange mennesker der kommer igennem byen er lige så eller mere udfordrende.
- Jeg bor ikke i et område, hvor turismen er et stort problem. Og er jo egentlig godt tilfreds med at jeg ikke bor i fx Nyhavn. Men en mere solidarisk fordeling er nok alligevel mere hensigtsmæssig,

selvom der kan komme flere gener til vores område. Alligevel oplever jeg turismen som en positiv ting. Jeg er stolt af at bo i en by, som andre har lyst til at opleve.

- Men udfordringerne er til at leve med. Turisterne kommer hvor der er noget interessant.
- Der er et balancepunkt mellem besøgende og fastboende, som de sidste år har været på grænsen til at tippe.

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Jeg ser ikke noget problem i, at folk udlejer deres bolig via Airbnb eller tilsvarende udlejningstjenester".



Uddyb gerne:

- arh... en begrænsning ville være godt - det er ikke rimeligt at lejligheder primært anvendes til sådant.
- Det kommer an på hvor meget der bliver udlejet af den enkelte. Hvis udlejningen er moderat og beskattet rimeligt er det OK, men hvis det bliver en ren pengemaskine er det ikke OK. Det er også vigtigt at folk ret faktisk bor i deres lejlighed det meste af tiden og ikke bare lejer ud non-stop. Det slider på de faste beboere at have en konstant strøm af fremmede i en ejendom.
- Jeg synes generelt der skal være bopælspligt i København og hvis man udlejer, hvilket skal være muligt, så skal det være for en begrænset periode - max 3 mdr. om året.
- Det er et problem at husordenen ikke overholdes i ejerforeningerne så som at holde hoveddøren låst, larm, at man nogle gange møder mærkelige typer i opgangen osv.
- Det er fint, de gør det - men der skal være en begrænsning. Det giver en stor utryghed, at man ikke ved, hvem der bor i ens opgang. Når der så oveni købet er utryghed fra gaden af i form af meget fulde mennesker, der vil ind i ens gårde, giver det dobbelt op på utrygheden. Særligt går AirBNB-gæsterne ikke kender til den udfordring og glemmer at låse porte efter sig eller lignende.
- Det skal begrænses
- Kan give store problemer for de fastboende i ejendommen. Og så er det skattefrit, så der bidrages ikke til byens vedligeholdelse.
- det gavner ikke turist økonomien for københavnshoteller og madsteder.
- Jeg synes det er et kæmpe problem. Jeg kender selv folk der lejer lejligheder kun med formålet at tjene penge på turister.

Det presser boligmarkedet - både tilgængelighed og pris.

Jeg synes det burde forbydes - eller reguleres så der ikke kan tjenes voldsomme summer på det. Jeg kender et par der lejer deres lille 3-værelses lejlighed ud i indre by til over 3000 kroner i døgnet.

Det er en tredjedel af deres leje - per døgn.

- Der er et skyggeområde med omgåelse af bopælspligten. Så det er et reelt problem, der betyder spørgesby.
- Der burde være grænse for, hvor længe man må udleje sin bolig via Airbnb.
- Når man laver en bolig om til et hotel bliver boligpriserne presset i top
- Til dels. Det skal være muligt, men under forhold, der sikrer, at det ikke generer naboer. Folk skal have lov til at gøre med deres lejligheder, som de har lyst, dog med mindst mulig gene for naboer til følge.
- Der mangler svarmuligheden både-og :-). For jeg synes udlejning via tjenesterne er fint, det skal bare reguleres (meget) af det offentlige, med mulighed for strammere regler i den enkelte boligforening.

- Den er svær - da jeg ikke tror det er AirBnB gæsterne der er det største problem, tror nærmere det er dem der kommer i de store busser der holder i tomgang hele dagen, ud af byen med dem på en P-plads
- Alt for meget udlejning fra private til turister. Må stoppes snarest
- Fin mulighed for at financiere egen sommerferie. Skal dog holdes øje med at udlejning ikke misbruges.
- Jeg gør det selv, og mener det er en unik mulighed for både beboere i at dele deres hjem, møde nye mennesker, og øge deres indtægt for perioder, hvor man ikke er hjemme
- Se venligts mit forrige punkt
- Det er forbudt i vores andelforening
- Det er en økonomisk gevinst for mange at skaffe lejligheder i Inde By for så at udleje dem via Airbnb. For de andre lejere er det utrygt med den trafik af ukendte mennesker, som på den måde får adgang til aflåst opgang og områder. Og mangle på almindelige beboere gør, at byen 'dør'
- Airbnb har skabt et flow i turismen, der skal blot være kontrol med det. Så man betaler den skat du skal når du har overskredet det tilladte skattefrie beløb.
- Hvis der med folk menes udlejere, der blot udlejer ved egen ferie o.l. ser jeg intet problem. Er der derimod tale om omfattende udlejning af professionel karakter synes jeg det er meget problematisk.
- Som udgangspunkt er dette ikke problematisk hvis der er tale om en gang imellem hvis man er nabo til lejligheder der kun udlejes til korttidsleje kan dette være til stor gene
- Overordnet er det ikke godt for økonomien. Jeg tænker skattemæssigt, for bliver der betalt skat hver gang der er 'gæster' i et privat hjem?

Det er heller ikke godt for hotellerne, som sikkert har mistet mange kunder.

Men måske skulle de tage ved lære og indrette mere hjemlige hoteller, da mange åbenbart kan lide denne mere 'personlige' måde at rejse og bo på?

Personligt har jeg ikke oplevet andre gener ved den private udlejning, end at der er kommet flere larmende rullekufferter på fortovene om natten...

- Andre beboere i ejendomme, hvor lejligheder udlejes ofte og i korte perioder til fremmede har mange gener og større usikkerhed. Desuden forringer det en boligs brugsværdi og salgsværdi, at være naboer til en Airbnb lejlighed.
- Hvorfor skal de ikke kunne det. Lad dog ejerforeningen beslutte hvad de ønsker.
- Airbnb-udlejninger giver turister, som fester og larmer og er ligeglade med naboerne.
- En lejlighed i min opgang ejes kun proforma og udlejes kommercielt hver eneste weekend. Der vælter ukendte mennesker op og ned ad den smalle fælles trappe hver dag, og der er jævnligt ukendte mennesker der ringer på hos mig for at komme i forbindelse med airbnb-lejligheden
- Det er en fin måde at give turisterne en særlig oplevelse af byen og det spreder dem.
- Det er ikke rart og trygt at bo i ejendomme, hvor turister vælter ud og ind i en lind strøm.
- Se foregående kommentar
- Der bør være en vis regulering. Ser ikke noget problem hos folk af og til lejer deres bolig ud - det kan andels og ejerforeningen typisk håndtere. Men det presser kbhs boligmarked hvis boliger bliver indkøbt blot for at udleje via airbnb eller lignende.
- Airbnb har fået et omfang, der er rent kommercielt og dermed strider mod ideen om deleøkonomi. Derfor begræns - men forbyd ikke!
- Jeg synes det giver ulige vilkår i forhold til hotellerne, som lever af den ydelse
- I mange foreninger - endda andelsforeninger - lejes lejligheder på airBnB fuld tid. Det er meget forstyrrende og politisk forkert npr der er så stor mangel på almene boliger København
- Dog er jeg for begrænsninger i omfanget.
- Det ER et problem. I hvert fald for alle andre end dem, der udlejer! De er jo ikke hjemme!
- Det skaber meget energi i brokvartererne og får på den måde en stor del af turismen væk fra indre by.
- Det er kort sagt noget svineri at man går hotellerne i bedene.

Folk snyder opgir' ikke beløbene i skal, larm i udlejningsejendommeetc.

- Savner mere regulering på området. Stigende "trafik" af korttidslejere skaber utryghed i mange ejendomme og ofte støjgener i w/ender
- Da vi gennemfører en vanvittig god og miljørigtig affaldssortering, er det essentielt, at airbnb gæster lærer dette. Ellers tjener det ikke rigtig noget formål. De resterende problemer vedr. airbnb er ikke politisk løselige.

- Ikke noget problem med de begrænsninger på vist to måneder, som der er i dag. Men vigtigt, at man har bopælspligt og bor i lejlighederne, så at man ikke bare kan købe en masse lejligheder alene for at bruge dem som airbnb hoteller.
- Ikke noget problem i sig selv - men der skal være kontrol med det. Ingen har lyst til skiftende naboer hver uge.
- Der bør nok være maks. tid på udlejning (fx. 10 uger) - altså man bor der, men udlejer i kortere perioder - oh ikke som "lille kapitalist"
- Det er i orden at folk udlejer et ekstra værelse, men det er ikke i orden, at folk køber boliger med henblik på udlejning. Det forhindrer bl.a. studerende i at finde billige boliger,
- boliger er alt for dyre, alle prisstigninger skal undgås
- ... men lejligheder i København er først og fremmest til folk, der passer på deres område, både hvad angår støj og møg, og desuden er der mange, der leder forgæves efter en lejlighed, de kan bo i. Dog, korte ophold, hvis beboeren selv er på ferie, er vel i orden, hvorimod 'hotelvirksomhed' ikke er.
- Nærmiljøet ødelægges, når naboen udlejer sit rækkehus til skiftende ansvarsfri turister. Selvfølgelig er der venlige, stille og rolige mennesker imellem, men mange holder f eks fester med larm i gården til langt ud på natten, kender ikke til skrevne og uskrevne regler om f eks affald og flasker. Og naboen, som lejer ud, kan udtrykke utilfredshed med ens have, hvis hun mener, det kan få mulige airbeandbegæster til at aflyse lejekontrakten. "Jeg er lige gået glip af 10.000kr, fordi du har klippet hækken", som en sagde forleden.
- Det ødelægger boligmarkedet
- Det er et kæmpe problem!!! Sorry. Men det er det.. Det er jo grotesk at der udlejes kollegieværelser ud på airbnb når der er mangel på studieboliger. Vi bør sørge for de unge før turisterne.
- Lejligheder bliver prissat efter udlejningspotentiale, hvilket skubber beboere ud af midtbyen.
- Det er vigtigt at der er regulation og kontrol. Så boliger i indre by ikke konverteres til sortbørs-hoteller. Og for at sikre at naboerne kan få nattero.
- Det er jo ikke deres bolig de udleje. Hos os har vi 4 lejligheder, som er købt udelukkede for udlejning. Dem der ejer boligerne bor i Ike i kommunen. 2 af lejligheder har kun erhvervs status.
- Turister skal fortsat være velkomne, men vi har nok nået overgrænsen og har ikke brug for mere hotel- eller airbnb-plads
- turisterne må bo på hotel, folks boliger er ikke hotel
- Det er fint at udleje sådan -
- Det startede som en god ide og nu er det blevet en investerings mulighed.
- Airbnb er i mange land og fungerer godt. Også i København. Jeg tror ikke, at det er en konkurrence til hotellerne.
- AirBnB ødelægger og forvrænger mange boligøkonomi i bl.a. Barcelona og Berlin. Nogle tjener skattefrie formuer, uden at løfte en finger, mens andre drives ud af hus og hjem af støj og skidt.
- Det kan give lejere manglende ansvarsfølelse, når de ikke står som faste lejere, og, det giver uro med de mange ind- og udflytninger
- Airbnb er kommet for blive. Konceptet holder og vil fortsat skabe tilvækst
- Igen: for mange turister og det kan nemt opleves som at bo på et hotel.
- Indre by skal også være et sted man kan bo - er alle lejligheder Airbnb eller lignende bliver indre by som et stort hotel...Jeg tror noget at charmen ved indre by vil forsvinde, det lokale præg og det autentiske vil mangle
- Det tiltrækker en anden form for turister end hoteller gør - og turisme er godt!
- Så længe de følger reglerne, må de selv om det.
- Der er tydeligvis en del lejligheder, der er købt med det formål, at leje ud til turister. Det ændrer vores lokalmiljø at lejlighederne ikke bruges til alm. beboelse.

Derudover lejer folk ud via Airbnb og tager selv i sommerhuset. Fair over for hotelbranchen?

Det er taxi/uber om igen!

- det ødelægger erhvervet for hoteller og gir færre arbejdspladser
- Larm og uro for os andre borgere. Skal begrænses meget
- Mange turister, specielt storbyturister, ønsker ikke de massetilbud, som den nuværende turistindustri tilbyder. Der bør sættes på kvalitative turister, som også vil betale for kvalitative oplevelser. Her er København langt fra en verdensby.
- der har allerede vist sig at være store problemer, så Airbnb udlejning må nok reguleres

- Udlejning via fx AirBnB affolker reelt byen for den almindelige beboere, så den mere bliver kulisser for andre mennesker end dem der bor i byen. Derfor kan en øvre grænse for antal udlejningsdage i de forskellige bydele være en måde at regulere dette marked på.
- De fleste huse er ikke egnede til den slags erhverv, og det giver i øvrigt anledning til utilfredshed og problemer beboerne imellem, da ikke alle er enige om muligheden for midlertidig udlejning til fremmede, ofte med utryghed til følge, da man så aldrig ved hvem der færdes i huset.
- Selvfølgelig skal det være muligt at fremleje dele eller hele ens bolig, i en periode. Problemerne der er opstået skyldes at politikerne tjener penge på at ødelægge København. Det er nu blevet muligt at udnytte og spekulere i Kbh.'s boligmangel, og det har taget over nu. Det er blevet en lukrativ forretning at spekulere i at opkøbe boliger, med det ene formål at tjene på turister og trængende boligsøgende uden for sæsonen, på et marked fyldt med ubemidlede, der ikke har råd til at købe eller på anden måde mulighed for at komme ind på det skrantende lejebolig marked.
- Private skal da have lov til at udleje deres bolig, når de selv er væk. Problemet er alle de lejligheder der udlejes via Airbnb året rundt, men det er der jo allerede gjort noget ved. Nu må vi bare vente og se, om det virker
- turisterne kender ikke de almindelige husregler i vores boliger fx. larm på trappeopgange og gård arealer på alle tider af døgnet
- Turister hører til på hoteller. Det er meget belastende som beboer, da turister sjældent viser hensyn. De kan ikke finde ud af affaldssortering, hvilket så er op til de fastboende.
- Man aner ikke, hvem der kommer og går i en ejendom, og det er utrygt. Og så er dem, der aldrig bor i deres lejlighed, men altid har den udlejet. Og det er vel ikke meningen i en by, der mangler boliger.
- Jeg ser principielt ikke et problem i AirBNB udlejning, men den forretningsmodel som synes at være i fremgang er at folk kun bor meget lidt i deres hjem og istedet bruger det som udlejningsbolig.
- det giver anledning til spekulationsopkøb og hævede boligpriser
- så længe det er ens egen bolig. Men ikke hvis du har x antal boliger kun til udlejning ...
- Turister skal bo på hoteller, der ligger i områder hvor lokalplan tillader det, ikke i private boliger
- så længe der ikke er tale om hoteldrift. Kommunen må kunne sanktionere, hvis folk ikke overholder det fastsatte max antal dage om året.
- Vores gamle huse skal ikke være hoteller.
- Se tidligere svar.

De er ligeglade med byen, sorterer ikke affald, skal ikke op på arbejde om morgenen.

Og så snyder udlejerne massivt i skat

- Det skaber en situation, hvor boliger opkøbes til udlejningsformål, i konkurrence med almindelig beboelse. Skal vi håbe på en by for turister eller beboere?
- Kan give forskellige problemer så som støj, og utryghed ved mange forskellige mennesker, der ikke altid lige er specielt hensynsfulde.
- Så længe det er privat personer, der lejer deres egen bolig ud, mens de selv er på ferie.
- Privat udleje af feriebolig fungerer ikke efter hensigten. Der er et fåtal som misbruger konceptet, er min fornemmelse. Det ødelægger bare meget af kvarterets sammenhængskraft, når halvdelen af beboerne forsvinder om sommeren og bliver erstattet af eventyrhungrende udlændinge.
- Det er i forvejen svært at finde en bolig i København, så beboere der vælger at bruge deres lejlighed til korttidsudlejning, og kun har boligen med henblik på at udleje den, skal ikke have tilladelse til det. Boligbytte under ferier kan jeg godt se nytte i at tillade, så man fortsat har liv i boligen og byen (selvfølgelig under forudsætningen at disse gæster ikke er til gene for andre beboere i ejendommen) Skærpede regler der gælder generelt og ikke kun i den pågældende ejer-/leje-/andelsforening/i forhold til et fast antal dage man må udleje boligen om året kunne være en mulig løsning.
- Det har ikke noget med trafik at gøre
- hvis det bliver så udbredt, at beboere i indre by og nærliggende områder begynder at købe lejligheder blot for at leje dem ud og tjene penge - frem for selv at bo der - så synes jeg, det er et problem.

Hvis det er i mindre omfang og handler om udlejning af bolig, mens man selv er på ferie, så synes jeg ikke, det er et problem.

- Så længe der betales skat. Evt. + en turistkat
- Giver stor uro i ejendommene

- Hvis det kan fordele turisterne til andre dele af byen er det en god ide, men hvis det blot er indre by borgere, så løser det ikke nogle problemer.
- Der bør være rammer for, hvor meget af boligmassen der kan være Airbnb udlejning. Som beboer er der ret stor forskel på at dele opgang med en anden fast beboer og så at dele opgang med en ny turistflok hver uge. Inden for et rimeligt omfang skal man kunne udleje sin bolig, men det skal ikke være op til folk selv at definere hvad det er. Der bør være nogen rammer.
- Priserne på lejligheder stiger sidsygt, 1354 K nr 17 Lejlighed 130 m2 solgt 7.200.000 og udlejes nu stortest hele tiden!
Det gir ikke mening for almindelige beboere
- Utrygt med mange forskellige personer rendende rundt i opgange, gårde m m
- Se tidligere svar : man udhuler byen og den bliver bare et sted hvor ingen bor og som ingen kærer sig om - overfladisk og charmeforladte - et legeland (det er fint der er turister jeg kan godt lide at tale med turister og hjælpe dem men det er en balance og den er igang med at tippe)
- Folk må gerne udleje via Airbnb eller andre men de skal overholde reglerne og det er der rigtig mange der ikke gør
- Konkurrence er godt. Og med skatteloftet er invektivet ikke til at gøre det til en levevej men et supplement, når boligen alligevel står Tom pga rejse
- Det kan jo give problemer i nogle ejendomme, generelt syntes jeg ikke om ideen med at leje sin bolig ud til turister
- Husordensregler er umulige at operetholde når der udlejes gn Airbnb el.lign. Der er problemer med larm, affald og ulovlige parkeringer i private gårde etc
- Men det bør forhindres at der kan drives spekulation i det, dvs. omfanget bør være begrænset.
- Vi har en lejlighed, og nu er der et marked for udlejning , perfekt og godt for specielt de mennesker, der gør det. Pensionister med sommerhus kan rent faktisk overleve forringelser i folkepensionen på denne måde
- Boligpriserne er (for) høje i Kbh. Og hvis vi med en normalindkomst skal blive ved med at blive i byen, så er det en fin mulighed at kunne leje sin lejlighed ud, når man selv er ude og rejse. Der er noget sundt i deleøkonomitanken! Dog skal der sættes en begrænsning på, at lejligheder ikke kun anvendes til dette, for ikke at udkonkurrere hoteller mv.
- Hvordan skulle man dog forhindre at husejere lejer deres bolig ud ?
- Jeg er ikke rigtig enig i reglerne, men jeg var for nylig i Barcelona, og her er den form for udlejning gået helt grassat ligesom i indre Rom.
- Airbnb har et sted, men det skal reguleres kraftigt.
- Med begrænsning kan det et være OK - i min ABF har vi sat grænser og det fungerer
- Det kan være et problem med mange forskellige mennesker, der kommer og går til een eller flere lejligheder i en opgang. Nogle mennesker "udefra" har ikke samme respekt for ting og ordentligt adfærd, som fastboende har det.
Der bør - under alle omstændigheder - være en øvre grænse for, hvor meget man i givet fald må udleje. F.eks. max. 3-7 dage per måned.
- Den private og almene boligmasse er ikke gearet til at agere hotel. Det er noget vi har eksperter til (læs: hoteller mv.) og de ved, hvad det kræver af udenomsplads mv.
- Alt med måde. Indre By bør ikke være et stort hotel.
- Så længe, at de erhvervsdrivende hoteller ikke påvirkes heraf og de private boliger/foreninger/andelsforeninger ikke generes heraf, er det med til at tiltrække turister, som øger omsætningen af erhvervslivet i området.
- Det er et voldsomt problem, med turister i ejendommene, der ikke har ansvar for ejendommen eller kendskab til hvordan tingene fungerer. Der er en mængde nøgler i omløb, og det skaber utryghed, at man ikke ved, hvem ens nabo er.
- Jeg synes ikke, det er et problem, hvis man lejer ud, mens man selv er på ferie, men hvis det bliver en forretning, hvor formålet med at købe en lejlighed er udlejning, synes jeg det er meget problematisk.
- AirBNB startede med at være en form for deleøkonomi, lidt som home exchange. Nu er det blevet til kommercielt arrangerede ejendomme, hvor investorer satser hele bygningen på denne form for udlejning. Det er altså blevet meget kommercielt, og spørgsmålet er, om det rent skattemæssigt er styret og registreret. I København siges priserne også at være enorme, og man hører desuden om en række tilfælde af benyttelse af boliger til absolut uønskelige aktiviteter. Beboere bruger også air BNB til at skaffe sig penge til indtægt til rejser eller finansiering af deres sommerhuse. Denne måde at ordne udleje på er altså blevet noget helt andet end det, det var tænkt som og blev lanceret som. Desuden lægges dertil op til at boligerne ikke udbydes "som de er" men som stude og lækre boliger, således at man kan skruer priserne op. Det er blevet et misbrug, som der som et minimum bør sættes markante grænser for.

- Jeg ser ikke noget problem i at man udlejer sin bolig når man selv er bortrejst få uger årligt, eller at en beboer udlejer et værelse imens man selv er hjemme.
Men det er et stort problem hvis lejligheder i beboelsesejendomme bruges til permanent udlejning, det er unfair overfor de mange københavnere og kommende københavnere der har svært ved at finde bolig
- For få lokale beboere og for mange turister i beboelseskvartererne. Lejligheder der reelt fungerer som hotellejligheder.
- Der var noget om, at skattevæsenet skulle til at have data vedr. udlejninger via Airbnb. Dette håber jeg, nedbringer mængden af udlejninger - for så længe "der har været frit løb", har mange levet profitabelt hos venner, mens egen lejlighed var udlejet. Der er andre gener ved dette - men også at nogle lejer "ekstra" biler til de overfyldte gader.

Jeg tror ikke, at politikere udenfor København, ved hvordan det er at komme hjem efter en lang dag med sit barn i bil - og så skulle køre rundt i cirkler i en halv times tid for at finde en parkeringsplads, for dernæst at skulle bære det sovende barn og indkøbe et par gader hjem....

- Social skævvridning. Det øger uligheden mellem dem der har muligheden for udlejning og de der ikke har.
- Det er jo ikke kun Airbnb der skaber problemet med turister i indre by.
- Byen skal være for dem der bor her permanent. Det er os der bruger den til hverdag.
- Når boligen kun bruges til indtjening på udlejning- er der snart ingen boliger tilbage til vores unge folk at flytte ud i. Bopæls pligt og yderligere begrænsning af udleje periode
- Det er blevet for meget.
- Det afhænger af hvor meget det er. Hvis en familie udlejer et par gange årligt når de selv er på ferie er det ikke et problem. Men lejligheder som konstant udlejes kan skabe problemer både lokalt og ift boligmangel.
- Udlejning af private boliger til turister skaber mangel på samvær og miljø i Indre By
- Der skal være klare regler, som skal efterleves. Det værende sagt, så er er hotelværelse priserne og hotelpladsudnyttelse relativt høje , hvilket naturligvis resulterer i andre og billigere alternativer.
- Så længe det bliver reguleret, så det ikke presser boligpriserne op, så er det fint med mig. Altså folk skal leje ud i ferier, ikke købe en bolig for at leje den ud.
- Det gør det endnu sværere at føle sig hjemme når alt drejer sig om turistindustrien
- Jeg synes ikke det ville være rart, hvis mine naboer udlejede deres bolig, og man havde fremmede folk rendende i opgangen, og det er heller ikke betryggende at høre historier om folk der har holdt fester og ødelagt udlejers ejendele.
- Hvis det kunne gøres i beskedent omfang, men det er jo ikke tilfældet, nu hvor Airbnb er blevet en kapitalistisk markedsidé på linie med hotellejligheder og hoteller f.eks. En meget u hensigtsmæssig måde at realisere kommunens idé om plads til flere turister i byen. Desuden betyder det at mange lejligheder simpelthen bliver ubeboede og dermed kun bidrager til at affolke bydelen for faste beboere og de offentlige institutioner og handelsforhold er følger med en levende by.
- Vi gør det selv i mindre omfang og så længe vores medbeboere/naboer ikke er generet af det - synes jeg ikke det er noget problem. Hvorfor skulle vores bolig stå tom i de uger vi er på ferien. Indtægten, gør det lettere at selv holde ferie og vedligeholde vores bolig...
- Kan ikke se hvem eller hvad det skader.
- Så længe det sker med måde, og ikke begrænser andres adgang til en bolig. Det nytter ikke noget hvis en lejlighed kun bruges som udlejningsejendom, men at folk udlejer deres lejlighed når de er på ferie er intet problem. Tværtimod betyder det at der bliver delt ressourcer.
- Hvis man gerne vil have at folk bor i indre by, og andre steder i byen, bør det desværre begrænses. Går ellers ikke ind for begrænsninger i brugsret til borgere ejendom.
Problemet består dog i, at professionelle udviklere, boligejere og udlejningsfirmaer snart ikke lejer ud til borgere, da 10 dage på en måned med AirBnB gæster giver en højere leje end 30 dage med en normal lejer (lignende effekt i ejerboliger, hvor afkastet herpå gør, at man beholder den i stedet for at sælge den og får ny aktiv bruger ind). Jeg arbejder selv i ejendomsbranchen og kender til et konkret eksempel, hvor nybyggede lejligheder lejes ud gennem Nordic Housing direkte til turismeudlejning via AirBnB, hotels.com osv.

Det vil kræve nogle tænker sig godt om her.

- Kan slet ikke se at jeg har nogen ret til at blande mig. Det må være en sag mellem grundejer og lejer.
- Kan være med til at mindske udbuddet af boliger i byen. Og med til at forringe de sociale relationer beboerne imellem.

- Der er stadig boligmangel og særligt blandt folk med lavere indkomster/studerende. Airbnb presser priserne kunstigt i vejret, og det er desuden bedre for det lokale liv at byens beboere netop er lokale og har interesse i at styrke fællesskabet.
Dog ser jeg det primært som et problem hvis langtidsledige boliger udlejes.
- Det må folk da selv om!
- Der bør være begrænsninger
- Udlejning i et begrænset omfang - 3 uger pr. år - til at leve med. Desværre er det for nogen en primærbeskæftigelse, hvor deres lejlighed i praksis fungerer som hotel.
Jeg er heldig, at jeg bor i en ejendom, hvor det ikke er tilladt jf. vedtægterne, men økonomien i det er desværre for stor en fristelse for flere.
Når man selv har valgt at bruge sin lejlighed som beboelse, kan det være særdeles intimiderende med fremmede folk, som vader ind og ud af opgangen, og som står og roder ved din hoveddør, når de ikke kan finde den hotellejlighed, som de har lejet.
- Byen skal huse folk, der bor her permanent og ikke et gennemløb af turister. Indre By skal ikke være et område, hvor udlejning bliver en økonomisk spekulation.
- Hotelbydel.. duer ik
- Airbnb har sin berettigelse - men skal begrænses på en ordentlig måde

De nuværende regler om begrænsninger virker tydeligvis ikke da bestemte lejligheder bare udlejes på korte lejemaal til høje priser - men den klare hensigt at den der lejer lejligheden for en periode bare fortsætter med at udleje til AirBnb

Tilsvarende gælder begrænsningen ikke for værelser

ovenstående misbrug med femleje til venner bekendte / stråmænd har også skattemæssige fordele set som en helhed for den der reelt stpr som udlejer til Airbnb

det er meget nemt at opdage- følg Airbnb for bestemte centrale adresser

- Jeg ser flere lejligheder i mit område der bare konstant er udlejet til turisterv
Fed indtægt for udlejer. Og lejligheder der ikke er i brug til almindelig beboelse. Dvs folk der betaler skal og deltager i lokalsamfundet
- Lejlighederne er til beboelse, og ikke til indtjening for dem der bor der. På den måde tager de andre i de omkringliggende lejligheder som gidsler i deres forretning. Godt naboskab opstår ved at man kender hinanden, og ikke ved at der flere gange om ugen kommer forskellige tilfældige og mere eller mindre ansvarlige turister. På Hoteller er der trods alt personale tilnat holde en vis orden.
- Mangler der hotelværelser i København?

Deleløsninger som air b n b må være en privatsag.

- Udlejning bør reguleres i forhold hvor ofte udlejning kan foregå
- Personligt bryder jeg mig ikke om det, da det giver utryghed om hvem der har adgang til vores opgange og fællesarealer.
- Det undergraver boligmarkedet og gør det dyrere for lokale. Og så er det et problem i de ejendomme, hvor visse lejligheder fungerer som hotel. De skiftende gæster tager ikke dele i det lokale liv. I mindre omfang er det dog fint at leje sin bolig men man skal utvetydigt være primær beboer
- Hotelbranchen mister kunder- desuden er det efterhånden en belastning at bo i ejendomme der har gennemgang af nye mennesker konstant .
- Det er ikke et problem, vi oplever i vores kvarter.
- For meget Airbnb ødelægger byen: sammenhængskraft, naboskab, kultur og diversitet i bydele/ejendomme. For meget Airbnb ødelægger også det samlede boligudbud i byen.
- Med til at man også bliver statist i egen ejendom/opgang, jf. forrige kommentar
- Airbnb ødelægger hotelbranchen (hvor der er arbejdspladser); og hotellejligheder hører ikke hjemme i beboelsesejendomme. Og det er helt forkert, at lejligheder udelukkende bliver brugt til udlejning til turister, når der nu er boligmangel i København.
- Hele opgange og boligforeninger, bliver til delvis hoteldrift og erhverv. Gør det utrygt og uattraktivt for tilbageværende beboere. Giver færre boliger til københavnere
- Når det ikke sker som erhverv men blot når vi beboere selv er ude og rejse/i sommerhus el. lign. er det da en god idé at vores hjem ikke skal stå tomme.
- Jeg synes, at det er et stort problem. Jeg (og mange andre) kan ikke lide, at private boliger bruges til korttidsudlejning, hvor der kommer folk ind og ud af opgangen, som man ikke kender, og som

heller ikke behandler omgivelserne, som os, der bor her.

Det giver følelsen af svingdøre - som et hotel - og sådan bør ens hjem ikke være. Jeg synes, at det bør stoppes. Der er masser af hostels og hoteller i byen, som kan benyttes i stedet for.

- Flere private ejendomme udvikler sig nærmest til at være ferieboliger for turister.
- Det dræber byen. Se Venedig, hvor kun 40.000 mennesker har fast bopæl nu. Der skal bo mennesker i Kbh, som bidrager til byen med skat og engagement og ansvarsfølelse for byen.
- Det giver mere larm.
- Hvis reglerne blev overholdt ville meget være nået
- Det presser almindelige lønmodtagere ud af området og kaver byen om til et stort hotel rettet mod højest bydende. Efter min mening.
- Det er ok i nogle situationer, især for yngre eller folk med lave indkomster, som gerne vil orientere sig i verden - og via Airbnb kan være heldige at finde en billig bolig. Men det har grebet for meget om sig, så en begrænsning af udlejningsperioden for private lejligheder kunne måske være på sin plads.
- Jeg ser det ikke som et problem, hvis folk bor fast i lejlighederne, der udlejes, men hvis lejlighederne udlejes som et rent profitforetagende, ødelægger det byen for de faste beboere.
- Privat ejendomsret; folks eget valg.
- Desværre ødelægger det ejendommene og de støjer, samt ved ikke hvor de skal lægge deres affald.
- Der er virkelig mange, der lejer ud - og gør det til forretning. Det er belastende med naboer og genboer, der larmer og har lyset tændt døgnet rundt pga andre vandr, jetlag osv osv Derudover utrygt med fremmede, der ikke altid viser nødvendige hensyn i lokalmiljøerne (tænk store biler, der ræser ned ad små gader med legende børn, cyklister, der ikke kender færdselsreglerne osv.)
- Vi oplever ikke problemer men kan tænke mig at det er det andre steder. Den type gæster vil fx ikke tænke på at rydde op i gården osv
- Fx. er der i vores baggård ofte "turister" som har lejet via airbnb. Disse har ofte ingen respekt, for de fælles arealer, og det går bl.a. ud over legeplads o.l. Det giver også meget larm og fest i hverdagene.
- Jeg mærker klart at det er med til at øge presset på byen og gøre det lidt til en kulisse. Så ville være godt at få begrænset det, så folk rent faktisk bor og lever her.
- Turisters adfærd kan være generende for faste beboere pga. støj og uro.
- Det skal selv begrænses så muligheden er der men lokal miljøet med faste beboere bevares
- Det skaber begrænsninger for en blandet population. Folk med små eller middel indtægter har svært ved at finde boliger de kan betale
- Så længe at turistmængden reguleres og indtægter beskattes, kan jeg ikke se noget forkert i indkvarteringstypen. For mig at se, er hoteller ikke bedre end lejligheder. Kulturelt set, ser jeg hellere at kineserne tager noget "nørrebro" med tilbage til Beijing end billeder af den lille havfrue.
- Så længe ejeren af boligen selv bor der i løbet af året. Altså at det ikke er en bolig kun med formål at udleje til Airbnb.
- Det er risikabelt for bylivet i København, hvis der er frit spil for AirBnB, hotellejligheder etc. Det vil fjerne det lokale liv og sammenhold, hvis der er for mange der kun bor kort tid af gangen i boligerne. Det kan på sigt skabe utryghed, hvis balancen tipper mellem antal beboere og antal turister. Lige nu går det så stærkt med stigningen i antal turister, at bør flere forskellige tiltag for at nedbringe antallet af turister i Indre By eller holde det i ave.
- For naboer kan det ofte blive et problem. Men så bør man lade det være op til den enkelte boligforening at diktere deres egne regler - ikke kommunen.
- Den slags kort-udlejning kan være ret forstyrrende for naboerne, når der hele tiden er nogle nye der ikke ved hvordan man opfører sig (f.eks. med hensyn til affald, døre o.a.)
- Airbnb er problematisk i det omfang, at nogle lejligheder ikke bebos, men udelukkende udlejes til turister. Det kan presse både købs- og lejepriser unaturligt i vejret.
- Det er et stort problem. Jeg vil hellere have naboer end små indkomstbringende hoteller i min opgang. Vi er nødt til at komme hinanden mere ved i de her by og det hjælper ikke på det med airbnb.
- Vi risikerer i højere grad, at lokal livet forsvinder, og indre by bliver mere og mere et turiststed!
- Egentlig ser jeg ikke forskellen i om folk lejer sig ind på et hotel eller i en privat lejlighed i forhold til trafikken?
- Der skal indføres bopælspligt. Kortstidsudlejning anbefales IKKE.

Turister kan og må kun anvende hoteller!!!!

- København har brug for mennesker der tager ansvar og ejerskab for deres by. Det gør man hvis man bor der fast.
- Så længe det ikke ødelægger lejeboligmakredet
- Byen er til at bo i, ikke en hotel til turister. Airbnb afbefolker byen og presser "rigtige beboere" ud, presser priser på boliger op, forvrider sammensætning af butikker og restauranter, slidder på bygninger og på byen.
- Så længe man gør det indenfor lovens rammer.
Og de kunne sagtens strammes, så perioden man kan udleje ikke er så lang.
På den måde kan man ha deleøkonomi uden der gåt spekulation i det.
- Som alternativ til hoteller er det ok med mig
- Det er absolut ikke rart at få nye naboer flere gange om måneden. Det giver problemer omkring det sociale samvær i opgangen/bebyggelsen.
Turisterne kender ikke husordenen, mange ved ikke hvordan de skal opføre sig, passer ikke på bygningen som de "faste" beboere
- For meget Airbnb kvæler det særlige ved at være i KBH. Det er jo den almindelige københavner, som giver glød til bylivet og dets særlige kulør.
Hvis byen eller hele kvarterer affolkes af indfødte som lejer ud forsvinder det særlige for turisten ved at være i KBH og så er det jo lige meget mht. at besøge Kbh.
- Jeg går ind for deleøkonomi, men det skal holdes på et rimeligt niveau, for Airbnb får lejlighedspriserne til at stikke af og udlejes til turister istedet for at gives videre til de borgere der mangler et sted at bo. Det er ikke i orden.
Men at man lejer ud når man ikke selv er hjemme synes jeg er helt ok.
- Så længe det ikke bliver en forretning. Jeg synes det er i orden hvis man fx selv er ude at rejse, og dermed kan tjene lidt på at leje ud til at dække egne rejseomkostninger.
- Der er en rigtig god grund til at den slags udlejningstjenester er forbudt i flere andre storbyer.
Det affolker byen for normale mennesker.
- Det kommer nok an på omfanget. Jeg oplever ikke et problem nu.
- Kan være dybt problematisk, når turisterne ikke viser hensyn til de andre beboere i opgangen.
- Det er da problematisk, at der med den store mangel på lejligheder er så mange, der udlejes via Bureauer.. Hvorfor i alverden kontrollerer kommunen ikke, at reglerne overholdes, når vi har bopælspligt?
- Det er et problem i den ejendom jeg selv bor i
- Dette bidrager til turisme i landet og gør det mere attraktivt at komme hertil.
- Skævvridning af bolig markedet. Hvor skal vores børn få bolig?!?! For meget fusk og bestyrelser og bolig foreninger der ikke er beslutningsdygtige da beboere ikke " bor" der. Ingen ansvarstagen i grøn gård miljøer med deraf følgebde fester og støj fra turister. Igen problemer med støj og ligestyldighed. I vores område er der efterhånden få " fastboende" da mange udlejer deres bolig.
- Det er meget utrygt at bo i en opgang hvor alle har nøgler og man ikke aner om de hører til eller ej.
Der er trods alt en del indbrud så man er jo på vagt når der hver veekend slæbes kufferter og og ned af trapperne af folk man ikke ved hvem er, og på alle tider af døgnet.

På den anden side er det måske OK nogle steder, men der er ingen kontrol med det overhovedet.

- Men der skal være mere begrænsning på antal dage og ISÆR opfølgning. Der er ingen der stopper dem, der misbruger muligheden.
- Det er både godt og skidt at det gøres. Skidt hvis velhavere investerer i boliger for at lave indtjening på udlejning.
- Til en vis grad. Altså i en kortere perioder er det ok, men det er et problem hvis boliger opkøbes med udlejningsformål, da det både skaber dårligt sammenhold i opgangen, men også utryghed, da der kommer og går mange forskellige mennesker, så man ikke ved hvem man kan og bør lukke ind i opgangen.
- Det giver et større slid på de enkelte ejendomme som de andre beboere skal være med til at betale.
- Jeg forstår godt at fastboende kan være ødelagte af naboens intense air bnb udlejning - vi er nogen der skal passe et arbejde og have vores søvn - og i øvrigt elsker vores by - som forhåbentlig ikke skal udvikle sig til et Reberbahn - en fest og hurlumhej by, dejligt at bevare åbne pladser hvor man kan nyde the space og det der foregår- og her mener jeg ikke 50 cafe borde og dertilhørende cafe ejeres musik anlæg der brager ud
- Jeg ejer ikke misundelse over andres indtægter.
- det er ikke et problem i det omfang at udlejning foregår er udlejning når folk ikke selv bruge lejligheden pga ferie- hvis man køber ejendomme mhp udlejning er det et problem. bedre udnyttelse af den eksisterende boligmasse er fint - det kan evt. også spare lidt på nybygning af hotelværelser...

- I min ejerforening var det førhen tilladt at leje sin lejlighed ud på AirBNB. Jeg har også selv udlejet min lejlighed i en høj grad i en lang periode, med delvist succes og mine naboer/genboer det samme. MEN desværre er der forekommet flere skader, i så stor en grad på ejendommen, at det nu ikke længere er tilladt. Turister, behandler ikke vores hjem med den gensidige respekt som vi tror de gør. De er for at sige det som det er, pisse lige glade og de fatter ikke en skid af noget som helst. Det har så kostet os 750.000 kr indtil videre i vores ejerforening.
- Der er utallig eksempler på hvordan AirBnB rundt omkring i verdenen, medfører en affolkning af det man kunne kalde "ægte herboende" og spekulation i lejligheder med udlejningspotentiale. For en turist er hver dag en fest. I min opgang (med 5 lejligheder på hver etage) er der fest i en af opgangens lejligheder fest hver dag i sommerhalvåret.

Jeg er tilhænger af deleøkonomi, men mener man skal begrænse udlejning til hvad der svarer til maks de 5-6 uger man har lovkrav på ferie.

- Jeg elsker idéen om AirBnB i folks egentlige hjem, men et kvarter ændrer karakter, når det mest bebos af folk som rejser videre efter en overnatning eller to.
- Det er frygteligt at være nabo til air bnb lejlighed, som jeg er. Larm i hverdagene, ingen respekt for husorden, folk der kommer med kufferter på alle tider af døgnet
- Boligpriserne stiger, når boligerne bruges som hotel. Jeg bor til leje og så er det ulovligt. Det bør det være for alle!
- Egentlig OK at bruge boligmassen bedre, men det kan tage overhånd, så man ikke kender sine naboer. Jeg har selv brugt Airbnb i andre byer, men jeg kan godt se de potentielle problemer.
- Skiver enig, dog med nuværende begrænsninger (ihh til skat) Der skal være en balance, så Hotellerne ikke går konkurs pga dette.
- Det er voldsomt generende for de øvrige beboere i beboelsesejendomme
- Det er ikke noget der kommer andre ved hvad den enkelte gør og ikke gær. Der er i forvejen for mange tåbelige regler.
- Gennem Airbnb kommer der alt for mange forskellige mennesker i en opgang, og de føler ikke ansvar for opgangen eller deres naboer gennem at begrænse sig fx støjmessigt - som vi andre, der bor fast i opgangen og som kender vores naboer, gør. Opgangen bliver svinet til, man aner ikke, hvem de mennesker er, der opholder sig dér, og de tager ikke hensyn.

Udlejningstjenesters råderum skal absolut begrænses og reguleres.

- Boliger er til folk der bor i byen og skal ikke lejes ud
- Krydstogsskibene og Airbnb udlejningen gavner hverken miljø og handel.
- Det ødelægger lokallivet i byen og skaber dyre tomme lejligheder og opgange som Ingen føler ansvar for i forhold til dem der er fastboende. Lejligheder bliver købt alene med det formål at være pengemaskiner. Det er allerede tydeligt at mærke forandringen i mit eget kvarter.
- De gældende regler om perioder skal overholdes og dermed kontrolleres af kommunen før at området spiller ordenligt.
- Det burde ganske enkelt være forbudt. Bopælspligt i byen NU
- Udlejning via Airbnb giver turisterne en helt unik turisme, som i mange tilfælde giver dem en sundere og mere personlig tilknytning til byen i den tid de er her. Airbnb ophold er ofte en god reklame for Kbhs unikke charme og venlighed.
- Udlejning skal ske ansvarligt. Udl-tjenester er blevet en cash-cow, og en årsag til tomme eller misligholdte lejligheder. Samtidig generer det andre beboere, da beboerfællesskabet reduceres. Derudover støjer det på alle tider af døgnet, og uhensigtsmæssig adfærd kan svært reguleres eller påtales. Endelig er meget udlejning i centrum escort/prostitution.
- Jeg ser gerne en begrænsning på udlejningstjenester. Det ville være trist for hverdagslivet hvis boliger reelt bliver til "hoteller"
- Øvre begrænsning er rimelig af hensyn til alle hmm nogle alm boliger må slet ikke, er det rimeligt...kkkf engang bytte i ferien....uretfærdigt.
- Det giver meget larm og uro i aften nattetimerne
- Byens boliger skal være til borgere der bor i byen,og lejligheder der ejes af andre kommuner til udlejning bør sælges udledes til borgere der bor i byen
- har I hvert fald totalt mæthedsfornemmelse af flere hoteller hvor der kunne have boet københavnere.
- Ubehageligt hele tiden at forholde sig til alle de mennesker der vælter rundt i opgangen, ikke kan finde vej, ringer på forkert og ikke har samme ansvar for at tørre hundelorte af udendørs og ikke i opgangen
- Jeg synes ikke det er i orden at folk driver privat business i en beboelsesejendom.

Folk tjener jo penge på det og det må betragtes som erhverv.

Ikke så sjovt at bo i en ejendom hvor man ikke aner hvem der er der eller kommer – giver utryghed og egentlig også en forandret sammenhængskraft i en ejendom hvor færre tager ansvar.

Det er som at bo på et hotel med konstant rullende larmende kufferter op ad trappen og mange gange sent..Og ja man er jo på ferie så lidt fest skal vi også ha. Folk tager mange gange ikke hensyn til at andre har deres hjem der og en hverdag der skal fungere.

- Hvor bor de selv når de lejer deres bopæl ud?
- Det er dog med Airbnb som med vindmøller. Det er fint nok så længe det ikke er i min opgang
- Problemet er at lejer man blot en bolig for 4-5 nætter har man som turist mulighed for at betale 1000kr pr nat. Men pander bor her 365 dage om året er ikke i stand til at betale 1000kr pr nat for vores hjem. Derfor presses vi ud af kvarteret når folk udlejer meget via Airbnb
- Kender ikke tallene for København, men ved der er mange fornemmelser og følelser med i det her.
- Hvis mængden man kan tjene reguleres, så man bliver beskattet højt efter måske 20.000 kr, vil færre kunne udnytte systemet til at leje deres lejlighed ud hele tiden. Jeg er selv studerende og det hjælper mig meget at kunne leje min lejlighed ud, når jeg selv er på ferie eller virkelig mangler penge.
- Så længe det drejer sig om den bolig de rent faktisk bor i, og ikke om boliger købt specifikt til at bliver lejet ud Airbnb og lignende tjenester.
- Airbnb medfører opkøb og "Airbnb" lejligheder, hvor der ingen bor. Beboerne hænger på at få det kollektive i beboelsen til at fungere, hvad gæster i en Airbnb lejlighed ikke gør. Hvis der ikke begrænses, sættes en stopper for dette, vil det udvande hele city for almindelige mennesker, der kan blive trætte af at få det hele til at hænge sammen for folk, der bare tjener penge på, at nogen gratis opretholder en ejendom og et miljø på stedet.
- Jeg ser et KÆMPE problem i det her. Tag rundt i byen og tæl antallet af nøglebokse. Hjemmesiden <http://insideairbnb.com/copenhagen/#> giver også et godt billede. Der er alt for mange som lejer mere en lejlighed ud.
- Stop nu med at gøre det til et problem - vi bruger det jo selv, når vi selv er ude.
- alt for mange rullekufferter
- Det skal begrænses til fx fire uger om året, og beskattes
- Hoteller er dyre i Danmark og vi er jo ikke just kendt for den bedste service - så hvorfor ikke. Så længe folk betaler skat af hvad de tjener på det.
- Det tømmer vores kvarterer for det oprindelige liv
Det som turisterne gerne vil opleve
- Det kommer an på om det er disdideret, hard core økonomisk spekulation, i hele ejendommen der udlejes eller om det er, det det oprindeligt er tænkt som.
- Det er en dejlig måde at sørge for at ens bolig ikke står tom i perioder, man får god kontakt til nye venskaber og får et bidrag til selv at kunne rejse.
- Det skulle nødtigt ende med at det hele er Airbnb i sommerhalvåret.
- Skal ses i sammenhæng med byen samlede kapacitet. Den er ikke uendelig.
- Uhindret udlejning vil let føre til affolkning af attraktive adresser. Vil presse priser op.
- Airbnb skal stoppes.
- Det har fx. givet meget gnidning i vores lille andelboligforening. Det var først at politiet skulle tilkaldes der var forståelse for at ikke alle var super glade for den adfærd.
Igen, Airbnb er en del af overvågningskapitalismens pilfinger langt ind i vort privat liv. Og igen, det er absolut ikke stimulerende for at have et liv uden guldbestik i byen. Det understøtter boligudgifterne stiger.

Kort: det underminere communities, det understøtter turisme vi som borgere skal betale for (gader osv.), det er en omgang californiske freeriders der ikke betaler skat. AirBnB understøtter absolut ikke ideen om en co2 neutral by (ex. alle de fly der skal lande osv.).

AirBnB er præ-historisk. Se nu at få sat en stopper for det - se på Barcelona, Berlin, NY... bliv lidt upspeed

(og så er der lige alle de larmende og fordrukne turister der ikke understøtter den arbejdende produktive del af befolkningen (stress/træthed pga. søvnmangel osv.)

og forøvrigt huser AirBnB arbejdere der går under mindste løn i køjesenge.

Grøn By, drop AirBnB, drop turisme

- Der skal nogle restriktioner på, hvis de gør!
- Folk betaler ikke skat via Air BnB og de bruger det som en forretningsindtjeneste
- Området skal reguleres og begrænses, ellers får vi samme situation som i udlandet, hvor Airbnb har ødelagt boligmarkedet med voldsomt stigende hus- og huslejepriser
- det må folk altså selv bestemme
- Meget uenig. Udlejning er unødvendig for størstedelen af Kbh beboere og får automatisk mange forstyrrelser i dagligdagen når nabo udlejer. Nye lyd scener da alle larmer forskelligt. Dårlig opretholdelse af fællesarealer forbi kortesøgtede lejere ikke indgår i ejendommens almindelige manifesterede forhold. Udlejer man til betalende overnattende er det ofres fordi man vil tjene til sig selv og ikke fællesskabet. Syntes at udlejningstjenester kun er godt for de nuværende boligspekulanter interesse da der ingen bonus vil tilkomme naboer som er dem der skal leve med nye naboer On/ off. Giver nul livskvalitet for den store beboergruppe
- Det gi' endnu flere turister vandrende omkring.
- Det burde stoppes. Boligspekulanter udnytter den mulighed. Køber ejendomme til formålet Hvilket giver færre boliger til borgerne. Ejendommenes beboere er utrygge ved fremmede der færdes på trapperne. Det går også udover hotelbranchen. Det udhuler boligudbuddet til indfødte borgere. Berlin har sat en stopper for den slags virksomhed. På Mallorca er det ikke tilladt at leje sin bolig ud til turister.
- Airbnb kan være et problem fordi forretningsmodellen er så god at folk kan investere i en lejlighed med henblik på Airbnb, hvilket er en pestilens for de øvrige beboere i opgangen. I vores ejeforening Naboløs 1 har vi, synes vi selv, fundet en fin løsning med vedtægter, der begrænser udlejning til max 20 dage om året samt sætter krav til udlejer mht rapportering til de øvrige beboere.
- Der er ikke klare regler. Erhvervsudlejning i boligejendomme hele året finder sted uden indgriben. Det giver utryghed for ældre ikke at have faste naboer.
- Hvis det var meningen at boliger der skulle beboes af mennesker skal udlejes forsvinder de borgerer der skaber en by til daglig, den der -nsker dette kan investerer i et hotel
- Selvfølgelig på ansvarlig vis, og ikke ubegrænset.
- Det ødelægger stemningen og sammenholdet i ejendommen som med airbnb bliver til "business"
- En af de store problemer omkring at bo i Indre By er støj. Støj fra dårlige isolerede naboledigheder, støj fra gade og gård. Min oplevelse med Airbnb, er, at turisterne er på ferie, og derfor behandler den lejlighed, som de bor i som hotel, og der derfor kan komme mere larm fra lejligheden, end hvis det var et normalt brug. Jeg synes også, at det er utrygt at have så mange fremmede i ens opgang. Det kom gør Indre By spændende og interessant er, at det er en by, hvor folk bor. Jeg er bekymret for, at lejligheder bliver opkøbt til det formål at leje ud til Airbnb bl.a.. Så mister Indre By sin charme, da de faste beboere flytter ud.
- Det forringer muligheden for at få bolig i indre by at mange holder på lejligheder mest for at kunne tjene på udlejning til Arbnb.
- Jer er meget bekymret for at vi ender i en situation hvor der bliver købt lejligheder op med det formål at udleje dem via Airbnb og vi kan ende med en by som er en "død" by uden for sæsonen. Ydermere vil det blive meget belastende for de fastboende at der kommer mennesker på alle tider af døgnet slæbene med kufferter og lign. i flere måneder af året. Det kan også meget vel ende med at blive et "turist-helvede" både for os og turisterne. Man skal værne om København.
- Det er gået amok og SKAL begrænses
- Jeg har fået det forbudt i vores andelsforening. Det er ikke rart at bo i opgang med folk, der er på ferie, og derfor har et lidt andet forhold til sengetider og støj, og jeg synes ikke, at det hører hjemme i gamle lejligheder, der i forvejen er meget støj følsomme.
- Der skal sættes yderligere rammer for, hvor ofte boliger på udlejes. Ellers underminerer det de fastboendes hverdag og tryghed.
- Principielt bør folk selv bestemme, men det er med til at øge antallet af turister, der gør at indre by er bliver overrendt
- boliger skal beboers hele året og ikke bruges som hotelværelser. Det er ikke rimeligt at nogle ejere skal udleje deres boliger til turister og andre mennesker ikke kan få en bolig
- Det er så helt enormt irriterende at alle ens naboer er blevet turister det er komplet ligeglade med korrekt aflevering af skrald mm - og super dårligt for sammenholdet/naboskab som borger i Kbh. Det har virkelig kun negative konsekvenser for os borgere i Indre by.
- Se forrige svar

- Hvis det er unge mennesker der skal fortsætte nattelivet i de lejede boliger. Alm. udlejning er jo egen sag.
- Jeg har ikke oplevet problemer, men kan sagtens forestille mig, at der kunne opstå problemer visse steder, afhængig af sådan udlejnings omfang.
- Det er meget problematisk, vores nabo rejste til USA og udlejede over nogle år til turister. Det var en stor gene for naboer. Nye lejere hver uge. Lejere som ikke tog hensyn. De troede de var på hotel, og ligeglade med beboerne i vores lille ejendom.

Synes ellers det er en fin ide at kunne udleje. Så ok når det ikke er til gene for naboer.

Ok i villaer hvor der jo er afstand til nabo og på landet.

- Det svar er ikke sort/hvidt
- Jeg er lodret uenig. Der må begrænsninger til.
- Det er ikke sjovt at bo i en opgang med Airbnb gæster
- Ikke et problem hvis det er en eller to gange årligt en beboer udlejer sin lejlighed, men hvis det bliver en "forretning" øger det vanskelighederne for boligsøgende at finde en lejlighed at købe eller leje.
- Airbnb skaber uorganiske boligmiljøer. Airbnb mennesker er fuldstændig ligeglade med at skraldevognene larmer- at hr. Jensen har fået et ildebefindende. At studerende ikke ikke kan leje et værelse. At en kloak er tilstoppet.
- Jeg vil hade hvis "min" opgang blev et semi-hotel med en høj udlejningsintensitet.

Slid, støj og ferieadfærd vil være en belastning for mange foreninger, forestiller jeg mig.

- Det er moralsk forkert og underminerer hotelbranchen.
- Jeg ser ikke noget problem i VÆREÆSESUDLEJNING, hvorimod udlejning af hele lejligheder kan drive lejlighedspriser yderligere op og reducere antallet af festsboende, som man f.ek. har set det i Barcelona
- Det sker ofte nærmest som professionel hotelvirksomhed, og betyder der er mindre boligmasse at bo i for københavnere
- Synes det sætter folk ud og turister ind under ikke ordnede forhold
- Det er rene pengemaskiner for mange og bør helt forbydes.
- Det er da absolut et problem. Det er turister, som har fri og kan feste og larme hele aftenen og natten. De skal bo på hotel og ikke i almindelige boliger.
- Se Barcelona - det er gået helt galt.
- Hvis der bliver "ordnede forhold" mht til skat og indtjening og f.ex. varighed. Når man bor i Andelsboligforening, er der ofte præcise regler for varighed og hyppighed.
- Lokale husordener og regelsæt i ejendommene og gårdmiljøet tilsidesættes groft. Der medvirkes til at ejendommene holdes pæne og ryddelige. Lejerene er ikke en del af det daglige miljø og tilsidesætter god ro og orden .
- I huset hvor jeg bor var vi tidligere 4 familier. I dag er der to. De øvrige to lejemaal er fast udlejede for overpris via et firma til bnb på besøg i kbh. Vi ved aldrig hvad det er for en slags fremmede mennesker vi møder dagligt på trappen, på loftet og i kælderens. Det er MEGET UTRYGT. Kommunen har tilsyneladende en "laden stå til politik" mens byen affolkes for faste, danske beboere. Når man nævner det for huslejenævnet er der ingen reaktion!
- Jeg ser intet problem i det. Jeg synes det er skønt at man giver turister et sted at bo og man må jo selv vælge om man vil gøre det. Forstår ikke hvorfor andre skal blande sig i hvad folk gør med deres lejlighed.
- Det er en af de mest geniale ideer til dages dato. 1. Tag metroen fra lufthavnen eller lign. 2. Lej en Airbnb bolig. 3. Busserne kommer væk fra indre by.
- Airbnb er en fantastisk ordning, jeg bruger aldrig andet selv. Men de hoveder der ikke selv bor på adressen og udelukkende bruger lejligheden til udlejning skal stoppes, da de ødelægger hele ordningen. Airbnb er fantastisk til børnefamilier og når man rejser sammen med venner da man har mulighed for at være sociale efter børnenes sengetid. Desuden har vi rigeligt grimme hoteller i byen. Brug hellere pladsen til boliger til studerende og folk med lav og mellemindkomster
- Selvfølgelig er det et problem, af så mange indlysende årsager. Fordelene er få, i forhold til ulemperne. Først og fremmest den indvirkning det har på befolkningssammensætning. Det lægger et helt naturligt pres på ejendomsmarkedet.
- Lad folk træffe beslutningen.
- Jeg synes at der skal være strammere regler omkring udlejning så det ikke bare vælter ind og ud med nye folk
- Det skal begrænses men tillades. Vi skal tilpasse os de nye tider ikke kæmpe imod

- Det er ikke trygt, når jeg aldrig kender naboen, som hele tiden skifter
- Der er fordele og ulemper.
- I vores lille opgang kommer der ugentligt fremmed mennesker. De sjældent har respekt for øvrige beboere. Der er ofte høj musik og larm. Vi aner ikke, hvem der låser sig ind.
Byen affolkes og folk tjener styrtende på at leje deres bolig ud - ved, at de vel og mærke ikke selv bor i den. Ingen holder øje med udlejningsprocenten. Fastboende føler sig som aber i et bur!
- I det lange løb vil det ødelægge den særlige stemning, der hersker i den indre by
- Det kommer meget an på om det er ejer, andel eller lejer.
Det burde ikke være tilladt for andel og lejer, idet der her er anderledes ejerforhold at tage hensyn til.
- Det er fantastisk, at man nemt kan udleje sin bolig. Men hver boligforening skal jo nok lave deres egne regler for at finde et passende niveau, så boliger ikke primært bruges til korttidsudlejning/hoteldrift.
- Men gerne med tidsbegrænsning.
- Den er svær fordi der er gået spekulation i det. Nogle folk lever af at købe lejligheder eller ejendomme op kun for at udleje. Jeg kender nogle som blev groft udnyttet (deres fremlejer lejet videre via Airbnb) og om andre som er meget glade for at kunne tjene lidt til ferien mens de er ude og rejse.
- Men ikke ubegrænset, det må være som tiltænkt fx når man selv er på ferie så max 6 uger om året.
- Burde forbydes med Airbnb.
- Se på Barcelona , Venedig , Madrid . Kæmpe problem at fold boliger bliver opkøbt af investeringsfonde og andre som kun bruger lejlighederne til udlejning og byen dør og huspriserne stiger . Se dog ud i verden hvor de har kæmpe problemer allerede .fint hvis folk lejer deres private lejligheder hvor de selv bor , ud i en uge el 3 men ikke mere , eller et værelse .
- udlejerne skorer kassen. Slid på ejendommen, som alm. lejere/ejere skal betale. Betragter airbnb udlejerne som de rene parasitter. Nasser på fællesskabet
- Indre by skal ikke blive til en turistzone, hvor almindelig beboelse får stadig ringere vilkår
- Måske kan man begrænse antal af udlejninger pr. år for hver af borger der udlejer, så priserne på lejligheder ikke stiger voldsomt.
- jeg er dobbelomoralsk. Jeg benytter airbnb til ferie, men jeg vil ikke bryde mig om at min nabo udlejede sin lejlighed til nogen jeg ikke kender.
- Til en hvis grad ok, men det presser boligpriserne for højt op så alm. lønnede borgere ikke har råd til at bo der
- Den private ejendomsret er grundlovsfæstet. Det må være op til ejerforeninger, andelsforeninger m.v. at lægge begrænsninger på.
- Støj fra indflyttende gæster døgnet rundt Der bliver ofte ikke taget hensyn musik osv for turisterne er der jo bare nogle dage så rejser de igen
- Der kan jeg virkelig ikke se hvorfor det skulle være noget på problem overhovedet ??
- Det skaber et forkert boligmarked. Flere hele bygninger står til pt kun at blive brugt som udlejningsboliger gn Airbnb og dét syntes jeg er forkert når vi samtidig mangler boliger til alm mennesker som arbejder og studerer i byen.
Udover det skaber det en griskhed i mennesket som udlejer, mere vil have mere og kræver højere og højere lejer.
- De fleste der udlejer deres lejlighed nasser på fællesskabet både det store i form af skattesnyd, men også det lokale i boligforeningen. Det slider på ejendommen og folk på ferie har en adfærd der er til gene for et hverdagsliv med tidlige morgener. Det skaber også utryghed for det vrimler med folk man ikke kender
- Ok, forudsat regler om skat osv overholdes
- Airbnb er ikke til gavn for naboerne det giver problemer med larm når turister kommer sent hjem ,og folk skal tidligt op på arbejde, turisterne passer ikke nødvendigvis på fællesarealer på samme måde
Turisterne skal ind på hotellerne,der er bygget til og beregnet til hurtigt ind hurtigt ud
- Airbnb virker undergravende for den førnævnte balance. I Paris har man med held indført begrænsning af denne udlejningsform, og det har stærkt reduceret antallet af udbudte lejligheder grundet truslen om bøder og bystyrets intensive overvågning af, at reglerne overholdes.
- Det ender potentielt galt hvis størstedelen af lejligheder i indre by ejes af forretningsdrivende inden for den slags udlejning.
- Bor selv i en opgang, hvor en af lejlighederne udelukkende udlejes til Airbnb.

Udfordringerne kan være dørlåse, der bliver slået fra, rygning i opgang, affald i forkerte containere mv.

- Overlad udlejningen til hotellerne!
- Airbnb er forfærdeligt - man skal ikke bruge beboelsesejendom som hotel.

Folk der holder ferie i en fremmede lejlighed midt i København, har (ofte) ingen respekt for husets faste beboer, støjer og larmer døgnet rundt.

- Hvis folk ikke udnytter reglerne, er det en god måde til at tjene ekstra penge og en god måde at lære andre at kende hvordan danskerne lever som pensionist!
- Så længe udlejningen sker i begrænset omfang - af private, der reelt bruger deres bolig til beboelse - ser jeg intet problem i at udleje via Airbnb. Det kunne fx styres via regler om max dage for udlejning pr år.
- Det må folk selv om synes jeg
- Det ser jeg ikke er problemet tværtimod har det jo været med til at gøre CPH mere attraktiv for turisterne. Det der er problemet er at lejligheder købes op med henblik kun på udlejning, og at hele udlejningsejendomme gøres til AIRBNB udlejninger. Konceptet med at man møder lokale og bliver introduceret til deres by, var rigtig god fra begyndelsen, men der er gået grådighed i den, så det er blevet big business, og erhvervslivet på danske og udenlandske ejendomsinvestorer køber op. Resultatet er at det er blevet så dyrt i kbh, at os der bor her ikke har råd til at bo her. En vanvittig situation, som jer politikere, har ladet løbe løbsk. Det er ved at ødelægge vores by. Grådigheden har taget oer og fået frit spil.
- Der er fordele og ulemper ved Airbnb.
- For meget larm og trafik ud og ind. Turisterne/fremmede passer ikke på området og byen som dem der bor her fast.
- Der er problemer med dette.
Jeg er i bestyrelsen i en ejerforening på 64 lejligheder, hvor et par stykker lejes ud, permanent, via AirBnB. Det volder problemer, at lejernes ejerfølelse overfor bygningen og faciliteterne omkring, er meget lille. De passer ikke altid på tingene, de ved ikke, hvordan man sorterer skrald, de ved ikke, hvordan man tager hensyn osv.
I min optik er problemet ikke antallet af udlejningsdage der er problemet - slet ikke - det er antallet af skiftende lejere i løbet af året der er problemet. Hvis en lejer, lejer en lejlighed i 200 dage i løbet af et år, så er vedkommendes ejerfølelse overfor bygning og faciliteter langt større end en lejer der lejer en lejlighed i tre dage. Derfor mener jeg ikke vi skal regulere på antallet af udlejningsdage, men antallet af forskellige lejere.
- Ok i begrænset omfang. Men det må ikke betyde, at flere boliger reelt transformeres til hotel.
- Det er et stort problem med Air bnb. Personligt skaber det utryghed med så mange fremmede i opgangen. For byens beboere er jeg bekymret for at det kan presse boligpriserne op. Skattemæssigt er det også et problem. Forbyd Air bnb i København!
- Det er en stor gene, at nogle beboere kapitaliserer deres bolig - tjener pengene- og lader andre beboere betale for det. Det betyder, at mennesker har boliger for at tjene på dem og ikke til at bo i. Der mangler i forvejen boliger - billige boliger, så unge kan etablere sig i København og mennesker med mindre indkomster det samme. Hvis byen skal være levende og attraktiv at bo i - og være turist i, skal der være almindeligt liv også.

jeg vil gerne dele min by og bytte-bolig-tjenesterne er fine.

- Vi har i vores bygning haft lige lovlig megen rend pga Airbnb
- Det er ikke fair over for alle de hoteller, der er reguleret af et helt andet regelsæt. Derudover udvander det det lokale islæt, at de private boliger også udlejes til turisme.
- Det skal reguleres, det skaber utryghed.
- Udlejning til turister i egen bolig giver fler turister hvor hoteller har en begrænsning på antal.
- Det pisker priserne i luften så det bliver svært at leve i indre by medmindre man er investor
- Dette er udelukkende et kommercielt tiltag, der tilsidesætter muligheden for permanent bolig for borgere der ønsker at arbejde, bo i byen og måske stifte familie.

Udlejning af lejemål i beboelsesejendomme bør ikke kunne forekomme. I så fald er det at opfatte og sammenligne med hotel virksomhed.

Formålet bør være en bopæl for faste borgere i byen, og ikke en udlejet by uden borgere !

- Vi ser konkrete eksempler på at lejere overhoved ikke tager hensyn til andre. Det medfører at f.eks. sortering af affald bliver saboteret så naboer må dukke ned i ulige spand for at hente op fejlplaceret affald. Nogle gange ganske ulækkert.
- Det er ikke et problem på nuværende tidspunkt - men det bliver et problem, hvis det fortsætter i samme tempo. I min egen ejendom er det simpelthen forbudt, hvilket jeg sætter stor pris på, da

der ellers ikke vil bo nogen fast. (Det bliver ikke altid overholdt, men hvis det tager overhånd, kan vi gøre noget ved det).

Det er fint, at man kan udleje, men det skal ikke være en decideret business

- Jeg mener, at der skal være en større begrænsning for hvor meget man må udleje om året. Som det er nu, går det ud over hotel- og restaurationsbranchen.
- hvorfor skulle vi ikke måtte leje vores bolig ud?
- Har man en bolig, må man gøre med den hvad man vil.
- Det må besluttes i de enkelte ejerforeninger om man vil have det.
- Jeg vil have naboer i mit kvarter, rigtige mennesker, som bor her sammen med mig, og ikke turister i byens lejligheder - alt den udlejning gør Indre By upersonlig, kedelig og død. Tidligere talte jeg ofte og gerne med turister i mit kvarter, men det orker jeg ikke længere - der er alt for mange og de er ikke interesseret i mig som beboer.
- Det burde være ulovligtdet går ud over boligmarkedet .
- Der er stor forskel på om det er lejlighedsudlejning eller værelsesudlejning
- Det er meget vigtigere at studerende mv. kan leje et værelse og et sted at bo hele året rundt.
- Det er folks egne boliger. De må selv bestemme, hvordan de bruger dem. Så længe det ikke bliver til hotel-lejligheder, hvor de købes kun for at udleje dem. Det er derfor vigtigt, at reglerne om køb og leje af lejligheder bliver så klare, at man ikke må lave erhvervsvirksomhed ift. hoteludlejning. Lejer man ud til nogle fast går det nok, sådan er forældrekøb jo.

Har man boet i en lejlighed og bliver sendt ud i et år eller to til udlandet, er det også okay, at man lejer den ud løbende. Reglerne ved alm. fremleje er så rigide, at det næsten ikke er til at få sin bolig tilbage igen. Især ikke, hvis man ikke ved, hvornår man skal bruge den igen. Derfor giver det god mening at leje den ud via Airbnb.

- Det er et stort problem - det betyder at der er boliger i byen som fortrinsvist bruges til turisme, når vi mangler boliger til byens beboere. Det er en skævvridning af markedet .
- Det får lejepriiserne til at stige og gør at færre og færre faste beboere ejer og lejer steder i Indre by, hvilket skaber et fremmedgørende miljø hvor der ikke er mulighed for en ordentlig følelse af tillknytning og lokalt fællesskab. Desuden presser det fx studerende som har behov for at bo nær deres uddannelsesinstitutioner længere og længere væk.
- Det synes at foregå uden at indtjeningen angives til SKAT. Forkasteligt! Så længe dette kan lade sig gøre, bør udlejning ikke tillades.
- Der er flere ejerlejlighedersejere som spekulerer i det, som en indtægt, hvilket påvirker bolig manglen i København.

Man skulle se om ikke der skal være bopælspligt på flere af lejlighederne. Som beboer giver det også et hårdt slid på ejendommene med rullekufferter, taler fra egen erfaring.

Det er også med til at byen ikke får et naturligt liv af beboere, da det ender med at byen bliver et ferie resurt.

- Bønderne og Horesta klager altid, selvom de tjerner kassen.haha
- Jeg bor i en opgang, hvor mange lejligheder udlejes via Airbnb, og det bidrager til manglende naboskab, ansvar for hinanden og ejendommen. For mig er det at bo et sted - at have et hjem - at have faste naboer, som man hilser på og om nødvendigt hjælper; det gør man ikke, når de skiftes ud hver uge.
- Med regler som följs.
- Airbnb er uundgåeligt . Men der øger antallet af turister markant og også uden samme overblik for Kbh kommune tror jeg . Flere turister er lig med flere af de gener og slid der naturligt er på lokalområdet . Der bør være et maks for hvad byen kan tage og dermed et maks for airbnb som Kbh kommune bør regulere
- Som mange andre storbyer bliver indre kbh er kulissey hvis det fortsætter
- Jeg HADER Airbnb! I KBH sorterer vi affaldet og hvis turisterne ikke sorterer det korrekt, som bliver affaldet ikke hentet! Enten det, eller også stiller de det bare i gården, så det kan tiltrække rotter. Flasker kan de heller ikke finde ud af at aflevere, trods flere flaskecontainere tæt på. MEGET generende.

De passer bare slet ikke særlig godt på de gamle bygninger som vi bor i, men jeg har undersøgt sagen og vi kan desværre ikke forbyde Airbnb, selvom det burde!

- Jeg synes det er helt fint hvis det er i en kortere periode. Hvis det er i flere måneder, burde de leje ud til folk der bor her.
- Der er da et problem, hvis folk køber ejendomme KUN for at udleje via AirBNB.
- De gæster der benytter private udlejningsplatforme er generelt mere interesseret i "det lokale København" end de gæster der blot kommer ind og bor på hoteller. Min oplevelse er, at den type

turister faktisk er dem som man kan sprede i byen og som ikke blot skal se Rundetårn, Den Lille Havfrue og Amalienborg, og dem som faktisk lægger kroner på restauranter mm

- Skaber utryghed og larm for os fastboende
- I vores gårdlag udlejes efterhånden ca. 25% lejligheder til turister.
Vi fastboende bliver portnere...
- Så længe, det som nu, er blevet reguleret ift skatteindbetaling og tidsperiode.
- Så længe boligen i lang overvejeden grad beboes af ejeren er det kun positivt. der skal betales fuld skat til kommunen af pengene og der være et max på eks. 6 uger om året.
- Jeg er enig men det må kun ske i et begrænset omfang
- Det skal reguleres - meget!
- Jeg synes det er gået over gevind med privat udlejning.
- Det ville ikke være noget problem hvis man kunne begrænse hver udlejers samlede udlejning til få uger om året, f.eks. 3-4 ugers svarende til det antal uger de fleste er bortrejst fra eget hjem på grund af ferie. Om det kan kontrolleres i praksis, ved jeg ikke.
Man burde også skelne imellem at leje et værelse ud og at leje hele lejligheden ud, for det første kan være et positivt bidrag til turistens ferieoplevelse af København, fordi man "deler" hjem med en lokal.
- Indre by er et stort hotel uden identitet.
- Problemet er ikke turisterne, men manglen på fastboende, der har et medansvar for byen.
- Det er sjældent airbnb turister, der benytter turistbusserne. Det er derimod krydstogsturister og hotelturister.
- Umiddelbart har jeg været tilhænger af modellen – og selv benyttet mig af den i andre byer, men "ikke noget problem" er for rigtigt et udsagn, da hotelbranchen jo nok kan mærke det. Og endnu værre: man har jo hørt om tilstande i andre landes storbyer, hvor mange lokale til sidst ikke har råd til at bo i deres kvarter - eller lejligheder, hvor der kun bor turister. Det kan jeg godt se udvikle sig til et problem.
- Hvis bystyret fortsat udviser manglende forståelse for, at det skal gøres muligt for almindelige mennesker med arbejde og behov for at sove om natten at bo i Indre By, kunne det være oplagt at udleje sin bolig i sommermånederne, og selv flytte til et fredeligere område ved kysten. Det er en mulighed vi overvejer og formentlig vil afprøve sommeren 2020.
- Presser priserne i vejret på boligerne så lokale ikke har råd til at bo i kvarteret.
- Hvis for mange gør det, er det et problem. Men det er ikke mit indtryk, at udlejning lige nu er et problem.
- Nej, det er fint for mig når det er indenfor et vist omfang. En god ekstra indtægt for mange.
- Airbnb burde forbydes. I dag er det for flertallet af udlejere ren forretning og har ikke noget med den oprindelige ide der skabte Airbnb. Det har en negativ effekt for boligmarkedet; færre boliger til dem, der gerne vil bo i byen.
- (Både i indre by og også i andre dele af byen, og andre dele af landet) Ekstra indtægtskilder via udlejning gør boligerne dyrere, både til eje, og også til leje.
- Det skaber et kunstigt leje-niveau, der smitter af på vores i forvejen stærkt udfordrede boligmarked, hvor alt er liberaliseret, og kun de rige har råd til at bo.
- Giver for mange turister på sigt
- I mit hus har vi ikke det problem - fordi vi vil ikke have det. Vi kan sgu ikke klarer alle mulige, men især umulige turister - de findes sgu da - op og ned af trapper som et andet hotel og med stærkt varierede støjproblemer. Men den alvorlige del er, at boligerne er så høje i priser så der flere steder er rigtig meget dagsudlejning - det giver en forkert demografi i byen - kapitalisterne sidder jo bare og skummer fløden og det rager dem en bajer hvordan miljøet så er !
- Det er vel med til at tiltrække flere turister....

Men folk der bor her i midtbyen forsøger vel også at komme væk fra byen og dette er en måde at gøre det på.

Det er svært at sælge pt, nok pga af alle de turister og trafik etc, så hvad kan folk andet gøre end at leje ud og komme væk herfra???

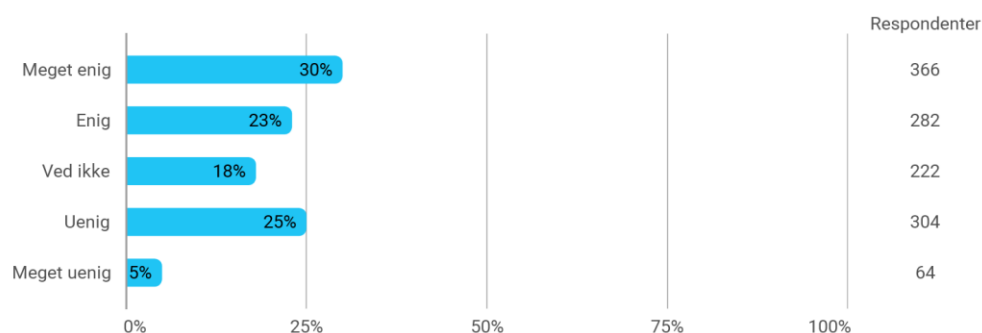
- LARM OG UANSVARLIGE UDLEJERE
- der er ikke styr på det og lejlighederne er reelt jo for beboerne negativ konkurrence for hoteller der har servicepersonale
- Priserne stiger og de lokale presses ud.

Jeg gider ikke bo i et nabolag hvor der ikke er nogen naboer.

Kvarteret bliver uhyggeligt og spørgselsagtigt hvis der ikke bor nogen i boligerne.

- Fællesskabet er en af de vigtigste årsager til at vi har valgt at bo tæt i byen. Hvis de mennesker man møder i ejendommen derimod er midlertidige, blot på besøg, bliver det hele fattigt. Med AirBnB er man pludselig flyttet ind på et hotel. Vi har med overvældende flertal i vores andelsboligforening valgt at midlertidig udlejning er forbudt, men mange andre steder er man ikke så heldige.
- Det er ok, så længe det ikke tager overhånd.
Det bør automatisk indberettes til skat, så det begrænses.
I andre storbyer er der gået spekulation i det, så folk opkøber lejligheder bare for at udleje dem
- Det er fint med Airbnb m.m. - men det skal reguleres. Det vil ikke være fedt, hvis indre by udvikler sig en bydel udelukkende bestående af airbnb-lejligheder
- For meget giver utryghed i ejendommen. Men hvis det begrænses og udlejer også selv bor der for det meste er det ok.
- Det er ude af kontrol
- De problemer der evt. måtte opstå for naboer i forbindelse med larm og skader mener jeg ikke er godt nok afklaret.
- Det tømmer byen for beboere og dagligvareforretninger. Det er ikke morsomt at bo en ejendom, hvor der hele tiden sker en udskiftning af gæster, som ikke tager hensyn til hverken de andre beboere eller passer på de ofte skrøbelige gamle huse og miljøer.
Selv om der siges at være lagt loft over antallet af udlejninger, bliver der overhovedet ikke holdt kontrol med om det overholdes, så der lejes ud og rulles på livet løs.
Det betyder også, at mange overvejer at flytte ud af byen.
- Men det er vigtigt at der følger politisk styring med. Kun privat boliger må udlejes og i højst 30 dage om året
- skal helst være kontrolleret. fex maks antal dage per år, og der skal betales skat af det.
- Det giver en usikkerhed angående hvem der hører til i den opgang man bor i.
- Så længe der er regler for det i de enkelte foreninger ser jeg ingen problem i det. Jeg ser dog problem i at det bliver en regulær professionel udlejning. Dette vil betyde en masse tomme boliger i centrum plus set vil formentlig øge mangel på boliger i byen.
Så længe det er i et mindre omfang og reelt af folk der lejer deres egen bolig de bor Ivar jeg ingen problemer med det.
- udemærket alternativ til Hotellerne
- Ikke i mindre omfang, men hvis det bliver en business, der inspirerer til spekulation og øgede boligpriser, så ja. Der skal loft over udlejningsdage.
- Men der skal være regulering. Den aktuelle lovgivning er god og nødvendig, synes jeg.
- Igen, det er jo omfanget og særlige kvarterer der drænes for lokal sammenhængskraft, hvis der er nye beboersammensætning med 2-3 dages mellemrum

Hvor enig er du følgende udsagn: "Mængden af turister i Indre By har nået bristepunktet".



Uddyb gerne:

- Når mængden af turister er så stor at det almindelige byliv bliver ikke eksisterende eller usynligt har turismen taget overhånd. Jeg går ikke ud fra at folk kun kommer for at glo på andre turister.
- Hvis de færdes på lige fod som alle andre skal de være velkommen, man kan måske anføre at alt for mange af dem cykler uden at have begreb skabt om hvad det handler om og derfor ofte skaber farlige situationer for sig selv og andre.
- Især turister med hjul under..
- Visse områder af Indre By har nået sit max.
- Turistbusserne belastning af Indre By er uacceptabel.
- det er bare hyggeligt at folk vil besøge vores smukke by

- Jeg synes absolut at turisterne er forfriskende og kan slet ikke se problemet med dem. Det er virksomhederne der tjener på dem der skaber problemerne.
- Der er næsten ikke plads til beboere især om sommeren, hvor bybilledet er fyldt med turistbusser, turister, der cykler eller kører på el løbehjul på kryds og tværs og mod færdselsretningen på fortove og ikke respekterer eller kender trafikreglerne. Det skaber tit og ofte trafikchaos, fordi turister er turister. De kommer for at se, opleve og slappe af og man glemmer derfor tit og ofte, at beboerne i den Indre By har en hverdag, hvor de skal op og på arbejde, i skole og på indkøb og skal gå tidlig i seng fordi de skal stå tidligt op næste morgen.
- Dejligt med mange turister. De seneste år er der dog bygget flere nye hoteller i mit område, jeg mærker det ved mangel på parkering af både bil og cykel og trængsel på vaskeriet, og generelt på cykelstier, hvor mange ikke overholder cykel regler og cykelkultur. Der skal tænkes på byens borgere før der smækkes store, kæmpe store, hotelkæder op i indre by.
- Bor i smørklatten, og oplever ikke at turister udgør et problem, og at mængden af turister er nået til et bristepunkt
- Byen kan ikke rumme flere....de er mere til irritation end til glæde
- Jeg kunne ikke være mere uenig i ovenstående udsagn!

Hurra for alle de turister som gider komme til lille Danmark og opleve vores smukke land og dejlige hovedstad!

- Det er navnlig at turistsæsonen nu næsten er udstrakt til hele året, som er generende. Der er kun få tider, hvor København er "Vores by".
- Det herligt med turister og Vinland da tage mange flere.
- Der kan være mange ind i mellem. Men antallet er ikke noget problem. Andre lande har væsentligt flere. Det største problem med mængden af turister i Indre By er at mange gerne vil cykle, men ikke sætter sig ind i reglerne eller bare er ligeglade ... hvilket måske ikke er så underligt, hvis de ser på danske cyklister :-). Antal løbehjul på fortovene er også et problem. Man skal virkelig se sig til begge sider, når man stiger ud af sin hoveddør, for ikke at blive påkørt på fortovet.
- Der er nok turister.
- Hver tredje på gaden taler ikke dansk. Jeg gider ikke være fremmed i min egen by.
- se tidligere svar
- Har oplevet det meget værre i andre storbyer. Men det er nok nu.
- Jeg tror det er et spørgsmål om at fordele turisterne anderledes, i samarbejde med tour-operatører og guidelines.
- Se forrige
- Både og, hvis de tidligere nævnte tiltag vedr. gps-phones og cykler/løbehjul iværksættes, så ser jeg ikke noget problem. Den verdensomspændende turistopfattelse af, "vi har betalt for at komme her, så vi gør hvad der passer os" tror jeg ikke, at nogle geniale forslag kan dæmme op for. Men en metropol skal have gæster.
- Indtil videre synes jeg at turisterne har bidraget positivt til Kbh med f.eks. utallige gode spisesteder, som ikke ville kunne løbe rundt, hvis det ikke var for turisterne. Største problem er turistbusserne, som bl.a. parkerer på Kgs Nytorv og ødelægger byrummet.
- Der er stadig rigelig plads til os alle. Turister er alle rigtig velkomne. Jeg er stolt af, at så mange gerne vil besøge vor by. Vi vil jo også gerne opleve andre steder i verdenen.
- Hvis man ikke kan finde ud af, at sprede dem lidt mere ud på flere gader og pladser
- Gå en tur
- Vi har i hele mit liv haft boligmangel i København. Derfor gør det lidt ondt at se, at stort set alt, hvad der bliver bygget eller ombygget, er hoteller.
- Jeg oplever det for voldsomt f.eks. med de mange turister, der cykler rundt på fortove og i fodgængerovergange. De burde have basalt kendskab til færdselsregler, når de lejer cykler. De elektriske løbehjul er et kapitel for sig, de flyder alle vegne, så synshandicappede og andre kan falde over dem, barnevogne og rollatorer ikke kan komme uden om dem. Og så kører de jo alle mulige steder.
- Ikke noget problem med gående turister i byen
- Kommer meget an på, hvordan man kan lykkes med at få turisterne spredt hensigtsmæssigt.
- Gående turister er velkomne. Dieselbusser, løbehjul og fumlecyklister må gerne køre et andet sted hen.
- Bristepunkt er lige stærkt nok, men: Grænsen
- Der er altid plads til fremmede
- jeg synes det er dejligt med turister. så længe byen geares til det .
- Vi er tæt på.
- Altid en svær balance, men det pragtfulde ved København skulle gerne bevares.

- forstår ikke spørgsmålet (igen et metodisk problem i undersøgelsen). byen bryder ikke sammen, hvis der kommer en ekstra turist
- Så mange er der altså heller ikke...
Og man kan jo selv gøre noget for at undgå Nyhavn og Strøget på de værste tidspunkter. Det er vigtigt, at forretningslivet fremmes af turister.
- Vi har behov for de skatte kroner turisterne erlægges og København skal fortsat åbne op for turisterne
- Mange turister kan være udfordrende, men god planlægning og regulering kan gøre meget
- Både og - nogle dage er det slemt, andre ikke.
- så utrolig enig - de respekterer ikke trafikregler - og byen er uigenkendelig
- Turisternes antal må begrænses ellers flygter skatteyderne. Det skulle jo nødvendigvis blive en by bestående af turister og studerende. Og de bliver resultater, for vi kan ikke holde dette misbrug af vores smukke by ud.
- Dårlig planlægning kendetegner turismen i København, hvad denne spørgeskemaundersøgelse er udtryk for
- det er allerede vanskeligt at komme frem, både kørende og til fods
- Dette udsagn gælder:
Strøget
Købmagergade
Vesterbro Passage (Indre del af Vesterbrogade)
Højbro Plads
- Turister er godt for København.
- Turisme er vigtig for KBH, men måske skulle man mere se på, hvilken slags turisme man gerne vil have, og hvornår på døgnet de er her.
Luk ned for 5 bevillinger i indre by (måske med nogle "åbne zoner" i lighed med Jomfru Ane Gade) så der ikke er så meget natlig bevægelse i byen.
- Selvfølgelig skal København have turisme, men vi må have lov at stille krav til dem. Ud med airbnb og ind med f.eks. bøder for at smide affald. Jeg mener heller ikke at turister skal køre hverken elcykel eller elløbehjul.
- Når det begynder at blive svært for os beboere at komme frem til fods, på cykel eller i bil på grund af antallet af gående turister eller især de mange store turistbusser, så er der for mange.
- Det synes jeg der er mange indikationer på er tilfældet. Bla. når det fremgår at visse rejseguides fraråder at besøge københavn pga. antallet af turister.
- København har det lige som mange andre Europæiske byer - kan ikke rumme flere turister - ødelægger det for de fastboende. Har nået bristepunktet.
- Så længe vi vil rejse så skal byen også være modtagelig.
Nb: der bygges nye hoteller så vel naturligt at der kommer flere gæster til byen ...
- Bare indenfor det seneste år er det gået alt for stærkt
- det er ikke antallet, der er problemet, det er måden man håndterer det på. Stil krav til turisterne, så der er plads til alle.
- Nyhavn er ufremkommelig pgr af turister.
- Der findes trods alt værre steder i Europa
- Bristepunktet er for stærkt, men mængden giver udfordringer for de fastboende
- Jeg opholder mig sjældent i Middelalderbyen, da mange af virksomhedernes tilbud er rettet mod turisterne, og priserne er derefter.
- Det er blevet klart mere trængsel på cykelstier og fortorve i indre by. Derudover er der mange turister som ikke er vandt til at køre på cykel, kombineret med at danske cyklister kører meget egoistisk.
- "Mængden af turistBUSSE i Indre By har nået bristepunktet". Det burde ikke være lovligt at udleje cykler og el-løbehjul til turister der ikke kender færdselsreglerne.
- Der er mange turister, måske for mange, men hvis man kunne tænke infrastrukturen igennem og ændre dele, så går det lidt endnu. Men Kbh er jo mere end indre by. Jeg er dog personligt glad for livet i indre by.
- Så slemt er det heller ikke
- Der er kommet flere. Men vil være fint at få mere ud på broerne og væk fra indre by
- Jeg mener ikke, at mængden er problemet. Vi kan sagtens tage imod flere. Det handler mere om, hvordan man nærer turisternes færdsel i København og fordeler mængden lidt udover byen. De fleste turister er omgængelige og vil gerne opføre sig ordentligt. Vi skal give dem redskaber til at blive gode turister i byen - og sørge for at give dem et andet billede (men gerne lige så pænt) end det som Wonderful Copenhagen i alt for mange år har haft patent på, især i indre by.

Jeg synes, det ville være en god ide, hvis nogle organisationer gik sammen og prøvede at lave en ny og mere frisk turistforening, der kunne tilbyde andre ting og fokusere på København som alt muligt andet. Der skal være plads til alle kineserne, cruisebådene m.m. - men også til de mange andre typer turister, der ikke nødvendigvis lægger deres penge i souvenirshops, men andre steder.

Desuden kunne man også tilbyde cruiseturisterne andre ting end lige de mest oplagte seværdigheder, det ville de sikkert også sætte pris på. Tænke på at turister ikke kun er ét segment, men mange forskellige typer og prøve at øge fokus på nogle af de segmenter, der ikke har fået så meget opmærksomhed ellers indenfor turismen.

- Nyhavn kæmpe problem
- Der er næsten ingen turister. Hvad er det for et spørgsmål?
- Det er dejligt at tale noget jysk, italiensk, tysk og engelsk
- Det er noget sludder, simpelthen. Det giver liv i byen og det giver beskæftigelse til mange københavnere.
- Bristepunktet? Hvis vi når samme niveau som Venidig kan man tale om bristepunktet. Et sådan udsagn om, at KBH er ved at nå bristepunktet, kan alene komme fra personer, der aldrig har været i en storby.
- De er kun i to eller tre områder i byen. Det er fint. København har et sundt antal turister
- Mængden af turister er ganske vist ret stor, men meget handler om, hvor og hvorledes de færdes. Igen: Lidt bedre information om byens mange muligheder = spredning af turister (måske gratis turistbusser til udvalgte steder) samt bedre information om færdsel i byen. De fleste turister er ikke ude på at genere "værtsfolkene".
- Jeg fatter ikke, hvor det mantra kommer fra!
- Igen, visse områder er nok mere berørt end andre.
- Turistmængden har nået et niveau, som er direkte chikanerende for både beboere i Indre By og for brugere af byen, herunder pendlere pga arbejde.
- Jeg er ikke voldsomt generet af det.
- Det afhænger af det præcise område i Indre By og sæson. Men der er ingen tvivl om at turisterne sammen med den øgede befolkningstilvækst i København generelt og derved Indre By er med til at belaste trafikken, renholdelse af gader samt støj fra tid til anden.
- Her handler det meget om skrald, bræk, tis, lort, larm fra barer som er blevet hverdagskost for os der bor i indre by. Det er ikke kønt, og turister bærer en del af skylden.

Er det den form for by, man gerne vil have københavn skal være? Er det et godt signal at sende til udlandet, at Kbh er der hvor man skal hen, hvis man vil til fest? Har byen ikke mere at byde på end det?

- Det er svært at sige, meget subjektivt og afhænger af, hvor man bor. Der er enormt mange kinesiske turister i København, som i deres stil, adfærd, arrogance og selvforståelse ikke gør turismen til noget sjovt, krydrede og sympatisk.
- Til dels enig. Der er rigtig rigtig mange mennesker om sommeren i Indre by - baade udenlandske turister, men ogsaa danske turister.
- Det går lige som det er i dag, men vi er tæt på at overskride grænsen. Jeg ønsker ikke at vi når Barcelonatilstande, men kan sagtens se at vi er på vej i den retning
- Det er ikke nået Amsterdam og Barcelona niveau endnu. Men det varer ikke længe
- Når man forhindrer københavnere i at kunne komme til og fra arbejde med propper af turistbusser istedet for at sejle turisterne f.eks direkte fra krydstogtskibe direkte til Nyhavn, Den lille havfrue og Amalienborg. Jeg forstår ikke at man ikke vil udnytte vandtrafik til at løse de trafikale problemer på land.
- Turisterne elsker jo at blive sejlet rundt.
- Som beboer i byen ved du godt, at der er visse steder hvor der er mange turister f.eks. strøget, så det undgår man simpelthen
- Jeg er uenig fordi jeg ser alternativer, der kan give 'mere plads' til alle. De skal da føle sig velkomne.
- Vi lever - også - af turisme og det nuværende niveau er fint.
- Der er mange steder trængsel ift. turister. Der er steder jeg undgår, hvis det er muligt.
- Når man ser på hvor overvældende mange der allerede er g holder det op mod kommunens ambitioner om endnu flere er det svært at se hvordan vi beboere skulle have en fremtid i den Indre By, der nu kun liuver en død turistkulisse.
- Det er ikke kun turister men alle de nye boliger der er presset ind i byen.
- Fratag turisterne muligheden for at være til gene for de normale beboere: Klart den største gene er, at turister ikke respekterer trafikken.

Giv rigtig mange bøder ud til folk, der cykler forkert, går på cykelstien og tager elløbehjulene i forkerte retning osv. Lynhurtigt vil det spredes, at man skal opføre sig ordentligt. Lige pt er det sanktionsløst og så opfører turisterne sig derefter.

Ellers skal de da være velkomne til at nyde vores smukke by, men man skal kunne frem og tilbage uhasarderet.

- Jeg synes generelt at det er fint med alle turisterne. Det helt store problem er den nuværende shuttleløsning mellem de store cruise ships ude i Nordhavnen til indre by. Alt for mange busser. Brug dog flexible shuttle både direkte ind til Nyhavn i stedet. En No brainer.
- Hvis der ikke er plads til beboerne, hvad så?
- Men busserne fylder for meget.
- Vi overvejer at flytte grundet de mange turister på gader, i parker og de mange turistbusser
- Vi er ved at blive kvalt - giv os vores by tilbage, vi lever her.
- Som besvaret tidligere.
- Bor selv midt i et stort turistområde, hvor skramlen af trolleyer og masser turister er vokset i de sidste par år.---For mange turister på udlejningscykler og løbehjul, der ikke kender de mest basale trafikregler og bruger fortove/ gågader---- og SMIDER transportmidlet alle vegne.
- Bor på Kongens Nytorv , intet problem.. tror det er et tænkt problem
- Meget tydeligt for meget - og turisterne syntes også det er blevet for meget når man forsøger at hjælpe dem

det er være at gå på gaden i København end at være turist i Barcelona, centrale London Paris

Og har man tænkt på konsekvenserne af terror når det er så mange mennesker samlet på bestemte ubeskyttede adresser i det centrale København - kongens have. kongens nytorv, nyhavn, gothersgade

- Der kan være mange flere turister - men få etableret passende kollektiv trafik - som er nem og udyr at bruge.

Vi skal leve af vores historie, design, uddannelsessteder og evne til at tage imod!

- Der er voldsomt mange turister. Ses turister som udlændinge, for der er også mange danskere som kommer fra nær og fjerne til indre by.
- Det andet særligt om måden turismen udfolder sig på. I Nyhavn område er det svært at komme frem for mennesker i perioder af året og så medfører turisme crabby butikker og boder. der ikke bidrager positivt til lokalområdet
- Der kan godt være flere. Lige nu er problemet, at de er dårligt fordelt
- Det er meget uholdbart, jf. tidligere kommentarer!
- ... som jeg har nævnt: det er et problem med cykler/løbehjul og de latterlige "segway"-køretøjer. Og turistbusserne skaber selvfølgelig et stort problem. Bl.a. ved Amalienborg, og i nærheden af mig ved Højbro Plads. Påstigning til havnerundfarten kunne vel flyttes ud til nogle af havnekajerne, som der jo er mange kilometer af.
- Så længe man ikke lige plusside ikke får adgang til restauranter/attraktioner, som også retter sig mod københavnernes, går det nok
- Det er ikke noget, jeg tænker over.
- Det er et ledende spørgsmål. Ingen kan definere bristepunktet.

De planer Københavns Kommune har for et stigende antal turister og hoteller bør undersøges grundigt i forhold til, at Indre By ikke bliver større eller har mere plads til turisterne. Det vil give et mere troværdigt svar end at spørge borgerne efter min mening.

- Pga trafik
 - Fremkommeligheden er i indre by begrænset af mængden af turister i flokke af 10 - 100 styk som fylder gaden og de har ikke helt samme syn på hensynsfuld optræden som vi danskere har - der er for mange turister i få o råder - der er ingen i Ørestaden, i Nordhavnen eller i Hellerup...
 - Nogle steder kan man dårligt komme frem både som gående og cyklende.
 - Jeg holder mig bare væk
 - Det er til tider svært at komme frem og tilbage, som almindelig borger.
 - Byen har kæmpe potentiale og det er positivt, at man laver tiltag overalt til at gøre opmærksom på andet end havfruen og Amalienborg.
- Turisme er en vigtig indtægtskilde og giver liv. Det vigtigste er, at vi i planlægningen af udvidelsen

af byen ikke ødelægger fundamentet, charmen og de livgivende spots for beboere med skæv levevis, de gamle smukke industribygninger med levn fra en historisk tidsperiode med mange arbejdspladser ved havnen, der fremtidigt bør afspejles i storbybilledet. Det er vigtigt at respektere bygningshøjden og bebyggelsesprocenten i indre by og fastholde profilen på bebyggelsesmassen og ikke lave høje tårne f. eks over banegraven ved Vesterport.

- Se forrige svar
- Ork nej
- Det er naturligt at der er turister i København. Hvis man ikke bryder sig om turister må man bosætte sig et sted der ikke er interessant for turister.
- Meget enig! Nogle weekender er koncentrationen så stor at man knapt kan gå på fortovet for store turistgrupper.
- Se f.eks. Tolbodgade mellem 10 og 12 en weekend? SÅ farligt for bløde trafikanter og totalt stoppet til for alle andre. Få nu styr på det før nogen bliver mast af en træet, polsk buschauffør med læssevis af kinesere.
- Der er steder jeg undgår da det ikke mere er for lokale, men kun for turister.
- Det er transporten af turisterne til indre by, der skaber problemet, ikke snaltet I indre byer parkere turistbusser uddn for bykernen, og turisterne går rundt. Det giver også en bedre spredning af besøgene på de kendte attraktioner
- Hvor ligger dette punkt? Bør afklares først
- Når der er mange krydstogtskibe i havnen er vi kommet over bristepunktet i indre by
- Det kan ja værre irriterende, men mest af alt er det de ramme hvor de forlov at være under der er problemet.
Fx. gør Toldbodgade m Nyhavn og Nyhavns broen til gågade. Så kan tursterne få deres billede uden vi og vores børn skal skubbes ud på den meget trafikeret vej.
- Det handler mere om kvalitet, dvs. om hvordan turisterne gebærder sig, end om kvantitet. Giv gerne turisten en lynkursus i at være københavner for en dag. Turisterne, konsulentbranchen og rejsebureauerne vil elske det og få en oplevelse.
- Stigende antal turister er fint, men der skal gøres noget for at fjerne skrald. Indre by ligner efterhånden en en losseplads.
- Her er for mange, men bristepunktet - det ved jeg ikke...
- I løbet af sommerhalvåret kan jeg slet ikke mærke eller se mine københavnske medborgere. Vi drukner i turister i indre by.
- Jeg ved det ikke.
Jeg ved kun at jeg nærmest ikke møder mennesker som taler dansk når jeg bevæger mig ind i middelalderbyen.
Jeg fornemmer at turistpresset er med til at drive butikspriserne op i middelalderbyen.
Det betyder at de små specialbutikker lukker og så ser jeg, og flere andre ikke længere grund til at besøge fx Strøget eller Købmagergade.
- Vores by er så lille, at man kan gå rundt. Turistbusser i det begrænsede område er altså noget pjat.
- Holbergsgade 30 er et af de ekstreme eksempler. Toldbodgade, Nyhavn mv. Turisterne smider deres løbehjul overalt, har absolut ingen idé om hvordan man kører på hverken løbehjul el cykler rundt i byen. Frygtelige farlige situationer opstår. Det er rædselsfuldt.
- Bare gå en tur i indre by- det er vist svar nok
- Så har man vidst ikke besøgt Barcelona på det seneste :-)
Vi har masser af plads!!!
- Men! Hvis det kunne være turister feks til fods, ikke lejede løbehjul (eller ihvertfald færre af dem) busser osv
- Når det er svært at gå på gaden pga menneskemængden!
- Der er ikke mere plads!! Hverken på veje, fortove eller cykelstier!! Det er som london, amsterdam, berlib og andre storbyer med ligbede problemer!!!
Det burde I have vidst og taget ved lære af andre lande...hvorfor skal den dybe tallerken altid genopfindes i Danmark?????!!!!!!
- Der er lavet adskillige rapporter om dette og de er offentlig gjort. Hvorfor tager man ikke disse undersøgelser alvorligt i kommunen ? er det fordi det private erhvervsliv styrer København. Det ved de fleste der bor i indre by godt, de kan jo se det hver dag.

De fleste høringer blandt beboere i byen bliver ikke taget til efterretning, man gør som man havde tænkt sig fra start.

Jeg har fulgt mindst 20 høringer og det 99% der ender med det man gerne vil opføre eller gøre noget ved, blive opført uanset en stor modsdtand fra beboere desværre.

- De store gruppeturister er der for mange af fx. kinesere, der bliver transporteret rundt i bus og bare lægger deres penge i udenlandske mærkebutikker.
- Omkring Nyboder og Nyhavn har det
- Vi bør indrette os så turisterne kan færdes mere hensigtsmæssigt i byen
- Overhovedet ikke! Vi skal være glade for og stolte over, at de interesserer sig for vores dejlige by. De giver et friskt og internationalt kick til os. Nu har vi brugt millioner på at få dem hertil og de lægger millioner. Så må vi finde ud af hvordan de skal være her og ikke bare sparke dem ud. Det er jo vores opgave, ikke deres.
- det er tæt på ihvrtfald - om sommeren - resten af året er jo fint..
- Se mine foregående uddybninger.
Turisterne er gæster. De skal ikke definere hvordan byen udvikles. Lad være med at gøre det lettere for turisterne.
- Jeg er delvist enig. Selve turisterne er ikke problemet. Det er busserne, hotellerne, AirBnB-lejlighederne og turistbutikkerne, jeg gerne vil af med.
- Der er ikke meget by tilbage. Det ligner mere et Tivoli.
- Igen er det ikke mængden af turismen, der er afgørende, men mere den politiske vilje til at gøre noget ved trængslen i byen. Men der er mange turister i byen, og det er jo i grunden positivt.
- ja, om sommeren, ellers ikke
- Generer ikke os - tilfører noget kulturelt til byen
- Det er et hysterisk udsagn. Der kan sagtens rummes flere turister.
- Visse steder i Indre by
- Når man bor i byen må man forvente turister
- Dog primært på grund af deres valg af transportform - gør noget ved krydstogtskibenes og turistbussernes forurening.
- Jeg er nærmest begyndt at nære et had til visse folkeslag pga overturisme. Så minimere turismen og forhindre racismen
- Men, det kan løses ved gennemtænkte metoder.
- Der er mange turister, og jeg er glad for ikke at bo lige op ad de største turistattraktioner. Men man kan stadig komme igennem Nyhavn og forbi Amalienborg og havfruen
- Vi har store indtægter i skat mens job's til gavn for borgerne, men det kan være godt at gøre opmærksomt på de mange oplevelser i hele byen og ikke kun i midtbyen!
- Det er nu svært at passere Nyhavn på den "pæne" side - så mange mennesker der fotografer at man ikke kan komme forbi - men der er heller ikke længere rart/sjovt for turisterne - der er langt mellem københavnere - turisterne er mangfoldige og det gør at der er ca. 5 % indførte mod 95% turister i min bydel
- Som nævnt tidligere, hvad angår krydstogtskibe er bristepunktet for længst overskredet.
- om sommeren
- Nej, men tænk meget gerne i bæredygtige turistløsninger!
Lidt spørgsmål, der vender det på hovedet:
- Hvordan kan turisterne være med til at nedbringe CO2-udslippet? (Uanset om antallet af turister skulle vokse)
- Hvordan kan turisterne være med til at skabe en tryggere by?
- Hvordan kan turisterne være med til at skabe en by med mere genanvendelse?
- Hvordan kan turisterne bidrage til byens udvikling på andre måder end kun at lægge en masse penge?
- Hvilke krav og forventninger skal vi stille til turisterne, sådan at de med deres ressourcer gør byen endnu bedre, end vi selv kan?
- Det er jo især sæsonbestemt, men man kan frygte at turister bliver træt af mest at se andre turister..
- Fordi den vokser stødt hvert år. Jeg har boet i Indre by i 30 år og kan se en markant forskel - det er ikke nødvendigvis turisterne selv, det er skraldet, manglende p-pladser der er blevet nedlagt pga hoteller og turistbusserne der gør det fuldstændig umuligt at omfavne hvad de ellers gør for byen.
- Turister skaber liv.
- gælder især i sommermånederne.
- se sidste side
- Det synes jeg er svært at sige. Jeg opholder mig mest i mit sommerhus om sommeren, så ser nok ikke det fulde billede.
- Det er tæt på...
- bristepunktet ved jeg ikke om jeg vil sige, men vi skal nok begynde at overveje, hvordan vi vil holde snor i, at det ikke når dertil

- En direkte håndtering af kortbesøgende turister er nødvendig. De der er forbi byen i kort tid og ønsker at opleve så meget som muligt for mindste pengebeløb må vi håndtere bedre. De slider byen op og giver meget lidt i retur. I gamle dage blev disse kaldt gloaber og fører i ret godt med sig kun udgifter.
- Om sommer er det helt i overkanten.
- indre by er blevet et turisthelvede og på cykelstierne farer turister rundt på elcykler uden at kende til reglerne, st give tegn etc.
- Hvis der er bedre info til turister kan der sagtens være flere.
- Om sommeren kan jeg ikke gå en tur, da jeg kommer ind i horder af turister alle vegne, så jeg kan slet ikke bevæge mig rundt omkring Nyhavn, Amalienborg, kgs. Nytorv osv. og det er virkelig frustrerende. Så der må jeg tage ud af byen, hvis jeg vil kunne gå en tur i et rask tempo, og så går lidt af glæden ved at bo og derved komme rundt i dette kvarter lidt fløjten.
- Hvis antallet af nye hoteller fortsætter med at vokse med den aktuelle hast, vil det gå ud over Indre Bys muligheder for at have et solidt grundlag for fastboende og erhverv.
- Se tidligere besvarelse ovenfor.
- Ikke hvis bustrafikken omlægges fra Kgs. Nytorv, Skt. Annæ Plads, Toldbodgade.
- Jeg har ikke selv oplevet problemer, men kan forestille mig, at andre har.
- Kan ik være mere enig.
- Det kan jeg ikke vurderer
- Man mister lysten til at være venlig og imødekommende over for turisterne, når der er så mange af dem. Jeg har sågar noteret mig Tourist Go Home graffiti rundt omkring i Frederiksstaden.
- Udviklingen bliver ved med at trække i retning af en tivolisering af København og vi bevæger os længere og længere fra det image vi forsøger at slå os op på.
- Det er allerede blevet for meget. Jeg søger væk fra bymidten i sommerhalvåret af samme årsag, og det er jo ikke meningen ved at bo så skønt et sted.
- der bær ikke komme flere i indre by, men netop som det er ønsket i planen at fordele turister, Men alt andet lige vil flere turister automatisk lede til flere turister.

Krydstogturister er måske især problematisk, forde der er mange mennesker, der bor i forurenende skibe, og som skal frem og tilbage til cruise terminalerne

- Oplever ikke turisterne ude i byen som noget problem. Tværtimod er de som regel hyggelige, og det er spændende med andre folkeslag. Og så bringer de valuta til byen
 - Er dødtræt af dem og overvejer at flytte fra København. De fylder alt for meget i bybilledet og er livsfarlige når de skal prøve og cykle.
 - Vi planlægger at flytte fra Indre by inden for det næste år på grund af overturisme
 - Jeg synes det er godt med turisme i byen, skønt jeg til tider er bekymret over den meget store koncentration af russisk-talende.
- Jeg synes vi skal lave nogle flere romantiske turistmagneter.
- Byen har brug for turisme, men der mangler generel adfærdsregulering i aften- og nattetimerne. Og der mangler adfærdsregulering af løbehjul- brugerne og cykeltaxierne og de andre 3-hjulere i nattetimerne. Det er et problem at de medbringer forstærket musikanlæg på cyklen.
- Jeg synes man oplever værre i andre storbyer. Lad os være en by som står med åbne arme for turister. Det er da skønt at nogle kommer til københavn for at de gerne vil opleve det. Jeg synes dog at man kan gøre noget ved turist branchen, for store busser på små gader og turister der ikke ved hvordan man cykler i københavn!!!!
 - Vi er i min optik forbi bristepunktet. Det er livsfarligt at cykle grundet turister på løbehjul og (el)-cykler.
 - Det er ikke sjovt længere at gå en tur i indre by. Der er ikke nok plads!
 - Sidste sommer og i sommer virker her bare for småt, der er for mange mennesker på et for lille sted
 - Svært at komme frem. Også trængsel på gågader og fortorve. Turistcykler og løbehjul er farlige i trafikken. Løbehjul i vejen overalt
 - Turistbusser, fortove, på cykler, hotelgæster, på strøget ... overalt. Det er en kamp, der er tabt påmforhånd.
 - Jeg undgår personligt Nyhavn, Kongens Nytorv og Strøjet hvis muligt grundet turismen.
 - Felt mangler der siger "både og"
 - Med åbningen i de senere år af de mange nye hoteller, er vi meget tæt på bristepunktet, hvor indre by bliver en udstillingsgenstand mere end et levende boligområde
 - Det er godt med turisme men kræver naturligvis planlægning, og so tidligere nævnt god infrastruktur.

- dDet mærker vi ikke
- Synes egentlig ikke det er så stort et problem, som det bliver slået op til at være.
- hvis turisten vil respektere vore regler (som efterhånden ikke håndhæves) ser jeg intet forkert
- At bo i indre by føles i perioder som at bo i et frilandsmuseum
- Men vi er ved at være der i enkelte områder - Nyhavn f.eks.
- Som sagt er problemet altså mere Distortion og støjende københavnere, end det er turister. Turisterne (her mener jeg dem fra udlandet) opfører sig ofte pænt og ordentligt. I modsætning til de mange københavnere og danskere.
- Jeg er dog enig i visse måneder af året.
- Vi er en hårfin grænse fra at være endegyldigt nået dertil, men det handler mere om de er klumpet samlet et sted - indre by. Hvis de nu blev spredt lidt mere ud i hele København, ud over stenbroerne mm ville det give mere luft - og turister ville opleve så mange flere sider af vores by.
- Jeg har ikke noget imod turister der opfører sig ordentligt og som bor på hotel
- Men det er tæt på
- Det er tæt på, men ikke helt galt endnu.
- Indre by er et begrænset område, så der er begrænset plads - der er også loft over, hvor mange gæster Grand må lukke ind i biografen! Naivt at tro, at man kan få turisterne ud i ydreområderne - I hvert fald vil alle 1.gangsbesøgende blive i indre by.
- Det er lige hårdt nok trukket op. Det er jo flinke mennesker, men der er jo andre steder at besøge end indre by i København.
- elsker at have kontakt med folk fra andre dele af verden!
- Synes ikke man kan sige "bristepunktet" - det er mere noget med at få dem fordelt, ikke lade dem færdes på cykler (når de ikke kan finde ud af det) eller løbehjul (super farligt for alle) og slet ikke store grupper på cykel, forbyde de store turistbusser - altså regulering.
- Jeg synes ikke jeg har lagt mærke til, om der er flere eller færre turister i byen
- Der kan godt komme flere, men som tidligere nævnt er jeg træt af at de (samt også danskerne) kører hensynsløst på cykler/løbehjul. Ellers er det fint for DK, at vi får flere turister - så længe de netto bringer gevinst i regnskabet, men det véd I bedre, hvornår de ikke gør længere.
- Larm og støj hele tiden og hele året. På cykler og løbehjul på gågaderne
- Så galt står det vidst ikke til endnu.
- Jeg mener at man må stoppe med at "lokke" turister til. Det må være muligt at begrænse flyvninger til Kastrup lufthavn for at mindske turismen. Masseturismen skal stoppes. Jeg går klart ind for mere regulering på området for at mindske antallet af turister
- Der er trængsel alle vegne i indre by
- Enig, når det drejer sig om sommermånederne omkring Kongens Nytorv, Nyhavn, Kongens Have og Strøget, hvor der er flere turister end lokale.
- Det er svært at få plads som indbygger, der er busser og turister overalt.
- bristepunktet er lidt voldsomt.... men der bør ikke komme mange flere
- Menneskene er mange, men ikke specielt generende. Turistbusserne er generende.
- Den charme og hyggelighed som turister i København henviser til, er forsvundet i mængden af "dem selv" - turister. Som et engelsk ægtepar tilføjede: Nu kan vi ikke længere se skoven for bar træer.
- Som tidligere skrevet: Indtil nu kan det lige gå - men det skal ikke blive meget værre.
- Der er kun så mange mennesker som kan pakkes ind i en Gucci butik
- Og det er især på grund af at der slet ikke er styr på de trafikproblemer det har medført. Som jeg har beskrevet i et af de tidligere svar.
- Her er rigtig mange.
- Vi er gået direkte fra "vi vil gerne have flere turister" til buzz-udtrykket "overturisme". Den evt trængsel skyldes vel nærmere at byen konstant er gravet op. Jeg håber at man, ved metro cityringens færdiggørelse, vil mærke at der pludselig er mindre trængsel, og at man samtidig kan sprede turister lidt ud, så de også kan opleve vores fede brokvarterer.
- Der må gerne være turister i byen. Men det vil da være en god ide at det var spredt over hele byen, men altså ikke hvis det betyder, at de skal køres rundt i turistbusser!
- Helt enig!
- Selvom vi bor i en storby har vi også lov til at have en ordentlig hverdag og weekender uden støj, skrald og en del turister der ikke tager hensyn
- Slet ikke. Vi skal åbne armene for turister.
- Jeg synes der er mange....men det er lidt forskelligt hvor slemt det er. Typisk undgår jeg efterhånden fx Strøget - alene fordi der er så mange turister. Det er jo dumt.
- nej synes det skaber liv i byen
- Sikke noget sludder. Tag til Venedig - der passer udsagnet.

- Det er jo fantastisk, at så mange mennesker i verden - også uden for Europa - har fået råd til at rejse og opleve verden, hvilket jo tidligere var vores privilegium. Men det kan da være lidt heftigt - især de kollektivt rejsende, der kommer i store grupper. Jeg synes ikke cruiseturismen er nogen gave til byen. Ud med de store busser, der fragter folk rundt til seværdighederne! Lad folk selv finde rundt og opleve byen via den kollektive trafik
- Turister er godt, men de skal bo på hoteller.
Dem er vi til gengæld begyndt at få temmelig mange af!
- Der er udfordringer, men de kan løses.
- Det er så spændende at møde nye mennesker fra andre lande
- JA! Indre by er blevet et område man som beboer prøver at undgå, eller kun at tilgå på strategiske tidspunkter hvor man ved der ikke er så mange turister.

Og særlig turister på ykler er ikke bare en gene men decideret farlige, og det bør der laves klare regler og begrænsninger for ift. de krav der pålægges udlejer

- JA, indlysende. Allerede uddybet i forrige kommentarer...
- men måden vi har turister på skal ændres: turistbusserne skal ud, turisterne skal ud og går og scukl som resten af københavnere
- Der ER meget pakket i bl.a. Nyhavn og på Strøget (hvilket kan undre), men "bristepunktet" er næppe nået. Det er dog stadig en god idé at lede turisterne ud mod de mindst lige så interessante oplevelser uden for indre by.
- Der er mange, men generelt er det fredelige mennesker der opfører sig civiliseret. Måske kunne en del københavnere lade sig inspirere af turisternes gode manerer. Jeg ved, at fx mange japanske turister er meget overraskede over, at vi er uhøflige, smider alskens affald fra os på offentlig vej, pladser og parker, og at serviceniveauet generelt er til at grine / græde over.
I storbyen Tokyo findes der ikke offentlige affaldskurve og alligevel er byen særdeles pæn og ren. Borgerne har altid en lille affaldspose med sig, så de kan tage deres affald med hjem, og er man ryger har man desuden et lille lukkeligt askebæger med sig.
Det er et spørgsmål om kultur og opdragelse.
- Jo flere jo bedre.
- Vi har plads til fler turister
- Byen er lille, og jeg ønsker at kunne høre lidt flere folk på gaden tale dansk. At være omgivet af folk der ikke taler ens eget sprog, er ikke fedt.
- Der ér ikke plads til flere
- Vi er måske ved at være der. De gode tiltag langs kanalerne - lukke gaderne for bilkørsel - så bliver det mere spredt.
- KAN IKKE HOLDE UD AT VÆRE I BYEN MERE.....
- Burde være unødvendigt at uddybe
- krydstogtskibene luftforurenere, sætter horder af der blot skal se få ting
- Vi kan ikke klare flere tursiter. Især er busserne et problem. Og så er det farligt at cykle for turister på løbehjul og cykler kender ikke færdselsreglerne. For kort tid siden samlede jeg en turist op som var faldet på cykel -fordi hun ville dokumentere sin første cykeltur med en snapchat. Det er dødsensfarligt at cykle på cykelstier fyldt med nybegyndere!
- Der er mange turister, som giver problemer på cykelstierne, i den kollektive transport, på fortovene osv. Der bør laves flere løsninger målrettet turisterne, fx ville det være oplagt med særlige togvogne til folk med bagage på øresundstoget. Der bør også oplyses meget mere om turistvenlige cykelruter og advare imod at de kører i myldretiden (de er alt for usikre). Nogle steder, fx i Seoul, har man bestemte ruter hvor man kan gå med sin rulle-kuffert. Det ville være en stor lettelse i mit kvarter hvis vi kunne få det indført.

Men måske endnu vigtigere: turisme-industrien giver ikke noget tilbage til samfundet. Cafeer og restauranter, som er målrettet turisterne, har ikke dansktalende personaer og menuer og det giver så mange problemer at de lokale holder sig væk. Istedet for at ansætte københavnere, ansættes der migranter i turisme-industrien. De bruger meget få penge, holder lønningerne nede og udelukker de lidt mere skæve københavnere som man ellers ville have ansat fra arbejdsmarkedet.

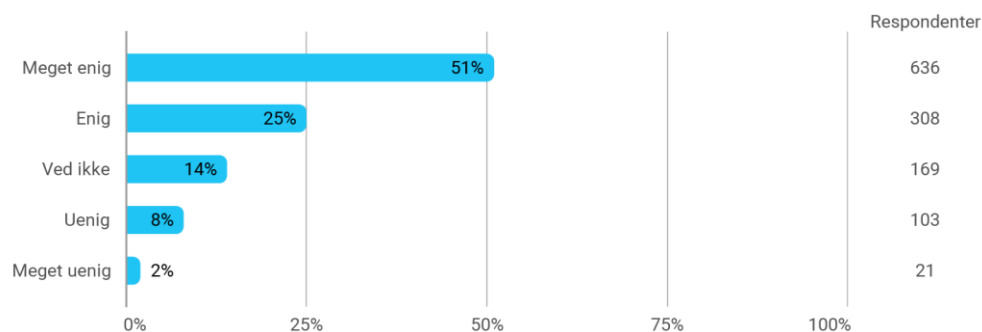
- De kæmpe horder af 5 x 50 turister på samme tid i Magstræde er forfærdeligt. Nogen guider anvender nu højtalersystem og mikrofon, når de guider. Larmen er taget til og gaden er nu for turisterne. Ikke vi, der rent faktisk har vores bopæl her.
- Bare i mit kvarter ligner det sommetider Trevi fontænen i Rom, og det er ikke anbefalelsesværdigt. Der tjenes mange penge på turismen og gives mange arbejdspladser - og det er selvfølgelig godt. Men vi der bor her betaler rigtig mange skatter og afgifter, som finansierer kommunens mange

opgaver - men det hører man aldrig så meget om.

De forskellige turistorganisationer - Horesta, Wonderful Copenhagen, restaurationsmiljøet og mange flere - har alt for stor indflydelse på hvorledes Middelalderbyen skal fungere i forhold til beboerne.

- Det tror jeg ikke

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Antallet af turistbusser i Indre By skal reduceres".



Uddyb gerne:

- SÅ ENIG. Der er hæslelige og forurener helt vildt og så synes jeg man skal forbyde alt den tomgangskørsel. Sæt bødeprisen op eller fratag dem deres autorisation, hvis en bus står i tomgang. Folk kan godt stige op i en bus uden at den nødvendigvis skal brænde diesel af.
- De fylder for meget...
- Hvad med fjernes helt?

Vi har almindelige busser - og turisme kan også ske til fods eller på en lejecykel. Der findes sågar gruppecykler.

Det er vanvittigt at lokaludvalget snakker om at sanere byen for de lokale biler - og så samtidigt er helt okay med store farlige, støjende, osende dieselbusser.

- De skal helt ud! Også for turisternes egen skyld. Tænk hvilken fantastisk by København vil blive! Og de turister som vælger at fravælge københavn såfremt der ikke kan køre turistbusser inde i byen, ja, de må jo vælge en anden destination.
- Der slet er ikke plads til så mange turistbusser, der ødelægger både gadebilledet, skaber trafikkaos og forurener rigtig meget. Turistbusser burde slet ikke få lov til at komme ind i Indre By.
- Oplever det ikke som et problem. Vil man ikke have dem i en så flot by som København, hvor så? Turister skaber omsætning og vækst for Danmark.
- Det ville være rart, hvis København kunne brande sig som en reel grøn storby ved at få turisterne til at benytte offentlig og grøn transport. Der er et paradoks i grupper af asiatiske turister, der stiger ud af turistbusser på siden af Tivoli for derefter at stå og spærre cykelstien i iver for at fotografere de cyklende lokale på vej til arbejde ...
- De kører uforsvarligt og fylder utrolig meget - chaufførerne instruerer ikke turisterne der står og glør midt ude på vejbanen og cykelstien
- Turister kan bruge byens transport rundt til seværdighederne.
- Jeg ser dem, men synes ikke de er skyld i at der er for meget trafik i by-billedet.. Mon de snart kører på el ligesom nogen af Movia's busser? Mon kanalrundfarten snart sejler på el-drevet motor?
- Er muligheden for ikke at skabe bedre parkeringsforhold/områder for busserne, vil jeg mene det er til gene.

Antallet af busser er derfor ikke til gene og kan godt øges, men i tilfælde af begrænsede muligheder for forbedret transport

- De fylder for meget...de forurener...de nedsætter trafiksikkerheden . De bør parkeres udenfor bykernen
- Det er de tunge køretøjer som tidligere omtalt, lav en parkeringsplads i indre København til udelukkende de køretøjer, og så må turister begive sig videre derfra via offentlig transport. Afstand fra parkeringsplads til indre by skal selvfølgelig være rimelig .
- Jeg vil gerne have turister i byen. Men hvis man kan optimere og minimere turistbustrafikken støtter jeg det.

- Reducér privatbilismen! Men lad turistbusserne være.

Nu kan jeg ikke af udsagnet se, om der er tale om de busser, som transporterer turister til og fra hoteller? Eller om det er Hop-on-hop-off busserne, som nogen åbenbart har set sig sure på?

Førstnævnte (transportbusserne) er nødvendige, hvis turisterne skal komme hurtigt og sikkert mellem fx lufthavnen og deres hotel.

Og sidstnævnte (sightseeingbusserne) er på lige fod med kanalfarterne den fineste måde at 'møde' København på, før man begiver sig rundt på egen fod.

Jeg har boet i København det meste af mit liv, og har nydt kanalfarterne sommer efter sommer. I år har jeg for første gang prøvet en sightseeingbus med familie fra hhv. Canada og Kenya, og det var både smukt og lærerigt at opleve København på denne måde.

- Hvorfor dog
- De fylder, de sviner.
- Føler mig ikke generet af turistbusser.
- Der burde i stedet udformes en pæn busholdeplads, i stedet for den jordkant, hvor busserne holder i dag bag Hovedbanen. Det er et sølle syn for de turister og andre rejsende som vælger bussen i stedet for de ikke-klimavenlige fly.
- Jeg ser hellere krydstogtskibene reduceret - helst forbudt eller slutter til landstrøm i det mindste
- Fjern al tung trafik, fra byen. Så bliver alle os københavnere rigtig glade.
- Turistbusserne bør være på el
- Hvis blot de kører i elbusser
- Oplever ingen problemer i forbindelse med turistbusser.
- Skrev om Toldbodgade og Nørreport
- Eks Kgs Nytorv ødelægger fuldstændig æstetikken på pladsen med busholdeplads foran ravage
- Har svaret
- Måske hænger nogle af dem sammen med krydstogtskibene, som vi skal begrænse mest muligt, ikke mindst på grund af forureningen og turiststrømmen, hvor det handler om at tage så mange selfies som muligt på kortest mulig tid.
- Se tidligere svar. De larmer og sviner. Burde erstattes af eldrevne lydløse køretøjer. Og køre til attraktioner ikke igennem små boligkvarterer.
- Larmende, osende toetagers dieselbusser flere gange daglig gennem Sluttergade (nedenfor mine vinduer) er blot et eksempel
- mindre biltrafik, flere små elbusser
- Busser og tunge trafik skal væk
- Turistbusserne bør køre på el og ikke på diesel. Så er problemet næsten løst.
- Atter en dødelig og unødigt luftforurenings kilde, som vi meget gerne bliver fri for.
- gratis offentlig transport er svaret
- Det er specielt et problem omkring 'seværdigheder' såsom Amalienborg
- De fylder for meget og er generende for den øvrige trafik.
- Ved ikke om de skal reduceres, men som skrevet før, bør der indføres en max tomgangstid på eks. 2 min. når de holder og venter
- Der er områder i byen der er helt umulige at komme til og fra pga de store turistbusser. Omvendt er en flok kinesiske turister på elløbehjul heller ikke at foretrække.
- De skal helt ud. Indsæt små el shuttlebusser i stedet for.
- en kæmpe bus gennem min lille krusemyntegade er vanvid
- Turistbusser og sightseeing busser skal forbydes i indre by. Vi dør af al den forurening og larm. Som tidligere beskrevet, kan vi ikke benytte vores altan i dagtimerne af den årsag. Vi burde faktisk have et støj og forurenings beløb, for vi dør tidligere. Tænk over det
- uddybet ovenfor
- Det er modstridende at udbygge med metro, og så bevare turistbusser i byen. Turistbusser giver kun mening, hvis den offentlige transport er ringe. Derfor bør alle turistbusser (inkl. drakbusser) ikke få forlænget deres kontrakter i København Kommune.
- Det må være muligt at sætte turister af ved en metrostation i udkanten af indre by. En gåtur igennem den gamle bydel må da være attraktivt
- Bedre og nemmere offentlig transport. El-busser, Metro mv, hvor turister kan købe et periodekort til fri afbenyttelse
- Turistbusser skal kun køre f.eks. fra krydstogthavn til nærmeste S-tog eller Metrostation.
- Fylder ganske enkelt for meget. Fremkommeligheden for ganske almindelige københavnere, som nødvendigvis har ærinde i Indre By.

- eller køre på el ...
- Fint med en busholdeplads uden for byen, evt i forbindelse med lufthavnen, herfra er der gode forbindelser til Kbh Sverige mm
- De må anvende metro ligesom jeg gør det i London og Paris
- alternativt skal det påbydes at være elbusser
- luftforurening er helbredsskadelig. Kan bystyret ikke forstå det? Bybusserne bidrager til luftforurening og hvis de ikke kører på el skal de ud. Det gælder også havnebusserne.
- Helt ud, se tidligere kommentar. Erstat med små el-varevogne. Mange turister kunne også have rigtig godt af at spadserere.
- Ikke problem hvor jeg bor
- Det er absurd med alle de turistbusser der forurener og fylder op i en forholdsvis grøn storby. Det bør stoppes straks. Turister må tage offentlig transport eller gå. Det gør vi andre, når vi er i udlandet.
- De er kommet for at opleve en by, som er så lille at man kan gå rundt !
- Og de skal ikke holde på nærliggende gader (fx Amaliegade) når bristepunktet er nået på Toldbodgade.
- Ved min bopæl er det gamle, støjende bybusser, der er problemet. Alle busser skal være elektriske
- Det er absurde mængder busser. Der er flot stor parkeringsplads efter Amalie-haven til mange busser, men det er slet ikke nok længere, så de holder nu alle mulige og unlige steder istedet.
- Busserne i Adelgade, der skal dreje ned ad Gothersgade er helt på spanden mange gange dagligt
- Men hvis der var flere miljøvenlige busser ville det hjælpe.
- De fylder uforholdsmæssigt meget i bybilledet. Det må kunne gøres anderledes. De klumper sig også sammen de samme steder og kører i tomgang til stor gene for lokale.
- Umulig at komme rundt.
- Der er alt for mange. Især omkring havfruen, Amalienborg og turiststederne
- Bedre turist oplysning om offentlig transport muligheder
- Stil miljøkrav til deres transport og gør transportenhederne mindre
- Er der nogen undersøgelser af dem? Er det bare sure naboer, der siger dette?
- Jeg er ikke selv generet af turistbusserne. Jeg tænker, at vi hellere vil have turisterne rundt i busser end i taxaer? Eller sindsyge løbehjul
- Partibusserne skal ud af byen !!!
- Ser slet ikke noget problem med busserne, men jeg ser et problem i, at Københavns Kommune ikke er OBS på deres parkeringsproblemer.
- bussturisme er absolut forfærdelig.
- Larmer og oser
- Og specielt bør de busser, der kører være el-drevne og "ikke-forurenende"
- Jeg støder aldrig på turistbusser, så hvorfor reducere?
- Busserne kører vist primært fra vesterport mig bekendt. Jeg kender ikke så meget til turistbusserne hvis jeg skal være ærlig.
Dog mener jeg ikke de bør de køre på gågaden såsom toget som restaurant Italiano. Det turistog synes jeg generelt er farlig og sinkende for trafikken hhv. for gående og når man er på cykel.
- Jeg henviser i det hele til tidligere kommentarer. Antallet af turistbusser i Indre By er fuldstændig ude af proportioner.
- Se evt. forrige besvarelse
- Jeg befinder mig generelt ikke i Indre by i dagtimerne, og når jeg kører i bus eller taxa, hører jeg ikke, at turistbusserne skaber særlige problemer.
- Igen Kbh er en lille by sammenlignet med mange andre hovedstæder - der er ikke plads til flere turister.
- Jeg færdes ikke så mange steder der er belastet af turistbusser, så jeg har ikke overblikket til at kunne vurdere det. Men har stor sympati for dem der oplever store gener med det, så det giver mening at arbejde med løsningsmodeller for den problematik
- de store turistbusser gør byen farligere at færdes i for bløde trafikanter. Og ofte sidder der kun 5-6 personer i en kæmpe turistbus som snekler sig ned ad Nørregade eller Gothersgade til stor gene for både bilister, cykler, fodgængere og beboere
- Igen, sejl dem dog rundt og til og fra krydstogtskibe m.v.
- Skal stoppes helt
- Helt vildt hvilket kaos disse dieseldampende busser skaber på de smalle gader fx på Nørregade jeg cykler af hver dag
- Og party-busser og druk-cykler med plads til fx. 10 personer med udsækning og høj larmende musik.
- København er ikke større end at de kan gå

- Der må og skal være andre måder at få turister ind og ud af byen. I stedet for at blive 'fragtet' med busser fra Terminalerne, kunne vi benytte vandtransport. Det vil forbedre klima og mindske trafikken på vejene.
- Man må finde parkeringspladser til ALLE turistbusser uden for Indre By. Man må gå ud fra at turister der rejser ud for at opleve verden og den indbyggere stadig er i stand til at bevæge sig rundt på egne ben. Handikappede skal selvfølgelig have særbehandling, men så mange er der vel heller ikke af dem.
- De er alt for store til vore smalle gader
- Antallet af partybusser skulle man måske tage fat på og studenterlastbiler....
- Turistbusser skal samles andre steder f.eks. Østerport station osv og turister bør benytte offentlig transport som alle os andre. Det er ikke plads til busser ved hver seværdighed - de odelægger seværdighederne turisterne selve kom til at se. Jo flere krydstogtskibe, jo flere busser - hvornår stopper det?
- Turistbusserne køres desværre tit af udlændinge, som kører med ekstremt ringe agt for cyklister, de ikke selv kender hjemmefra.
Dertil så få dem elektrificeret hurtigst muligt, da der jo er luftforureningsproblemer i byen.
- Start med sløjfe Jump on and off busserne. De skal bare væk hurtigst muligt. De bidrager ikke med noget som helst andet end at være en kraftig medvirkende årsag til kaos.
- Bor i et område der terroriseres af turistbusser
- Vejnettet er dårligt udrustet til det - de holder tit i vejen.
- De larmer og fylder utrolig meget!
- De slider for meget på vores gamle by, og de er så farlige at have kørende.
- Det er håbløst at kommunen tillader flere hoteller midt i byen, når rammerne for at modtage turister på de pågældende adresser ikke er til stede. Jeg frygter for at færdes i Nørregade, når endnu flere hoteller kan busbetjenes i gaden.
Busser har det desværre samtidig med at blokere trafikken i lyskrydsene, da chaufførerne ind imellem ikke kan se fornuften i at vente med at køre ud før, at der plads på den anden side (den adfærd er nu ikke kun forholdsvis turistbusser - de gule er slemme).
- Fylder alt for meget og sluser ALT for mange grupper til Indre By.
Der kunne laves tilbud om besøg på seværdigheder uden for byen i stedet for. Turister i Indre By kan transportere sig selv rundt med offentlige transportmidler.
- Af hensyn til forurening, trafik burde det begrænses - lige som diskobusser burde begrænses af samme grunde
- De sviner, propper og skal ikke stå på torve og pladser og være standby. Der skal være steder til at sætte turister af og tage dem på bussen igen. Men turistbusserne skal ikke nedad Gl. strænd og rundt i stræderne.
- Indre by er for lille til turistbusser.
- De holder dagligt i tomgang for en min bolig. Forurening og optager alt for meget plads i trafikken
- Derimod synes jeg at begrebet festbusser er et grotesk og alt for larmende koncept som bør forbydes

Turistbusser er ikke noget stort problem i Nansensgade

- Undgå de gader, hvor problemerne er størst
- De skal helt forbydes! Turisterne må også tage offentlig transport!
- !!!
- Igen, det er ikke noget, jeg tænker over. Kun ift. langdistancebusser ved Ingerslevgade - København burde have en rutebilstation til langdistancebusser!!
- De forurener, larmer og fylder meget på gaden. Og de er farlige for cyklister.
- Toldbodgade er vanvittigt hårdt ramt, Sankt Annæ plads spærres i periode for aftog pålæsning af dovne turister som ikke kan gå 100meter. Busserne vælte ind i Amaliegade, de tunge busser kommer fra Holmens Kanal og ind over Nyhavns broen og dagligt overskrider vægbegrænsninger, blandt andet hop on og hop OFF busserne, som fyldte vejer langt mere end broen er opgivet til at kunne belastes.
- De forurener og tager meget plads.
- Der er ingen problemer med antallet af turistbusser MEN det er en katastrofe af man har lavet turistbus parkering lige midt på Kgs Nytorv som er hjertet i indre by og en af de flotteste, mest prestigefyldte og historiske pladser i København. Har bør man snarest omtænke parkering eventuel til nærliggende Nyhavn, Havnegade, Kvæsthusgade, eller lignende.
- Som jeg skrev før. Turistbusser til krydstog turister skal stoppes. Jeg forstå bare ikke hvorfor turisterne som ankomme ved langelinje skal køres med privat busser ind i byen??? De køre bare

rund og forurene vores luft. Busser også stå ved lille havrefru med kørende motorer i timer. Det er alt for meget om sommerenen.

- Og krydstogtskibe skal benytte el eller fjernes.
- Det er absurd at se den nyerenoveret plads ved Frue kirke, som udelukkende bliver brugt som turistbusholde plads!
- Og de få der måtte blive skal køre på EL.
- Hellere det end at de begiver sig ud i lejede biler
- De er til gene for al anden trafik
- De skal forbydes
- De er for store, klodsede og forurenende. De passer ikke ind i de små stræder og gader. Turisterne må gå eller cykle, eller tage Metroen
- De generer ikke synes jeg
- Der skal slet ikke være busser i indre by. Hvis der skal være nogen, skal de være eldrevne.
- Hvis de turistbusser havde fornuftige forhold ville de ikke genere. Nu står de i vejen allover the place. Og selvfølgelig gør de det, der er jo ingen pladser til dem.
- Anvendelses af kollektiv trafik må fordres!!!

Indførelse af ikke uvæsentlige afgifter bør indføres for turistbusser

- Få dem frem via offentlig transport
- DEt er alt afgørende, hvis byen skal kunne holde til det pres.
- De fylder for meget, de er rædselsfulde at kigge på, og turisterne bør hellere tage den kollektive trafik.
- De skal helt væk
- Jeg mærker dem, men opfatter dem hverken mere eller mindre irriterende end anden trafik.
- Men det skal antallet af krydstogtskibe også så længe de forurener som de gør - STIL KRAV
- Prøv en tur igennem Toldbodgade hen til Amalienborg m.m.!
- I udenlandske byer har man mange steder krav om at turistbusser skal holde et sted nær offentlig transport i udkanten af byen (eksempel Heidelberg i Tyskland) Så må passagererne stå ud og komme videre på anden vis og vende tilbage til bussen igen. Især for endagsturister er det en god løsning.
- Nu hvor man fjerner næsten alle by busser i indre by i forbindelse med metro åbning, giver det ikke mening at der kun skal være turistbusser i byen
- Ved faktisk ikke hvor stort problemet er.
- Bor på Øster Farimagsgade - her er ingen busser. Mens der sikkert er mange omkring Vor Frue?
- Busserne ud af byen, når vi har fået en metro :-)

Der er heller ikke parkeringsforhold.

Sats på turister, der kan finde ud af at bruge metro og gå :-)

- Ja tak. De er særligt farlige for cyklisterne.
- Men ikke hvis de skal ud på cykler og løbehjul
- Busserne skal blot køre på el
- turistbuschaufførerne har ikke den fornødne viden om cyklister i indre by. Det skaber ofte meget farlige situationer. Det er ofte cyklisterne, der prøver at smutte udenom/bagom/klemme sig igennem, så det er jo deres eget ansvar, men det skaber for mange farlige forløb. Desuden er det en giftig cocktail at cykle/gå gennem Toldbodgade en sommerdag, når busserne holder i kø med motoren gående.
- Busserne er for store og ofte med meget grim udstødning som ikke har set et filter er der nogen der tjekker udstødningsoserne de store busser og lastbiler- og få så al set vejarbejde der er igang afviklet hurtigere- det har en kæmpe domino effekt - nogen byrde tjekke det og få vejarbejder og andet rør lægning op i tempo så det glider mere gelinde
- Vi skal komme med et alternativ til transport. For som beskrevet i første punkt vedr turister, er det kun godt, de er her.
- så længe busserne ikke forurener :-)
- Jeg tror ikke nødvendigvis turistbusserne er det største problem. Turistbusser med gruppe turister har den fordel at de lettere kan kontrolleres. Jeg er mere nervøs for den individuelle "masseturisme". De mange som har købt en discount flybillet og som spreder sig i byen og spreder ønsker om turist tilpassede services rundt i områder hvor de lokale lever/arbejder.
- Der holder ofte, særligt i sommermånedene, turistbusser ulovligt parkeret hele vejen op og ned ad Sankt Annæ Plads. Det er både til gene fordi det er grimt, det forurener (da motoren ofte er i tomgang) og er udfordrende ift. trængsel, da turisterne ofte stimler sammen i store grupper på

pladser og fortove i længere perioder. Selvfølgelig skal folk have lov til at stige af og på busser, men når der holder 10, bliver det rigtig mange mennesker.

- Bemærker dem ikke
- Der er ikke plads til turistbusserne. Og den offentlige transport kan sagtens håndtere turisterne
- Det er et problem, der skal løses snart, for det skaber gnidninger mellem turister og beboere.
- Skab nogle bedre parkeringsforhold for busserne ved hovedbanen, ved at overdække banegraven. De største problemer skyldes ikke bustrafikken men manglende p-pladser.
- Fin ide, men service ift til turister er vigtig
- De er alligevel halvtomme det meste af tiden. De fylder af helvede til (både på vejen men også på fortovet) og de gavner INGEN lokale. Skrot lortet
- Små busser 8-10 pers. ville være bedre.
- Det er ok
- Turisterne skal lære at bruge metroen.
- Bl.a. andet hop on of busser der kører i parallel gader til strøget giver store problemer!
- SMÅ elbusser ville være godt - Det er vel at mærke de turistbusser som forurener (diesel) og holder og brænder diesel af når de holder stille - og der er kun 5 -6 passager med i busser til 100 mennesker - der skal væk Tillad al-busser i størrelser der ikke hindre udsyn i byen!
De busser der er tilladt nu er alt FOR store og der er så få mennesker med - dybt tåbeligt at se på. Vi vil gerne turister og også ok de kører i busser - men rigtig størrelse og rigtigt brændstof (EL!!)
- En turistbus kører ned ad min gade. Den laver en masse støj, er aldrig fuldt og er farlig for cyklister
- Det er kun i højsæsonen at jeg oplever problemet.
- DEr er mange, men om det er for meget ved jeg ikke.
- Så længe de er i en bus, er de ikke på et elektrisk løbehjul.
- De kommer ofte fra gl. østeuropa og er ikke gode til at køre rundt. De blokerer også ofte for udsigter, fx Kgs Nytorv
- Selvfølgelig skal de reduceres, det kan umuligt være op til diskussion. De skal flyttes ud hvor de ikke genere i Indre by. Hvis man kan vandre rundt i byen kan man også gå lidt længere for at komme til de populære steder.
Det er jo ærlig talt ret latterligt at de overhovedet får lov af kommunen at parkere her- når de så gerne vil have mindre trafik i byen.
- Der bør etableres gode holdepladser og faciliteter udenfor bymidten. Derfra skal der så være offentlig transport eller transport ind i bymidte med el-busser (mindre)
- Den er svær - for uden turist busser ingen turister som lægger penge i København - dog skal der være strengere regler for at man ikke må lade bussen køre i tomgang.
- I hvert fald parkering på Kgs Nytorv skal afskaffes.
- Den form for turisme er den mest skadelige. Folk der ikke gider gå eller tage offentlige transportmidler og ofte også uden kvalitetsbevidsthed. Desuden fylder og forurener busserne.
- De skal helt væk.
- De skal helt væk. Der skal ikke være den slags tung trafik, der tager de borgerbetalte gader. SLUT
- Så længe de fylder busserne, gør det vel ikke noget?
- Det påvirker ikke mig, men jeg synes busserne skal være elektriske
- Det er fuldstændigt absurd, at man som turist skal kunne køres i en bus ind midt i byen! Det er en tankegang, der hører til i en anden tid, da der var langt færre turister og langt mindre pres på byerne. Turisterne må tage de offentlige transportmidler ligesom os andre! Det kunne man måske så til gengæld hjælpe dem med. For eksempel er det ligeldes absurd, at I københavn står stort set al indikation og hjælp til brug for offentlig transport kun på dansk! Skilte, køreplaner, opslag, annonceringer - stort set alt serveres kun på dansk. Tag til New York, tag til Amsterdam! Tingene står på to sprog. Det ville være en international ansvarlighed, der kunne mærkes - alt andet er bare dum snak
- det ligner altså ikke noget, at det er nødvendigt at køre turisterne nærmest helt ind på slotspladsen - som jeg for øvrigt synes bør være bilfri - med det kaos det medfører for chaufførerne og for de sølle mennesker, som bor der hvor busserne skaber trafikpropper.

Indre bys små smalle gader skal ikke ødelægges af den stigende bustrafik. Det må kunne lade sig gøre, at sætte turisterne af ved fx Nørreport eller Østerport og så turisterne spadsere rundt herinde. DET ER SUNDT AT GÅ

- Turister er skabt til at benytte offentlig trafik. Det er her de billigt, nemt og afslappende kan opleve byen og særligt selve danskerne. Busser er tunge for vejnettet, de larmer meget og de tager udsynet fx på Kgs. Nytorv hvor der netop er muligheder for at få et stort udsyn og plads fornemmelse. Turister har se nemt med at komme EU st i Kbh og Wi-Fi er stort set gratis til alle informationwr der behøves for at vide hvordan Kbh skal praktisk komme rundt i.

- Totalt forurenende alt for stor, forstyrrer trafikken.
- De skaber trængsel, ekstra forurening, årsag til stort antal biler/busser i tomgang. En anden problematik er, at der burde kigges på hvordan de røde dobbeltdæk-busser bidrager med betaling af skat, når de snakker om beskæftigelse, hvor stor del af personalet har kontrakter og betaler til skat.
- ned under jorden i parkeringsarealer, eller på parkeringspladser uden for byen. Turisterne må så tage den glimrende metro ind til centrum.
- Hvis de ikke forurener kan jeg ikke se problemet.
- De skaber trafikpropper og farlige situationer med turister der vælter ud fra busser uden at orientere sig
- Turistbusser skal slet ikke have adgang til indre by.
- Har oplevet at blive "skældt ud" af buschauffører for at parkere i min gade hvor bussen gerne ville være
- De er overalt, ofte med farlige sving/uopmærksomme chauffører, og så optager de i øvrigt de i forvejen sparsomme parkeringspladser.
- Busserne blokerer for trafikken.
Og så er det jo et kæmpe problem med busserne ved DGI byen. Busholdeplads skal ændres. Busserne SKAL være ved Hovedbanegården, men det må kunne gøres på en anden måde. Og skal IKKE være i udkanten af byen
- De er ikke indtænkt i byplanlægningen eller trafikplanlægningen.
- Turistbusser har INTET at gøre i bykernen - forslaget om en busstation ved Dybbelsbro lyder som en god ide
- De holder og blokerer for trafikken mange centrale steder, især på Kgs. Nytorv og Toldbodgade er de til gene.
- Turister bør bruge den offentlige transport ansporet af gode turistkort (dagspas, 48-timers pas etc evt kombineret med museumsbilletter)
- Har ikke oplevet det nuværende antal som noget problem.
- Hvis muligt men ikke et vigtigt punkt for mig
- Se bare på Holdbergs gade, alt trafik går i stå når turistbusserne kommer med deres horder af turister fra skibene.
- Blokerer trafikken. Skæmmer pladser og opholdssteder, og udsigt til seværdigheder.
Holder ofte med motoren tændt. På tværs af fortove, cykelstier osv.
- Jeg ser hellere at man kræver at turistbusser skal være elektriske for at få adgang til Indre By. Men turisttransport i den størrelsesorden er at regne for varetransport. Vi må glæde os over at de vil hertil på en reguleret måde, og gøre oplevelsen god og uforglemmelig for dem.
- JA!! ellers skal de kun have lov til at køre på de større gader.
- Det sidste samt dette spørgsmål er det samme som de to forrige sagt på en anden måde - optimer jeres spørgsmål.
- Man kan jo sætte turisterne af uden for indre by
- Det kunne være en god ide med en holdeplads et sted og så må de tage metroen ind (eventuelt)
- Se nu at få etableret en holdeplads for turistbusser på den tomme grund overfor Fisketorvet!
- Der er ikke plads. De kan ikke komme frem, fordi de er for mange. De forurener, støjer og forhindrer trafikafviklingen
- Jeg er ikke generet af dem.
- Det er blevet et kæmpe problem på Toldbodgade, det skal stoppes
- De kører gennem de små brostensbelagte gader i Frederiksstaden, og turisterne tager billeder ind af vinduerne i samme område
- Fint, hvis de får en andet sted at parkere. På Rådhuspladsen måske? Og forbyd nu de store tunge lastbiler.
Ved at nedlægge de mange busruter i forb. med metro åbning, gør I også livet sværere for turister.
- De bidrager i rigt mål til trafikproblemerne i den indre by
- Jeg har ikke lagt mærke til dem.
- Hvis det er muligt? Jeg benytter selv "hop-on-hop-off"-busser, når jeg er turist i andre storbyer.
- Det larmer og forstyrrer
- Bør forbydes og turister bør gå rundt
- Jeg ser dem sjældent.
- Turistbusser skæmmer og overholder ikke tomgangsregler
- Måske kan man begrænse busene til at køre udenfor de mest belastede timer?
- Som cyclist er det livsfarligt med mange busser.
- Jo mindre larm jo bedre. Men hellere stoppe de der "diskoteksbusser", der kører rundt.

- men det er selvfølgelig et problem at de alle sammen står på Nyhavnsbroen- det er feks farligt for trafikken
- De er en pestilens, der støjer og forurener.
- Sommerperioden er helt klart den værste, men ellers synes jeg egentlig ikke at det er så slemt resten af året
- Jeg synes nok ikke, at der ligefrem skal komme flere, men jeg oplever ikke, at der er så mange, at det udgør et reelt problem.
- Kan man ikke forbyde de store busser og sikre transport med minibusser ?
- Det er et skændsel, ødelægger veje og gamle bygninger mm.
København er ingen måde så stor en by, og slet ikke indre by, ar der behøves decideret kæmpebusser til at køre folk rundt i.
- Med den nye Metroring - burde det være muligt at omdirigere turister fra bus til metro.
- Det er et helvede for dem, der bor i indre by.
- Se tidligere vedr. trafik :-)
- De skal forbydes. Indre by kan sagtens indtages på gåben. Lav havnebusser fra krydstogthavnen og ind til indre by.
Iflg. rygter, kører udenlandske turistbusser fast i København!
- De køre ofte halvtomme rundt
- Turister kan GÅ. Turister er på ferie og ikke på arbejde
- Der er ret mange store busser, der kører rundt med turister
- Turistbusserne er helt OK.
- Sviner og alt for tung trafik
- Der behøver i hvert fald ikke komme flere.
- Larm og forureningen og trafikkaos er tre grunde til at begrænse turistbusser i indre by.
- De er en gene i trafikken - sviner
- Vi har op til 10busser i timen det er et kaos
- Busserne blokerer trafikken i indre by.
- Afgjort. Turistbusser skal slet ikke ind i indre by !
- Det største problem er faktisk, at turisterne er farlige, da de ikke kan finde ud af at respektere cyklister på cykelstierne - og vælter ud af busserne og ud foran cyklisterne
- Absolut, ja. Paris er ved at gøre det, hvis det ikke allerede er afgjort.
- Jeg er så enig - og har beskrevet problemet i et af mine tidligere svar i den her undersøgelse. Det SKAL løses - og kan ikke gå for stærkt. Vi er ved at drukne. Det er så slemt, at man glæder sig til at det skal blive vinter, så problemet kan aftage lidt.
- Det er ALT for mange. Der må gælde det samme for dem som med almindelige biler. UD af byen...
Turister kan også tage metoen og deres gå ben Kbh. er ikke større en man kan gå fra A til B
- Så længe der ikke er alternativer, ville det være at skyde sig selv i foden, i forhold til turismen og de dertilhørende arbejdspladser.
- Turistbusserne er det største problem. Der er ikke plads til dem i indre by, de larmer og fylder.
Turisterne får jo heller ikke en god oplevelse af København, når den er plastret til med busser. At se Den lille havfrue bliver ikke bedre af, at det holder 10 kæmpebusser i tomgang. Der skal tænkes i alternativ transport. Jeg blev glad, da jeg læste at man overvejede at sejle turister ind fra krydstogstterminalen. I de tilfælde, hvor der kun skal transporteres turister rundt blandt seværdigheder i indre by (fx fra krydstogtskibe) vil det være oplagt at bruge mindre eldrevne busser. Der er jo ikke behov for store langtursbusser med plads til kufferter.
- De er mega farlig for cyklister og gående ...de har ikke den samme gode trafikmoral som movia .
- Vi kan ikke forvente at turister skal cykle eller tage offentlig transport.
Men turistbusserne kan gradvist elektrificeres og/eller der kan bruges mindre busser
- De har godt af at gå....
- Det vil være meget bedre at kræve at de er el-køretøjer, så de ikke forurener og larmer.
- Al trafik i indre by skal reduceres.
- Turistbusser er nu engang en del af turismen. MEN der kunne etableres en underjordisk busterminal under hele Nyropsgade, hvor også FLIX, KOMBARDO og lignende busser kan holde. Hvad ligner det, at man skal risikere at blive kørt ned af cykler på Ingerslev Bould., når man skal en tur til Jylland!
Dårlig planlægning i KBH Kommune!
- Kunne gøres mere for at organiser drop of steder strategisk placeret i zoner I kanten af indre by.
Lidt som i ex. Venedig,
- Busserne forurener og optager plads i trafikken. Foran min egen lejlighed kører sightseeing bus i fast rutefart og P-pladserne er hver weekend optaget af autocampere med camperende turister, der sover, spiser og soignerer sig for øjnene af os, der bor her, så det er som at bo på en campingplads.

- jf mit svar på sidste spørgsmål
- Turistbusser bør slet ikke være i indre by
- Jeg synes ikke det er et problem, men der skal da ikke komme flere
- busserne følger alt for meget og det er svært for alle andre trafikanter at komme frem
- Bemærker dem næsten aldrig. Men gør dem elektriske
- I sær kører der mange busser ned af Adelgade. Og det totalt håbløst med trafik i forvejen efter Kronprinsessegade langs Kongens Have er blevet vendt mht kørsel. Der er dagligt cykelister, inklusiv mig selv, der er ved at blive kørt ned. Og skidt når der også er mange skolebørn.
- En by har brug for mennesker der lever i den!
- De skal væk!!!!
fra set hop on and of der skal være mindre el drevne og lydløse og ændres til mere smagfuldt design!!! - kunne blive en slags gratis offentlig transport for alle
- Sæt turisterne af og køр væk med bussen - som f.eks i Japan.
- Man burde også følge Paris' eksempel og forbyde Hop-on Hop-off-busserne. De fylder og sviner og bidrager ikke med noget positivt. Det var bedre at tilbyde turister en attraktiv 24-timers billet til den offentlige med klar guide til hvordan kommer til seværdighederne.
- Man kan sagtens gå rundt i indre by.
- De er værre end vores gule busser... kører alt, alt for langsomt og fylder simpelthen for meget.
- Det er tung trafik, og tung trafik skal ud af byen.
- Turister kommer for at opleve en grøn og ren by. Det er jo et paradoks at køre dem rundt i dieselbusser!
- Det kunne i hvert fald være rart ift. bilos, men jeg er ikke voldsomt generet af disse busser. Jeg forestiller mig dog, at både turisterne og København kunne vinde, ved at folk spadserede mere.
- De skal have lov til at køre på de største veje, skal væk fra middelalderbyen.
- Det er helt fint med mig.
- Stil større miljøkrav til "Hop af og hop på" busserne.
- Busser er lig med penge
- Alle hop on hop off skal være el-busser. Snarest muligt. Der må begrænses på en måde, så der ikke kører tomme eller halvtomme busser rundt og oser.
- Der ikke tilstrækkelig med plads i gaderne
- Jeg kender ikke så meget til problemer lige her, men respekterer selvfølgelig at der er helt konkrete problemer i Toldbodgade fx og i Ingerslevsgade. Lige her - Nytorv, Gammeltorv, Nørregade og bag Domhuset, Lavendelstræde - kører busserne jo stille og roligt forbi.
- Har I selv checket rundt omkring?
Synes i det er til at holde ud?
Vejene er ikke beregnet til alle disse busser.

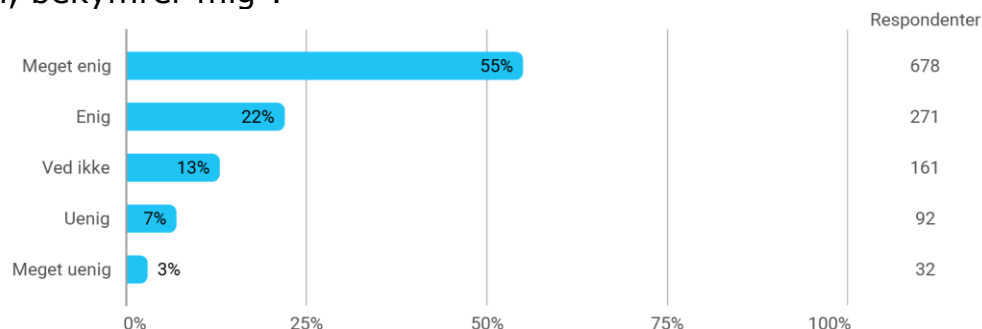
UD MED DEM OG LAD TURISTERNE GÅ SELV.....DE SKAL JO IKKE FRAGTES DIREKTE TIL DØREN. KRÆV AF DE TURISTER HVIS DE VIL TIL KØBENHAVN ELLER BLIV VÆK!!

Hvis der ikke bliver gjort noget SNART, flytter alle almindelige borgere der bare bor her og engang elskede København.

Vi der ikke "lever" af turister har jo ingen glæde men bare gener af al mulig slags:-(

- de fylder og luftforurener
- og omend ingerslevgade ikke er indre by, få gerne alle de busser ud til en terminal
- Turistbusserne blokerer trafikken totalt - og ofte er de tomme!
Turistbusser er en hån mod de lokale.
Trafikken i Toldbodgade går dagligt i stå pga. turistbusser. Jeg kan ofte ikke krydse gaden for grønt lys fordi busserne blokerer fodgængerfeltet.
- De forurener og kører alt for langsomt rundt
- Bare fra Højbro Plads til Slotsholmsgade talte jeg 24 turistbusser + Hop på og af, og flere kom til. Det er bare i mit kvarter. Toldbodgade og ved Frue Kirke - Mange kører ind i byen i de smalle gader og mange holder med motoren gående.
- Tag cyklerne
- Det handler om at give busserne rimelig af- og påsætningsforhold samt steder at holde uden for bykernen, mens de venter på at få deres passagerer på igen.
- Det er forfærdeligt at se de grimme køretøjer midt på Kongens Nytorv. Det ødelægger hele stemningen for ikke at tale om forureningen og lugten.
- De fylder ikke mere end alle de andre busser

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Forurening fra krydstogtskibe, der ligger til i Københavns Havn, bekymrer mig".



Uddyb gerne:

- Har lige set tallene for Østerbro og forurening i lokalbladet og det er da bekymrende.
- De skal være velkommen, bare de følger nye IMO regler fra 2020.
- Det tænker jeg aldrig på.
- Krydstogtskibenes forurening passe ikke ind i strategien om grøn by.
- Krydstogt skibe tilføjer ikke økonomisk til københavn, skibene forurener, der sendes turister i masse vis af forurendende busser ud i byen og turistene bidrager ikke til madsteder og hoteller.
- Jeg er enig - men problemet kunne løses ved bugsering og tilkobling af el så skibene ikke seljer på egen kraft i havn - og så de ikke genererer deres eget strøm.

Jeg fornemmer dog at spørgsmålet er møntet anderledes.

- Jeg er ikke oplyst omkring hvor meget de sviner, og hvor meget de bidrager til spidsbelastningen
- Krydstogsturisme er ikke en besøgsform, der bør fremmes. Dels er det langt fra klimavenligt (i mange tilfælde mindre end fly), dels er det en smagløs og upersonlig form for turisme, hvor den besøgende fragtes hurtigt rundt til attraktioner og lande, der mister deres værdi og dybde.
- Har hørt de forurener vildt meget. Og så er det grimt i bybilledet.
- Jeg synes det ser ret voldsomt ud, og klæder ikke bybilledet's horisont. Mon der ofte tages prøver fra havet, så det kan testes hvor ren vandet er i perioder med høj frekvens af krydstogtskibe Vs. lavsæson?
- Jeg mener det er oprørende at der endnu ikke er taget en politisk beslutning om, at krydstogtskibene skal tvinges til at bruge landstrøm.
- Syntes der skal sættes loft på hvormange der må komme her.
- Løsningen er ligetil og ventileret temmelig ofte . Forlang at skibene skal tilsluttes til byens Elnet og ikke må bruge sine egne generatorer
- Det skal forbydes at skibene selv fremstille elektricitet udfra deres stærkt forurenende brændstof, når de ligger i havnen.
- Der er andre ting i folks liv de er mere bekymrede for.
- Få så købt det landstrømsanlæg og forbyd skibe, der ikke anvender det!
- Det vil være helt oplagt og burde været et krav, at man etablere et elanlæg, så det ikke selv skal producere strøm ved at kører deres egne motorer.
- Utroligt, at politikerne på Rådhuset, stadig accepterer den forurening.
- Krydstogtskibe er energislugere og udleder partikelmængder, svarende til flere tusinde biler.
- Det er helt sort, at der ikke kræves tilslutning til land-el-anlæg, men at vi tillader, at der lukkes emissioner fra tung, sort brændstof ud over byen i et katastrofalt omfang.
- Der bør kables, så de kan slukke motorene mens de ligger til kaj.
- Jeg mangler viden om dette punkt, da jeg ikke ved hvor meget Cruise skibene forurener. Feks ved jeg ikke om flyrejser til det samme antal turister overstiger skibenes forurening.
- Har ingen ide om, hvorvidt de sviner eller ej. Er der ikke internationale restriktioner på sådan noget.
- Stil krav til krydstogtskibene om elforsyning fra Kbh, når de lægger til !
- Der er også en udvikling i gang på dette miljøområde. Vi skal ikke jage turisterne væk, mens de problemer løses. De tager bare andre steder hen og forurener - og bruger deres penge.
- De forurener massivt med diesel og co2. Gør som i Norge!
- Man burde kunne finde en model med el-/vindkraft?
- Der bør være krav om at skibene bruger landstrøm i stedet for at de selv genererer strøm med hjælpemotorer - det forurener ekstremt meget.

- Jeg er ven med folk i Nordhavn, det for længe siden har Skrevet i æokslpressen om forurening fra krydstogtdkibene. Og istedet for at lytte. Så er mængden af krydstogtskibstrafik Taget til.
Vigtigt at tænke det felt grundigt om. Hele kulturen er som Med bustrafikken usund for folk, der har god fysik og burde Udfordres på en tankeløs forbrugerorienteret færden uden Respekt for DK og KBH frontløbere på klima.
Vi bør brande og være stolte af tiltag og give signal til Gæster ` sådan gør vi her! `.
- Strøm på nu
- København skal stille større betingelser fremover
- Forurening- klima og miljø.
- De forurener jo mere end biltrafikken. Nordhavn er jo ved at være den mest forurenede bydel.
- lav en løsning til forsyninger til skibene
- Utroligt, der endnu ikke er ført strøm frem til skibene - og stillet krav om at anvende den!
- Diesel igen.
Den der elkaj skal etableres inden næste sommer!!!
- Mrkeligt, at der blev sagt nej tak til et tilbud om at få etableret landstrømsanlæg for nylig til en billig pris
- Ved ikke nok om hvor meget de forurener
- Skibene bør naturligvis ikke 'køre' i tomgang på diesel. De må skifte til el.
- Og har gjort det længe. Dette er en "ægte" skandale hvor byen beviseligt har medvirket til en øget mortalitet blandt borgerne for at spare penge.
- ud med krydstogtskibe og totaktsmotorer. flere ladepladser
- I burde oplyse om hvor meget de forurener
- Den bekymrer mig ikke, men ser ingen grund til at de skal fyre op for deres egne dieselgeneratorer, når de kan få strøm fra land, i den tid de ligger til kaj
- Jeg bor lige overfor og ja, det bekymrer mig.
- ingen jobs, ingen overnatninger, intet til restauranter mv - ud med dem
- Totalt utilstedeligt at de får lov at forurene på den måde. Forbyd dem indtil der er etableret faciliteter der kan afhjælpe problemet
- der har været forslag om landstrøm, men det bliver måske for dyrt. Regler om brug af olie og skibenes rensning af udstødning er allerede indført i andre lande og kunne nok mindske forureningen, mens andre metoder udforskes og implementeres
- De er absolut ikke miljøvenlige. Byen bør kun give kajplads til miljøcertificerede krydstogtskibe, og udfase alle andre over en kort årrække.
- Det er et problem, der kan løses. Hvorfor har man ikke for længst gjort det?
- De burde slet ikke have lov til at sejle i danske farvande med den forurening de udleder, men de skal i hvert fald ikke ligge i havnen og forurene som de gør
- Skibene er blevet for store.
- Når man kan lugte, at skibene er der, så er der noget galt. Vi har nok af forurening fra trafikken i forvejen.
- Der er tekniske løsninger på de udfordringer med relation til deres affald, olieudslip mv. Det skal bare fikses!
- men ved ikke nok om det ...
- Giv dem nu afgift-fri strøm, så de kan slukke deres diesel generator når de ligger i havnen
- forurening fra alle transportmidler bekymrer mig
- Krydstogtskibene skal have tilbud om landstrøm. Desuden skal de have røgrensningsanlæg ellers skal de ikke have tilladelse til at sejle ind i havnen.
- HFO skal forbydes i København. Hvis vi mistet lidt krydstogtturisme på den konto, er det helt OK. Og bemærk at jeg hverken er hippie-alternativist eller kystbanesocialist
- Krydstogtskibe er ok, så længe at det sikres at de ikke har udledning når de ligger i havn. Man kunne også indføre krav om hybrid teknologi når de sejler til og fra havnen.
- Jeg har ikke lagt mærke til forurering fra krydstogtskibe, men hvad bidrager egentlig krydstogtskibe med økonomisk for Kbh.?
- Igen en absurditet i en grøn storby.
- Det er en skandale og skammeligt at havnen ikke har fået anlæg med landstrøm til krydstogtskibene.
- Synes det er et fint kompromis, at de er placeret lidt ude, men samtidigt giver muligheder for turisterne og forureningen bekymrer mig ikke

- Det er ubegribeligt at der ikke for lang tid siden er ført strømkabler til disse. Det har man i andre havne
- Der er mange og de ligger der længe. Det er fint med turister og besøg, men det er ikke fint med miljøsvineri og slet ikke blandt så mange mennesker.
- De bidrager med relativt lidt til Københavns økonomi, men sviner og benytter infrastrukturen.
- Gi dem nu bæredygtig strøm!!
- De er kæmpe store, syner af meget og forurener meget. Få dem længere væk
- Det bekymrer mig ikke. Men jeg synes, man skal gøre noget ved det.
- Det bekymrer mig ikke. Jeg synes personligt, at det er en alt for ressourcekrævende måde at rejse på. Men jeg medgiver, at de pengestærke turister lægger en del midler i vores by. Eller det tror jeg de gør.
- Igen, her har Københavns Kommune totalt svigtet!
- Jeg er ikke bekendt med hvor meget de forurener og om det er et problem.
- Forlang de bruger landstrøm
- Den form for forurening er til at "behandle" meget effektivt ved tilstrækkeligt med energitilbud via el.net mm. Og så må der betales for det!
- De foreliggende testrapporter vedr. forurening forårsaget af krydstogtskibe i stikprøve udvalgte beboelses- og kontorejendomme på Langelinie Allé dokumenterer sundhedsskadelig tilstand i området. Dette er forhåbentlig et afgørende argument i sig selv for Københavns Kommune.
- Det øgede fokus på f.eks. partikel-forureningen af både nærområdet og København som helhed, og muligheden for at ændre ressourceforbruget til f.eks. landstrøm gør, at det eksisterende niveau og volumen af krydstogtskibe bør behandles nærmere.
- Der burde omgående etableres et landstrømsanlæg, så den voldsomme forurening kunne reduceres.
- Især emission af forurening fra maskinerne via skorstene på basis af tung fuel, affald og kloakvand fra skibene er bekymrende og siges at være meget sundhedsskadelige.
- det hedder "lægger til"
- Krydstogtskibene bør få landstrøm, ellers skal de helt ud af byen. Luftforureningen fra dem er enorm og bekymrer mig meget.
- jeg ved ikke nok om det til at kunne svare enig eller uenig
- Der er langt bedre plads til skibe - og turistbusser - i Nordsjælland.
- Det afhænger jo af hvor de lægger til.
- Helt enig. Man burde straks kræve at alle krydstogtskibe tilslutter sig landstrøm i stedet for at lade motorerne generer el. Hvis skibene ikke kan eller vil dette, så bør de forbydes at lægge til i KBH.
- Kæmpe problem. Bidrager med meget af den luftforurening der er i byen. Og forurener også vandet.
- Det bekymrer mig endnu mere at Havnen ikke tilbyder at skibene trækker strøm fra land, men at de er nødt til at bruge egne generatorer.
- Det er desværre en meget stor forurening der kommer fra de store skibe. Som minimum må der være skrappe regler for skibenes brændselstype og forbrug samt krav om at motorerne altid er slukkede i havn.
- Der er jo en teknologisk løsning, som Københavns Kommune bare skal se at få iværksat nemlig strøm fra land. Hvad venter de dog på.
- Det koster at tjene penge. Krydstogtskibe er velkomne, men man bør se på at etablere elkraftværk som de kan tilslutte sig, når de ligger stille.
- Krydstogtskibene er også forurenende store.
- Begræns antallet af krydstogtskibe, det er vel ikke den slags masseturisme København er interesseret i, en turisme der ikke bidrager med noget som helst til byens trivsel.
- Løber på Kastellet og langs havnen, men undlader at gøre det i sommersæsonen, når krydstogtskibene er flest. Man kan simpelthen mærke det i lungerne. Få dem over på strøm straks og lad dem holde til yderst på Nordhavn. Det er alligevel den mest beskidte transportform overhovedet, så lad os komme dem mindst muligt i møde. Jeg tror desuden heller ikke på, at de er særlig økonomisk attraktive turister. Halvdelen af dem forlader aldrig båden.
- De eneste der vil brokke sig over et sådant forslag, er dem der har en butik på Langelinje, og nogle gange må beslutninger desværre gå ud over nogen, og her må det blive dem.
- Der må anlægges store el-stationer på kejen så bådene kan aflaste deres store dieselmotorer.
- Det er helt uacceptabelt, at store forurenende skibe lægger til så tæt på byområdet.
- Det er jo helt massivt nu - mange turister flyver hertil for at gå ombord på et krydstogtskib, udover de som allerede kom med skibet. Københavns kommune kan ikke være det bekendt. De tager mere hensyn til indtjeningen end til borgerne. Der er virkelig mange, der taler om det, og som ikke kan forstå den snæversynethed - byen bliver nedslidt alt for tidligt.

- Ja, det er jo tåbeligt at invitere dem ind, hvis de ikke kan overholde basale rammer for miljøvenlighed.
Det er sikkert godt for business, at de kommer til København. Men er det basalt en god ide i det omfang, som det har? Bidrager de til byen? Hvad er deres konkrete økonomiske bidrag til borger bosat i København og omegn?
- De udleder alt for meget CO₂, også når de ligger i havn og det skal selvfølgelig reduceres fremover.
- Ledende spørgsmål - ordene "bekymrer mig" skulle have været indarbejdet i valgene

Ja det bekymrer mig meget grundet de farlige stoffer der udledes - samt at det virker helt forkert at fokusere på CO₂ mængden i København når der burde ses på helheden

Trafik begrænsninger er mere et politisk signal end det er den rette indsat mod forurening - og det klinger hult når man vil gøre København CO neutral - men tillader krydstogtskibe og masser af flyvende turister - se det som en helhed

svarer til når en svensk pige sejler til USA - men besætningen må flyve alligevel.

- Må snarest på el når de ligger til Kajs
- Men det hedder altså LÆGGER TIL. Tal dansk her i København!
- De skal på landstrøm - at brænde fiæl af på den måde burde være normen før 1970 og burde være forbudt.
- Må holde vinduer lukket på sommerdage da der lugter af tung diesel
- Sæt krav til udledning, og skaf landstrøm så skibs generatorer ikke skal køre konstant.
- Det er ikke noget jeg ved noget om.
- Man ved at luftforurening er mega høj fra skibene og den type turisme medfører også mere end det. Folk i optog og store grupper, busser etc
- Hvorfor er der ikke strøm, så de kan slukke motorerne, når de ligger for kaj? Det er virkelig åndssvagt.
- Glad for at de er væk fra Langelinie - og at jeg ikke bord i Nordhavn og Østerbro!
- ... men det gør DSB's dieseltog også. Der har vist hængt elektriske ledninger over sporene gennem København i over 40 år.
Og togene holder alligevel og oser, bl.a. ved Østerport, ved de nye boligkvarterer. Og de oser, nogen gange som veritable damp-lokomotiver. Det skyldes bl.a. et ineffektivt folkestyre.
- Et grønnere København vil også være populært - så selvfølgelig skal turisterne ikke forurene. København er jo også dens indbyggere, der bla passer børnene, de syge og gamle. Bygger og underviser og alt muligt andet der er vigtigt og værdsat.
- De skal kunne benytte EL, imens til ligger til havn.
- Det er helt groteske mængder forurening, der bliver lukket ud midt i byen.
Og at man har takket nej til gratis strømføring er en gåde.
- Dette sammen med busserne som skaber trafikpropper i gaden og deres tomgangs-Real giver øget forurening i gaden, men skibene i havnen gør sit og vi kæmper en kamp i danmark med miljøet og oversvømmes af krydstogtskibe der sviner, busser fra Polen og andre østeuropæiske lande hvor forurening ikke tages alvorligt...
- De ligger med motorerne kørende, det er megetbekymrende
- De udleder så meget kullite i og med at de bruger diesel til at holde skibet gående. Håber tiltaget om el muligheder snart bliver virkeligt.
- Al forurening bekymrer mig, men jeg har ikke fakta liggende klar omkring krydstogtskibe.
- Der skal hurtigt gøres noget ved det.
- Kunne det være en ide at kræve visse filtre på skibe, der vil lægge til?
- Er tiden ikke løbet fra krydstogter i disse miljøtider? Bør stoppes globalt
- De har jo ingen alternativer, bortset fra at blive væk!
- Er ikke egentlig bekymret, men mener, at forureningsproblemet bør løses ved at etablere landstrøm. Hvis byen ønsker at tiltrække krydstogtturister, må man også være indstillet på at foretage de nødvendige investeringer.
- Utåleligt at ét selskab på verdensplan forurener mere end den samlede europæiske bilpark.
- Denne udfordring må afhjælpes med krav til skibene om ændring af drift og udbygning af elnettet.
- KK bør kræve at Krydstogtskibene kan være el-drevne når de ligger til kaj i Kbh
- Ikke i forhold til forurening i andre lande. Og det lidt de forurener er småting i forhold til den indtægt København får pga. turisme
- Det er kun rimeligt at stille *meget* høje krav til skibe der anløber Københavns havn, når det kommer til forurening.

- Se tidligere svar
- Den nuværende situation hvor de ikke engang har strøm at tage af er ikke ok. Skab ordentlige grønne forhold til de skib.
- Tåbeligt kæmpe forurenende skibe skal ligge midt i byen. Ud i Nordhavnen med dem - og så få lavet de landanlæg. Man holder heller ikke sin bil i tomgang døgnet rundt på en campingplads for at generere strøm til campingvognen, vel?
- Stærkt forurenende.....KLIMAMÅL 2030
- DEt er absurd!
- Hvis man nu blot kunne blive enige i EU om, hvilke stiktype man skulle benytte til krydstogt skibe, så var meget forbedret!
- De sejlede fossilmaskiner tilhører ikke fremtiden.
- Jeg synes de skibe skal forbydes. De forurener og giver ingenting tilbage til byen. Og så er de grimme at kigge på. Ud med dem
- Der bør installeres strømfaciliteter ved anløbskajerne
- Kan ikke helt gennemskue, hvor farligt det er.
- Har hørt, at de forurener, men kender ikke til omfanget.
- Se tidligere svar
- Det er noget værre svineri.
- Jeg bor i området nær Langelinie - så man tænker da på det.
- Det burde være nemt at løse, landstrøm eller ingen adgang til københavns havn
- Arbejder i FN Byen - og stanken er ulidelig og virkelig farlig, tænker jeg!
Det skal stoppes. Stakkels beboere derude.
- I Norge slår det fiskene ihjel i havnene og havet omkring, så det må man vel konstatere er noget skidt.
- Jeg ved desværre ikke nok om emnet.
- Det er helt tåbeligt at man ikke for længe siden har etableret et landstrøms anlæg til skibene
Absurd at vi beboere snart ikke må køre i bil, mens skibene bare sviner
- Det er meget forurenende på alle måder, det mener jeg ar jeg har læst -
- Derfor er planen med obligatorisk tilslutning til lokalt net og den nye krydstogtkaj det rigtige. Nu skal vi bare - igen og også her - have den kollektive trafik til at fungere for de stakkels turister, der ankommer med skib helt derude i vandet og ikke kan finde den ene bus, der måske kører. Men som du ikke kan bære en kuffert op i. En barnevogn kan du godt glemme for chaufføren er kørt inden du har fundet frem til døren. For slet ikke at tale om en - ja, prøv at forestille dig det - en kørestol!
Ha,aha!
- landanlæg bør etableres, og der skal arbejdes for at aage krav til udledning af partikler osv. derudover skal der fokus på vandforbrug og spildevandsafledning fra skibene
- Krydstogtskibene sviner afsindigt meget - når vinden er i en bestemt retning kan man få åndedrætsproblemer / irritationer. Man kunne i det mindste beslutte at mens de ligger til kaj skal de være tilsluttet el i stedet for de bare ligger og forurener -
- Hvis vi vil gøre mere for klimaet, er det oplagt at gøre noget ved dette problem, hvor der er bedre løsninger med el.
- Dog kunne man udnytte den "nye" terminal på ydre Nordhavn, og have mindre både ved Langeliniekaj
- Lav landstrøms anlæg, det er er lige til løsning og kræve at alle skibe om 5 år skal kunne koble sig herpå.
- Ja, det må man jo tro, når man ser debatten. Men hvad er fakta. Jeg synes, at KBH skal arbejde for de mindst forurenende løsninger. Krydstogtskibene er kommet for at blive.
- Man kan få strøm fra land , det har man i flere byer Oslo
- Der bør etableres landstrømsanlæg med tilhørende tilslutningspligt.
- No Brainer. Luk havnene for de latterlige skibe
- Det må være et problem der kan løses via dialo med myndigheder og ejerne af disse skibe
- Tag også lige turistbådende med - de smider olie af i vandet og stinker af diesel. Og også krigskibe
mm
Det stinker og lægger grimme oliekløler på det vand vi troede i kunne bade i.....
- Igen, jeg kan ikke forstå at det ikke bliver begrænset og at de får lov til at forurene uhæmmet meget.
Man bør stoppe det indtil de har fundet en løsning. Det går udover os der bor i byen for at nogle kan tjene stort - ikke rimeligt.
- turisten fra krydstogtskibe køber heller ikke meget i byen
- Der burde være landstrøm anlæg, de forurener mere end tusindvis af biler

- Al forurening og larm fra brændsels-motorer er dybt bekymrende og skal derfor uden yderligere forsinkelse elimineres.
- Igen - kender ikke tallene, også her er mange følelser og fornemmelser med i spil.
- Jeg ved ikke hvor meget de forurener
- Krav: Kun de grønne skibe må lægge til..?!
- Det er uacceptabelt at de sviner så meget som de gør. Det må kunne standses. Galt nok at de gør det når de passerer i Øresund
- Det bekymrer mig ikke i den forstand, men det betyder ikke, at jeg er imod, at der bliver etableret landstrømsanlæg.
- Hvis vi som by og som land skal reducere forurening, støj og affald er det jo helt sikkert at der skal laves nogle ting om. Eftersom krydstogtskibene er årsag til en ret væsentlig forurening skal der med det samme sættes en forbedring i gang.
- Større påvirkning end mange ved. Der bør indføres lav sulfur krav med det samme.
- Jeg ved ikke hvor meget de forurener når de ligger til kaj.
- PS! "lægger til" :-)
- Jeg ved ikke meget om den ingeniørmæssige side af sagen, men jeg synes de skal holdes i kort snor.
- Det er en helt unødvendig klimabelastning og unødigt lokal forurening.
- Ja, som tidligere skrevet, er det mere bekymrende end biltrafik. Enhver der har fulgt med i dødeligheden i LA, ved hvor mange biler det svarer til
- Krydstogtskibe skal ikke lægge til i beboerområdet
- Igen: intet normalbegavet menneske vil tillade krydstogtskibe at forurene på den måde de gør! Det skyldes alene at sådan har man altid gjort og nogle snævre, grådige økonomiske interesser.
- det gør det ikke, fordi det først for nylig er gået op for mig, at der er et problem med det. Men det skal vi selvfølgelig løse på en miljømæssig rigtig måde og stadig sørge for, at krydstogtskibene lægger til kaj her. For det giver en masse gode penge i de forskellige "kasser" :-)
- Skal totalt forbydes.
- De må kun ligge til hvis de bruger grønne læsninger.
- Jeg mener at Københavns Havn leverer strøm til dem når de er i havn
Der er selvfølgelig en miljøbelastning
- Hvorfor er der ikke Lindstrøm til disse skibe. Det er en forlidterklæring for København. Der er den største enkeltstående forurening. Træk de kabler NU.
- Ja det bekymrer mig rigtig meget! Det er den største enkeltstående kilde til partikelforurening. Det betyder at du og jeg dør tidligere. Jeg bor ikke i min by, for at andre kan komme og svine den til. Krydstogtskibene må bruge landstrøm eller finde et andet sted at ligge til.
- Fint med krydstogtskibe i København, men der skal selvfølgelig være helt klare regler udstukket, og disse skal kontrolleres.
- At de forurener så meget er uacceptabelt.
- Jeg synes, at det er mærkeligt, at Københavns Kommune tillader krydstogtskibe forurene, når man gerne vil have en grøn profil.
- Der skal omgående etableres landstrøm og kun krydstogtskibe, som benytter dette skal have adgang.
- Har ikke givet det mange tanker, men jeg formoder at de får strøm fra kajen og ikke ligger med dieselmotorene kørende.
- Vi skal ikke indånde alt det der, det giver jo ingen mening, når jeg cykler til job og rundt for at passe på miljøet, jeg føler mig ærlig talt til grin.
- Umiddelbart har jeg indtryk af at vandet i havnen er ret rent - men hvis det ikke er rigtigt så vil en begrænsning af mængden af krydstogtskibe sikkert kunne betyde en positiv forskel.
- De pynter bestemt heller ikke, udsigten over Københavns havn er så smuk. Sådan et skib fylder jo nærmest som en hel 'landsby' i havnen :)
- Ja når dieselmotorene er et problem så må skibene være det samme.
- Det er ikke et anliggende, jeg har faktisk viden om.
- Og så i dén grad. Jeg er dybt skuffet over kommunens håndtering af dette. Byen må være til for borgerne.
- >Der bør etableres landstrømsanlæg og stilles krav til krydstogtskibene at de skal kunne benytte landstrøm
- Læs Miljøpunktets rapport.
- Giver ikke mening at placere flydende diseldrevne kraftværker i centrum - når hele landet forsøger at dreje i en grøn retning

- Det er tæt på en skandale, at der ikke er tænkt på lanforsyning af el ifb, Københavns satsning på at lokke krydstogtskib med.

Man kunne som midlertidig foranstaltning overveje en løsning som i Cannes, hvr der stilles krav til krydstogtskibene for overhovedet at få lov til at lægge til

- En type turisme jeg ikke er tilhænger af, også fordi turisterne ikke lægger mange penge i byen, men har all inclusive på skibet
- Kender ikke niveauet
- Var der ikke den politiske fnider fnader og kassetænkning evig og altid i Københavns Kommune, var der etableret landstrøm for år tilbage. Så havde de ikke være et problem nu.
- Samtidig er det også bekymrende at det er kommunen og borgerne, der hænger på regningen (oprydning fra forurening etc)
- Der har været radioprogrammer om tiltage der vil mindske skibenes forurening. Hvis den udvikling kommer til at ske, skal focus rettes et andet sted hen.
- Der skal strøm på kajen, så de kan lade op dér!
- Jeg ser gerne en international regulering af forureningen fra skibsfarten. Måske krav vedrørende forureningen til skibe der anløber europæiske havne???
- 100% enig, men nu er vi allerede så langt i verden med test af hybrid skibe samt nogle el, så enten skal de betale højere co2 skatter til os, eller komme her mindre. Uanset hvad skal alt være el inden 2030 i min optik.
- Al forurening skal reduceres ,
- Igen et emne der kan få mig frem i stolen.

Politikerne skulle bogstavelig talt en gang over knæet. Himmelråbende at der har været sådan i iver for at få verdens mest forurenende branche til byen, når man har et mål om at være miljø førende.

PINLIGT, man skal ikke have gået mange år i skole, for at vide erhvervsskibe er de mest forurende i verden. Men lad os da arbejde intenst på at få skaffet så mange krydstogtskibe til byen, og bedst hvis vi kan få dem lagt så langt inde i byen som muligt, hvor de kan påvirke flest mulige af vores borgere.

Lad os samtidigt sige nej, til virksomheder der tilbyder byen hjælp med etablering af el anlæg, der kan forhindre skibene i at have deres generatorer til at køre 24 timer i døgnet!!?!?

Frank Jensen er PINLIG. At se ham udtale er NU er der fokus på det. Skam dig. du er pinlig

Igen et ensidigt fokus på økonomi, uden skelen til de mange mennesker der udsættes for tung røgforurening. Det vil helt sikkert føre til tidlige dødsfald. Hvor er det skamfuldt at være vidende til politikernes kynisme

- Vi har tit skibe liggende lige ud foran volden og det tænker vi ikke så meget over
- Jeg arbejder ved en krydstogtkaj og bor ved en anden kaj, hvor der er støjende og forurenende skibe, fordi de skal producere deres egen energi. Fordi kommunen ikke stiller krav om landbaseret forsyning. Det er en skam!
- Bekymrer mig ikke. Jeg bor ikke i nærheden! Groft sagt. Andre bekymrer sig ikke om vores store problemer med nattelivsstøj, så, det er vel så som så med medfølelse blandt Københavns beboere? Forurening dræber, men det gør støj så sandelig også!
- Hvis skibene sviner så meget som det bliver sagt, virker det jo nærmest fjollet, at man prøver at mindske forurening fra anden transport. Kan man ikke stille bare nogle små krav til skibenes forureningsniveau?
- Det har jeg aldrig tænkt på.
- De er stærkt forurenende
- Man kan jo tvinge skibe til at bruge havnens mere miljøvenlige facilitetter.
- og hvorfor sagde I dog ikke ja tak til det el anlæg, der blev tilbudt !!!
- få lavet de elforsyninger der er nødvendige
- hmmm er delvist enig, jeg ved nu ikke hvor slemt det egentlig står til. Men synes da helt klart at moteren selvfølgelig ikke skal stå i tomgang i mens den ligger til kaj. Der burde blive etableret landstrøm i disse områder !!!
- Det rør mig sjovt nok ikke særlig meget :-)
- Uden at kende de økonomiske konsekvenser ved at begrænse krydstogtskibes mulighed for at lægge til i danske havne, mener jeg, at DK bør være foregangsland og sige: Krydstogtskibe: Nej

tak! Ud over forureningen fra skibene slider den slags ultrakorte turiststop også på andre måder på byen.

- Helt uacceptabelt at krydstogtskibene kan slippe så billigt. Det er meget begrænset hvad Københavnerne tjener på den type turister, men vi bruger mange penge på at servicere dem, og at rydde op efter dem (mængden af plastikaffald efter 5000 frokostmadkasser, som skibene udleverer, er helt enorm)
 - De skal tilknyttes vores elnet hurtigst muligt
 - Krydstogtskibene er omkringsejlende miljøkatastrofer, også til havs. De skal slet ikke ind i Københavns Havn, men bør som et minimum henvises til fjernereliggende havne. Ligesom der bør indføres kvoter for, hvor mange, der må anløbe på et år.
 - Lær af andre lande med hensyn til skibenes forurening! Det er også tvivlsomt, hvor mange penge disse turister kan nå at lægge i København på én dag!
 - ved ikke noget om det.
 - Det ville været fint, hvis de kunne komme på landstrøm, men det er jeg klar over ikke er ligetil ift. den mængde strøm der skal leveres.
- Antallet af krydstogtskibe i nærheden af Indre By er moderat synes jeg.
- En meget forurenende rejseform som ikke pynter på det image som klimaby som København ønsker. Også her må man regulere og begrænse.
- Jeg er bekymret for luftforureningen og forureningen i havet som den turistform medfører.
- De er alt for forurenende og har en alt for stor CO₂-udledning. Krydstogtskibe er en ganske uinteressant turistform. Og de krydstogtrejsende bidrager minimalt til handelslivet og er ringe benyttere af hoteller og restauranter.
 - Jeg ved ikke hvor meget de sviner, men skibsfart skulle så vidt jeg ved være temmelig forurenende
 - Jeg bor tæt på, og de forurener meget.
 - De skulle forlængst være gået over til kabelført energi.
 - Afgjort. Hertil skal lægges transport af turister med busser, taxaer etc fra krydstogtskibe videre til indre by og andre steder !

Grøn by ? Med efterhånden meget stort forbehold, fy !

- Der må prioriteres at etablere tilstrækkelige anlæg for landstrøm, så skibenes motorer kan slås af når de ligger til kaj
- Det problem SKAL også løses, hvis KBH skal være CO₂ neutral i 2025, som er målsætningen.
- Det er byens største forureningskilde
- Landstrøm fra bæredygtige energikilder kunne være en mulighed (og et fremragende salgsargument)
- Der er jo lavet en krydstogtsterminal, som jeg forventer kan håndtere forurening
- Har ikke indsigt i dette.
- Få dem nu bare til at bruge el. De gør det i Oslo.

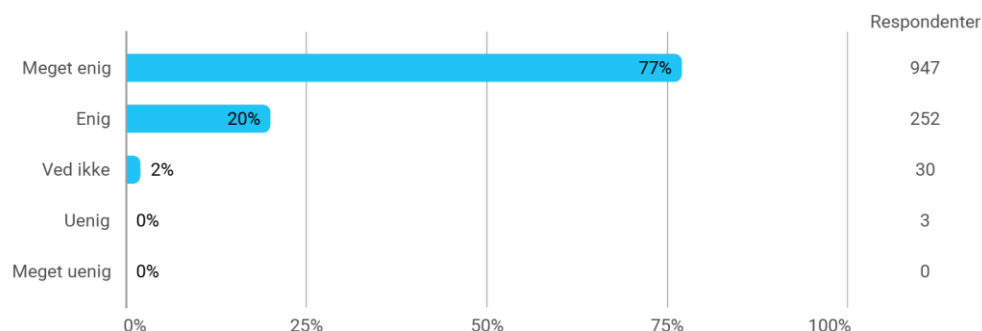
Redderierne tjener styrtende med penge på at have ansatte fra 3. verdenslande og betale skat i Panama. I 2016 omsatte branchen for 126 milliard dollars. De forurener mere i Europa end bilerne gør i den periode, de sejler.

Stil nu nogle krav. De kan jo ikke komme udenom København.

- Ja - hvad skal det til for? Mon ikke det er den mest forurenende rejseform overhovedet? Københavns Havn burde ikke lukke dem ind i vores dejlige havneområde, hvor badeforholdene er helt fantastiske - sats på at folk kommer alligevel, om ikke andet så for at bade i en ren havn i en smuk by,
 - Jeg færdes ikke i området, så derfor bekymrer det mig ikke.
 - Der må skabes mulighed for at tvinge skibene til at bruge el, når de ligger til kaj
 - Der skal findes et alternativ til at de står i tomgang for at generere strøm. Man kan også stille krav til der udledning af Co₂ og tungmetaller.
- Dette skal ses i sammenhængen med den stigende trafik af turistbusser, biler og skibe i byen.
- Der skal satses på el-forsyning. Det er det eneste problem og løsbart.
 - Jeg mener, at krydstogtskibene skal helt afskaffes. Ikke bare for Kbh.'s skyld, men af hensyn til jordens klima generelt.
 - Det er helt hjernedødt, at de ikke er tvunget til at slukke motorerne og koble sig på landstrøm!
 - Kan vi undgå det..... nej vel
 - har ikke tænkt over det
 - Al forurening bekymrer mig

- Krydstogt-turisme bør slet ikke være en del af strategien for København fremadrettet. Det bringer intet godt
- Kbh bør sige nej til krydstogt skibe der ikke er CO2 neutrale i det hele taget (og det vare nok nogle år endnu), hvis vi mener det med klimaet seriøst!!!!
 - det er en af de mest svinende turistformer
- Det kan ikke gå hurtigt nok med at tilbyde energi fra land til skibene så de ikke sviner co.2
- Der burde allerede være fundet en løsning på dette problem. Det er uforståeligt at man som grøn by tilader så store skibe at køre med generator så tæt på indreby
- Ødelægger sundhed og klima/miljø
- Bekymrer mig generelt på verdensplan
- Og hvem ejer kajen på Langelinje? Det er min som beboer i KBH, men uha nej det tilhører åbenbart også krydstogtskibene. Trist.
- Krydstogtskibene er aldrig "slukkede" heller ikke, når de er havn. Derfor udleder de konstant partikel og CO2 forurening.
- Der bør sættes krav om (og faciliteres) at krydstogtskibe får strøm fra land, så længe de ligger i havn, således at deres udslip mindskes. Desuden bør der være strengere krav til udslippene fra krydstogtskibene, således at de bliver tvunget til at filtrere deres udstødning bedre end idag, når de sejler.
- Men det er vist allerede besluttet at sætte en stopper herfor.
 - Skibene skal forsynes med strøm fra havnemyndigheden, men først skal man have etableret det fornødne anlæg.
- Det er hysteri.
- Det er en skandale at der ikke er strøm til rådighed for skibene ved Langelinje og Oceankaj.
- Vi er en storby. Ellers må man flytte på landet
- ref. pressen.
- Det er sgu da noget rod - det er jo det vi skal have mindre af - det der dør vi af - rigtig mange.
- Krydstogtskibene burde holdes langt væk fra byen, de burde ikke kunne lægge til så tæt på byen.
- Jeg er meget bekymret for min egen og mine børns sundhed pga forurening. Jeg overvejer kraftigt at forlade Indre By pga. partikler.
- Det kan meget nemt løses ved at etablere landstrøm og kun acceptere krydstogtskibe der kobler på landstrøm når de er i havn, bruger state of the art partikelfiltre og udelukkende bruger lavest forurenende diesel - ind og ud af havn.
- Det er blevet bedre efter krydstogtskibene har fået pålagt at bruge mindre forurenende brændstof i Østersøen. Men vi bør tvinge dem til at bruge el hurtigst muligt
- Politikerne interesserer sig kun for biler, bl.a. herunder borgernes.
- Når man tænker på, at disse skibe bruger den mest forurenende form for brændstof, og der ofte ligger 3 ad gangen, som sender der giftige partikler ind over byen. Det er både bekymrende og helt ude af trit med talen om København som CO2 neutral, og at man ikke forlængst har etableret el-tilslutning til skibene og forlangt, at de skal bruge el. Men det er meget dyrere for skibene en bunkerolien, så derfor gør de ikke noget. Hvis flere byer går sammen om det, vil skibene være tvunget til at ændre deres adfærd.
- Jeg synes faktisk det er helt vanvittigt hvor meget sod og CO2 skibene skal få lov til at udstøde. Krydstogtskibe bidrager minimalt til byen på en positiv måde, og nærmest maksimalt på en negativ. Politikerne burde have mod til simpelthen at forbyde dem - også selvom det indebærer en svær erkendelse af at faciliteterne til skibene på Langelinje og i Nordhavn var fejlinvesteringer.
- De skal enten pålægges afgifter eller tvinges til at koble sig på elnettet - men hov, er der mulighed for det sidste?
- har venner som ikke kan have vinduerne åbne når krydstogtskibene er i havn. Pga forurening. (de bor i nordhavn)
- Jeg ved det forurener og det er bekymrende, men det bekymrer mig ikke mere end andet forurening eller andre problemstillinger jeg kunne finde mere påtrængende.
- Og uforståeligt, at de har lov til at fyre brændsel af i en havn!!!!

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Bymiljøet i Indre By skal bevares og beskyttes".



Uddyb gerne:

- Vigtig del af Københavns DNA
- Vi skal beskytte vores bygninger og stræbe os på at bevare vores smukke unikke bygninger.
- Kbh et en mega lækker by
- Flere bygninger bør beskyttes, så sager som den med holckehus ikke gentages. samtidig skal der dog være plads til forandring, der hvor der ikke er unik kultur og bymiljø på spil.
- Byens borgere skal være vigtigst. De besøgende fra nær og fjern, må komme i anden hånd.
- Bymiljøet skal bevares, antallet af turister skal reduceres, krydstogtskibe skal ikke lægge til i Københavns havn og turister skal ikke køres rundt på denne måde som de gør idag (i busser der fourener, fylder og ødelægger bymiljøet)
- Det skal man gøre ved bl a at bibeholde boliger for alm mennesker med alm indkomster , begrænse muligheden for udlejning via Airbnb, mindske trafikken af motorkøretøjer. Begrænse antallet af værtshuse og barer, så bykernen ikke bare bliver et drukområde i weekenderne
- sUPER SUPER vigtigt
- Det er det gamle og smukke København, som tiltrækker mennesker og liv. Ikke historieløse betonbebyggelser.

Bymiljøet med torvene, de små gader og de gamle huse skal bevares!

- Vores miljø og vores smukke bygninger, beboelseshuse, skal vi bevare. Det er mest for os der bor her, de tilrejsende og eftertiden.
- Men på en måde hvor det ikke bliver et overfredet museum. At folk bor i indre by er en del af kbh's charme
- det er unikt, højhuse er der overalt i verden, dem behøver vi ikke
- Jeg tror at hvis man "aktiverer" disse miljøer sammen med dem der har daglig brug af faciliteterne vil borgerne tage ansvaret for disse områder og brugen og glæden ved dette være stigende. Oplysning omkring hvorfor vi passer på vores by er vigtig ellers er der mange der blot tror at det er en eller anden irriterende regel.
- Fjern den tunge trafik, den smadrer bygningerne.
- Kultur er ugenoprettelig.
- Lidt i forlængelse af foregående og at stå op for særegen Historik, kultur, design og tage ansvar for værdi i `sjæl` Uerstatteligt. Det er her vist, at turister, faktisk kommer for ` københavnernes` Og det brand hør, at indre by borgere er vigtige medspillere I den puls og det liv, der er motor for handelslivet. Kulturinstitutionerne skal støttes også. Det er lidt ærgerligt at Sankt Annæ Plads og Orfelia er Presset af folk, der vil lave udskænkning og jeg ser gerne Det Kongelige Teater Brandes mere i det offentlige rum. Og at tiltag med at ville holde private fester i offentligt regi skal være som i Kongens Have frem for , at rigmænd vil Holde privatfest Orfelia. Sankt Hans fungerer fint !! Mer Bymiljø , hvor fællesskab og inkluderende holdning ses.
- Vi bor i en helt fantastisk by. Jeg har så sent som indtag været på Christiansborg med to børnebørn og vist dem lidt af vores

dyrebare kulturarv. Og de var meget interesserede, på trods af at de har rejst ret meget i den store verden.

- Det kommer an på hvad der menes med "bymiljøet".....
Lidt uheldigt spørgsmål.
- Det er jo bymiljøet, der gør København attraktiv.
- Se de seneste skandaler med blackstone. Det er en fucking skandale at fat cat politiker ødelægger vores kulturarv for kapitalistiske udenlandske virksomheder kan blive rigere
- Jeg synes der skal arbejdes aktivt for at flere af de gamle områder kan genskabes, som de bliver i fx berlin. som de var før de blev saneret . fx adelgade, borgergade , kulturvej og pilestræde . det er den største fejl der er begået i byen og jeg synes der burde blive rettet op på det, så byen kan blive smuk og sammenhængene igen.
- Indre by er Københavns største seværdighed.
- Dog må støjniveauet fra barer osv. meget gerne reduceres.
- Vi har smukke gamle huse, som vi skal værne om.
- Det er unikt, "hyggeligt", autentisk og charmerende
- Så vidt det er muligt, uden det går over gevind
- Helt sikkert - vi har kun én by som vi skal passe på og værne om.
- vores kulturarv- og det vi har betalt skat til i hele vores liv
- I øjeblikket bliver byen misbrugt pga. Ønsket om flere hoteller osv. Til turister. Byens charme forsvinder hvis dette forsætter
- vi ser allerede grimme nybyggerier, der ikke passer til eksisterende bygninger, f. eks. Blox, Axeltowers, Østerport II. Adgang til metro stationer passer heller ikke ind i bybilledet.
- Københavns kulturarv er allerede blevet ødelagt af politikerne og af bankerne og spekulanter, ikke mindst af byggefirmaerne og arkitekterne.
- Der bliver langt fra gjort nok for dette.
Blox der skygger for historiske bygninger, tilladelser til opførelse af "moderne" byggeri uden hensyntagen til omgivelserne.
Så skal der gøres noget ved skiltning mv. foran og på forretninger. Strøget ligner noget vi absolut ikke kan være bekendt. Der er vist noget på vej, men her må man altså også være ambitiøse og turde handle.
En anden vigtig ting kunne være en lokalplan der på en eller anden måde gavned mindretallet mindre forretninger, så strøget ikke kommer til at ligne et hvert andet strøg i en hvilken som helst storby.
- Der skal da også være plads til forbedringer. Den nederste ende af strøget mod Rådhuspladsen er en skamplet på hele indre by. Det ser jeg ingen grund til at beskytte eller bevare.
- ja tak, bevar gerne det gamle tak. Selvom det er noget forsent dvs.
- dog gerne med flere træer og planter
- Hvad ellers ?
- Skal også ske ved opretning af kommunens utallige arkitektoniske fejlskud (men det har vist heller ikke noget med sagen at gøre)
- København er helt unik
- København har et unikt og historisk bymiljø.
- Til gavn for beboerne.....
- Ved bymiljøet forstår jeg de gamle bygninger, det lokaler der snor sig sammen med seværdighederne - en by man føler sig hjemme i og man kan være stolt af hvor der er plads til beboer turister børn unge gamle - og arbejdende.
- Det er virkelig meget beskidt i indre by. Jeg bor der og lø er der hver dag
- Det er særegent og gør KBH til KBH
- Burde være en selvfølgelighed
- Det skal huskes at der er mange af de ældre ejendomme der ikke er fredet eller kendt bevaringsværdige syntes man skal se lidt på det ,kun på den måde kan bymiljøet blive bevaret og beskyttet
- Der er allerede sket alt for meget slemt. Pilestræde og stort set alle nye huse er grimme som arvesynden. Den Indre By skal kun have kopier af Indbrandshuse, af Domhuset eller til nød af pæne boligblokke som i Nordre Frihavsgade.
Huse med "kant" vorherre bevares, KANT betyder kun, at arkitekten får til opgave at lave noget grimt.
- Vi skal ikke blive en soveby. Her skal være mennesker, trafik, liv og stemning, MEN det skal holdes på et niveau som sørger for mindre af alt : mængden af mennesker, biler, turistbusser, el løbehjul, fulde folk, såkaldte events, etc
- Indre by er unik. Det skal vi værne om. Det kan ikke genskabes ved nybyggeri.

- Det er bekymrende at en større og større andel af bygningsmassen i Indre By og KBH generelt bliver opkøbt af kapitalfonde og investeringsforeninger uden tilknytning til Danmark.
- Indre By er en enestående oplevelse for turisterne.
- Højere krav til valg af materialer og arkitektonisk udtryk på nybyggeri. Der bliver bygget alt for meget intetsigende firkantede kasser med elendige materialer.
- Bevares, beskyttes OG udvikles med respekt for de kulturelle værdier
- Herunder skal Dantes Plads bevares urørt af dyb og risikabel udgravning til en p-kælder.
- Bymiljøet er alfa og omega for Indre By - det skal fremhæves og værnes om og fx i videst muligt omfang friholdes for trafik og nybyggede øjenbæer.
- En væsentlig og uvurderlig del af Københavns og Danmarks identitet og historie. Der i en tid med mange by-udviklingsprojekter gør, at Indre By stadig skal fastholde sin plads i bymiljøet. Både for vores egen forståelse og bibeholdelse af kultur og arkitektur, men også med henblik på Københavns "brand" rettet mod både danske og internationale turister.
- Selvfølgelig skal de gamle, fine bygninger bevares fordi de er en del af en fin by og med til at give patina og atmosfære.
- Vores historie er vigtig - og selvom det ligger i tiden, at alt (næsten) skal optimeres til profit og generere overskud, tror jeg der kommer en dag, hvor vi kommer til at fortryde denne "forbigående tidsånd".
Turisterne, som jeg forestiller mig man også gerne vil have i fremtiden, kommer netop for at se og være i disse omgivelser!
- Så fjern venligst alt, hvad der kaldes terrorsikring, så vi får mulighed at opholde os i "vores" by igen. Det er rædselsfuldt og meget utrygt med alle de betonklodser, granitklodser og blomsterkummer, og hvad der ellers bliver smidt ud over byen efter forgodtbefindende.
- Stop udenlandske opkøb med profit som eneste formål. Vi skal bevare vores kultur i alle afskygninger
- Men lav parkeringspladser om, så man holder på tværs ligesom i Berlin. Masser af gader kan laves om på den måde.
- Hvorfor kan vi ikke bygge bedre og med mere omtanke for kulturarven? Tænk på DOX
- Der er ingen grund til ødelægge de gamle bygninger og arkitektur, og bl.a. har udskæknings- og spisesteder eksploderet gevaldigt, så det skaber et ødelæggende klima med alt for mange mennesker, skaber ekstra støj og gør bymiljøet urart at færdes i. Synes der mangler plads til freden og eftertænksomheden i indre by.
- Det betyder at man også skal beskytte de beboere der stadig er i bydelen og med deres aktiviteter skaber det liv der er.
- Byen er skøn, som den er
- Kulturhistorisk arv skal beskyttes bedre. For mange konverteringer uden lokalplaner fordi planen ville vanskeliggøre projekternes økonomier - så ødelægger man arvet i stedet for på grund af mangel af regler og kontrol.
Drømme med at få Frederikstaden/Amalienborgs området til verdensarv burde genoplives.
- spørgsmålet er for uspecifikt
- Graffiti på kommune bygninger skal fjernes
Se skindergade kunstnerkolegiet et godt eksempel
Det er synd at en fredet bygning forfalder.
Det er er skamlet midt i byen.
- København er en af de byer i Europa, som er meget velbevaret - I må love danskerne ikke at ødelægge vores kulturarv.
- Hvad forstås med bymiljø? Mulighed for at tjene hurtige penge på barer, som drikker gæsterne hønestive? Fest og grænseoverskridende adfærd i nattetimerne? Slagsmål og tyverier på Nørreport? Bræk, pis og ekskrementer på trappestenerne. Bevares - det er også bymiljø - men det har taget overhånd.
Hvad er det egentlig, som vi ønsker at bevare? Vi har tomme butiksvinduer og kaffecafeer over det hele, da udlejerne profitmaksimerer med urealistiske huslejer. Det gamle forretningsmiljø på fx Fiolstræde er forsvundet. Andet er dukket op. Spørgsmålet kunne godt være lidt mere konkret.
- Færre hoteller og privat udlejning vil gavne vores bydel, så man ikke kun møder turister og souvenirshops.
- som beboer i latinerkvarteret er det med stor frustration at se de engang så hyggelige gader blive forvandlet til en losseplads af bræk, flasker, urin og skrald. alt for mange bevillinger giver et utrygt bymiljø og charmen forsvinder år for år.
- det er det der er København

og det skal ikke druknes i hoteller og rest. / barer - for så er københavn bare ligesom alle andre storbyer

- København er grundlagt og bygget op som købstad, - den har fungeret sådan i 800 år.

Caffeer og natklubber alene er ikke vejen frem.

Der skal være handel, håndværk og service.

Håndværkerne der vedligeholder og bygger om er ofte fra Karlebo og omegn - det er dumt at håndværksmestre og små industri ikke har råd/plads til at have værksteder indre by.

Bestemt ting som vil kunne ordnes af en håndværker på cykel :-)

- Middelalderbyen er unik. De to sorte bygninger, tidligere danske bank, nu edc, på bremerholm skæmmer byen.
- Det er det miljø der gør byen attraktiv og smuk at se på. Og det er en del af vores kollektive historie, der stadig er levende
- Det skal Indre By i høj grad. Man kan jo se, hvor åndløst al det nye spekulationsbyggeri ude omkring er. Til skræk og advarsel !
- Bymiljøet har ikke en klar mening, så kan ikke besvare.
- Ellers bliver indre by en forlystelsespark for turister og hvor ingen borgere kan eller vil bo.
- Det er jo det, der er med til at gøre Kbh til Kbh.
- Vi skal kæmpe for at vores veje blive bedre og ikke ødelægges af tung trafik, vi skal passe og vedligeholde samt udbygge de grønne "pletter" i byen samt der skal skabes miljø til gavn for gående, cyklende.
- Nu ved jeg ikke, hvad der præcist menes med bymiljøet? Men fx er Strøgets ende mod Kgs. Nytorv blevet dødkedeligt med alle butikkerne med de store brands, som alle andre storbyer i verden også rummer. Der burde arbejdes for at små butikker med specielle vareudvalg bevares.

Og fx er legepladser i byen også ved at blive røvedelige og ensformige: blød asfalt med klatrestativer og metalrutchebaner, som man brænder lårene på om sommeren og i værste fald en sandkasse i fuldkommen skygge som på nyåbnede BLOX. Desuden er der et godt bur omkring og næsten fuldstændig ribbet for grønt. Det er ikke sundhedsfremmende for børn og deres voksne. Man kan fx ikke lege gemmelege og cykle rundt rundt mellem buske og træer.

- Der er noget galt, når et privat parkeringsselskab kan overtage Dantes Plads, hvor deres plan er at fælde træerne. Pladsen er for nylig blevet renoveret, og træerne giver et godt pusterum mellem Ny Vestergade ud til den stærkt befærdede H.C.Andersens Boulevard.
- København har en sjæl der ligger i arkitektur osv
- Vi har en skøn by, som fremstår både historisk og moderne - udviklet smagfuldt og balanceret. Vigtigt at holde fast og undgå tivolisering.
- København er en kultur by og som sådan bør den bevares. Nybygninger bør tilpasses så det ikke skæmmer
- Strøget trænger til en gevaldig opstramning og må efter færdiggørelsen af metroen og Rådhuspladsen som byggeplads ikke mere fungere som opsamlingsplads for Romaer mv. (det skal nævnes at jeg IKKE er racist) men byens hovedstrøg for gående med flotte, ejenfomme og butikker skal være rar og tryk at færdes på. Jeg kommer der kun, når jeg skal i Grand og det er IKKE rart.
- Men husk at der stadig bor mennesker der skal have en dagligdag til at fungere, luk ikke byen af for trafik
- Både i forhold til de lokale beboere, men også resten af Kbh og DK's befolkning samt turister, er det vigtigt at der gøres ekstra for at bevare og beskytte bymiljø, kulturarv og særlige bygninger/rum/atelier/træer og sammenhængende bymiljøer i bevarende lokalplaner. Udviklingen på ejendomsmarkedet har længe været eksplosiv, og developere tager ingen hensyn, medmindre der er lokalplans krav eller fredning. KK bør sætte strammere regler og gøre mere for at håndhæve dem og beskytte Kbh's unikke bymiljø før det forsvinder
- Nybyggeri er sjældent af det gode - se bare hvor kummerlig hele havnefronten ser ud.
- Hvordan defineres bymiljø?
- Kulturarven skal bevares! Ikke flere højhuse ect.
- Undgå nybygninger der udvasker identiteten som fx DI's nye kontorbygning og planer for Banegraven.

- Jeg mener ikke at turisme holder liv i butikker. Det beviser mængden af tomme butikker rundt om på vores handlegader. Desuden åbner der kun barer og restauranter så indre by er ved at udvikle sig til en consumption ghetto
- ABSOLUT vi bor selv i en fredet bygning.
Vi gør alt vi kan for at passe på den.
Men samtidigt ryster alt og slå revner når de store busser og lastbiler kører forbi på det bløde underlag. Det giver ikke mening!
- Enig, men i forhold til hvad? Spørgsmål er for bredt formuleret!
- jeg er usikker på hvad der her menes med bymiljøet. er det populationen eller bygninger der tales om. egentlig beboere i byen er vigtigt, ellers får vi en spøgelsesby.
- Turister kommer for at besøge vores unikke middelalderby og for at møde det hyggelige danske folk.
Begge dele er København ved at miste.
Både på det arkitektoniske plan, på det trafikale og det skal være en by man kan bo i. Også hvis man er børnefamilie, pensionist, hvis man har natarbejde eller har en lav indkomst.
- Jeg er delt. Jeg synes, indre by kan være superhyggelig, men som beboer i en fredet ejendom fra 1798, kan jeg godt mærke, at der er ting, som kunne gøres ved ejendommen, men som nærmest er ubetalelige. Vinduerne kunne skiftes, så lejlighederne blev tættere både i relation til varmeudsivning og støj fra gaden. Men når en snedker skal snedkerere hvert enkelt vindue, og en glarmester derefter skal tilskære glas, til hvert enkelt fag, for at for tingene til at passe i det enkelte "vindueshul", for at leve op til fredningen, så er det en (for) dyr fornøjelse.
- Jeg er etnolog - og ELSKER kbh's skattekammer af miljø og kultur(arv).
- Nu har dwt eksisteret i århundreder, hvorfor skal turisme i få årtier destruere det?
- Det skulle man tage sig af og ikke lave alting om. Vi har nogle meget kønne steder i København og især indre by, det ville være så dejligt om nogle ville have respekt for de gamle gader og bygninger og parker osv. Jeg undrer mig hver gang jeg går tur i indre by hvor dårligt veje og gader bliver holdt, der er møgbeskidt mange steder.
F.eks. opfører man nye steder i indre by som Torvehallerne f.eks. uden at tage højde for at pladser hvor så mange mennesker samles giver skrald og møg i alle omliggende sidegader folk skal hjem af om aftenen. De pladser bliver så hurtigt nedslidte og beskidte desværre.
- det betyder ikke, at der ikke skal kunne bygges nye almene boliger med billige lejligheder til unge, så indre by kan tilbyde et godt beboelsesmiljø til unge studerende.
- Jeg syntes vi har en meget kulturløshed regering og borgerrepræsentation. Der burde gøres mere for at bevare indre by.
- Det er kulturarv og en del af vores historie og dermed identitet
- Det skal gøres en indsats mod store kapitalfonden som blackstone men også især danske aktører som Barfoed Group mv. De hæver priserne i hele Indre by
- københavn er kun fantastisk pga karakteren af de gamle bygninger - bygges nyt og karakteren ændres, forsvinder charmen
- Det er de gamle bygninger, de snoede gader og bymiljøet, der gør Indre By til noget specielt for beboere og besøgende, og det skal bevares mest muligt.
- Dette må være en af de absolut højeste prioriteter. Uden dette bymiljø bliver her jo kedeligt, og så vil folk flytte, og det vil igen influere negativt på bymiljøet, - en ond cirkel,
- Men ikke reduceres til et frilandsmuseum. Byen skal være levende og være mulig at leve et normalt liv i.
- Skal ikke laves om til kontor
- Mere græs på pladserne
- Gamle københavnerbygninger er nogen af de flotteste i verden. Jeg elsker dem
- Det er et absolut...!!!
- Det er vigtigt at det fortsat er muligt at bo og have en helt alm. hverdag i indre by
- Det blir alle glade i fremtiden
- Men jeg synes, at Københavns kommune over årene har gjort en meget stor og positiv indsats. Når man læser, at en eller anden plads skal laves om eller et andet projekt, så bliver det som regel godt. Der er mange så oaser og steder, hvor man får lyst til at sætte sig.
- Vi har i Kbh været gode de sidste 50 år til at renovere den ældre bebyggelse til glæde og gavn og gøre smukke gamle bygninger smukke og til at bo i og er noget vores mange turister og borgere værdsætter
- Der er snart for mange cafeer og løbehjul samt cykler der bare "smides" i gaderne
- Fremtidige generationer vil nok også være glade for Indre By
- Men husk, at det multikulturelle også er en del af historien og bymiljøet!!

- Derfor må det ikke være sådan at huslejeforhøjelser ødelægger et varieret forretningsliv. Hvilke turister gider se på udelukkende restauranter og mærkevarebutikker?
- Bymiljøet er jo noget helt specielt vi har her i Indre by, bl.a. fordi vi er så gammel en by med så mange godt bevarede elementer som slotte, kirker, huse, pladser og huse.
Det er utroligt vigtigt at det bliver bevaret både pga historien der gør os til hvem vi er og fordi eftertiden fortjener at have den samme smukke oplevelse vi andre har, og dem før os har haft.
- Hvis i med bymiljø mener, at de grønne områder skal beskyttes og en differentieret beboer sammensætning (forskellige socialgrupper) - så ja.
- Men den er jo rigtig svær, for borgeren skal jo beskytte disse værdier, hvorimod, den offentlige del, blot ændrer loven, når evt. fredninger ikke passer ind i lokal planerne :-(
Som set ved det gamle kommune hospital, ejet af Jeudan, fredede træer som blot er fældet fordi de stod i vejen, som et lille eksempel.
- Meget uklart hvad der menes hermed.
- Også det sociale miljø bør bevares og beskyttes.
- Men så skal kommunen ikke være bange for at stor spekulanter vil tage kommunen i retten, når de giver tilladelser til hvad som helst fra de stor spekulanter - eller er der brune kuverter ligesom til havnevæsnen? Når nej, vi har ingen korrupsion i Danmark. Når ja, det har vi jo haft siden februar
- Gamle bygninger skal beskyttes og bevares
- det er så specielt, at det skal vi bevare og beskytte
- København er en historisk interessant by og det skal i høj grad bevares og værnes om.
Det er vel også det der tiltrækker turisterne.
- DET ER STADIG EN SMUK OG DEJLIG BY.
- Men det kommer an på hvad der menes med bymiljø. Det er fint med pladser der bliver opdateret med bænke ,træer ,bedre gadelys men skær gerne ned på værtshuse etc med udeservering så det ikke vedbliver med at være hovedstaden for druk
- Der er hele tiden sørgelige eksempler på at byen skæmmes af grimt byggeri eller af byggeri, som ikke passer til omgivelserne. Der må kunne etableres en censurmulighed.
- Bliv ved med at beskytte ved at stille krav til, hvad der bruges af materiale og farver, så synd at det blev glemt ved østerport st., det er da helt grelt med den bygning.
- Jeg bor selv i en tidligere fredet ejendom som jeg syntes skulle have bevaret sin fredning. Synes man i kommune regi tager lige lovligt let på det bevaringsværdige i indreby. Man skulle nogle gange tro at man havde sat en elev til tage beslutningerne - so to speak!
- Ja og byen bør beboes af flere 'almindelige' mennesker til gavn for lokal miljøet. Der er nok (tomme) kontorer nu. Man kan snart heller ikke gå en tur uden at se et skilt 'her opføres 10 nye eksklusive lejligheder'. Det styrker altså ikke bymiljøet, det styrker kun at lejligheder i Kbh bliver dyrere og dyrere. Bevar også de gamle bygninger, udvendig og indvendig. Det der bliver groft moderniseret i dag kan aldrig genskabes igen.
- Det er vores kulturarv som også er meget smuk at se på
- Udsagnet kan læses på utallige måder, afhængig af hvad der inkluderes i "bymiljø". Men for så vidt at bymiljø ikke omfatter den type ensartede turistkultur - boder, souvenirbutikker osv. - som ses i hård belastede områder af eksempelvis Paris og London, og som der allerede er rigeligt af i København, ville det være en særdeles god ide at beskytte Københavns bymiljø mod, at netop denne type kultur tager til i omfang.
- Det kan man ikke være uenig i. Fjøllet spørgsmål.
- Hvis man mener, at passe på den gamle by, holde den ved lige og ikke ødelægge med nye grimme bygninger så det ændrer slum.
- Men bliver det ikke. Politikerne har ingen indflydelse på hvem der opkøber ejendommene. Og bøderne for at ødelægge fredede bygninger er så lav at de griner hele vejen hen til banken.
- Forstår ikke spørgsmålet. Hvad menes der med bymiljø?
- Enig, det vi kan tilbyde er en unik bymæssig oplevelse med en rig kulturhistorie, men bliver ofte underbudt af tarvelige forsøg på at pakke produktet ind i plastiknips og candyfloss og andet uvedkommende mersalg.

Opklarende: hvorfor er der på Københavns pladser italiensk og tysk tematiserede julemarkeder - bør være marked for at kunne holde stilen lidt højere

- Tænker man her på de mange værthusbevillinger og udeserveringstilladelser der er givet de sidste mange år, til stor gene for beboerne, som et bymiljø der skal bevares og beskyttes. Eller det miljø beboer i indre by forsøger at skabe ved naturlig byudvikling der skal bevares.
Dårligt formuleret spørgsmål der ikke kan besvares med andet en ved ikke.
- København er en smuk gammel by. Den skal vi passe på.

- Gadebillederne i Indre by er unikke og skal friholdes fra høje huse, glaspaladser og betonklodser. København skal forblive grønne romantiske København og ikke være en dårlig efterligning af sovjetisk byggeri eller Manhattan.
- Det er en kulturarv.
- Der er allerede ødelagt nok, Slagterboderne på Vesterbro kunne være blevet en fantastisk oase med cafeer, håndværk og kunstnere. Ikke flere af den slags fejlskud fra rådhuset please, man må absolut bevare det gamle hyggelige og historiske det er sp specielt for København. De nybyggede områder er rædsomme, der er ikke tænkt på grønne områder, og hyggelige kroge. De største udfordring for jer nu er at få stoppet Blackstone og lignende foretagender der i den grad ødelægger byen og almindelige menneskers mulighed for at bo i byen !
-
- Det er vores særkende og at osfære
- Det sker først, når I lukker 80% af barer, diskoteker og stripbar i indre by. Det er natteligsgæsterne, der udviser mindst respekt for bymidten. Men I ligger som I har redt. Få fjernet de fleste 5 bevillinger, sæt politifolk på gaden og få stoppet pisseri, narkohandel, hærværk, gadefester mm., så hjælper det nok.
- Fordi mange områder er unikke
- Det må også gerne blive udviklet. Der må godt komme højhuse, men bygninger og miljøer, der vurderes værdifulde skal der kastes mange penge efter. Og frem for alt skal de bruges - og meget gerne bruges til et primært/ oprindeligt formål.
- Elsker middelalderbyen, Rosenborg Slot osv.
- Jamen da selvfølgelig! Hvad ellers?
- De gamle bygninger er charmen ved indre by.
- byens sjæl skal bevares. Det er vel derfor turisten besøger os.
Vi må forhindre at byens profil (skyline) bevares.
Ikke flere højhuse i indre by
- Udenlandske kapitalfondes spekulation i den indre by truer en kulturarv, som er vigtig for byen. Huslejerne i området navnlig omkring Strøget har fået både kendte og ukendte forretninger til at flytte. Når boomet er overstået, vil der være mange tomme butikker og lejligheder. Samtidig vil man i moderniseringens navn have ødelagt uerstattelige bygninger.
- Men med "bymiljø" mener jeg selvsagt ikke væmmelige ting som Distortion.
- Men så skal der godt nok arbejdes på det .. folk pisser og sviner, høj musik gennemsyrrer bygningerne med bas som går op igennem gulvene osv.

Det er super ærgerligt, at der ikke reageres på det førend det desværre bliver for sent. Vi har fået skiftet vores port, da den gamle var ætset op af urin og opkast! Hallo, det er sgu da ikke i orden. Og træerne ved trinitatis kirken, som blev fældet af samme årsager.

- Men ikke bare bevaring for bevaringens skyld. Der skal også være plads til, at mennesker til alle tider kan sætte deres præg på byen.
- I destruerer bylivet og beboelse i indre by ved at give 24 timers bevillinger i beboergader. Når Forsvarsministeriet tager et helt hjørne og Hotel Sanders larmer 24/7, presser I beboere ud af byen.
Vi kan ikke sove om natten mere, og vi kan ikke have åbne vinduer mere for cafe- og taxa larm
- Ja, det er jo det, der er unikt ved København. Indre by skal jo ikke ligne Hvidovre!
- Kbh er en fantastisk by!
- Dog ikke på en sådan måde at udvikling og tilpasning af byrummet ikke kan ske
- Det fremgår dog ikke helt hvad der menes med "bymiljøet", så jeg håber ikke jeg har svaret på noget andet end det jeg tror.
- Det er noget af det vi er kendte for
- Man må stoppe store kapitalfonde i at ødelægge bymiljøet
- Der er bedrevet rovdrift på bymiljøet i den forstand, at det ikke i tilstrækkelig grad vedligeholdes, faktisk forfalder meget af det. Vel mest fordi Kbh.s kommune er ligeglad med ægte og gammel bymiljø og mere interesseret i de spektakulære begivenheder, der slider på den gamle by.
- Det er bymiljøet, der gør Indre By unik, så derfor skal det beskyttes.
- Tror det er for sent, vi/i politikkerne har alle solgt "sjælen" til Blackstone og Q Park, snart er der ikke andre end Amerikanske kæder.
- Er unikt for København og dens borgere, befolkning, turister og andre tilrejsende.
- Bor selv i fredet ejendom
- Jeg forstår simpelthen ikke spørgsmålet - hvad i alverden mener I?
- Nybyggeri, der vandaliserer omgivelserne, f. eks. Blox, skal undgås

- Jeg er helt enig - og noget af det der skal til ligger efter min mening i de svar jeg allerede har givet. Men vedligeholdelse og bevaring af de gamle bygninger, flere træer og grønne opholdssteder vil også gøre bymiljøet godt.
- Det gamle kbh sælger... det gør det nye ikke i sammen omfang. Vi skal drage nytte af at være en by med 1000 år på bagen
- København har en unik indre by med mange historiske bygninger. Det skal bevares. Jeg synes fx det er synd, at en bygning som BLOX er placeret hvor den er. Den skæmmer for de historiske bygninger. Og til hvad nytte - en stor del er et fitnesscenter, hvor man skal være medlem for at komme. Og det er da sikkert nogle fede boliger/kontorer - men er det en optimal placering set med byens øjne?
- Helt enig, og det skal ske ved at reducere mængden af turister, pendlerbiler, bevillinger til cafeer og værtshuse, udendørsserveringer, som alt sammen giver støj og affald og slider på byens miljø.
- Dårligt og vagt formuleret spørgsmål
- Ja - det er en smuk by, og jeg er glad for at den vedligeholdes så flot. Det er en daglig glæde.
- Fjern nogle af tilladelserne til at sætte cafeborde op på fortorvet.
- Det er vigtigt at det er en by og er præget af liv fra beboere, det er med til at gøre det til en by. Det vil være trist og skadeligt for byen, hvis det bliver et stort museum eller forlystelsespark.
- Jeg er forsker i kulturhistorie (og har i 6 år været formand for en grundejerforening på Østerbro med det formål at få en bevarende lokalplan - uden held!), så jeg kan ikke være mere enig. Jeg ser med stor bekymring på, at det offentlige sælger endog meget fine, ældgamle bygninger i indre by - fx. i Frederiksstaden og på Holmen - til private property developers, som raserer ejendommene for alt det historiske indhold (fx. pommerske gulve fra 1700-tallet, vinduer, porte etc. etc.) - og det gør mig MEGET ked af det og berøver mig livskvalitet. Denne negative forandring af København finder IKKE sted i andre europæiske storbyer i samme omfang. Så ja: Bevar Københavns bygningers historie ved at passe på husene.
- Indre by er også et lokalområde hvor der bor børn
- Det kommer an på hvad der menes med bymiljøet. Hvis det er hæрге-festerne i indre by, så nej, men hvis der er byens særpræg med fokus på at bevare kulturarv og holde store kapitalfonde fra at drive rovdrift på gamle bygninger og byens beboere, så ja
- Ikke riv gamle bygninger. Scala og palads var og er smukke gamle byg. Ophævelser af fredning på ærverdige gamle byg giver ingen mening
- Hoteller og restaurationer skal begrænses.
- Både bygninger, mangfoldigheden af kunstinstitutionerne og det åbne byliv er vigtigt
- Grim skiltning skal fjernes: eks tursit bådarten i nyhan og andre steder der er en skændsel.

Små inovative butikker, fødevarer butikker og restuaranet bør fremmes og store kommercielle kæder som man kan finde i en hvilken som helst stor by verden over begrænses gerne ved en ekstra indre by byzone skat.

- uden bevaring og beskyttelse, er der jo ingen grund til at komme her - endsige bo her. Kultur handler også om bymiljø
- Fx beskyttes mod den forurening (affald, hærværk, støj) et uhæmmet og ukontrolleret natteliv belaster Indre By med.
- Ikke ved salg til Blackstone o.lign. Der åbenbart får lov til at ødelægge originalt design af Borgerrepræsentationen.
- Kun i det omfang at det ikke er i vejen for udvikling.
- Stop for flere hoteller og dyre ejerlejligheder.
- Historisk arv
- Det miljø er oprindeligt meget smukt og flot - men når den kørende trafik fylder stort set alt, overskygger det værdierne - i røg og støj.
- Selvfølgelig, det er jo en del af byen.

Hvis der ikke snart sker forbedringer, så flytter alle, fordi de ikke kan holde ud at være her... hvad har I så tilbage?

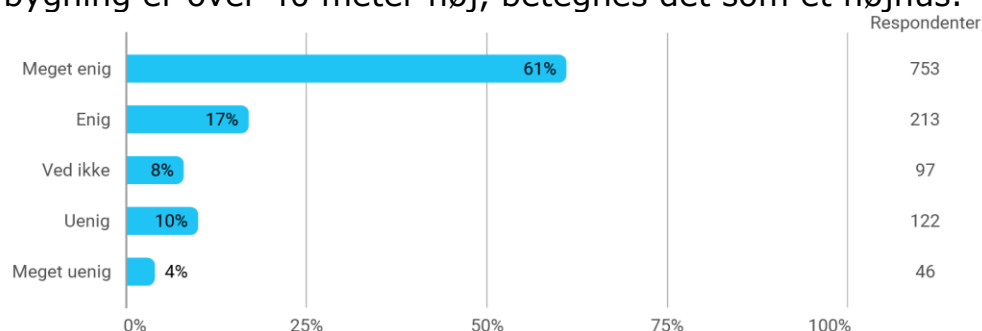
TUSRISTER, BUSSER, LØBEHJUL, CHANEL, DIOR OG ANDRE INTERNATIONALE HUSE.
DET DANSKE FORSVINDER STILLE OG ROLIGT!!

- Byen skal bevares og beskyttes men kun i det omfang den er velfungerende for os lokale. Det er vigtigere for mig at der bliver anlagt cykelstier end at en gammel brolægning bevares.
- Der er mange smukke byrum, som er en del af vores allesamens og min helt egen personlige historie. Man skal virkelig tænke sig om for at lave det om. Det gælder også hvad man tillader af inventar: udeservering, løbehjul, food trucks osv. Vi skal have mindre af de ting, ikke mere

- Horderne af turister slider på byen. De er ligeglade, sviner, brækker sig og pisser på gadedøre, husmure mm.
Et par gange har man også skidt i busstoppestederne på Stormbroen.
- Kommunen har desværre haft lidt for let ved at skæmme eksisterende byggeri med bl.a. Tilbygningen af Statens museum for kunst, Kobbertårnet ved Panum og nu nedrevet og i gang med at placerer en arkitekts våde drøm midt i den gamle polytekniske anstalt/botanisk have. Dette må ikke ske yderligere i byen.
- Men det gør man altså ikke ved at give så mange tilladelser til Airbnb og tilladelse til at bygge ejendomme om til hoteller - 3 nye i Middelalderbyen - der vil medføre mere dieseltrafik i form af busser og taxaer.
- Vi kan kun bevare det der er fedt ved København ved at have rigtige mennesker til at bo i byen og sørge for at byen er et rum hvor mennesker ønsker at opholde sig i.
- Det er vigtigt at bevare middelalderbyen, men uden at den dør hen. Den behøver dog ikke ende som teenagefest på Strøget med alt for megen larm, vold, folk der tisser i opgange mv.
- Men skal også til dels fornyes og have lov til at udvikle sig med byens beboere.
- Det er byens særkende. Københavns dna.

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Der skal ikke bygges flere højhuse i og omkring Indre By".

Forklaring: Når en bygning er over 40 meter høj, betegnes det som et højhus.



Uddyb gerne:

- Jeg har ikke noget imod højhuse som sådan, men det der bygges må forholde sig skalamæssigt til det omkringliggende og de mange historiske huse i Indre By giver ikke anledning til højhusbyggeri.
- Ærgeligt for København at HC Andersen Tower ikke blev til noget.
- Det er grimt, det passer ikke til den eksisterende arkitektur.
- Byen er smuk og lys, fordi det er muligt at se meget af himlen. Der er masser af nye grunde, hvor der kan bygges højhuse.
- Højhuse kunne bestemt give plads og gøre boligmarkedet bedre. Jeg forstår ærligt talt ikke foragten mod højhuse!

Drømmen om at politikerne kan vende strømmen mod københavn er tosset.

- Indre By er et unikt sted og skal ikke ødelægges med højhuse, som slet ikke hører til i Inde By eller omkring Indre By. Vi skal ikke bygge løs uden at tænke på de kortsigtede og langsigtede konsekvenser.
- Det ødelægger følelsen af en by at man ikke kan kigge op og se himlen
- højhuse i Valby og Nordvest kan allerede ses i skyline fra fx Søerne. Det bør der ikke komme mere af, så slet ikke højhuse i selve indre by.
- Det kommer an på byggestilen
- ja. Stop det. Ødelægger byens lys og luftighed.
- Synes det kan skabe et unikt miljø for byen, med nyt og gammelt.
Det kræver dog en god integration mellem bygninger og miljøet omkring
- Højhuse gør at der kommer endnu flere mennesker, der skal bo, arbejde og transporteres på de samme fortove, cykelstier, veje, tog- og metrobaner. Der er i firvejen en høj koncentration af mennesker i indre by. Det påvirker livskvaliteten for børn og voksne.

- Syntes opførelsen af nybyggeri har toppet!!!!
- Generelt skal Indre By holdes fri for højhuse. Men på enkelte udvalgte steder, fx omkring Hovedbanegården eller Nørreport Station, kan man vel bygge lidt højere uden at det ødelægger Københavns gode bymiljø.
- 100% enig!
- Hvis det er udviklingen med at flere kan være her - er det da fint.
- Desværre er der sket skader, Industriens hus overfor vores smukke rådhus - det er en stor fejltagelse.
Ingen højhuse i indre by og tag dog for pokker hensyn til den/de bygninger de blir naboer til
- KBH er ikke New York og skal ikke være New York.
- Kbh er kendetegnet ved at være lav - det er en del af charmen. Højhuse skygger og passer ikke i indre bys "look".
- Skal ikke principielt forhindres - men være undtagelsen for det gode projekt
- se tidligere svar
- Højhuse hører ikke hjemme i Indre By og heller ikke omkring Indre By. Det vil være ødelæggende for byens fysiske klima.
- Højhusene er ret fine, og mange yderst arkitektoniske og løser samtidig et praktisk formål mht. plads.
Bagsiden af medaljen er skygge samt vind, flere bymiljøer er gennem tiden blevet ødelagt af disse høje visioner og dem bør vi tage ved lære af, specielt i et land som DK med masser af vind.
- Prøv at kige på Ørestaden og Nordhavns arkitektur!!!! Den der kan finde en rød tråd vinder fire år mere. Respekter byens kulturarv, og stop det vanvidsbyggeri der er kært på, de nævnte steder. Ellers brug lidt af vores dadler, på en studietur til Paris, de kunne godt!
- Det skal være begrænset om med udsøgt omhu og kvalitet
- Det skæmmer helhedsbillet, når du kigger hen over husenes tage, som i dag er i "normalhøjden". Det er også en del af det bevaringsværdige og smukke ved byen.
- Det er en meget stor kvalitet for indre by, at der kun er få højhuse. Højhuse giver øget trængsel, kaster skygger og giver problemer med kraftige vinde.
- Jamen der er fin skyline med tårne og spir !
- Depends kan sagtens være der er plads til enkelte høje huse
- Vi skal bevare byens særlige atmosfære.
- Den indre by's charme og hygge ville forsvinde
- Det er kun jyder, der tror, man bliver højere af at bo i højhus.
- der er rigeligt grimt byggeri ved havnefronten
- En specielt ting ved byen er himmelen og lyset. Ikke ødelægge det for pengenes skyld
- jeg synes de passer fint mange steder, fx i de gamle havne og på Carlsberg . jeg synes dog at kommunen er alt for ukritisk med hvad der bygges . kalvebodbygge fx, det var grimt og nu er det endnu grimmere , det er virkelig sørgeligt.

jeg synes klart rådhuset bør påtage sig rollen som " smagsdommer "

- Højhuse, hvis de skal bygges, kan være i udkanten af København. Men ikke i Indre by.
- Ikke over fem etager i indre by.
- Kommer meget an på hvor og hvordan. Er ikke helt afvisende, men det kræver omtanke
- Der skal ikke "bare" bygges højhuse, men synes heller ikke man skal begrænse det så der ikke må bygges flere end nu - det afhænger meget af lokationen
- MEGET, MEGET, MEGET enig!
- ødelægge den historiske arv - der bor osse for mange mennesker i byen -
- Det må stoppes. Byg i yderområderne og lad byens smukke indre være.
- Frem for at gentage andre byers fejl, kunne København lære af dem og undgå de samme fejl.
- højhuse i stål og glas forskønner ikke byen
- Planen om at forbyde byggeri af højhuse i Indre By, Frederiksstaden og Christianshavn er en afbalanceret måde at sætte en ramme for højhusbyggeri i hele kommunen.
- Den skal holdes så oprindelig som mulig
- Selvfølgelig kan man ikke begynde at bygge højhuse i de små gader, men byggerier som Axel Towers gør byen mere spændende.(Jeg ved ikke om de er 40 m eller mere). Det hele handler om, hvordan man bygger højt og om det passer ind i omgivelserne.
- Så vidt jeg ved, findes der en gammel lov, som siger, at ingen bygninger i København må overstige 4 etager, men Københavns kommune ser tilsyneladende stort på denne lov, da de "lugter penge" og gerne sælger ud af tomme m2. Jævnfør Carlsberggrunden, hvor man vil opføre 8 højhuse, hvoraf 1 er bygget og ikke kan sælges, men som nu udlejes, og det forhindrer tilsyneladende ikke bygherrerne i at bygge resten.

- Det kommer meget an på kvalitet og brug
- men gerne ved hinanden og ikke over hele byen ...
- Vi elsker Indre by fordi der ikke er højhuse.
- Hvis der bygges højhuse mister København sit særpræg og bymiljø
- At vi allerede i dag kan se højhuse stå fuldstændig ude af trit, sikkert behageligt for Dem der bor i disse, men grimt at se på for andre
- Kan godt bygges men med hensyn til område og miljø
- Høje bygninger skygger mere for solen.
- Det kommer an på bygningens kvalitet og beliggenhed. Axel Towers og SEB er gode eksempler på god arkitektur, som beriger byen.
- Håndhævelsen af den gamle retningslinje om højst 4 etager er helt afgørende for bymiljøet - så må kommunen se bort fra økonomiske gevinster for kommunen og bygherrerne
- ... unik bl a pga det lave byggeri
- Det er helt unikt med den lave bebyggelse og det giver mere lys og luft og er ikke dominerende som højhuse, der også kan stejle lys og udsigt fra mange andre.
- De er som regel virkelig grimme.
- Lys og luft til beboerne
- Højhuse vil ødelægge skylinen og charmen
- De fleste nybyggede højhuse er grimme og ødelægger skylinen
- Vi har allerede begået for mange fadæser i den retning
- Der kommer alligevel ikke flere kvm bolig eller kontor ud af det med reglerne om en begrænset bebyggelsestæthed. Byg dem heller som boligblokke, helt ud til fortovene.
- Jeg har intet imod højhuse, men de skal placeres uden for Indre By
- Højdebegrænsningen i KBH er med til at give lys i en ellers mørk by, hvor der i forevejen er tæt bebyggelse.
- alle elsker følelsen af den indre by. det føles godt. den ydre by kan bygge højere.
- Længere ud i periferien med de høje bygninger.
- Arkitekturen på højhuse passer ikke til de gamle smukke bygninger. Synes det er ødelæggende for bybilledet med bygninger der er så høje og har en meget moderne stil
- Høje huse hører til en by.
- Dette vil ændre og overskygge de eksisterende bygningsværker og arkitektur, som netop er så unikke. Samtidigt vil dette belaste trafikken og befolkningstætheden i Indre By, således at bl.a. vejnettet og forureningen belastes yderligere.
- Det er jo netop dette med 4-5 etagers huse, som sikre vind, sol, lys og luft i byen. Meget høje huse vil dels bestå af betonelementer, dels være investorers projekter for på lille areal at kunne sælge eller udleje boliger eller erhvervsfaciliteter i større mængder og til høje priser med stor profit for øje.
- Vi skal respektere det bevaringsværdige, men ikke leve i et museum. En fin balance med respekt for begge vil være optimal
- Som arkitekt og professor Jan Gehl har undersøgt, så øges vindhastigheden op til 4 gange om højhuse. Derudover skaber de skygger, som ikke tiltrækker mennesker.

Så hvis man vil bygge flere boliger for mennesker, hvor der skal ydermere skal være et aktivt bymiljø, hvor man befinder sig godt - så UNDLAD at bygge høje huse!

- Arkitektur er også kulturarv
- Hvis der ikke er mere plads, er opad en løsning... men det ender som regel i kontorbyggeri med grimt look. Lokal området blomstrer når folk bor her, ikke fordi de sidder på et kontor, som de er kørt herind i bil for at køre hjem igen.
- De hører ikke hjemme i indre by. Pas på med decenium byggeri, som skal rives ned igen.
- i alt det foregående er der stillet spørgsmål mht plads, biler og turister. Højhuse vil da blot forværre det hele, og samtidigt ødelægge det skønne ved byen.
- København er på den måde et åndehul, sammenlignet med andre storbyer, der har (glas)højhuse i et væk. Det giver ikke noget godt til sjælen, desuden er Axeltower en skændsel, og miljøet omkring Jernbanegade er klaustrofobisk og 'overfaldende'.
Så ikke flere højhuse, tak.
- En vanvittig idé fra politikere der har været i alverdens storbyer, men ikke ved det mindste om livet i den Indre By i København. Måske skulle de en dag prøve at være turister i deres egen hovedstad.
- Visse dele af byen kunne sagtens trænge til at blive moderniseret . det er ikke et museum vi bor i. Men en vis nænsomhed er selvfølgelig nødvendig...
- Der er for mange menneske alle veje, ganske ubehageligt.
- Der er stor forskel på hvor i indre by. I middelalderbyen er jeg enig.

- Det er jeg ikke bekymret over. Højhuse kan sagtens forskønne ideen om en ægte metropol.
- København er unik m.h.t. forholdsvis lav bebyggelse.
- Kompenser og assister istedet med at beskytte den danske kulturarv som ligger i de små skæve huse i indre by som alle behøver en kærlig hånd og ejerne selv står med. Eller juster fredningsregler så man er mere fleksibel
- Det kommer sgu an på hvor højt og i hvilken form.
- Indre By er en middelalderby med mange smukke fredede bygninger. Lad ikke den charme blive ødelagt, af høje bygninger, der kan placeres andre steder.
- det vil ødelægge københavn - se Oslo som en uhyggeligt eksempel på manglende ledelse og manglende byplanlægning
- Netop den "lave" bykerne er et særkende og bør bevares- ligeledes de lidt "skæve" bebyggelser.
- Igen, unik bydel, som vil blive ødelagt og til sidst ligge øde hen.
- De høje bygninger skygger, der er ikke plads til mængden af mennesker : gælder både affald håndtering og forøgelse af transport og det ændrer skal en af et kvarter, der bør bevares
- Det afhænger meget af hvor og hvilken funktion og kvalitet der er tale om?
- Det er da et kulturtab, hvis Indre Bys flotte profil med tårnene bliver ødelagt.
- Det kommer da helt an på hvor det placeres og hvordan det klæder det pågældende kvarter. Højden på et hus siger intet i sig selv.
- Selv om vi har en fin gammel by er det kun tegn på stagnation hvis der ikke må ske noget nyt.
- De høje bygninger i Manhattan var ikke et problem, da jeg var der, Jeg synes, de var fascinerende, så hvorfor ikke have dem her også.
- Jeg har intet imod højhuse, hvis det er god arkitektur, som tager hensyn til byen omkring det. Men der er ikke bygget sådan i mange år i indre by. Se Kalvebod brygge, "Krystallen" mm.
- Vi skal ske ikke have 40 meter høje huse, men kunne gå lidtvidere med 7 - 12 etager huse, og få skabt lidt skylinen under hensyn tagen til omgivelserne. Det kan godt lykkes
- København er kendetegnet ved de smukke gamle bygninger og tårne.Højhuse ødelægger udsynet og stemningen.
- Jeg synes det er dejligt at vi får en metropol inkl høje huse, men det skal ikke være til uden bopølspligt og det skal være blanding ag bolig leje, ejer og andel
- Det der gør København så unik er at man kan se himlen og ikke en Skylight, hvilket alle andre storbyer kan fremvise. Lad os være unik på det punkt.
- Jeg kender ikke til at der pt. bygges mange "højhuse", så jeg er tilfreds med status quo.
- Der skal overhovede ikke bygges højhuse. Kun huse der ikke er større end 5.sal, som er normal højde i København.
- Det kan byen ikke tåle. Byg udenom
- Højhuse er uforenelige med Indre Bys karakter og arkitektoniske kvaliteter.
- Højhuse giver skygge og træk og misklær vores indre bykærne samtidig med, at de skaber unødigt mere trafik, hvor der er snæver plads i forvejen. - og det et heelt unødvendigt .
- Ville ikke gøre noget med høje huse. Plads til flere mennesker. Ødelægger heller ikke bybilledet efter min mening
- Sådanne menneskefjendske huse skal slet ikke bygges.
- Det ødelægger den arkitektoniske byggestil og de mange flotte gamle bygninger som udgør indre by og som gør Kbh unik
- Medmindre der rives gamle huse så er det ok med blandet miljø.
- Vi mister identitet og fremme problemer med kastevinde og skygger. Dertil bør det undersøges hvordan ejerforholdene af områder/pladser ved sådanne byggerier påvirker borgernes frie muligheder for at benytte byrummet (LÆS: Undgå privatisering af det offentlige byrum)
- København er unik og interresant p.g.a. sin historie, arkitektur, gamle bygninger. En af vigtigste elementer er menneskevenlig højde på bygninger. Der skal ikke bygges over fem etager i den Indre By. Der er mange nye områder med moderne byggeri, de skal udvikles videre.
- Enig - byg dem længere ude, hvor det ikke genere det kig vi har til vores tårne.
- Det særlige og det særligt arkitektoniske ved Kbh er netop ganske få højhuse i modsætning til så mange andre storbyer.
- Vi skal bevare vores unikke middelalderby. I flere andre storbyer er man begyndt at genbygge gamle bygninger. Rekonstruere eller lave arkitektur som læner sig op af den gamle arkitektur som omgiver den nye bygning.
- ellers kommer København til at ligne alle andre storbyer
- Det ville ødelægge charmen og bryde med det samlede billede - i hvert fald i middelalderbyen.

- Hvis man bygger højt, mister Indre By Kbh. tiltrækningskraft, charme, og behagelige menneskelig skala at færdes i. Det ville være en kæmpe stor fejl at bygge højt her !!! Så kommer vi også til at ligne alle mulige andre storbyer og vores særpræg forsvinder.
- Jeg ville ikke bryde mig om at bo i en "skygge by" hvor solen ikke når ned til gade niveau. Der er så mange storbyer ude i verden der konkurrerer om flest højest og størst. Tink hvis København om mange år kunne være den flotte by, som undgik at blive ødelagt af højhuse
- Det helt særlige ved vores by er netop de få og oftest grimme, høje bygninger. Man kan altid se himlen.
- Dette skal ikke ske på bekostning af gamle bevaringsværdige bygninger, er det ikke på bekostning heraf, ser jeg intet problem i at bygge højhuse
- Ikke på bekostning af ældre smukke bygninger.
- Dette er et fladt land, høje huse hører sig ikke hjemme her. Københavns skyline forsvinder, man føler sig indeklemmt. Byg dog u ørestaden og omegnskommuner
- Det siger sig selv at hvis vi skal bevare Københavns indre by, skal man jo kunne se tårnene og de smukke huse. men igen det er jo profit der styrer det og ingen politikere tager særlig meget del i erhverslivets disproportioner. Grundene er dyre i København så højhuse er jo genialt for dem der skal tjene penge på forretninger eller hoteller.
Jeg glæder mig hvis nogen sætter foden i jorden overfor de pengeinteresser der kan ødelægge indre by.
- Vi skal bevare byens vartegn, som er udsigt til spir og tårne
- vi skal ikke holde indre by som et frilands museum.
- At det er sådan i dag, er det, der gør København unik
- høje bygninger ødelægger charmen ved byen³ - så helle udvide i areal frem for højde.
- Højhuse er ikke problemet. Dårlig byplanlægning er et problem. Havnefronten er stadig fremmedgørende, og der hvor man har gjort lidt for at gøre den menneskelig, er der overfyldt af turister.
Høje huse kan være relevante - det kontekstafhængigt.
- Vi skal ligne den grønne by vi er. Det betyder lavere bebyggelse, så der er lys og luft
- Der kan sagtens bygges ordentlig arkitektur der også er højt. Generelt er man for småttænkende og en anelse indskrænket i sit syn på byudvikling især i København.
- Og der skal ikke bygges flere hoteller i Indre By
- Det er ikke altid bygningens højde, der har betydning, men som udgangspunkt bør der ikke bygges stort og nyt i Indre By.
- Hvad er det turisterne kommer efter, da vel ikke at se højhuse. Man kan se højhuse mange andre steder som er betydelig mere interessant end det der er bygget i København
- Vil må udnytte byen mest optimalt. Andre hovedsteder har typisk også højhuse.
- Det afhænger meget af placering og arkitektur. Jeg synes Axel Towers er et vellykket byggeri.
- Vi skal have sol, lys og luft ned i Indre by, og dette forhindrer højhuse!
- Man har ødelagt havnefronten med de høje bygninger
- Københavns horisont er bemærkelsesværdig og er et af de vigtigste årsager til Byens Sjæl der endnu er tilbage.
- Nyt evt. højt byggeri udelukker ikke at man samtidig bevare og passer på det gamle. Byen må da gerne udvikle sig.
- Flere billige lejligheder. Der kommer flere og flere singler og barnløse par, dem skal der også være plads til
- De bidrager kun negativt æstetisk. Og kbh har ikke brug for flere indbyggere. Tværtimod
- Smadrer København!
- Der må gerne bygges højt, men det skal være smukt og kunne spille sammen med eksisterende bygninger og opholdsområder.
- En seværdighed hvis vi har en lav by...
- Lad os bevare det unikke København.
- Da bør vi nok nytænke, se på højhuset i Malmø som burde være bygget i Kbh! Alle kender den bygning!! Højhuse kan placeres med omtanke og være med til at gøre byen smukkere
- Og riv gerne de dem ned der er bygget i den højde
København er så dejlig og kendt for sin lilleputstørrelse - bevar vores eventyrby
- Kun hvis de kan integreres på en fornuftig måde
- det var helt forkert at Posthusgrunden fik lov. Helt forkert af Socialdemokratiet og de øvrige.
- "Omkring" er noget andet end "i". Jeg mener, søerne og Christianshavns voldanlæg og vodgrav skal fritholdes for højhuse.
- Jeg har intet problem med høje huse, men i en middelalderby der indeholder så meget kultur fra fortiden- mener jeg de skal en smule ud af centrum.

- Fordi dagens huse er grimt og hurtigt bygget, der er ingen stil eller værdighed over nybyggeri, ikke noget man om 100 år ser begejstret på, grimt grimt grimt
- Københavnerne lider af en eller anden form for 5.sals psykose, hvis det er godt byggeri er det ikke noget problem at det er højt. Men det kræver at det har en kvalitet ikke ligesom det der ude ved Amager strandpark fx
- Høje huse har en række ulemper. De tager udsigten fra andre og de giver anledning til ubehagelig vindforhold, hvilket er særlig aktuelt i Kbh. med det klima vi har. De er også dyre at bygge. Det giver trafikmæssig trængsel. Højhuse skæmmer de fleste af verdens byer. Det vil gøre Kbh. mere attraktiv at være dem foruden.
- København er netop kendt for relativt lave huse i teglsten med tegltage og sine mange tårne.
- det kommer jo an på politikken, men hvor skal de være? hvis der fx. ikke er bopælspligt og det er til investering, vil jeg ikke synes det er noget vi behøver mere af. Men et højhus til fx. sygeplejerske er da en god ide. Dem kan vi ikke få nok af.
- Byen skal bevare sin autencitet
- det synes jeg ikke man kategorisk kan sige nej til. Men det skal da gøres med hensyn til det område, der skal bygges i. Med de rigtige arkitekter kan gammel og nyt sagtens forenes. Og byen skal jo rumme både det gamle og det nye
- Det helt specielle ved København er den smukke linie med de fine tårne. Det er brutalt at ødelægge den med højhusbyggeri.
De par hotel byggerier der er bygget i 60'erne og 70'erne skulle aldrig været bygget.
- Der er jo ikke bygget højhuse ud over SAS hotellet. Hvis arkitekturen er i orden og man ikke ruder bevaringsværdige ejendomme er det i orden med mig
- DET ER unikt med denne lave by. Turister nævner det som et særkende. Jeg nyder det. Kalvebod brygge er et forfærdelig eksempel på blokering af havnen fra byen.
- Riv den mega grimme bygning ned som de har bygget ved Panum
- Den "lave"bebyggelse af København giver åbenhed hvor højhuse lukker og virker trykkende
- Det vil ødelægge det særlige der er ved København, hvor der stadig når sol ned i gaderne og at de mange smukke områder ikke skæmmes af store kolosser der tager lys og udsigt.
- det er vigtigt at marmorkirken og andet bliver ved med at være varetegn indre by og ikke overhales i højen af bygninger a la tivolihotellet og andet.
- Jeg synes generelt man burde restaurere mere, gøre sig mange flere miljøvenlige tanker når vælger at bygge. Jeg synes på ingen måde at indreby hverken har brug for eller plads til flere store bygninger eller hoteller. Al det charmerende drukner og på sigt vil hverken borgere eller turister finde København eventyrlig og hyggelig. Og når man så bygger kunne man jo godt gøre sig nogle tanker om miljø, atmosfæren og æstetik - igen man skulle tro at beslutningstagere var praktikanter. Det er blevet bygget meget gyseligt og kedeligt!
- Helt enig - indre bys særpræg skal bevares, og eet mener jeg ikke sker med flere høje glas-facader o.lign.
- Højhuse er gode på den måde at de skaber flere boliger på mindre plads. Men, de højhuse vi har set opført i Kbh de seneste år er desværre arkitektonisk så skrækkelig æstetisk udført at man må undre sig over at der er givet tilladelse. Stor forringelse i bybilledet, desværre.
- Har ingen problemer med højhuse ved havnefronten, men i en middelalderby som vi sikkert sælger turismen på pynter ikke.
- Jeg ser ikke noget principielt problem ved højhuse. Om de er et problem vil afhænge af den specifikke placering og udformning.
- Flere kvadratmeter i højden er bedre, end i bredden
- Danmark er et lillebitte land- afstandene minimale. Set i et langt perspektiv er det ikke nogen god ide at bo tæt- de klimamæssige udfordringer bliver bl.a. at håndtere de folkesygdomme som ændringen i biodiversiteten kommer til at foranledige.
- Enig, lad os fastholde den særegne kultur og identitet og lade byen udvikle sig i respek for denne.

Kongens Have vil antageligt udgøre en fin placering for et nyudviklet bycentrum, men det ved vi jo godt at vi ikke skal gøre, vel?

- For at præcisere, så vil f.eks. højhuse ved Vesterport ikke være gangbart, medmindre de er i skal asom Axael Towers. Længere ude kan det gå an, men det kræver arkietktonisk kvalitet som f.eks. ungdomsboligtrnet på Nørrebro, og ikke sekunda-arkitektur som Niels Bohrs Tårn
- Ikke nødvendigvis dårligt. Kommer an på udførsel og indpasning
- Så kan vi ikke se alle de smukke tårne og spir, som København har.
- De høje huse misklæder byen og gør den menneskefjendsk. Der bør være grænse for hvor mastodontisk højt og ufølsomt byggeri man vil tillade i byen. Byggerierne på Bryghusegrunden og

langs havnen i det hele taget er en sand katastrofe (bortset fra det på nordisk brygge syd for Nyhavns broen).

- Lad os bevare charmen. Hvis der skal bygges skal det passe ind med resten.
- Vi skal ikke udvide, vi skal optimere de nuværende ejendomme til grønnere bygninger og så skal vi bygge opad i form af moderne grønne ejendomme!
- Se svar på foregående, højhusene ud af byen - de er så meget hygge g miljøknusere
- København K bør bevares som en lav by for at bevare sin sjæl.
- Man kan spørge sig selv. Hvorfor skal der bygges højhuse i midtbyen?

Jeg håber inderligt at politikerne formår at afvise Tivoli's evige insisteren på at bygge højt.

For ja, byen har så sandelig brug for endnu et hotel!!!!?!!

Gerne helt inde i hjertet af København og den gamle forlystelseshave. Hvorfor - fordi der er kunder til det

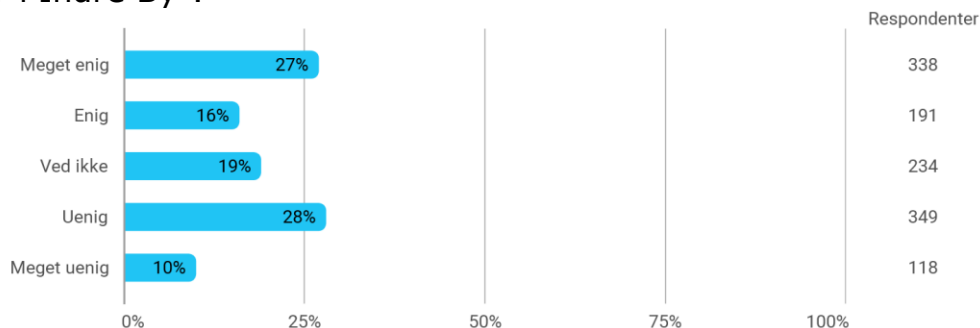
NEJ TAK

- Konsekvenserne er negative. Byen kan ikke håndtere udfordringerne med høje bygninger.
- Der må godt bygges bare det passer ind i resten af byggeriet
- Vi skal bevare samlede miljøer. Der er rigeligt med plads til nutifig fortætning og arkitektur i de nye bydele
- Det skræmmer og skygger
- Posthusgrunden bliver en skandale. Flyt højhusbyggeri ud af byen, og det kan ikke gå for langsomt. Lad nu være med at være til fals for smarte arkitekter og penge. Se bare rædslen ved Østerport Station. Hvordan kan man tillade højere byggeri og grim facade et sådan sted?
- Savner flotte og imponerende bygninger i København, som kendte arkitekter står bag.
- En af charmerne ved indre by er den lave bebyggelse
- Højhuse er flotte og nyttige, når grundpriser stiger. Det betyder ikke nødvendigvis, at tæt og lav bebyggelse skal/ må fjernes.
- Der er boligmangel. Der er især mangel på boliger til mindrebemidlede. Jeg synes, det er vigtigt med en mangfoldig by, at der også er plads til mennesker med almindelige/lavere indkomster.
- Man skal i al fald passe meget på. Jeg synes til gengæld, at den hollandske arkitekts tegner for yder Christianshavn så vildt spændende ud. Projektet blev dømt ud fordi bygninger var vær for høje. Måske en fejl. Højde kan ikke være det eneste kriterium.
- Der skal være udsyn og luft.
- Det er fint med højhuse, men de bør ligge længere væk fra bykernen end fx posthus-grunden.
- Gerne udenfor byen men ikke i byen så vil den ligne alle andre
- Højhuse undergraver det bevaringsmæssige miljø
- Bemærkningen i planforslaget om at Københavns tårne og spir skal dominere er meget på sin plads og bør støttes helhjetet
- Udmærket id. Højhuse kan være med til at skabe et større udbud af boliger og dermed lavere husleje.
- Højhuse er ikke godt for noget. Her tænker jeg ikke blot på æstetik, men i høj grad på folkesundhed.
- ikke i men gerne omkring
- Der er i min optik alt for mange høje bygninger, der skræmmer Københavns "skyline". Det gør mig egentlig ret ked af det :(Så jeg håber absolut ikke, at der kommer flere.
- Et særligt karaktertræk ved København er, at der - med få undtagelser - ikke er højhuse. At den københavnske skyl-line er lav - brudt af historiske - og nye! tårnmarkører.
- Byg højhuse i de nye kvarterer, fx Nordhavn, men ødelæg ikke indre bys skyline
- Der bør ikke bygges højhuse i selve indre by, men havneløbets store, åbne rum kalder på at blive indrammet af markante bygninger i monumentalt format. Problemet her er ikke højhuse, men den æstetiske katastrofe, som Københavns Kommune har gjort sig skyld i med den kritikløse bebyggelse langs Kalvebod Brygge. Først i de senere år har rædslerne fået selskab af arkitektonisk lødige bygninger. Men bystyret bør være langt mere kritisk og krævende over for bygherrerne, når der gælder den arkitektoniske udformning af nye byggerier.
- Indre by skal bevares så autentisk som muligt.
- Højhuse har fanden skabt.
- der er bygget så mange høje grimme rustfarvede højhuse så det må være nok. Vi skal værne om vores tårnudsigt!
- Men indtil nu er havnen smukt idag, selv om det er blevet bygget højhuse.

- Så længe det sker med hensynstagen til sammenhængen i bybilledet er højhuse en god ide.
- Det går da an på hvilken slags bygning det er.
- Jeg kan især godt lide Københavns 'small scale' hovedstad. Vi hverken kan eller skal konkurrere med fx Vancouver eller New York. I stedet skal vi fremme det, vi er bedst til, og det er bl.a. den menneskelige og smukke gamle by vi har, hvor mennesker trives og kan bevæge sig rundt i en god blanding af bopæle, industri, byliv, kultur, grønne områder etc. Ikke forblæste og sterile områder hvor kun en arkitekt bøjet over sin plantegning og sine drømme tror, at nogen almindelige mennesker gider at bo.
- Såfremt den passer i kvarteret synes jeg det er ok. Jeg ser eksempelvis meget frem til de højhuse der kommer på den gamle postgrund, jeg tror de bliver flotte i det kvarter. Axel Towers er i øvrigt et godt eksempel på pæne høje huse.
- Højhusene er æstetisk generende og ødelægger Københavns udtryk og ødelægger byens charme.
- Det ødelægger stemningen og atmosfæren ved den gamle bebyggelse og er i stik modsætning til det, den gamle bydel repræsenterer og har repræsenteret langt tilbage i historien.
- Det vil ødelægge det arkitektoniske særpræg som Indre By har og som er unikt, ligesom det vil hæmme de oprindelige bygninger, hvad angår lys og udsyn. Der er masser af plads til højhuse uden for Indre by fx på Amager, hvor der ikke er samme mængde af bevaringsværdige bygninger at tage hensyn til.
- Ikke flere rædsler som rædslen overfor Tivoli, og Mordor på Nørrebro
- Indre by og omkringliggende områder, udmærker sig ved det unikke særpræg at bevaringen og "overlevelsen" netop udgør en samlet helhed, hvor bl.a. bebyggelses højden er karakteristisk. Hvem ønsker at ændre ved det Parisiske Latiner Kvarter etc. ? Er dette ikke en meget kærkommen sammenligning !
- højhus vil ødelægge byens profil
- Det skal gøres ordentligt - man skal tænke sig om - men det er helt forkert at udelukke det på forhånd
- Don't. Mess. With. The. Skyline.
- Vi skal bevare byens sjæl og karakter som middelalderby!
- højhuse er grimme og hører ikke hjemme i kbh
- Vi har en unik, balanceret bykerne, som i sig selv er en attraktion.
- Der må gerne bygges arkitektonisk spændende højhuse omkring indre by, men det skal ikke være i Middelalderbyen. Der skal dog være en mening med det og det skal bidrage med spændende udtryk - ikke bare et stort sort tårn. Lave bygninger kan også være uskønne.
- Skal passes ind i omgivelserne
- Der er plads andre steder - så bare lad indre by have sin gammeldags charme. Det er det, der tiltrækker folk udefra.
-og det bør også gælde for advokatfirmaer med gode forbindelser på Rådhuset!
- Det pynter ikke, det er som jeg ser det et punkt om penge, da det selvfølgelig skaber flere Kvm. at bygge højt og man derfor kan tjene flere penge. Dem der er blevet bygget i dag ikke almenboliger men kontore og ejerlejligheder som den almeneborger ikke har økonomi til.
- Indre by og omkring kan ikke samskrives. Indre by er fint at holde på Rundetårn niveau omkring de 33 meter. Men omkring indre by som ex vil være Refshaleøen og Lytnetteholmen med store rumdannelse kan meget vel bebygges som Mini Manhattan. Det er øvrigt bæredygtigt at bygge tæt og højt.
- Udsagnet gælder også havnefronten incl papirøen. Det er vigtigt at nye bygninger har samme bygningsvolumen, som de bygninger, der skal passe ind iblandt.
- Vi skal være varsomme med Københavns skyline - men Københavns smukke skyline skyldes jo netop de mange tårne, som tidligere generationer har bidraget med. Jeg synes, vi skal stille meget høje arkitektoniske krav til nye tårne - men ikke generelt forbyde velmotiverede højhuse, fx ved Vesterport.
- Det gamle København bør der værnes om
- Skandale med den høje bebyggelse ved hovedbanen. Desuden flere beboere med biler som der ikke er plads til.
- HELT ENIG. København er en charmerende by, fordi den ikke er nybyggede store klodser på 15 etager!
- en by skal udvikles. flere højhuse med en rimelig husleje så flere kan flytte til byen, både unge og gamle.
- Det kommer an på hvordan de ser ud.
- Højhuse hører ikke til i indre by - vbyens historiske særpræg skal have lov at fylde, og nybyg skal specielt leve op til krav om at tage omgivelserne med i designprocessen

- Passer perfekt i udkanten som Ørsted men la indre by være som den er. Mange udlendinger liger netop København fordi den ikke er ødelagt som så mange andre hovedsteder
- Høje huse skygger for andre bygninger og livet på jorden i gader, parker osv.
- Vi skal være om kbh særegne by profil med huse i max 4 etager højede, enkelt vellykkede undtagelser som axel towers skal der dog være plads til, forudgået atr debat i lokal udvalg og råd
- Jeg synes at der er kommet mange flotte højhuse indenfor de seneste 10 år men vi behøver ikke flere i indre by. De kvæler de mange smukke huse i indre by.
- Jeg er enig vedr. indre by. Men gerne højhuse rundt om indre by.
- Ejerskab hvor kapitalfonde ejer huse og lejligheder er også med til at ødelægge bymiljøet
- De er som oftest utroligt grimme, da danske arkitekter til stadighed er alt for påvirket af Mies van der Rohes stil, og ikke udviser specielt meget form-fantasi.
- I selve indre by skal der ikke laves nogle højhuse, men i omkredsen omkring og i de ny byudviklingsområder, synes jeg at det passer fint. Desuden er det vanskeligt at tilbyde boligertil alle, hvis ikke bebyggelsesprocenten øges i nogle områder, bl.a. Ved hjælp af højhuse.
- Det er en god ide, da det kan løse mange problemer.
- Det er rigeligt!
- Kbh er ikke en by med højhuse. Det er Kbh
- Højhuse ødelægger byens skyline, og ikke mindst image.
- Vi har en skyline med tårne og spir - ingen grund til at ødelægge den. Og ikke flere boliger herinde, der er hvad der skal være og ikke hvad der kan være. Ud på landet med alt det der - mange vil sikkert gerne bo i byen, men det er der så ikke bare lige plads til.
- TÆNK JER OM!!
- Huse over 4-5 etager forbydes i indre by (middelalderbyen)og Frederiksstaden
Huse over 5-6 etager forbydes i omliggende cirkel-område ca. 200-300 m
- Højhuse kan være vældig fine. De er også med til at øge boligudbudet. Hvis byen er tæt nok kan de være med til at understøtte et meget levende byrum. Der skal nok ikke bygges inde i middelalderbyen, men fx i metropolzonen kunne vi da sagtens have nogle flere.
- Det kan godt være der er flere og flere der ønsker at bo i indre by, men vi kan jo ikke alle sammen være here. Det er ikke en menneskeret at bo i indre by
- Men generelt flere og smukke skyskabere udenfor bymidten. Ikke grimme højhuse som i Carlsbergbyen.
- Bevar nu vores indre by. At plastre den til med hæslige glashelveder er en synd mod vores bevaringsværdige huse.
- se mit forrige svar.
- Københavns Indre By bevare sit særkende som tårnenes by med sin lave profil og skal ikke ligne andre storbyers centrum, der ligger som en lille klat huse omgivet af en mur af højhuse.
- Havnefronten langs Kalvebod er smadret af grimme huse. Så det handler ikke kun om højden
- Ingen højhuse i den lille, lave kerne, men uden for denne i en planlagt afstand må det gå an.
- Indre by er kendetegnet ved byens tårne, de skal ikke overskygges af højhuse. Vil man bygge højt kan man gøre det i stationsnære randområder.
- Kommer meget an på, hvem der er arkitekt. F.eks. kan Lene Tranberg lave meget smukke højhuse, som forskønner indre by. Andre højhuse kan være en skændsel.

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Der skal ikke opføres flere bygninger i moderne arkitektur i Indre By".



Uddyb gerne:

- Det er naturligt at en by udvikler sig og hvis det foregår med omtanke må der meget gerne komme moderne arkitektur i Indre By.

- Der må gerne bygges nyt, det skal bare ikke ødelægge eksisterende kulturarv, som f.eks. den virkelig grimme bygning, man har klasket op ved siden af Østerport station og som, ødelægger udsynet til Kastellet - en af de smukkeste område vi har i København.
- BLOX og Østerport St nybygning er rædselsfulde fra et arkitektonisk synspunkt. Den flotte linje fra Det Gamle København skal følges i nye bygninger, tænker på London som et skræk eksempel.
- Så længe det er et mix med at bevare historien sammen med det nye er det fint. de gamle bygninger skal bevares.
- Hvorfor ikke? Der er en boligkrise!!
- Der skal opføres bygninger med DYGIG arkitektur som FREMMER Indre By's unikke stemning og miljø.
- Der er ikke plads til flere bygninger i Indre By, hverken høje eller moderne. Hvis der rives bygninger ned, kan man bygge moderne arkitektur ellers ikke.
- En by er altid i udvikling, og arkitekturen følger med.
- Bygninger bør altid tilstræbes at indgå i det omkringsliggende miljø - ellers er de, som BLOX - misforståede forsøg på at skabe provokation, kontrast og kunst ud af bygningsmassen. Gamle bygninger skal selvfølgelig i videst muligt omfang bevares, men derudover må der gerne komme nye bud på arkitektur i byen.
- Ingen arkitekturen
- Mange af de nye bygninger er flotte, men der er også opført nogle øje-bæer. Restaurering af det gamle er meget at foretrække.
- Så længe det taler godt sammen med den ældre del, og integreres med omgivelserne er det fint
- Igen, skal det omkring liggende miljø tages i betragtning
- Moderne arkitektur kan sagtens tilpasses, sådan at den korresponderer og ikke virker fremmed for den ældre arkitektur.

Det handler om bygningernes skala, proportioner og materialitet.

- Nej tak!!!
- Kravet kan ikke være ultimativt. Hvis en bygning af en eller anden vægtig grund skal erstattes, ser jeg hellere en tidssvarende arkitektur end pastichebyggeri.
- Der er ikke noget galt med moderne arkitektur som sådan. Der er noget galt med at myndighederne tilsyneladende accepterer dårlig arkitektur, som fx byggeriet ved Østerport Station
- Hvis det er behovet og der bygges forskelligt er det også charmerende.
- Det kommer helt an på udformningen. Moderne bygninger kan være smukke også i nærheden af ældre. Så jeg synes ikke man kan sige, at moderne bygninger som sådan er er dårlig ide. Det kommer helt an på placering, udformning og hvordan de spiller sammen med de eksisterende.
- Hvis en moderne bygning står det rette sted og tager hensyn til den/de bygninger de er naboer til, så må der gerne bygges i moderne stil.
- Hvor skulle de i så fald stå henne?
- Det skal gøres med måde, og bør ikke være et mål i sig selv.
- Blox er en skandale
- Konsekvens af et forbud er, at Indre By bliver til et museum!
- Når turister - og københavnere - synes Indre By er attraktiv (og det er jo bevist med turiststrømmen og tilflytningen) - så er der da ikke grund til at ødelægge attraktionen.
- Alle de bygninger der er i indre by, har på et tidspunkt været moderne, vi skal selv klart søge at bevare de gamle bygninger, men skal der bygges nyt, så lad det gerne afspejle nutiden til fremtiden så det senere kan vise fortiden.
- Meget nybyggeri spec. omk. havnen er gyseligt.
- Moderne arkitektur kan sagtens være af høj kvalitet og æstetik. Det handler istedet om at vælge den rigtige moderne arkitektur; arkitektur der respekterer og forholder sig til kontekst og forbedrer bymiljøet omkring sig.
- Arkitekter har det ene formål, lidt lige som politikere, at udødeliggøre sig. Det er et mål, der meget sjældent er evnerne til. Så respekter byen og dens kulturarv. Hvor pæn syntes man Kalvebod brygge er, kontra bygningerne bag? Det er ikke det nye nyhavn! Det er en fuldkommen ødelagt havnefront, til gavn for de mennesker, der arbejder der. Ikke til gavn for København eller københavnere. Så uanset hvor de kære politikere kommer fra, så respekter vores by. Det er vores, ikke jeres.
- I begrænset omfanget og i udsøgt kvalitet ud fra en faglig kvalificeret debat
- Gerne. Hvis kommunen sikrer en råd tråd i byarkitekturen, ser jeg ingen grund til at stoppe udviklingen.
- Spørgsmålet forekommer mig uklart da det vel næppe skal forstås 100% bogstaveligt.

- Hvis det er relevant med nyt byggeri er det ok, gammelt er ikke nødvendigvis altid godt, og Kbh skal være ikke statisk. Men moderne arkitektur kan være mange ting - vi har eksempler på løsninger, hvor bygningen føjer sig smukt ind i omgivelserne - og det modsatte. Og der skal holdes godt øje med, hvad der foregår!! Slagtergårdene på Vesterbro og Blackstones hærgen taget i mende.
- Nogle få arkitekter er i stand til at tilpasse sig områdets "sjæl"
- Moderne arkitektur er ikke nødvendigvis dårligt, men der skal stilles krav om kvalitet og udseende. F.eks. er den nye bygning ved siden af Østerport Station en skandale og burde aldrig være godkendt.
- Det er jo ikke et museum
- Moderne arkitektur kan være meget smukt og passe fantastisk i omgivelser med gamle huse. Vi har bare ikke set ét eneste eksempel i København. Desværre.
- Det kommer an på, hvordan den arkitektur er. Som der bygges for tiden i Ørestaden, Amager Strand, Nordhavn og Sydhavnen, skal vi ikke have mere af. Det er slum fra starten.
- Så længe, at arkitekturen er cool og unik, og blander ind med det gamle, er det forfriskende... men det er en balance
- Den nye bygning overfor Tivoli er en øjebæ
- Vi skal bevare byen, men også udvikle den!
- Moderne byggeri kan godt bidrage til et godt/forbedret bymiljø.
- Moderne bygninger der bygges med omhu og respekt for det miljø de skal være en del af er da et plus. Men der er også decideret skandaløse byggerier. Det nye byggeri ved Østerport fx. Eller den døde ø i Århus havn.
- Det er måske uundgåeligt, men nye bygninger skal indgå respektfuldt i den klassiske helhed
- her er rigeligt grimt byggeri
- Der er rigelig af det lort allerede, dårligt bygget iøvrigt
- helt enig. jeg synes derimod at de " moderne " bygninger der er blevet opført skal føres tilbage til deres historiske udtryk . Det er virkelig sørgeligt så meget grimt byggeri der er opført i indre by , specielt i 50- 70'erne . Gader der kunne være hyggelig og attraktive er istedet blevet triste og uindbydende og nærmest blottet for liv.
- Hvis arkitekten er dygtig, kan der sagtens og med stor fordel bygges moderne i Indre By. Derimod bør der aldrig bygges gammeldags.
- Det kommer an på arkitekten, men myndigheden må virkelig tage sig sammen for at undgå rædsler, som der ses ved Østerport.
- bykernen skal bevares, renovering frem for nybyggeri i indre by
- Indre by skal ikke være et museum, men undgå højhuse
- Vi skal bevare det gamle københavn, restaurere med omtanke for miljø og historie og bygge til, hvor det er absolut nødvendigt og kun hvor det er absolut nødvendigt. Dele af havnefronten er en katastrofe arkitekturmæssigt og der ser ud til at der er overkapacitet af boliger og områder uden sjæl som ligger stort set øde hen
- Skal gøres med omtanke og hensyn til eksisterende i gennemtænkt design
- Ny og gammel arkitektur skal blandes, som den altid er blevet. Det skal fortsætte
- Hvis de passer ind i byen, ser jeg intet problem i moderne arkitektur
- Den nye arkitektur, skal harmonere med de eksisterende bygninger.

BLOX ved Langebro er rædselsfuld lige op ad middelalderbyen. Pinligt!

Der er masser af byer i verden, der viser bedre løsninger.

- oftest er ny arkitektur grim og dårlig - jvf arkitekturoprøret - hvis linje jeg støtter
- Vi skal værne om byens smukke gamle bygninger, og ikke have store nye grimme bygninger. Profit er jo dagens løsen, men for en gangs skyld må man se bort fra det. Vi vil IKKE have flere hoteller osv.
- De steder, hvor der kan bygges, bør der sættes på kvalitet, høj æstetik. København har rådene, som bør høres. Indtrykket er at rådene ikke høres, indstillinger følges ikke.
- uddybet ovenfor
- Det kommer an på hvad og hvor. Hvis en byggetomt skal bebygges, skal de naturligvis ske med moderne materialer og standarder, men det ydre udtryk skal tage hensyn til omgivelserne. Ellers bliver det historicisme, der aldrig er interessant.
- Vi har allerede set alt for mange skræmmende eksempler
- Forudsat den arkitektoniske kvalitet er høj og harmonerer med det eksisterende miljø

- Hvis man en dag bliver enige om at overbygge banegraven ved Vesterport skulle der da gerne komme noget flot arkitektur.
- Ny arkitektur kan sagtens passes ind blandt gammel, hvis man finder de rigtige arkitekter/bygherrer, der er sig deres ansvar for byen bevidst.
- Mange nye bygninger følger ikke nærliggende bygningers udseende og arkitektur og burde forbydes.
- men gerne med stil og ikke som Ørestad city (overfor Nyhavn)
- Så længe de ikke kan tegne smukke bygninger, skal der ikke bygges mere.
- så længe de ikke ligner Blox eller andre katastrofer, som den nye bygning ved Østerport station, har jeg ikke noget imod moderne arkitektur i byen
- I princippet skal der ikke bygges moderne, men hvis et hus brænder ned kan en dygtig arkitekt måske komme i spil.
- Byen skal også leve
- Der er bygget flot ny arkitektur - f.eks Alex Towers. Men der også bygget rædsler - f.eks Blox
- Synes ikke København skal fremstå som en "gammel" by, vi skal også følge med udviklingen så København ikke bliver et "museum". Diversitet i bygninger er også vigtigt.
- Jeg så gerne at den nye arkitektur gjorde mere brug af stuk og facadeudsmykning. Det er bare min personlige smag. Industriens Hus er ærgerligt at se på.
- Såfremt bygninger er æstetisk kønne (som SEB bygningen) og ikke klodsede (som BLOX bygningen)
- Moderne arkitektur kan være godt, men det skal være god og ikke for dominerende arkitektur. Fagfolk skal vurdere og måske have vetoret - og økonomi må ikke være afgørende.
- Det er ikke fordi at moderne bygninger ikke kan fungere sammen med gammelt, men der er godt nok få eksempler. De få steder det ser ok ud, er de samme der bliver refereret til altid. Resten er så uambitiøst... så nej, det moderne må udfoldes i de nye områder.
- Der må kunne bygges harmonisk så det er moderne passes ind i omgivelserne
- Man må godt kunne se, at arkitekturen udvikler sig og at vi er i en anden tid nu. Men det er også arkitektens opgave at have respekt for omgivelserne.
- Hvad dækker moderne over?
- Hvis de kan indgå i den bestående byplan og i fornuftig plan, så OK
- Grimme klodser skræmmer
- Det er mange grimme og nedslidte 60'er 70'er bygninger der godt måtte blive stilfuldt nye
- Moderne byggeri - dog ikke i højden - kan godt kombineres med respekt for det gamle. Kalvebodbrygge er en skændsel. Det skal blandes.
- Kommunen har bygget et moderne hus i Nansensgade i kubistisk stil. Det får ros i arkitekturkredse, men falder helt uden for bydelens øvrige arkitektur - og det er min opfattelse af beboerne i bydelen synes, det er alt for iøjnefladende. Selvfølgelig bygger man ikke som for 100 år siden, men jeg savner at man prøver at tage hensyn til omgivelserne, når man giver byggetilladelser.
- man skal jo heller ikke sætte tiden i stå!!!!
- Blot, Østerport Station
- Charmen ved København og de storbyer i verden alle elsker er atmosfære, og det skabes først og fremmest af gamle bygninger fra forskellige tidsaldre med sjæl. Der findes flotte moderne bygninger i Kbh og de er gode nok, når de ikke dominerer det gamle. Sorte Diamant er et godt eksempel. Vi har rigeligt med moderne, alt for dominerende bygninger uden respekt for de umiddelbare omgivelser, f.ex bygninger i og omkring Tivoli.
- Hver tid har sit arkitektoniske udsagn. Og det er sjovt at gå rundt i en bo, hvor man kan se perioderne. Derfor er det fint at opføre nye bygninger i ny stil - hvis grunden er tom. Hvis grunden allerede har bygninger, skal det altid prioriteres at restaureres.
- Byen er nødt til at udvikle sig. Der skal være en balance mellem nyt og gammelt og vi skal ikke bevare det gamle blot fordi det er gammelt.
- Jeg er ikke tilhænger af at gøre Indre By til et museum, men de enkelte nye bygninger, der er opført er som en øjenbæ i det smukke miljø.
- Moderne arkitektur kan være flot, men det eneste der bygges nu, er ikke den flotte del af moderne arkitektur, men det billigste af det billigste. Kedelige firkanter, uden nogen form for udtryk, og med billige materialer, der ikke er en storby værdig.
- for eksempel. blox. en fejltagelse. skjuler et dejligt historisk område. konkurrerer med biblioteket, for lignende. ikke unik for byen, kunne have været bygget i enhver by. der er masser af gode arkitekter, der bor her, forstår og elsker denne by. kun arkitekter der bor her, skal have lov til at bygge her
- Ved ikke betyder for mig: Nye bygninger kan og skal ikke undgås, men arkitekturen skal tilpasses det enkelte område. Der er mange eksempler på, at et moderne byggeri kan indpasses smukt i et

gammelt miljø. Desværre er det modsatte også tilfældet. Altså: Kompetente fagfolk bør involveres, men beboerne bør også tages med. Kommunens fine ord om dialog skal gerne vise sig at være andet end "tom luft".

- Vi har allerede adskillige fine bygninger i moderne arkitektur i Indre By - tegnet af dygtige arkitekter. Mange er døde, men nye kommer til, og hvorfor skulle de ikke også kunne tilføre byen smukke og velplacerede bygværker. Men det er jo hele tiden en afvejning, og det er op til de kommunale plan- og arkitekturmyndighederne at passe godt på ikke at smadre helheden og den dyrebare stemning. Det er et meget, meget stort ansvar (det kan ikke gøres om!!!) - så tænk lidt over det!
- Se svar fra forrige spm
- ... men der skal stilles store krav til arkitekturen, så man fx undgår de rædsler som man ser mange af på Ø2 mellem Sydhavnen og Knippelsbro.
- Dette bør vurderes ud fra hvilken funktion bygningerne varetager, således at hvis de er med til at styrke og bevare Indre Bys identitet og formål, så er dette en mulighed i mindre skala. Hvorved store og flere bygninger samtidigt vil modarbejde dette.
- Svært at vide, hvad der menes med moderne arkitektur. det kan sikkert være smukt, interessant og smagfuldt, hvis det blander ind med eksisterende bygningsmasse.
- Igen, så længe det er afbalanceret med omgivelserne kan man godt tilføre noget nyt
- Behold de fantastiske huse vi allerede har!
- Gerne flot, moderne og gennemtænkt byggeri med mellemrum til glæde for alle
- Vi har nogle helt unikke gamle huse, som ikke kan genskabes.
Jeg elsker ny arkitektur, men der er alt for mange skræmmende eksempler i København og fejlplaceringen af dem på havnefronten og inden for voldene.
København mister sin charme og attraktion i forsøget på at blive en storby med nybyggeri der skal presses ind mellem voldene helst eller opfyldning af havnen med hele øer af nyt dyrt ghetto-byggeri. Man kan altså ikke presse store tanker og storby ind i en middelalderby.
- Gamle skal ikke vie pladsen for nyt.
- Nye bygninger skal designes med respekt for omgivelserne, det er ikke deres arkitektur der er problemet med mindre dette ikke respekteres
- Fordi moderne arkitektur er grimt enten bruges sorte eller lortebrune (undskyld udtrykket) sten. Eller så får vi glas og stål som ved Østerport eller blox
- Det bør være muligt at kunne kombinere nyt med gammelt, men ikke ved at lade hånt om det eksisterende.
- Så længe det er ordentlig arkitektur er det ok. Men projekter a'la Østerport Stasjon er en skændsel.
- Hvis husene blander ind med omgivelserne, er der fint, men ofte ser nyvøbyggeri for tilfældigt/grimt ud, hvis du spørger mig
- Der skal IKKE bygges flere huse. Der skal netop ikke bygges, men højst udvikles fælles pladser, udsigter, horisonter
- Der skal i hvert fald ikke opføres moderne bygninger som er tegnet af arkitekter der ingen fornemmelse har for byen og dens egenart og her tænker jeg ikke på den evige Bjarke Ingels. Det lykkedes f.eks. aldrig København at bruge Jørgen Utzon til noget.
- Moderne arkitektur KAN være smuk og passe til omgivelserne. Blox er et skræmmeeksempel på det modsatte!
- Ikke mere byggeri, alt for tæt pakket by.
- Hvis en bygning er flot og passer ind er det ok
- Reaktionisme gavner ingen. Moderne arkitektur kan sagtens respektere sine omgivelser. Men det kræver at kommunen holder bygherrerne op på det.
- Kommunen er jo tilsyneladende ligeglad hvis bare en pensionskasse står bag. Så kan alt lade sig gøre. Hvis I alligevel ikke kan sige nej, så stil da i det mindste krav om, at det skal være flot. BLOX er simpelthen en skandale at have tilladt så tæt på Borgen med tilhørende gamle bygninger.

Den Sorte Diamant er jo ok og udvidelsen af Statens Museum for Kunst direkte smuk, så hvis det gøres ordentligt er det jo fint. Men husk nu altså at være lidt kritiske til forslagene. Giv udviklerne lidt flere m2, men kræv så kvalitet, så skal de nok make ret.

- God moderne arkitektur kan sagtens være et positivt tilskud og spillet sammen med gamle huse.
- Ørestaden skræmmer, Sydhavnen skræmmer, visse dele af Nordhavn skræmmer
- Bare det ikke kommer til at ligne bygningerne ved Kalvebod brygge og andre steder i byen hvor arkitekturen er intetsigende og ukøn.
- Se bare hvordan Østerport bliver skæmmet af sin grimme nye nabo....
- Byen skal være dynamisk
- Alt med måde, hvis der er plads og det passer ind, kan man bygge lidt løbende over tid.

- København behøver ikke være et museum. Moderne arkitektur bør blot være tænkt ind i en helhed og placeringen behøver måske ikke nødvendigvis være voldsomt eksponeret, hvis det skal være svært eksperimenterende.
Og mange penge bør ikke være kriteriet for om bygherren får lov til at bygge. Måske en klausul om, at det kan fjernes igen efter en årrække, hvis det er helt skævt.
- Visse områder kan stadig rumme moderne arkitektur.
- der skal stilles krav og være begrænsninger til højde
- Det har jo ikke kunnet forvaltes tilstrækkeligt fornuftigt, jf. bygningen ved siden af Østerport station.
- Det kommer helt an på hvor stedet er, og hvordan bygningen udformes.. Utzons opera i Sydney, vil jo være flot på rette sted. Blox bygning er en skændsel i forhold til de omkringliggende bygninger.
- I en moderne by bygger man holdbart og moderne med hensyn til de bygninger som har stået på pladsen i mere end 50 år
- Det skæmmer en verdensomspændende unik bebyggelse.
- Kvalitet s byggeri på steder hvor der opstår plads, kan fint indgå i den gamle bydel, hvis bygherren og arkitekter at forståelse for konteksten
- Problemet er ikke, om det er moderne arkitektur eller ej. Den sorte diamant og den nye kontorbygning ved Østerport er begge moderne arkitektur. Den første er smuk, den sidste bør rives ned.
- Er ikke imod moderne arkitektur. Den skal bare være af god kvalitet og tænkes respektfuldt ind i kvarterer med mange fredede ejendomme
- Det handler om kvalitet og ikke om tilbageskuende 'skønvirketankegang'.
Meget af det der bygges i dag er desværre ikke af høj kvalitet, det er fordi vi overlader det til pensionskasser, totalentreprenører og ejendomsmæglere at sætte standarden ... desværre er arkitekten kommet for langt væk ... og det er politikernes helt blinde punkt, da de kun se pengentaken og risiko! Kvalitet er ikke nemt at sætte på formel, med det betyder ikke at det ikke er vigtigt!
- Der skal i hvert fald ikke rives noget ned af det gamle. Men, god, moderne arkitektur, hvor der virkelig er kælet for detaljer, og anvendt smukke materialer, vil kun være en berigelse for byen.
(Men hvor er der byggegrunde ? :-))
- Der opført rigeligt med uskønne nye bygninger i
I byen de senere år!
- Igen, det kommer da an på hvordan det ser ud og passer med det omkring liggende. Et eksempel på hvor det er gået helt galt er byggeriet v Østerport St, problemet er ikke højden eller at det er moderne, men at det er grimt og skæmmer de omkringliggende bygninger.
- Hvis de er ordentligt tilpasset den gamle bygningsmasse (højde, materialevalg), er det OK. Der skal ikke bygges nye bindingsværkshuse
- Hvis der bygges ligesom BLOX, som skæmmer den gamle bygningsmasse, er jeg enig. Et eksempel på, hvor moderne arkitektur forskønner området, er Axel Towers, efter min mening.
- Som før. Moderne kan være flot og tage hensyn til det gamle.
- Der er rigeligt "makværk" som ikke kommer til at holde i 100 år som nabohuset allerede har gjort.
- Jeg har intet imod moderne bygninger, bare ikke i stor skala som fx højhuse over 40 meter.
- Det er et meget kategorisk udsagn. Menvi har selvfølgelig været uheldige med en række nyere arkitektur i den seneste tid. Måske kræver det mere et seriøst lokalplansarbejde, hvor æstetiske kvaliteter også kan tælle med
- BLOCKS og Østerport er en skændsel

Guldtårnene v/Axelborg er OK - falder ind i miljøet

- Lad ikke arkitekter gå amok i indre by. Se bare Kalvebod brygge som er en skændsel for havnen.
- Det kommer an på kvaliteten! Gode arkitekter som Lene Tranberg og Dorthe Mandrup har tilført fin arkitektur i byen.
Mens entreprenør-arkitektur for det meste er direkte negativ for bymiljøet.
- I Frankrig for eks. må man i mange byer kun opføre bygninger der svare til de omliggende bygninger i stil og højde. For.eks. Angers.
- Hvis bygningerne tager hensyn til omkringliggende områder og arkitektur, er moderne bygninger fine.
- De afspejler en enkelt arkitekt eller forvaltnings smag som ikke er langtidsholdbar
- Der er ikke noget galt med at blande gammelt og nyt, så længe det gamle beskyttes og bevares, og det nye bygges på en respektfuld og tilpasset måde.

- Det kommer an på hvordan man definerer "moderne arkitektur". Nyt byggeri kan godt udformes med respekt for og i harmoni med den gamle bygningsmasse. Der er desværre bare ikke ret mange gode eksempler...
- Det bør bare gøres med hensyntagen til den gamle bymasse så det ikke skæmmer
- Men hold nu den æstetiske fane højest!!!
- Overholdes byggelinier, pct., og tilpasning til øvtrige arkitektur, er det bestemt ingen skam at nytænke- tværtimod.
- Hvis det passer ind i resten, så hvorfor ikke
- Nej tak.
- Se tidligere svar
- Jeg vil mene, at det kommer meget an på hvor og hvordan den moderne arkitektur udføres.
- Hvis de passes ind i det eksisterende er det Ok
- Københavns Kommune kan ikke tåle flere bygninger, flere grønne områder ønskes.
- Der er nok glasbygninger i byer vi konkurrerer med - frem en arkitektur der bygger på danske byggetraditioner - mursten, vinduer i trærammer etc.
- Den ikoniske arkitektur skal bestå og videreføres uden for meget modernisering.
- Nej! det kommer helt an på om arkitekturen passer ind.
Vi skal jo ikke bo i et museum, men passe på og værne om det fantastiske vi har.
- Moderne arkitektur kan være smukt og passe perfekt til eksisterende "ældre" arkitektur. SE bl.a Gent, Trier og kysten nord for Barcelona/Parafugel og op til den friske grænse.
- Jo, hvis de er pæne og bæredygtige.
- Se bare på Østerport2.
- De mange nye glasbygninger får København til at tabe sit særpræg - disse ser man også i New York eller Paris.
- Man kan sagtens lave en moderne arkitektur som falder bedre ind i den eksisterende arkitektur. Amsterdam er et eksempel på det.
- Hvis de passer ind i omgivelserne, har jeg ikke et problem med det.
- Med respekt for f.eks Middelalderbyen kan man sagtens bygge moderne, så længe det gøres med fin arkitektonisk sans for de omkringliggende bygninger. Det kunne blive spændende, men nybyggeriet bør have fine detaljer, så der kæres om bygningen. Må for guds skyld ikke foregå som en omgang betonbyggeri som tidligere har smadret mange steder.
- Moderne ja, men ikke kun af BIG
- fri os for frilandsmuseer, der hvor vi bor, tak
- En by skal vel være lidt dynamisk og følge en smule med tiden
- Man kan bare kaste et blik på p-huset v. Østerport. En skandale bygning af dimensioner! Hvad har man dog tænkt på?!
- Hvis det er en moderne bygning - så nej!
- Det er en del af udvikling at byen følger med og skaber/ bygger i ny og moderne stil. Det er problematisk hvis disse bygninger kræver at bevaringsværdige bygninger nedrives
- Gammel bydel, moderne arkitektur der jo overvejende består af beton, glas og stål skal ses andetsteds
- Det er faktisk lykkes at bygge moderne der passede til indre by og ikke var højhuse. Hvis der er plads til nye huse uden det ødelægger miljøet er det vel OK.
- Der skal være plads til fornyelse.

Men bevar karretankegangen. Byg ikke enkeltstående huse.

- I givet fald skal bygningen tilpasses de originale bygninger.
- Moderne arkitektur der respekterer omgivelserne er fint. I modsætning til Blox og rædselen på Østerport
- Altså der kan blive brug for det nye! skuespilhuset er flot og godt blox er grimt, kluntet og passer dårligt med de omgivende bygninger -det er lukket og dyrt at komme ind i den bygning, og at bruge den, bare som ex- jeg har aldrig forstået hvordan det kom til at blive bygget?! Men vi skal ikke kun musealt bevare, men der skal være respekt for vores forholdsvis lave hushøjder, de passer med byens ret smalle gader og veje - vi har ikke boulevarder som i Paris, der kan man klare beboelseshuse på 7 etager, nyt er vigtigt men der skal flere til at vurdere om et givet byggeri nu også er det rigtige
- Afhænger af om der kommer et opsyn evt en dygtig stadsarkitekt eller arkitektgruppe, der holder opsyn med, hvad der bygges.
Så vi ikke får flere "nye Østerportbygninger" med hvide skjolde eller glasmontrer som Industriens hus på Rådhuspladsen og Blox-kæmpemonste som sikkert passer til andre byer.

Jeg var til høring på Danskebank palæerne, Eriksens palæ blandt andre og var chokeret over hvor tilfældigt det er, hvordan udførelsen af bygningerne ender, når først tilladelser til byggeri eller ide er godkendt.

- En by er kun relevant hvis den både afspejler sin historie og sin samtid.
- Skampletten ved Østerport Station siger vist det hele
- Det kommer an på hvordan en evt ny bygning falder ind i det eksisterende byggeri. Det ville være forfærdeligt med et BLOX nr. 2
- Som udgangspunkt enig, men det er måske også lidt firkantet, at der slået ikke skal opføres moderne byggeri.
- Der er mange grimme nye bygninger i København. Den sidste ligger ved Østerport Station. Der bliver også bygget meget langs Havnefronten. Krøyers Plads bygningerne falder dog godt ind i billedet.
- Blox er et afskrækkende eksempel, det burde ikke være bygget på den sidste gode plads ved vandet, og udsigten benyttes af et fitnesscenter.
- Det må godt være moderne, men det skal passe til det gamle.
- De, der allerede er her, er som regel tudegrimme.
Man kunne udmærket søge inspiration i Frederiksværk, hvor man har nybygget, så stilen passer med de ældre huse i byen, uden at det virker forlorent - meget succesfuldt!
- Der skal være mere åbent til havnen
- Der er i København huse der arkitektonisk er så dårlige, at de burde vige plads for nybyggeri tegnet af vore bedste arkitekter, der ellers finder og udfører store internationale opgaver i bla.USA
- Jeg har ikke noget imod at blande gammel med ny arkitektur. Det vigtige er at skabe ny aktiekur med respekt for de gamle bygninger / i samspil med disse. På et højt kvalitets og designs mæssigt niveau. Ikke flere alt for hurtigt bygget og dårligt designet dyre boliger der vil forfalde om ganske få år som hele Nordhavnen og SYdhavnen er fyldt med.
- Det kommer an på kvaliteten af den moderne arkitektur, der er gode eksempler (Panum tårnet) og dårlige (DI-bygningen på HC Andersen boulevard)
- moderne arkitektur af høj æstetisk kvalitet kan bidrage til at bevare et levende og autentisk byliv.
- Det er jo en smagssag om det er grimt eller ej, men måske ta flere udbud der har et organisk udtryk istedet for metal og glas.
- Spild af penge og jeg er træt af at hele byen er spærret af pga byggearbejde
- Moderne arkitektur er forskellig. F. ex Diamanten og Skuespilhuset etc fungerer flot i kontrasten til de gamle huse.
Massive traditionelle byggerier som hoteller og Nordjavn burde bindes til en byggestil i materialer og farver, der matcher byens byggetradition.
Det startede med PFA s gulstenede huse v Langelinie klods op ad de gamle pakhus - hvorfor har vi tilsyneladende ingen krav til bygherrerne?
- Hele Sydhavnen er utrolig.... hvad gik galt? Ikke fordi Nordhavnen er meget bedre, men det er da i det mindste lidt skjult som en selvstændig bydel.
- Ekstremt enig.
- Se på havnefronten som i dag er mange smukke bygninger, man går tur og nyder beplantning,bænke og havnen!for blot 40 år siden var havnefronten nærmest en lodseplads
- Fint med nyt og moderne - men gerne en smagsdommer på - meget langs havnen er ikke godt....
- Det kommer helt an på arkitekturen og hvordan denne tilpasse i sammenhængen.
- De er ikke for kønne
- Jeg synes allerede at både Nordhavnen og Sydhavnen har for meget nybyggeri med alt for lidt grønt.
- Indre By består jo af bygninger der er opført over 5-6 århundreder. Det ville derfor være mærkeligt at der ikke skulle integreres noget nutidig arkitektur, dog kun af højeste kvalitet.
- Ved ikke hvad ordene "moderne arkitektur" dækker over - må komme helt an på en konkret vurdering af de enkelte projekter.
- Bygninger SMS den ny på Østerport Station er en rædsel og en skandale. Så ikke mere af den slags.
- Man kan godt bevare og udvikle på én gang - Statens Museum for Kunst, Den Sorte Diamant, Torvehallerne er bare nogle få eksempler på at moderne byggeri sagtens kan stå side om side med det gamle København.
- man kan næppe være helt absolut i det spørgsmål. Men trenden må være at undgå det.
- Men kvaliteten af byggeriet skal højnes, og politikerne og embedsmændene skal lære bedre at bedømme de projekter, de skal tage stilling til. Det er en historisk-æstetisk pædagogisk opgave, som må kunne løses. Jeg er ret sikker på, at Blox og det nye hus ved Østerport ikke var realiseret,

hvis politikerne havde forstået, at udsigten fra Holmens Kanal hhv. miljøet omkring hjørnet af Kastellet og den fine stationsbygning ville blive epoleret.

- Der må godt være moderne bygninger i Indre by- så længe den omkringliggende arkitektur respekteres. Et godt eksempel er jo Statens Museum for Kunst hvis tilbygning er et fantastisk eksempel på at kombinere det nye med det gamle.
- En begrænsning kunne ihvertfald være en god overvejelse.
- Moderne arkitektur går oftest bedre med ældre arkitektur end hvis man forsøger at emulere ældre arkitektur.
- Det gør ikke noget at få noget markant, men meget af det moderne, ser ud til at være drevet af at få det så mærkeligt som muligt uden hensyn til omkringliggende boliger, jeg er ret flov over vor tids byggeri.
- Vi lever ikke i fortiden!
- Mange glasbygninger bliver en "arkitektonisk gæld" i fremtiden.
- Det kommer helt an på kvaliteten. Men i alle fald skal ældre bygninger bevares og så er mulighederne jo begrænsede.
- Hvis det er god arkitektur, der passer ind i bymiljøet er det velkomment.
- igen, hvad skal de bruges til. fx. et funky jobcenter hvor man har aflagt ed på at man vil understøtte de 180.000 borgere der ikke har deres socialerettigheder (fx. at Grønlandske politikere skal presse danske folketingspolitikere til at få kommunen til at gøre deres arbejde etisk og moralsk - et sted hvor højuddannede behøver bisiddere til at gå i jobcenter, fordi de ansatte terroriserer folk til ukendelighed. Sådan et hus, udført i moderne nytænkende arkitektur ville da være på sin plads
- Behold de gamle autentiske Københavner bygninger, men ikke-æstetiske bygninger fra 70-80s må godt blive erstattet med moderne arkitektur
- God moderne arkitektur udført af begavede arkitekter kan godt være et aktiv i en ellers historisk bykerne. Problemet i København er, at stort set intet laves af ordentlige arkitekter men af entreprenørfirmaer, hvis eneste formål er at opnå så mange kvadratmeter udleje og salg som muligt med det ene formål at tjene investeringen hjem så hurtigt som muligt. Der er intet engagement i byen, ingen forståelse endsige interesse for konteksten, absolut igen hensyntagen til mennesker – kun grådighed. Det ønsker vi selvsagt ikke mere af.
- se forrige svar - nyt og gammelt kan sagtens forenes. Gammelt skal bare ikke rives ned til fordel for nyt
- Det kommer sandelig an på arkitekten. Det kan bygges nænsomt og med hensyn til de omkringliggende bygninger. Men der er eksempler på at det kan gå galt.
- Samme same som forrige
- Hvis bygningerne giver et arkitektonisk løft så ok.
- Dog ikke i middelalder bydelen.
- Vælges der arkitektur med substans og fremtid skal byen da følge med tiden
- Hvis bygningen er tilpasset omgivelserne kan den gerne være moderne, men det kræver meget dygtige arkitekter, se til Italien for inspiration.
- Hvis det kan gøres i respekt for det eksisterende miljø og at der skal bygges alligevel behøver det ikke være et problem.
- Men kun hvis de i udtalt grad passer ind
- nej det skal passe ind og vi har snart fået nok af alle de grimme glas facader ved havnefronten, kønne er de ikke.
- Der må tværtimod gerne opføres bygninger i moderne arkitektur. De skal blot være spektakulære og i høj bygningsmæssig og arkitektonisk kvalitet.
- Jeg synes godt man må og skal bygge moderne MEN man skal som bygningsagkyndig gøre sig nogle miljømæssige, æstetiske tanker - det synes jeg ikke altid bliver gjort! Æstetik er nøgleord her!
- Enig - se tidligere svar.
- Selvfølgelig skal der fornyelse til, ellers sad vi jo allesammen fast i barokken :) Men, desværre ser vi en stigning i moderne arkitektur som ikke er vellykket. Der er brug for en højere faglig vurdering ift at sikre at den moderne arkitektur nu også tilfører en kvalitet? Udformningen, materialerne og i det hele taget respekten for hvordan bygningen integreres i sit miljø.
- Selvfølgelig skal der opføres moderne arkitektur i København; det kan der slet ikke være nogen tvivl om, men det bør være af en konsekvent art og ikke eksempelvis misfostre som operaen (der måske kunne have været et rimeligt bygningsværk uden forplumrende indblanding fra den finansierende part) eller, for så vidt det overhovedet kan betegnes moderne arkitektur,

industribygningerne ved Kalvebod Brygge. Det vil sige, at den procedure, som byggeprojekter skal igennem for at blive godkendt, bør strammes betydeligt, og at de evaluerende parter alle bør besidde fagrelevante kvalifikationer.

- Det er ok hvis det bygges i respekt for de gamle bygninger og IKKE bygges som ved Østerport station
- Folk/virksomheder har lov til at prøve alt
- Det passer ikke til indre by med glas, stål og beton og så en arkitekt der bare skal lave nyt
- Forstår ikke spørgsmålet. Hvad menes der med "moderne arkitektur"?
- Men sørg for højkvalitetsarkitektur !
Fjern den frygtelige påklistring på SMK og opfør et museum for moderne kunst hen over banegraven
- Moderne arkitektur kan sagtens gå i spænd med en gammel bykerne - men en overordnet lokalplan for København skal afspejle dette.

Plejhjemmet i Adelgade passer fint i husrækken, for eksempel.

Bebyggelserne omkring Nørreport er et generelt eksempel på det modsatte.

- Moderne arkitektur er ikke i selv et problem, hvis blot arkitekturen forholder sig til stedet, og ikke ligner et Advokatkontor fra Rotterdam havn ('BLOX')
- Kommer an på udførelse og indpasning
- Så længe de passer ind arkitektonisk.
Frankfurt er jo gode til nyt ig gammelt
- Der er en fin balance nu.
- Hvis man ser på det lort der er bygge flere steder, så nej tak.
Østerport station ser jo ud som om en færge er sejlet ind i bygningen. Bygningen er GRIM.
- Hvis arkitekturen møder miljøet i bylivet er det vel fint med nyt. Det er mere, når nye opførelser ikke tager hensyn eller kigger på eksisterende og nuværende arkitektoniske udtryk
- Noget "moderne arkitektur" kan være smukt og givende.
- Slut med facist-arkitekturen i Indre By
- BEVAR CHARMEN
- Igen det samme som før.
- Helt enig, de bliver nogle grimme skrumler der ikke passer ind, og det uanset hvilken arkitekt I sætter på. Efter min mening bør byen fredes både bygninger og miljøet, og dermed menes permanente fredning ger som respekteres og ikke bare ophæves fordi Borgmesteren har fået røven i klemme i et fejlbudgetteret projekt.
- Det går grueligt galt hver gang man forsøger sig med moderne arkitektur - se bare på BLOX som er fuldstændigt malplaceret i billedet. Ditto med den nye Østerport station (hvordan i alverden det ragelse nogensinde er blevet godkendt må være en gåde for enhver der har synet intakt).
- For intet af det nuværende "moderne" byggeri har tilført byen værdi. Jeg kan ikke komme på eet eneste byggeri, hvor jeg tænker. Det er godt tænkt og udført.

Operaen, Blox, Diamanten, skuespilhuset. Alle bygninger som er lukket om sig selv. Ingen af dem er særligt inviterende. Monumenter for deres bygherrer.

- Byens ånd og arkitektur må ikke gå i stå
- Jeg synes at det er flot at blande gamle og nye bygninger
- Det skal ske under hensyntagen til det bevaringsværdige miljø i skala men moderne arkitektur kan skabe yderligere værdi .
- Bare de passer ind, vil det være fint
- Og, bevaringsværdige bygninger skal fedes! Gå en tur ned af Gothersgade og kig på facaderne. Den lov I selv har lavet ved facader i indre by mht skiltning overtrædes alle steder. Gå nu ud og få det ændret! Stripbar på hjørnet af Grønnegade og Gothersgade har neonskilte i alle vinduer. Tilladt? Nej, men de får åbenbart lov?
- hvad er "moderne arkitektur"
der findes meget smukt moderne arkitektur og vice versa

stil et relevant spørgsmål!!

- Når Paris og Berlin kan, så kan København også finde ud af det.
- Hvad er moderne arkitektur??
- Al ny arkitektur er moderne. Man kan/ må ikke bygge nyt, der ser gammelt. Nyt passer fint sammen med gammelt. Bare husk at bruge arkitekter til at bygge det nye, og sæt lidt penge af til det.

- Det kommer da fuldstændig an på arkitekturen. Passer den ind?
- Mangfoldighed er godt, også arkitektonisk. Det er da mærkelig falsk at bygge i gammel stil i moderne tid?
- Igen, der kan være undtagelser
- Der må da gerne bygges nyt, det skal bare være af gennemtænkt kvalitet og passe ind i bybilledet (og ikke som Blox ... suk!)
- Især fordi politikerne godkender den ene øjebæ efter den anden . Havde de sans for arkitektur var det noget andet
- hvad er moderne arkitektur ? jeg ved det ikke
- Lad os nu bevare det unikke København. Der er masser af plads lige omkring (Nordhavn, Sydhavn, Ørestad, Lynetteholmen) der egner sig bedre til "ny by"
- Bygningen af "Blox" ved havnen "i ly af mørket" taler sit tydelige sprog. Jo før man kan komme til fornuft og rive den bygning ned, jo bedre.
- men man ønske sig sig en mere "følsom" arkitektur for omgivelserne end vi har set flere eksempler på de seneste år.
- og hvor skal I skammer jer over tilladelsen til byggeriet ved Østerport Østerport II

Det er bare ikke ok, jo fuldstændigt " tone døvt " i forhold den gl. stations bygning (nu så pænt renoveret), den Svenske Kirke, Den frie og hel bagtæppet til Kastellet og Grønningen.

bare ikke ok, riv den ned

- Hvad mener I med moderne arkitektur? Hvis det er Panum-instituttet, I tænker på, er jeg helst fri. Axel Towers derimod kan jeg godt lide. Dem nye Østerport Station (eller hvad det nu er) duer heller ikke.
- hvis det er smukt arkitektonisk byggeri kan det være en fornøjelse at se på
- Moderne arkitektur har en naturlig plads, så længe den løfter byen. Hvis dårlig arkitektur skal saneres, må forbedringer da gerne afspejle den tid, de laves i. Det vigtigste er sådan set at der tages hensyn til kontekst. Skrækeeksemplerne er Kalvebod Brygge vest for Langebro og selve placeringen det nye arkitekturcenter. Kan man ikke fjerne kontorbygningerne vest for Langebro, og flytte Blox derover? :-)
- Bygninger med moderne arkitektur kan passe ind enkelte steder i Indre By, men der skal da selvfølgelig ikke smækkes en skarp kantet, poleret sølv farvet bygning midt i Nyboder Kvarteret, det burde da enhver idiot vide!!
- Der må gerne komme nye bygninger til, men jeg ville ønske, at de i højere grad tog et arkitektonisk udgangspunkt i de eksisterende bygninger omkring sig. Der er alt for mange grimme, moderne glasbygninger, der ikke bidrager til at skabe hygge i København.

Et GODT eksempel på arkitektur, som er moderne, men samtidig læner sig op ad de eksisterende nabobygningers stilart, er de røde huse ved Krøyers Plads. Det er i den ånd, alle nye bygninger burde blive opført! :D

- Ikke hvis det betyder, at gamle og bevaringsværdige rives ned. Ej heller hvis det bare er for at skabe flere kontorfællesskaber, hoteller osv i den dur.
- Tag et hus som fjordhuset i Vejle Bugt. Det er splinternyt men bygget i klassiske materialer og formsproget trækker på en tradition der har rødder i Middelalderen. Det er vildt flot og spændende, så jeg kan ikke bare afvise noget der er nyt og spændende
- I mit eget nabolag er byggeriet på "Tietgens ærgrelse" meget vellykket. Men der skal stilles store krav til arkitekturen.
- Vigtigt at de nye bygninger passer godt ind i det gamle miljø. Rådhuspladsen og det nye Østerport er en skændsel. Der eksisterer arkitekter, der kan!
- Byen skal jo leve, og selv de grimme bygninger bliver hits med tiden
- Hvis kvaliteten er i top er det ok men oftest er det ikke tilfældet, men bevar så meget som muligt med omtanke
- Byen er ikke et museum og smuk, lødige, moderne arkitektur kan fint trives sammen med de gamle huse. Men det kræver, at æstetiske kriterier for nyt byggeri gøres til en del af lokalplanerne.
- En by er for mig en dynamisk størrelse, der gerne må afspejle den tid, vi lever i. Men moderne arkitektur og historiske bygninger skulle i mine øjne gerne spille op imod hinanden og danne en fælles harmoni, og ikke stritte løsrevet i mange forskellige retninger. Det kræver arkitekter, der kan samtænke, og en økonomi, der rækker udover ren funktion.
- Problemet med f eks Kalvebod er jo ikke at det er moderne, men at det er grimt. Der bliver bygget meget grimt i Kbh i disse år - senest Østerport - men i sig selv er der jo intet galt med nyt.

- Kun i "nødstilfælde", men man skal tænke sig godt om og ikke gå på kompromis for at spare penge, thi så ender vi op med endnu flere øjebæher!
- Ah, det er lidt at stramme den, men som princip ok.
- se forrige svar
- Moderne arkitektur kan være smukt, hvis den ikke voldtager de gamle værker.
- Der er mange former for moderne arkitektur. De fleste er sørgelige, kolde eller passer ikke ind. Få andre er smukke, ambitiøse og passer ind. Nej tak til store firkantede klumper. Ja tak til sidstnævnte som fx. måden det nye Panum er lavet eller den nye bygning på Axel Torv.
- Jeg synes det er fedt, når det gamle står i kontrast med det nye
- Det er selvfølgelig en smagssag, men jeg vil nødtigt have, at Kbh. bliver en upersonlig og højdestræbende by, der forsøger at efterligne helt nybyggede (dvs. bygget inden for de sidste 150 år) byer. Den slags er nogle lande tvunget til, og det gør de godt, men i DK har vi mange hundrede år gamle bygninger, og nye bygninger bør falde harmonisk ind med dem.
- Jo hvis den moderne arkitektur komplimenterer de omkringliggende bygninger. Som så mange andre, synes jeg ikke Blox komplimenterer de gamle bygninger omkring. Det er et godt eksempel på, hvordan det ikke passer ind i kvarteret
- Jeg synes det er vigtigere at bevare byens identitet
- Kan være nødvendigt i begrænset omfang
- Moderne arkitektur kan være flot, men store hvis de ikke tænkes ind i den sammenhæng hvor de opføres, så kan den slags bygninger skæmme byen. Man må tage hensyn til de omkringliggende bygninger når der bygges nyt.
- Men det forudsætter, at det er dygtige arkitekter, der tegner sådanne bygninger. Der er i de seneste 25 år bygget katastrofisk grimme bygninger i Kbh., som må have de dårligste arkitekter og byplanlæggere, skønt vi har utallige uendelig dygtige arkitekter i DK. Den sidste mastodont af en bygning ved Lange Bro er en ren katastrofe og er med til at ødelægge den æstetiske bygningskøn i Kbh.
- Pas på de bevaringsværdige bygninger. Det medfører også at man beskytter det omgivelser, som de ligger i, så de fortsat kan opleves udefra uden at blive hæmmet/skygget af bygninger, der er højere end dem selv..
- Det passer ikke ind.
- Indre by og omkringliggende områder, udmærker sig ved det unikke særpræg at bebyggelsen historiske bevaringen og "overlevelse" netop udgør én samlet helhed, hvor bl.a. bebyggelses højden er karakteristisk.

Hvem ønsker at ændre ved det Parisiske Latiner Kvarter eller Iles Des Saintes? Er dette ikke en meget kærkommen og nærliggende sammenligning !

- Underligt spørgsmål - hvad er moderne arkitektur??
- Ikke i Middelalderbyen i hvert fald - se Paris.
- Så vidt det overhovedet er muligt. Se mit forrige svar.
- Balance må helst ikke tippe mere mod glas/stål før at byen mister sit unikke udtryk
- Jeg synes ikke, man har været for heldige med den moderne arkitektur i København. Debatten om BLOX, Østerport og det sorte tårn vidner herom. I princippet synes jeg byen skal udvikle sig, og det burde kunne lykkes at lave noget, der harmoner med byen. Christiansbro, Krøyers Plads og Islands Brygge er ok. Men alt er ikke gennemtænkt - tilkørslen til København er nu blevet skæmmet af et billigt hotel i kedeligt design, der er plastret op foran Tivoli Hotel
- Kommer helt an på udformningen.
Kan jo aldrig blive værre end BLOX
- Det kan være fint, så længe byggeriet er afstemt efter omgivelserne. Fx er tilbygningen på SMK jo flot, og det samme er Diamanten. Jeg synes sagtens man kan blande nyt og gammelt - det skal bare være pænt!
- Moderne arkitektur kan sagtens være en smuk og positiv tilføjelse til ældre bydele, men det skal gøres med omtanke og så det passer ind i helhedsbilledet.
- De nye bygninger overfor Tivoli er rædselsfulde!
- Skal der bygges fremfor renovering skal der meget gerne være moderne, klimavenlige og innovativt.
- Det er det rene nonsens. Indre by er en konglomerat af bygninger og bygningsstil gennem mange århundreder, Her er fra bindingsværk til art nouveau til funkis til nordisk modernisme - der er vist nogen der ikke kender til arkitekturhistorie. Jep Loft og arkitekturoprøret - lad os blive fri for den slag bevaringsfundamentalister, der ikke kender til byudvikling.
- Der kan bygges nyt, hvor det er nødvendigt, hvis volumen og kvalitet passer til omgivelserne. Indre By indeholder også smukke nye og nyere bygninger - Henning Larsens Byggeri for Nordea på

Chr.havn, Svend Eske Kristensens Tjæreborg, Den Sorte Diamant. Modsat er Operaen og Suespilhuset uheldige, fordi de spærrer for synet ned gennem havneløbet

- Nybyggerier fra vores tid skal selvfølgelig stå ved deres tid!
Fri os for forlorent pastichebyggeri!!
- Enig men der er også en naturlig udvikling
- Stop med det!
- Moderne er ikke nødvendigvis dårligt. Igen kommer det jo an på hvordan de ser ud. Så længe I ikke river de flotte gamle bygninger ned.
- Hvis de er lave og tænkes ind i det gamle miljø uden at være provokerende, er det ok med ny arkitektur. Blox er en katastrofe!
- moderne arkitektur er mange ting, og hvis den forholder sig konstruktivt til omgivelserne og ikke "overtager" bybilledet kan det være fint nok. Men vi har ikke brug for flere sjælløse profit-byggerier og steriel nybyggede kvarterer
- Generelt er enorme mængder nybyggeri skudt op i København siden 1990-erne. Ret fokus på bæredygtighed!
- Heller flere bygninger der arkitektonisk passer til KBHs gamle bygninger og særpræg
- København er en levende by ikke et museum, om 500år skal vi også gerne kunne sige og sådan byggede de i starten af det 21. århundrede
- Svært spørgsmål - moderne arkitektur kan være mange ting. Både smukt og tilpasset omgivelserne men også det modsatte. Så jeg kan ikke svare på dette spørgsmål !
- Men sørg Mu for en fornuftig lokalplan - ikke flere indkøbscenter!!!!
- Med respekt for byens klassistiske udtryk kan man bygge moderne.
- Kommer helt an på udtrykket. Man kan godt bygge smukt med moderne materialer. Det koster blot lidt mere og det **BEHØVER IKKE VÆRE I BETON!!!**
- Et lidt underligt spørgsmål. Som nævnt - vi er ikke et museum. Man har jo heller ikke bygget metrostationerne i indre by, som en station fra 1890? Og hvad er moderne arkitektur?
- Det skal selvfølgelig bygges moderne arkitektur, hvis anden ikke fredet eller bevaringsværdig bygningsmasse rives ned og der skabes plads til nytænkende moderne arkitektur af høj kvalitet, der bygges med respekt for omgivelserne.
- Muligvis kan det ikke helt undgås, men det bør undgås, især hvis byggerierne er så grimme, som de oftest er. Ikke alt moderne er noget møg, men dog det meste.
- Se på hvordan Østerport station er blevet ødelagt.
- Det er jeg ligeglad med.
- Kommer altså an på, hvad det er - BIG gerne - Kalvebod Brygge/Nordhavn - nej og atter nej.
- Fx de nye tårne ved Axelborg er ganske forfærdelige.
- Passer ikke ind
- Moderne byggeri skamferer det gamle byggeri
- Hvis det udsagn blev realiseret, ville der jo ikke blive bygget mere i byen. Eller forestiller man, at tidens arkitekter vill begynde at tegne stråttækte bondehuse o. lign.? Udsagnet er for uklart formuleret.
- Jo, det skal jo ikke være en afdeling af frilandsmuseet - der må meget gerne være god arkitektur i byen. Men altså - ikke mere BLOX - vel ? Bygningen er sikkert god nok - ligger bare det forkerte sted.
- De er jo allerede ved at skygge godt for mange af de gamle bygninger....
- Det er grimt 7
- Skal tilpasses den herskende arkitektur
- En by skal afspejle de tider den går igennem. Det bedste af moderne arkitektur skal selvfølgelig være repræsenteret. Man skal tænke sig om, men der skal også være plads til eksperimenter. BLOX er fx et eksperiment som skiller vandene. Det synes jeg er OK
- Hvis man bygger nyt med respekt og i fin balance med det gamle - er det fint. Det synes jeg, vi har fine eksempler på i KBH. Fx den sorte Diamant og det gamle kgl. bib.
- MEN, stadsarkitekten eller politikerne skal være meget bedre til at give tilladelser. Der er desværre flere grimme byggerier som KHR arkitekter med kontorhus ved Østerport st., BLOX, Højhus i Carlsberg byen, Kalvebod Brygge kontorhusene. Cabb-in hotellet overfor Tivoli hotellet. Mange grimme nybyggerier.

God moderne arkitektur må der gerne være mere af i Indre By. F.eks. den Sorte Diamant, Skuespilhuset, Nordeas kontorer langs havnen på Christianshavn (tegnet af Henning Larsen).

- Det kommer MEGET an på forholdene og hvorledes de REELT indpasser i omgivelserne.
Jeg er ikke arkitekt men har forstået at hvis der puttes lidt glas ind mellem det gamle og det nye så betegnes det som at udvise hensyn.

Deri er jeg ikke enig. Der skal tages langt STØRRE og REELLE hensyn såfremt der undtagelsesvist skal placeres enkelte bygninger her.

- Der er allerede bygget for mange såkaldt moderne bygninger i Indre By, der behøves ikke flere. Man skal passe meget bedre på den unikke by, som Indre By er, end man har gjort hidtil. Ligesom man skal sørge for at bevaringsværdige huse og bliver og forbliver bevaringsværdige.
- Med mindre man får en Bjørn Nørgaard type til det. Han har bevist med Bispebjerg Bakke at nyt kan være menneskeligt
- Hvad betyder det? Al arkitektur fra nu, er vel moderne arkitektur.

Dog skal der gøres alt for at undgå den sjæleløse trend der f.eks. har gjort sig gældende arkitektonisk omkring islands brygge, nordhavn, omkring fisketorvet etc.

- Jeg er uenig, for det er ikke en kategori man kan operationalisere entydigt
- Hvem har dog formuleret dette? Det er ualmindelig dumt, for hvad er alternativet til moderne arkitektur og hvad menes dermed?

Amalienborg var moderne, da det blev bygget - ville vi undvære det?

Man skal bygge i sin tids bedste arkitektursprog og bedste materialer med respekt for omgivelser og forgængere.

- Jeg synes som sådan at moderne arkitektur er velkomment så længe den harmonerer med det eksisterende i forhold til farver, byggematerialer og formsprog. Jeg mener godt at man kan tænke nyt uden at være brutal
- Indre by behøver ikke være et museum, og der er i forvejen masser af ikke bevaringsværdige bygninger, som kan udskiftes med moderne, men godt kvalitetsbyggeri.
- Der skal være plads til nyt så vi ikke bliver et museum. Men nyt skal ikke være højt men følge de nuværende linjer i Indre by
- Det kommer ganske an på funktion, udseende og selvfølgelig placering og om byggeriet vil kræve ødelæggelse af en evt. gammel herlighed. Varsomhed - og så ikke noget med Blackstone!
- Med respekt for middelalderbyen
- Byen skal leve og udvikle sig. Vi skal ikke bo i en statisk, museal by.

Hvad mener du, er den vigtigste udfordring for Indre By i de kommende år, som politikerne på Rådhuset skal gøre noget ved?

- At reducere den mængde af trafik som er for nuværende. Det gælder både turister og herboende. Da det formodentlig ikke lader sig gøre derfor bliver det nødvendigt at reducere i antallet af biler og busser som færdes i den indre by. Gratis offentlig transport s tog og metro kan løse det trafikale tryk i København. Turist trykket har lavet indre by om til et rent spisested det er bare ikke i orden !
- Sikre cykelveje og renere luft. Stop for dieslbiler og krydstogtskibes forurening
- Politikerne skal sørge for at kontrollere de finansielle interesser der bare vil have mere og flere turister, hoteller, natbevillinger, fortovsrestauranter uden hensyn til de mennesker der har deres daglige liv i Indre By.
- Gør det nemt for alle at komme rundt i byen, dvs. metro, tog og busser etc. til alle. Det er skammeligt at man ikke har tænkt bydele, som Valby og Brønshøj ind i den nye metro - især sidstnævnt er jo totalt uden ordentlig transport. Fjern alle turistbusser(lad turister tage busser/tog og Metro som alle andre). Gerne flere badezoner:)
Selvom det ikke hører under indre by, så sørg for at man kan benytte Nordhavnstunnellen også fra Østerbrosiden!
Sørg for at der er mere end en farbar vej ud af byen - åbn Århusgade for trafik.
Lad være med at bygge på Nyholm - bevar disse smukke åndehuller i byen.
- Sørg for, at vi der bor og som har behov for bil til ex. tilkaldevagt på hospital her har mulighed for at kunne transportere os i egen bil til arbejdet - og give os muligheder for parkering i fornuftig nærhed af vores hjem
- Restaurationerne skal tæmmes. Bolig over erhverv og turisme. Skrappere regler for støj og lugt.
- For mange turister i byen skaber gener for beboerne. Hvad der før var velkomne besøgende er nu blevet generende masser.
- Byen skal også kunne bruges af ældre. Byen tilrettes hele tiden med fokus på de unge mennesker. Skab flere grønne og rolige åndehuller, hvor musik er forbudt. Indret evt. dele af Kongens have til et fredeligt hjørne.
- Turistbusser, gennemkørende trafik, for få træer, cyklisters og løbehjuls evindelige lovovertrædelser.

I det hele taget manglende respekt for ens medmennesker. Mindre egoisme ville nok få det hele til at glide bedre.

- -Affald i gaderne i weekenderne - mere rengøring.
- -Mere Metro (mere end Ringen - flere linjer).
- -Alt for mange hjemløse omkring Nørreport.
- -Facelift af Fiolstræder.
- -Flere offentlige toiletter - særligt til nattemiljøet, turister, mm.
- -Prisniveauet på café- og restauranter er blevet høj i forhold til andre EU storbyer
- -Flere boliger, fx Kalvebøden, for at holde prisniveauet nede.
- -Bedre parkering for beboerne. Flere P-pladser i gaden - alt for mange er fjernet til fordel for cykler og træer.
- - I øvrigt er KBH en fed by at bo i :)
- Få styr på trafikken - og udeserveringerne! Mange steder kan man ikke komme frem på fortovet for borde, stole og stående cafégæster.
- At gader, der ikke er gågader, bliver brugt som gågader. Det betyder, at cyklister og biler er til fare for fodgængere - turister og alm. beboere. Luk de helt små gader for bilkørsel!!! Så bliver det mere sikkert.
- Støj og fester. Jeg er med på at det er præmissen når man bor i byen, men der må være en grænse. Det var slemt da jeg boede på strædet og, viser det sig, også slemt nu hvor jeg bor i Nordhavn.
- Politikerne på Rådhuset skal bruge færre penge og tid på arrangementer, løb og festivaler - og i stedet koncentrere indsatsen om byens borgeres behov.
- Transport m.m
- Antallet af natbevillinget! Vi i indre by er MEGET generet af gæsterne, når de har forladt cafeerne og er på vej hjem.
- lastbiler i indre by samt tæt trafik
- Holde erhvervslejemålspriserne nede, så byen kan beholde en varieret erhvervsstruktur med plads ikke kun til de store kæder.
- nattelivet, kriminalitet, udlandske hjemløse, affald,
- parkering og renholdelse
- Plads til cykler, og hvis løbehjulene fortsætter specialbaner til dem og begrænsning af deres hastighed. Fx 0 km på fortovet. Ingen udlejning af el cykler til turister - de kan ikke køre dem, og de kender ikke færdselsreglerne.
- Flere boliger!!
Færre udefrakommende biler, lastbiler, private/turist busser.
Parkering for de lokale skal tillades.
- 1) Biltrafikken skal reduceres markant!
- 2) Turismen skal begrænses til et niveau, hvor københavn kan vedblive med at være en levende attraktiv by, beboet af københavnere, besøgt af gæster
- 3) Luftforureningen skal begrænses markant
- 4) Støjforureningen skal begrænses markant
- 5) Flere træer i Indre By
- Turisme.
Cykel "terror" Få cyklister til at køre ordentligt
- Cykler og løbehjul på fortov og gågader.
- Turistbusser, offentlig transport, veje og luft forurening.
- Vigtigste udfordring bliver, at byen stadig er attraktiv. At der er et varieret udbud af forretninger, cafeer, restauranter etc. Men også, at det hele ikke er cafeer og restauranter. Og at ombygninger bliver foretaget nænsomt, at forretninger og erhvervsjendomme ikke molesterer husene med egne koncepter og farver. Og at der ikke bliver færre bobeere i indre by. Det kan også bekymre, at der i udkanten af indre by forsvinder parkeringspladser til bobeerne. Kunne man begrænse antallet af parkeringstilladelser til 1 stk pr bolig?
- Der
- aT DER ER PLADS TIL OS DER BOR I BYEN.
- At gøre det muligt for studerende at bo i indre by, uden at det bliver forældrekøb
- Beboers parkering cyklister og adfærd
- Cykelparkering - cyklerne flyder over alt. Det er umuligt at komme frem og tilbage uden at støde ind i dem.
- Klima og miljø, herunder sikringen af offentlig transport fremfor mere privatbilisme...og elløbehjul :-)
- Få nedsat boligpriserne - og flere bolig bygget.

- BILERNE UD AF BYEN.

Opdragelse af cyklister - især turisterne!

Flere træer

Alt for meget affald i gaderne

Offentlige toiletter

Løbehjul ud byen

Savner et synligt politi i gaden

- Brems BLACKSTONE og 360 NORTH' og andre investeringsfondes uansvarlige hærgen, der ødelægger bylivet/beboerlivet
- Turister og deres busser
- Bevare autenticiteten i Indre By til gavn for beboerne og turistenerne. Strøget, Rådhuspladsen, Gl. Torv og Nytorv får lov til at blive ukritisk kommercialisering uden hensyn til udtryk, æstetik eller styrkelse af København som en flot attraktiv destination for turisterne. Det har fået lov til at ligne et Tivoli.
- At få fjernet kørende trafik i middelalderbyen. For eksempel som den Italienske model med sluser med kameraer der filmer ind- og udkørende trafik. Udstedelse af tilladelser til beboere og virksomheder - herunder give hoteller mulighed for at indberette gæsters nummerplader til systemet. Alle uden tilladelse bør pålægges en klækkelig afgift.
- Stop udlejning af private boliger på korttids basis
- Byens miljø. Grønne åndehuller, torve og gadehjørner med bænke, el-drevne busser og skraldebiler! Mindre støj og renere luft. Mulighed for små, lokale erhverv og butikker at etablere sig. Ikke kun luksus og kæder.
- Støj fra barer og klubber samt nattelivet generelt bør begrænses.
- Matche fælles ønsket for en bedre by med hvad der faktisk gives tilkaldelse til
- Renslighed på gaderne, og værne om de grønne områder.
- Mængden af turister i København skal reduceres, krystogtskibe skal sendes til en anden dansk havn eller helt afvises, turister skal ikke køres rundt i store turistbusser i indre københavn.

I Københavns kommune taler man om at være en grøn by og gå foran på mange klima parameter, men samtidig vil man gerne have turister (inklusive krystogtskibe der er bevist til at være ekstremt klima forurenende). Der er noget der ikke stemmer overens, og dette skal der rettes op på.

- Støjniveau ift barere og mængden/støj/forurening fra biler.

Vær en frontrunner på de her ting, og forbedrer og gør København indre by endnu mere attraktiv.

- Støj fra gadelivet og udlejning på rbnb og andre tjenester, der tiltrækker folk, der kun er her kort tid.
- Få den gennemkørende trafik væk fra byen
Hjemløse og rumænere et ved at overtage området omkring Kultorvet nørreport
- Trafikken, luftforureningen
- Trafikken, STØJ, begrænse bevillinger til værtshuse, flere offentlige legepladser og pladser for unge og ældre, underjordisk billig parkering, super vigtigt bevare grønne områder, ikke flere ny byggerier.
Og sidst men meget vigtigt nye affaldssystemer på offentlig vej, sænk det i jorden som i andre lande, gør det spændende at smide sit affald i en skraldespand. Udsted bøder som de gør i Canada, hvis du smider affald på gaden, reklamerer med at bevare det smukt, sæt evt unge igang med at gå rundt og fejle affald, lige som i Canada. Så lærer de at tage ansvar og bliver forbilleder. København er en fantastisk, skøn by, vi skal passe på den.
- Trafikken
- Reducering af luft- og støjforurening, herunder også musik- og festforurening. Indre By er gennem de senere år blevet usund at være beboer i. 500 dør tidligere pga luftforurening. Daglig musikstøj på alle dage fra marts til oktober fra klokken 10 om formiddagen til ud på natten er beviseligt også skadeligt for helbredet.

Balancen mellem hensynet til byens beboere og så turister og festglade mennesker er blevet for skæv. Jeg føler mig efterhånden presset ud af byen. Jeg ønsker mig, at politikerne på Rådhuset skal

gøre noget, så København også bliver et godt sted at bo. Udvikling er ikke kun lig mere støj. Og lav så den dumme cykelsti ad Vester Voldgade med fliser og brosten og 1000 røde lyskryds om, så den bliver til at cykle på.

- At undgå at Indre By bliver et rent turist-kvarter og at det stadig er muligt for lokale at bebo området.
- At få gjort cykelstier bedre og bredere
Få styr på udlejning til turister
Få styr på elløbehjul
Lav omfartsveje
Forbyd lastbiler at dreje til højre - tving dem til at køre en omvej hvor de kun drejer til venstre
Forbyd brændeovne
Gør mere for elbiler
- Forureningen!

Der skal fokus på grønne områder.

Bevarelse af eksisterende natur er ikke det samme som at plante nye træer.

Natur og træer er ikke bare smukt at se på, det fjerner også CO2 fra luften og er en 'grøn lunge' i byen.

Grønt er godt øjnene - naturen giver ro i sjælen.

Bygninger og boliger skal bevares.

Nedrivning og nybyggeri er voldsomt forurenende og ødelægger samtidig det miljø/den synergi som eksisterer i et område.

Bygningsbevaring kan også være nænsom renovering med hensyntagen til oprindelige og fine detaljer.

Respekt for arkitektur og for bevarelsesværdige ejendomme er med til at fortælle Københavns historie, byen som Biskop Absalon grundlagde i ca 1167.

Privatbilismen skal minimeres.

Den kollektive transport skal være tillokkende for privatbilisterne.

- Gøre noget effektivt for at hjælpe de hjemløse. Det er ikke værdigt for vores samfund at lade stå til
- Trængsel, mængden af turister, forbyde de farlige løbehjul, brugerne kender ikke færdselsreglerne!
- Modvirke at de efterhånden få tilbageværende mindre forretninger, som naturligt hører til i gadebilledet, presses ud af ublu hudlestigninger.
Opsætning af udstyr til overvågning i høj kvalitet på alle steder, hvor borgerne føler behov for øget tryk
- Elløbehjul skal ikke ligge og flyde overalt
- pendlertrafik gennem byen
- Huslejepriserne er for høje, byen affolkes og der skulle være bopælspligt overalt. Der bygges til erhverv selvom der står mange kontorbygninger tomme. Byg billige boliger istedet.
- Larm fra vareleveringer, partybusser, motorcykler og generel unødigt støj i bybilledet.
- At der er for mange røde uden økonomisk velvære og formue der historisk altid og fortsat har travlt med at tage fra dem med evner og færdigheder.
- Nattelivet er voldsomt. Omkring mig har vi mange slagsmål, står op til blod på fortovet, knivstikkeri. Det er utrygt
- Begrænsning af trafikken, billigere eller gratis offentligt transport og bedre rengøring af pladser, veje og parker
- Mindre larm og musik fra restauranter
Færre fulde mennesker på gaden om natten
Bedre oprydning
Flere nedgravede P-huse med billigere rater for fastboende, og så færre P-pladser i gadeplan
Flere og bredere cykelstier
- Affald clean up. Løbehjul og cykel stativer. Parkeringsnlæg uden for /close to indre by. Protect the history but don't be afraid to fo new modernization
- Miljøforhold - Trafik - Udvikling
- - El anlæg til krydstogtskibe
- Arbejde på, at cyklister og løbehjul holder sig væk fra fortovet, f.eks. ved at anlæg modsatrettede cykelstier i ensrettede gader.
- Se at få skiftet vejbelægningen Bredgade :-)
- Forurening.

- Politikerne skal høre på os borgere, som bor her, og ikke kun sætter planer til høring, fordi det skal de, men alligevel ikke retter sig efter de råd borgerne kommer med. Det er spild af tid. De skal passe på vores miljø, vores bygninger og de historier de fortæller.
 - At begrænse privatbilismen.
 - Nedbringe mængden af airbnb
 - Trafikmæssigt:
 - 1) at finde en måde at få varer ind til indre by - uden at det sker via kæmpe diesel lastbiler. De skaber dagligt farlige situationer for den øvrige trafik
 - 2) få de skide løbehjul ud af indre by. De ligger alle steder og flyder. Og turister, teenager og fulde mennesker er til fare for sig selv og andre på den begrænsede plads i indre by.
 - Skidefulde larmende folk om aftenen og natten
 - Trafik. Den tunnel kunne være løsningen. Gratis traffic er ikke nok. Det skal jo også fungerer og det gør det ikke på nuværende tidspunkt.
 - 1. Mindske gennemgående kørsel - byg havnetunnel
 - 2. Restaurationsplan - som ikke forhindrer natteliv men regulerer og understøtter det - også de selvbestaltede nattefester i gaderne.
 - forureningen, affaldet. København er en af de mest beskidte byer i Europa.
 - Udbygning af infrastrukturer til understøttelse af el-biler, så folk der bor i byen rent faktisk kan lade om natten.

Jeg er selv el-bilsejer og det er et mareridt ikke at vide om jeg kan få strøm til næste dag. Hvis der åbnes for at gøre det gratis at parkerer med elbil i byen, vil det gøre det endnu svære for os beboere at komme til at lade.
 - At bevare handelslivet (de småhandlende), samt boligerne for almindelige arbejdende københavnere, så byen ikke dør om aftenen, eller bliver til et museum eller et shoppingcenter.
 - Beslutningsdygtighed og sparsommelighed på vores syv rådhus. Vi kunne godt nøjes med én samordnet forvaltning.
 - At boligpriserne stiger alt for meget og at almindelige mennesker ikke har råd til at bo her. Det giver et dårligt bymiljø. Det burde man gøre noget ved.
 - Udbred forståelsen for at det er en aktiv by, der er for mange der er utilfredse med byens aktiviteter og den trafik og støj dette medfører, mange klager er desværre tilflyttere, som er kommet til byen med det formål at her sker der noget, bare det ikke sker i min gade ??

Jeg er med på at Distortion larmer, men det er få dage om året og giver enorm glæde til mange mennesker og folk kommer fra hele verden til denne begivenhed, jeg er sikker på at med den rette rådgivning til afvikling, vil klagerne over Distortion kunne falde til 1/10 af de nuværende klager. Tivoli larmer ? Parken larmer, Marathon fylder, Priden er grænseoverskridende, Nyhavn er irriterende ??

Tænk hvis vi lukkede alle disse begivenheder der beriger vores liv, så ville folk flytte, grundet der ville være kedeligt.
 - Amokløben natteliv, larm fra barer, spillesteder og udeserveringer spolerer livet og nattesøvnen for beboere, så folk må flygte og flytte.

Masse turisme
 - Bilkøer og bilkørsel
 - Biler - tung trafik ud af byen.
- Løbehjul reduceres meget.
- At sikre en mangfoldig og inkluderende by for alle aldre, interesser og indkomstgrupper. En by med spændende offentlige tilbud, bygninger og uderum for alle. Hvor indbyggerne kan mødes og fællesskabet styrkes.
 - Forurening.

Bedre renholdelse af gadearealer, især gågade, men også andre arealer (eks. Dr. Louises Bro), som trækker unge om sommeren.

Regulering af højhusbyggeri.

Yderligere regulering af lydniveau ifm. kulturarrangementer, eks. Distortion.
 - Trafikoverbelastning
 - Fjern al tung trafik. Respekter København og dens kultur. Og lad være med, at tro, at man kan skabe en metropol uden trafik, turister eller mangfoldigt og medrivende liv i gaden.
 - Luftforureningen
 - Små og større Pladسدannelser til ophold og restaurationsliv

Grønne strukturer

Vedligehold

- Begrænsning af udefra kommende biler til indre by og plantning af træer især på flersporede hovedveje som f.eks. HC Andersens Boulevard.
- At sikre en bedre luft, uden at give beboerne ringere vilkår, for at give plads til de, som ikke bor i byen. Her tænker jeg trafik og omfartsveje.
- Den stigende og forurenende brændselstofstrafik.
- Det stadig stigende støjniveau.
- Luftforurening, helt afgjort!!
- Mængden af biltrafik
- Stigende turisme - fordeling af turisterne, alternativer til indre by, der er så mange muligheder
Skrald - fjernelse af affald i gaderne, byen er ikke ren nok
Opkøb af ejendomme med "modernisering" for øje for at kunne sælge videre med fortjeneste - det gøres ofte uden respekt og fornemmelse for de bygninger man har med at gøre
Huslejestigninger - butiksdød, folk har ikke råd til at bo i byen, byen affolkes
Kbh som partyby i modsætning til en by man bor og lever i

- det ville heller ikke gøre noget at der blev strammet op omkring el løbehjulene, som flyder på gadehjørnerne

- Bilparkering
- Bilismen, ren luft och støj.
- H.C.Andersens Blvd. og luftforureningen!
- Trafikforhold - der skal satses mere på grøn transport (færre biler)
Der skal stilles større krav til nye bygninger om bæredygtighed og udseende (skal indpasses i omgivelserne)
- Trafikregulering og ud af byen med biler!
Såvel fint med gratis for elbiler at parkere og
Henvis også turisme til offentlige transport.

Tiltag ' nattevagter' i by og havn kan bredes ud evt.

Lad events foregå alle andre steder end i indre by.

(gang i Amager, Valby, Vanløse, Søborg charmerende kvarterer,
Kan stå for events luge så vel)

Og beboere i ' Nørre Kvarter' er et fint udtryk for borgere
I indre by må kunne trives i dagligdagen. Så liv er i by.
Dagligliv. Hverdagsliv.

- turist-antallet fra krydstogt-skibe skal ikke vokse
- Tryghed i nattetimerne...
- Politikerne skal helst holde sig I baggrunden on tage sig af de aller mest noedvendige tiltag. Det har orlov samt maange sygedage maaske allerede taget sig af.
- STOP med at fælde træer overalt! Alle andre udviklede metropoler i Europa og Amerika værdsætter træer og gør en aktiv indsats for at bevare dem, samt plante flere. Man får indtrykket i København at vores politikere fuldstændig er i lommen på de fine arkitekter og de store byggeselskaber, så de kan fælde løs med svag argumentation, samt at det ingen konsekvenser har, hvis de 'uheldigvis' beskadiger nogle af de gamle træer.

Med fokus på bæredygtighed, så skab nogle flere grønne områder og flere træer i gadebilledet. Kig på billeder fra Berlin hvis I mangler inspiration til hvordan man kan gøre.

- Alle de er spørgsmål er gode. Der er én anden ting, jeg synes er skrækkelig i vores smukke bys gader - "Partybusserne" - busser som kan lejes og så bliver festen kørt rundt og larmer i ALLE byens gader. Det forstår jeg simpelthen ikke er lovligt. Fest-kørsel i vogne er forbeholdt studenterne én gang om året.
Skrot partybusserne i Kbhs gader.
- Se havnefronten og fortsæt ikke med at følge pengene, men følg hjertet og arkitekter med helhedssans og uden storhedsvanvid.
- Holde fast i, at byen primært er for borgerne og dem, der arbejder i byen. Så vi skal bevare og udbygge grønne områder.
- Overdrevet trafik / forurening samt at turismen jager de ægte københavnere væk og forpløre det autentiske indre by. Mere Nansensgade-stemning og mindre kanalrundfarts-stemning...
- Væk med løbehjul og lign. fra cykelstierne.
De kan ikke vise om de stopper, drejer el andet.
Hvorfor skal cykler så vise tegn

Max km bør være 15

Ollekolle boliger til ældre. Det vil frigive boliger til yngre.

- Boligpriser så alle har råd til at bo i København. Flere almene boliger og kontrol med udlejere og bygherrer der presser almindelige mennesker ud
- El løbehjul er til stor gene i trafikken.
Bedre forhold på cykelstierne og gerne højresving for cyklister ved rødt lys men selvfølgelig vigepligt.
Bedre cykel kultur hvor der tages hensyn til andre trafikanter. I dag er der en slem og hensynsløs kultur blandt cyklister.
- Flere billige/mindre boliger
- Boligpriserne, som affolker store områder
- - færre biler og især lastbiler og busser i Indre By, fx kunne man begrænse alle andre end egne borgeres bilkørsel. Fx kunne p-takster hævet og lastbiler og pakkebilers brug af busbaner m.v. til parkering skulle modvirkes
- Få besluttet at havnetunellen bliver bygget
- Sammenhængskraften og at der skabes plads til alle sociale lag, og ikke kun eliten/de velhavende
- At få bilerne helt ud af middelalderbyen
- 1) Få fremskyndt den østlige ringvej.
- 2) få sat en stopper for Distortion
- 3) begræns støjniveauet og tiden ifb med gadefester etc.
- Trængsel (Trafik og turister)
- Sikre en fortsat varieret indbyggersammensætning - alder, økonomisk mv.

Sikre en god balance mellem at være en god by for indbyggere, arbejdsgivere/-tagere og turister/gennemrejsende.

- Bevare det gode bymiljø og undgå højhuse og moderne bygninger, der skæmmer byrummet.
- Nat-bevillinger og deraf gadestøj
Afskaf løbehjul, der henstilles overalt
Cykelparkering overalt, så fortove spærres!
- Forurening og støj.
Jeg synes det er skammeligt at man ikke tør sige fra overfor forurening, når svineriet kommer fra turister. Mange af krydstogsturisterne indtager jo alle måltider på skibet. En kinesisk familie på 4 på Fishmarket køber ikke meget mere end jeg ene person. Det kunne være interessant at se en kalkyle på hvor mange penge en gennemsnits krydstogsturist reelt lægger. Så vidt jeg kan se er det nogle få luksusbrands der skorer kassen: Royal Cph, diverse internationale strøgbutikker og så lige ecco.
- Store lastbiler ud af byen. Løbehjul forbydes.
- Måske ikke den vigtigste - men en alvorlig og overset udfordring er cyklisternes manglende hensyntagen til andre trafikanter
- Trafikregulering (støj, forurening), men det er vigtigt for os, der bor her, at vi kan få f.eks. håndværkerhjælp - at håndværkerne kan parkere og lave reparationsarbejde hos os. Det sker ofte, at vi får nej fra et firma, når de hører, hvor vi bor!
Og begræns venligst musikarrangementerne, så vi kan få lov at sove om natten i vores boliger.
- At etablere pladser til busser. At åbne eksisterende p-kælder under Langebro til folket. At fastholde etablering af p-pladser ved alle nye byggerier, herunder også byggerier i Tivoli.
- trafikken, ikke flere hoteller
- Løbehjul og turister.
- At få bilerne ud af byen samt at skabe et funktionelt og hyggeligt bymiljø, der primært er designet til gående, cyklister og brugere af offentlig transport.
- Lastbiler og busser
- At se ud over sin egen navle og kapitalistiske tilbøjeligheder for at kunne bevare et samfund der tjener alle på lige vilkår
- De skal minimere trafikbelastningen fra biler og busser - især turistbusser. Ja og så skal de plante flere træer og etablere flere grønne oaser i byen.
- Trafikken
- Jeg synes rådhuset skal påtage sig opgaven med at gøre Byen smuk igen. fører de sanerede gader og områder tilbage til deres historiske udtryk og gøre byen sammenhængende og endnu mere attraktiv, som man gør fx i Berlin.
- Fortsat at værne om det særligt charmerende ved Indre By. Det gøres ved eksempelvis mindre trafik af biler på vejene, bedre natbelysning for gående og cyklende samt flere træer, buske og blomster.

- Ganske godt redegjort for i det tidligere, nedsat støj, luftforurening, affald og rædsler som Distortion og Copenhell.
- boligpriser. nu er det tid til at 'downsize' boliger, så flere kan bo i byen. en stor del af beboerne er singler
butiksdød. her tæller turisme positivt.
- Luftforureningen både fra trafik og pejse. Sidstnævnte forurener ganske meget...
- DEN vigtigste udfordring er at bevare byen sjæl og 'DNA'. De mange gamle bygninger fyldt med historik. At sikre København er en turistvenlig by men på København's præmisser. At tænke grønt og sikre at byen er fyldt med grønne åndehuller hvor københavnere nyde godt af byen i sommer månederne. At sikre københavn er en ren by fsva affald (rengøring og tømning af skraldespande).
- Flere cykelstier. Færre turister. El løbehjul bør forbydes, da de er farlige. Altfor mange kører ulovligt på dem. Turister skal lære at cykle korrekt. Der bør gøres noget for at krydstogtskibene ikke forurener.
- Bilisme, støjgener og at bevare og forny kulturmiljøet
- Trafiktrængslen og boligpriserne
- Trafik og P-pladser til os, der har brug for en bil. Turister udgør en trussel på cykelstierne. Mange har aldrig siddet på en cykel før og de kender ikke færdselsreglerne. Det skal også håndteres.
- Høje huslejudgifter
- At salg af historiske huse kommer på udelandske hænder.

Der er ikke tilstrækkelig omsorg for lokale mennesker.

Luftforureningen er alt for stor.

- Byen skal gøres mere grøn, mere ren og så skal alle de store sportsbegivenheder som marathon, ironman mm flyttes ud af byen! Det samme gælder distortion og lign.
- 1.) Trafikken
2.) Støjniveauet
- At gøre Kbh mere grøn og mindste forurening fra biler.
- Milet herunder diesel. Affaldssortering og genanvendelse. Støj i byen efter kl 24 på hverdage.
- Jeg ønsker færre festivaler, marathon og andre events - der ødelægger hverdagen - som skatteyder og beboer gennem mere end 40 år er jeg træt af at hverdagslivet er blevet så poppet træt af alt det svineri disse aktiviteter efterlader, flasker, affald, pizza bakker etc etc -
- Langt færre turister. Vi drukner i dem og al den larm og forurening det medfører. Alternativet er en Tom skal af en by, da skatteyderne flygter.
- Bevare indre by som det var/er. Stemningen, og plads til alle
- Balance, kvalitet, sammenhæng med oplevelsesby og beboere. Det er først og fremmest beboere, som tegner en by uden dem bliver byen en tom skal. Det er til dels sket med indre by, hvorfor kvalitetsturister søger til andre kvarterer end indre by og væk fra masseturismen.
- trafikken bør mindskes og omlægges til elektrisk drift
- At sikre de blødeste trafikanter, der svigtes for at gøre København til en cykelby
- At få biltrafikken ud af Indre By.
At sikre at der fortsat kan bo andet end turister i bydelen.
At turismen bredes ud i stedet i hele byen frem for at den koncentrerer på visse gader, torve og stræder.
- Politikerne skal turde tage ansvar og sige nej og ikke springe ud i "smarte" eksperimenter. Det skal være godt og trygt at bo i indre by, uden beboere i alle aldersgrupper mister byen troværdighed og bliver hendøende.
Forretningslivet skal have gode kår og byen skal holdes ren, hvilket erhvervslivet kunne opfordres til at bidrage med.

Ansvar: hvem har ansvar for, at de hvide el-cykler, som ofte lejes af uøvede turister og som kan køre hurtigt, udlejes uden cykelhjelme? Det undrer mig, når alle anbefaler cykelhjelme!

Sig nej til "grønne" løsninger (læs el-løbehjul), som viser ikke at være grønne.

- Forurening fra tunge lastbiler og busser samt støj fra beværtninger.
- Betalingsring tak !!
- At retsforfølge de politikere, spekulanter, byggeselskaber og arkitekter der har ødelagt København og tømt byen for liv og folk, de seneste 40 år. At fjerne dem og deres mishandling af byen, og starte forfra. Få det levende og mangfoldige tilbage til byen.
- En plan for hvordan indre by skal tage sig ud.
Gøre noget ved skiltningen på strøget/købmagergade og alle andre steder for den sags skyld, så det

ikke ligner noget der er løgn. Meget stramme regler ønskes.

Så skal der gøres noget ved barerne og nattelivet. Nedbring antallet af 5 bevilling og samle dem på få gader.

Øg rengøringen og lad beværtingerne betale regningen. Med en 2-5 bevilling skulle der automatisk følge et krav med om at renholde områderne omkring baren. De kunne jo gå sammen om at ansætte viceværter

- Trafikken som bør minimeres, turistbusserne antal skal skæres kraftigt ned, mere grønt i byen, bedre forhold for cyklister, mere liv i havnen, flere husbåde mm. Air b & b skal begrænses. Krydstogtskibe skal flyttes væk fra boliger og kontorer.
- Trafik baseret på fossile brændstoffer
- AFSKAF LØBEHJULENE!!!
- Rengøring. Her er nogen steder decideret klat med alt hvad der bliver smidt af madpapir o.lign. Indfør miljøpoliti som må udstede bøder. Vejarbejde og stiladser. Indfør regler for hvor længe et vejarbejde må pågå og hvor længe stiladser må stå. Det er opslidende at bo et sted hvor der hele tiden starter nye arbejder. Bedre koordinering mellem faggrupper ville være rart.
- Forurening fra trafik, og det alt for høje antal turister.
- Privatbilisme
- Turisterne
- Der er mange!
 - at få bedre styr på trafikken
 - at få tjek på turistbusantallet
 - at håndhæve reglerne for airbnb, så lejligheder ikke kun eller overvejende bruges til airbnb
 - at krydstogtskibene får deres elforbrug dækket fra land
 - at el-løbehjul får en maksimumsfart i indre by
 - at antallet af el-løbehjul formindskes
 - at sørge for at byen bliver renere: hyppigere tømning af affaldsspande, kampagne mod at rygere smider deres cigaretskoder overalt, fjernelse af cykler uden ejermænd osv.
 - at vedligeholde gaderne og cykelstierne bedre

Og tak for hvert et nyplantet træ og tak for (vilde)blomster i hele byen.

- Jeg mener trafik forhold i indre by ligger meget højt på listen over ting der bør tages hånd om, og at der bør arbejdes mod at minimere trafik i store dele af indre by (som allerede nu virker uegnede til biltrafik pga bl.a. smalle gader), og arbejdes mod en forbedring af luftkvalitet og støjpres.
- Alle de "tåbelige" arrangementer, som Overborgmesteren ønsker skal finde sted i København, som lige så vel kunne finde sted udenfor Hovedstaden og som vi Københavnerne ikke bliver generet af gang på gang, og derfor bliver "spærret" inde i hele dage.
- Ikke flere udendørsrestauranter, ikke flere steder med natbevilling, ikke mere biltrafik.
- at fastholde en levende bydel for alle, ikke kun kunder til luksusbutikker. Hvis turister skal rundt må de gå eller cykle som beboerne
- Værtshuskultur med udeservering, råbene og skrigende fest mennesker i gaderne om natten ml.24 og 06.

Et forbud af øl og spiritussalg i 7/eleven ml. kl 24 og 07.

- Trafikken på hca-boulevard, lav et! spor i hver retning + busbaner.... Større fortovej og mere byliv, cafe butikker mm
- Meget bedre offentlig transport til en billigere pris end i dag
- Hensyntagende trafik, hvoringen del af trafikken tager overhånd på andres bekostning.
- udbredelsen af en sundere by i form af flere grønne områder og træer. Jeg begriber ikke hvorfor det ikke er et krav i forbindelse med de mange nybyggerier i byen, at der skal tænkes et grønt element ind.
- At reducere biltrafikken
- Der mangler parkeringshuse
- Luftforurening.
- Indre by skal også være til mennesker, som arbejder, bor og lever her.

Pt er alt for meget gearret ind på turister og forstadsteenagere.

Tag udgangspunkt i Paris og ikke Prag.

Ud med turistbusser, airbnb, el-løbehjul og partybusser, hvis samlede bidrag til byen er nul komma

nul.

Ind med restauranter. Ud med barer.

Ind med vores, som bor her's, biler. Ud med busser og campingvogne.

Ind med cykler. Ud med Ubers løbehjul.

Ind med fastboende af enhver art. Ud med airbnb

- Borgerne i Indre by har selv taget valg om bosætte sig der, men jeg mener ikke det som borger skal vanskeliggøres yderligere at have egen bil.

Med de temaer der rejses i denne undersøgelse er det særlig vigtigt for KK at få erfaringer fra andre byer. I London ejes store dele af boligmasse af nogen der ikke bor i boligerne og bydele står tomme hen. I Venedig kan ingen holde ud at være da byen er overtaget af turister.

Jeg er en gammel mand (42) og udfordres af hvordan lydbillede/lydforureningen ændre sig hurtigt, uden jeg har nogen indflydelse herpå. Pludselig ligge turistbussens rute foran min altan og pludselig afgiver de mange løbehjul høje lyde om natte, når de skal samles ind.

Det er dejligt at byens "sommerrum" udnyttes, men jeg synes godt der kan gives bøder til de der efterlader affald.

Aktuelt er vanvidskørsel. Hvis det er rigtigt, at vejene kan ligges om så de ikke indbyder hertil (hvilket jeg har læst de gær) så var der noget at ændre der.

- Mere gående eller cyklende politi på gaderne.
- x
- forurening og vandalisme i form af bygninger der på provokatorisk vis adskiller sig fra deres omgivelser
- Sørge for at københavn er en indbydende by, med plads til både turister og københavnere, og sørge for at de ledige butiks lejemål bliver udlejet, giver ikke en god oplevelse af en by i udvikling med de mange tomme lejemål specielt i indre by.
- Pas på tivolisering/kommercialisering - alt handler ikke om for mange udenlandske turister på krydstogtskibe, men også at Indre By bliver tilbudt resten af København/Danmark som ét stort Strøget og partyzone.
- Biltrafik, biltrafik, biltrafik
- Ved ikke
- Mængden af turister, der truer lokalmiljøet og driver almindelige borgere ud af byen. Elløbehjul - se at få stoppet det bras. Ekstrem druk- og festkultur i fx Gothersgade. Partybusser - det er rullende larm og ballade, der ikke bidrager positivt til byen. Særlige privilegier for politikere i Københavns Kommune, der er meget langt fra de regler der gælder almindelige borgere.
- Finde balancen mellem "min bydel som beboer" og "alle andres by". Vægtes hensynet til erhverv (barer, restauranter, underholdning, hoteller) er der risiko for, at beboerne fraflytter bydelen og den mister autensitet.
- Den voldsomme stigning i antallet af turister.

Stop for flere bevillinger til enhver form forlystelsesetablisementer.

Den tunge trafik ud af City.

De private næringsdrivendes tøjstativer, reklameskilte, borde, stole m.m. Fjernes fra gader og fortove.

De grimme facader med tarvelige plasticmaterialer og talentløs skiltning fjernes til gengæld for krav til langt større ensartethed og æstetik.

Enhver form for udendørs musik forbydes.

Løbehjul forbydes, ligesom antallet af turistcykler indskrænkes.

Flere betjente i gadebilledet.

- Antal beboer
- Gøre indre by et tryk sted at bo for almindelige mennesker. Turisterne er jo kommet for at se os der bor her, hvordan vi lever. Skab plads til alle. Stil krav til bygherre og ejendoms spekulanter, så de ikke ødelægger byen for selv at score kassen.
- Den største udfordring er at holde ejendomme på indbyggernes hænder og erhvervslejemålenes priser på et niveau der ikke ekskluderer fantasien og menigmanden fra at skabe sig et levegrundlag.
- Forurening fra køretøjer og skibe.
- Ren luft kontra bilos.
- Sikre at København bliver den mest teknologisk attraktive hovedstad i verden herunder sikre infrastruktur såsom udvide / udbygge underjordisk metro.
- Reducere støj og forurening fra trafikken og skabe menneskevenlige (ikke arkitekt eller investorvenlige) miljøer
- Limitere tung trafik. Det vil sige forbyde kørsel af last biler i byen
- Trafik og kloaksystemerne (skybrud m.m.)
- Tourism, Cleanliness, traffic
- At turde sig nej til umbiøst byggeri, turismen og turde stille krav til dem de kommer på besøg og dem der tjener penge på at der er turisme.
- Natteroderiet og - (især)-svineriet
- At få ligevægt mellem bolig, indkøbsmuligheder og arbejdspladser, samt sikre at partygæerne ikke overtager indre by, men at vi alle kan være her.
- For mange turister. Færdselsloven der ikke bliver overholdt
- Skrald, urinering på gader, ulækre eller ingen off. toiletter.
- Nattelivet og den manglende rengøring. En omgang "Vask byen ren" vil være tiltrængt. Se bare på Amager torv hvor beskidt belægningen er. Men nattelivet er den største udfordring.
- Alt affald som ligger og flyder i gaderne. Folk skal åbenbart opdrages.
- Trafiktætheden
- Trafikken og den forurening (særligt luftforurening), den medfører
- Det bør sikres, at restauranter, barer og diskoteker overholder støjreglementet især i forbindelse med udendørs servering. Affald skal håndteres effektivt og håndhæves overfor de besøgende, som især i weekenderne sviner byen til.
- Der lever børn, unge, midaldrende og pensionister i byen i en helt normal dagligdag, sammen med et handelsliv, hvor varerlevering bliver mere og mere udfordrende. Byen er primært for alle der bor og lever her. Pendlere og turisme må og skal komme i anden række.
Som det ser ud nu er man godt på vej til at jage "almindelige" borgere ud af byen.
- Skræmmende
- Oprydning af cykler
Begræns løbehjul
Gratis bus i indre by
- Biler biler biler turistbusser lastbiler R BNB - flere grønne huller - fokus på indrebys børn og legepladser og at det der er bopælspligt.
- Skrald på gaden og løbehjul
- Trafikken!! Flere grønne områder. Kbh skal være en levedygtig by. Jeg elsker København. Jeg synes, det er verdens bedste by at bo og arbejde i - have børn der vokser op. Flere muligheder til alle aldre - legepladser, grønne områder, åndehuller ...
- Bevar miljøet. Sørg for at der ikke flyder med affald på veje og pladser samt hundelorte. Give store bøder for overtrædelse
- Den megen støj der findes alle steder. Der er alt for ofte friluftskoncerter, højttalervogne, større arrangementer etc. Det er fint med en levende by, men i sommermånederne kan der ofte være noget hverdag, når man bor i indre by. Når dertil kommer at der kommer turister konstant, som jo har fri, når andre har deres dagligdag, så skaber det megen uro. Det kan være fx fra fortovscafeer, der er kommet lidt rigeligt af eller fra eller folk, der efterfester sent om aftenen på gaderne.

Endelig er der alt alt alt for mange renoverings- og byggearbejder overalt i indre by. Jeg savner, at det kan koordineres lidt, så et kvarter ikke belastes af flere samtidige store byggearbejder, der kan strække sig over flere år. Det er som om man bare giver blind tilladelse til alt. Samtidig holder man ikke nok øje med om forskifter for fx støj overholdes.

Samtidig synes jeg også, man skal gøre mere for cyklisterne. mange steder kommer bilerne i første rækkefølge, man kunne prioritere anderledes og sætte cyklisterne først, så kunne bilisterne indrette sig derefter. mange af de midnre gader er ikke indrettet særligt hensigtsmæssigt til cyklister og der bliver brugt alt for meget plads til parkeringspladser overalt.

- Antallet på turister og deres færden
- Fartdæmpende foranstaltninger på cykelstier
- Forurening
Kommunen bør understøtte elbiler med flere ladestander til borgere i lejligheder i Indre by.
- Der er ikke nok fokus på fodgænger, manglende plads på fortovet. Svært at færdes med sit handicap
- At stoppe Blackstone og andre ligende opkøbere af boliger i København
- Forurening fra busser og biler
Anarkistiske brugere af cykler, løbehjul, el-skateboard m.v.
Kriminelle muslimer
- Turismen og de medfølgende turistbussen,.
- trafikken må og skal omlægges så der er færre biler på vejene
- Bedre regulering af larm og affald og uvedkommende besøg i private gårde og bygninger. Det er stort set umuligt at få politi eller andre instanser til at tage især den voldsomme larmproblematik seriøst - det er belastende aldrig at have ro i eget hjem og ikke have nogen instanser at klage til når der er "Distortion" ud til den private gård torsdag, fredag og lørdag nat.
- Luftforureningen, ulighed på boligmarkedet.
- rengøring af gaderne, alt er snavset. Sæt arbejdsløse til det, blæs på 3F's gangstere. Opløs hellere 3F som en rockerforening.
- Svært at forholde sig til en ting bare - det hænger jo sammen. Hvis I insisterer må det blive trafik af biler og mennesker.
Ellers: støj fra såvel trafik, fulderikker, events - forurening fra såvel biler, busser og varekørsel - stop for ukritisk nybyggeri herunder flere moderne hoteller - mere lokaltransport evt med minibusser - roadpricing og omfartsveje/tunneller - boliger folk kan betale
- Alt for mange turister.
- At sikre KBH (ved)bliver at være en grøn by med træer, grønne åndehuller, parker, legepladser mv.
- Trafikregulering

Næste på listen er nok

Renholdelse, herunder skadedyr, skrald og adfærdsmønstre, hvor både beboere og gæster i byen skal "nudges" til at respektere at holde Indre By ren og fri af de horder af duer, rotter, måger og krager som lever af de store mængder skrald.

- Hører efter befolkningen i indre by, istedet for som nu totalt at ignorerer dem.
Fint at lave spørgeundersøgelser, hvis man retter sig efter resultaterne af disse.
- Bilerne ud af byen, Cyklerne ind i byen på udbyggede cykelstier, optimerede omfartsveje med perifere parkeringspladser (som ikke skal bestyres af pengetørstige private selskaber !!!).
Kørselstakster for at køre i byen (lige som i Oslo - f eks). Det er ufatteligt at byggeselskaber får tilladelse til at overbygge byen f eks i SYD, med huser hvis facer (ydervægge) står 5 m fra kørebanen - på trods af - at husene står på nogle af de mest befærdede gader i DK.
- Renholdelse !
- EN opgradering af Østre Anlæg, og generelt bør der være mere fokus på grønne områder, beplantning af træer osv. Byen bliver mere og mere mørk og grå .
- Turismen, sigøjnere, turistbusser, affald og skidt der ligger smidt overalt. Plastiskaffald i vandet
- Bedre og bredder cykelstien.
Bedre parkeringsmuligheder uden for indre by, og god offentligt transportmulighed fra disse p pladser til Indre by
- biler. vi må befri vores by for biler. biler var en dårlig idé. de har ødelagt vores byer. de er drevet af krig. de er egoistiske genstande, der kvæler vores samfund. de er fra fortiden. de er ikke fremtiden.
- Stop ekstra beskatning af bilejere med P-licenser. Urimelig ekstra skat!
- Støj, Rengøring, trafik og parkering
- Turisme, larm, støj, en meget beskidt by og få styr på cyklister der tror at hele byen er en stor cykelsti
- For mange biler og forurening
- Klimaet og borgernes trivsel og sundhed
- 1. Omhyggeligt at tage stilling til alt nybyggeri og såkaldte restaureringer (f.eks. Holckehus.
2. Kapitalfonde i absolut kort snor.

3. Stoppe de projekter, der ser ud til at være ude af trit med nutidens krav om at bevare og beskytte gode miljøer. Igen: Stoppe p-kælderbyggeri på Dantes Plads.

4. Opdrage alle - beboere og turister - til ikke at smide affald - alt fra cigaretskodder til beskidte bleer og engangsemballage. Giv bøder eller "afgifter". Opfordr alle beboere til lige at se udenfor døren om morgenen og sikre, at der er rent.

5. Giv bøder for hundelort. Helt aktuelt ved Glyptoteket. HVER dage er hundelort, som turister træder i. FØJ!

- Kriminalitet skal bekæmpes hårdere.
Indre by skal følges sikkert.
- Tung trafik og privat billisme
- At sørge for at her er rart og ryddeligt og venligt og indbydende både i grønne arealer og på belagte områder - og det skal være for alle - unge, gamle, midaldrende, handicappede, turister, subsistensløse, arbejdende - ja hele spektret, for vi behøver hinanden.
Og så er der jo lige de rige (nye) ghettoer, der trænger til at blive inficeret med os almindelige mennesker!
- Skrald fra besøgende. Folk sviner ufatteligt meget og der bør indføres bøder ala i USA for at smide affald, og flasker på gaden. Der bør afsættes ressourcer til at håndhæve man ikke må tisse på gaden
- Trafikken og anden forurening.
Boligudbuddet - fx mindre og dermed økonomisk overkommelige boliger. Hvad nytter det at åh så kloge politikere bestemmer at en familie skal have mindst 95 kvm, hvis man ikke har råd til det ?
Hvorfor skal så stor en del være alment og dermed utilgængeligt for folk uden sociale problemer og/eller en anciennitet på ventelisten på 20-30 år ?
Kvaliteten af offentlige tilbud - fx på daginstitutionsområdet, hvor det forekommer helt tåbeligt at dårlige vuggestuer (som bliver genstand for grupvækkende tv-programmer) ikke kan lære af velfungerende vuggestuer andre steder i kommunen.
Korruption og magtfordrejning på Rådhuset. Det MÅ simpelthen ikke forekomme uden at der straks og effektivt tages affære - også selvom man dermed rammer politikere fra venne-partierne.
Intelligent terrorsikring - fx med mere og specielt mere effektiv videoovervågning.
Bandedrigene, som spredt sig fra Nørrebro og fx gør nattelivet i Indre By farligere.
Narkotikaproblemerne - få nu gennemført det meget omtalte forsøg med legalisering af hash !
- At borgerne kan færdes sikkert.
- Trafikken og masseturismen
- Begrænsning og regulering af antal af turister - og dertil relaterede aktiviteter som fx transport (turistbusser, elektriske løbehjul, hoteludlåning af cykler m.v.)
- Begrænsning af støjende adfærd fra fulde og påvirkede personer -
Tung trafik ud af byen
Sikre at unge fortsat har råd til en bolig og at man bibeholder byens særpræg og charme så byen skiller sig ud fra andre storbyer.
- Billige barer, bræk i gaderne, gadefester
- Kontrollere arkitekturen af nye bygninger.
- Begrænsning af nattelivet (særligt fokus på støj, skrald og kriminalitet)
- holde fast i det, der gør kbh anderledes end alle andre storbyer - en middelalderby

vi har ikke brug for mere internationale standardisering (7-Eleven, Starbucks etc).

Gøre noget ved skralden/genbrug

Det ender med, at børnefamilier flytter væk, hvis ikke der bliver plads og råd til dem og så bliver indre by til ikke andet end dødt teaterkulisse

- Xxxxx
- Først og fremmest skal der sørges for ordentlige normeringer i både daginstitutioner og i forhold til ældre. Argumentet med at det er enten eller, holder ikke. Kommunen har en kæmpe stor centraladministration fordelt med syv sekretariater med hver sin borgmester, og der kunne spares mange penge på en begrænsning af akademikere i centraladministrationerne der laver egne projekter omkring alverdens mere eller mindre latterlige ting. Hvorfor har jeg brug for at vide, at det tager 8 minutter at komme fra Gyldenløvesgade til Langebro?
Udover normeringer, skal der sørges for landstrømsanlæg, parkeringshuse, og boliger til almindelige mennesker.
- Jeg synes, man skal tage sig af det enorme udbud af cafeer mm, der har natbevilling i meget tunge områder som Gothersgade og Nørrekevarter, hvor gaderne udvikler sig til byfester mange dage om

ugen. Jeg synes, der bliver taget meget lidt hensyn til de mennesker, der bor i de områder, hvilket jeg heldigvis ikke selv gør.

Desuden skal der gøres noget ved udviklingen i boligpriserne, der efterhånden gør det umuligt for almindelige mennesker, unge og studerende at flytte til indre by. Det er et stort problem for mangfoldigheden! København skal ikke være en museumsby, som kun lever i kraft af turister og de horder af unge fra forstæderne, der hænger byen i weekenderne.

- Problemet med biler i indre by er ikke beboerne eller turisterne, men erhvervsrelaterede. Mange af bilerne der ses i indre by er folk der grundet deres arbejde skal til indre by.
- Der skal skabes kontrol og aflastning af tung trafik, af el-løbehjul og andre el-drevne køretøjer, som fremstår som en krydsning mellem befordringsmiddel og legetøj. Der skal stoppes for uplanlagt og uæstetisk opførelse af høje bygninger. Indre by skal trafikaflastes. Gerne mere metro.
- Sikkerhed og tryghed når man færdes i byen. Både generelt og i forhold til trafikken.
- Forbedret forhold for fodgængere = bredere fortørve
- Reducering af den forurenende trafik
- København er helt unik og hyggelig. Jeg synes, at det fungerer godt nu, hvor K i høj grad er fredet - saa kan man bygge nye lejligheder, kontorer mm. i udkanten af K.
- 1) Cyklister på fortovet
- 2) Cyklister holder ikke tilbage ved busstoppesteder
- 3) Cyklister viser i det hele taget manglende respekt for fodgængere
- Støj fra fulde mennesker
Larm fra øbiler etc.
Affald i gaderne.
Forurening fra biler (H.C. Andersens Boulevard)
- Det er fantastisk at der bliver gjort så mange initiativer for både beboere, turister og professionelle i Indre By.
Jeg tror man kan vinde meget ved at lede store dele af trafikken uden om IB og stadig bevare muligheden for biltrafik for os der har et behov for at komme til og fra midten af byen.
- Luftforurening
Mængden af turister
Uæstetisk nybyggeri, fx ved Østerport
- Trafik til fods, på cykel og i bil. Og så ikke være alt for løst på aftrækkeren ift nye byggerier, men give plads til det bedste, gerne med fokus på miljøvenligt byggeri
- At holde på beboerne og sørge for tilbud til beboerne, der ikke er kommercielle. At skabe rammer for bymiljø, der ikke kun handler om kaffe- og juicebarer, men også den lokale isenkræmmer eller frisør. At få styr på nattelivet, så det ikke bliver destruktivt og sunny beach-agtigt. Pas godt på de lokale biblioteker, kultur/beboerhuse mv.
- Finde alternative færdsårer for den gennemgående trafik.
- At bevare Indre By som det sted, hvor flest mulige kan møde byens historie
- Få styr på trafikken.
- Beskyttelse mod klimaforandringer, grøn omstilling samt at skabe en aktiv og tryk base for beboerne uden at skræmme gæster væk.
- Sikre at der er billige boliger til rådighed for unge og børnefamilier med lav og mellemindkomster. Så byen ikke tømmes for 'almindelige' mennesker
- Hvad med at lave en underjordisk parkeringskælder under Peblinge Sø og forbinde den med Metroen. Så er Københavns parkerings problem løst en gang for alle. I er velkommen til at kontakte mig sytbit@godmail.dk Jesper Andersen
- Partikleforurening
- Den offentlige trafik samt priserne. Se på andre storbyer/hovedstæder, de har fundet fidusen med billig offentlig transport.
- Istedet for mere dyrt ghetto-byggeri med håbløs infrastruktur og ødelæggelse af indre by og havn, så forsøg dog på reelt at gøre byen til en storby, ved at tænke på en naturlig udvikling og udvidelse ind mod resten af Sjælland og Danmark.
Man kunne jo også hjælpe hinanden ved at hjælpe Storkøbenhavn ved at begynde at tænke København som også by uden for voldene.
- Den massive ungdoms drukkultur og turisme-druk i Indre by. Drop kl. 05 bevillingerne og luk kl 01
- Trafikken for både fodgængere, cykler, løbehjul, offentlig transport og bilister.

Huspriserne der skubber folk ud af byen

- Bevaring af ikke bare bygninger men kulturen, folket, landet... os!
- Løfte parker og pladser og bedre cykelstier.
- Det vigtigste er at reducere antallet af turister.

- Begrænse bilerne, bedre miljø
- Gør vores luft i byen renere og støjen mindre. Begræns trafikken nu! Åben Åboulevarden og grav trafikken ned.
- Lav parkeringspladser om så der parkeres på tværs og lav cykelgader, hvor biler på må køre maks. 30 km. I timen.
- Forurening, særligt luftforurening - også fra brændeovne som ikke burde være nødvendige. Burde forbydes. Det forurener helt vildt og der er mange alternativer.
- Begrænse forurenende trafik og sikre at cyklisterne bliver adfærdsreguleret ved skiltning og regelhåndhævelse.
- Cykler, løbehjul, trængsel
- Hensynsløs adfærd på populære opholdspladser og i nattelivet
- Begrænsning af trafikken i Indre By
- Afskaffe dobbeltdækker-turistbusserne. De skal erstattes af mindre eldrevne miljøvenlige busser
- At politikerne som udgangspunkt ser partipolitisk på udfordringerne fremfor at samarbejde om de holistiske løsninger.
- Sikre at der er plads til alle. Også dem med bil. At nedlægge hver 3. Parkeringsplads på ex Nørre Voldgade er dumt. Mange af os der bor i indre by betaler rigtig meget i skat og hvis man tvinger bilerne ud af byen, forsvinder højindkomst borgerne måske også.
- Bæredygtig omstilling! Flere taghaver, færre biler, osv.
- Moderne arkitektur omkring og i udkanten af indre by er fint (fx Operaen og Inderhavnsbroen), men man bør bevare den historiske charme i centrum.
- At politikerne på rådhuset ikke forstår hvordan man udviklet byen bedst muligt
- For mange caféer, udskænkings- og spisesteder med udearealer, der fylder og nærmest spærrer for den gående trafik. - Det må også høre til klimadebatten, at diskutere det menneskelige klima. Herunder kan også nævnes befolkningstæthed, og at København har fordyrede huslejer.
- Nærdemokrati, nærdemokrati, nærdemokrati.
Se nu at komme i dialog med de mennesker der stadig bor i den Indre By og endnu ikke er fordrevet af kommunens initiativer for "en by med kant", tag f.eks. nattelivet, ikke sandt, behøver jeg sige mere.
Beboerne er stadig dem der ved mest om at bo i deres egen by og de er faktisk ikke bare en nostalgisk flok romantikere, der længes tilbage.
- Der bør være bopælspligt i alle gamle og nye lejligheder.

Parkering af elbehjul på offentlig areal skal være forbudt, og de bør simpelt hen indsamles. Ejerne skal så have lov til for kr. 800 at købe dem tilbage. På denne måde kan man undgå at ramme private løbehjul.

Rengøringen bør være meget bedre især i godtvejrperioder. Jeg skammer mig ofte, når jeg går igennem Nyhavn. Tøm de fulde affaldsspande!!! Affald større end en mursten har kommunen tilsyneladende ingen handleplan for at indsamle. Vejarbejdsskilte og andre skilte, hvis betydning er forældet, får ofte lov at stå i månedsvis!

- Sikre mangfoldighed og fællesskab (et varieret udbud af boligformer til alle indkomstgrupper, prioritering af livskvalitet for borgerne - fremfor at gøre byen til en job- og partyzone for folk, der ikke selv bor her)
- Turistbusser ud af indre by.
Bedre cykelstier.
Regler mod støjgene/larm om natten/nabostøj fra fester.
Rene by/veje
- For stor befolkningstæthed.
- Når man reparerer på en gade som skoubogade hvor der er fliser skal man ikke nødtørftigt bruge asfalt i stedet for fliser
Det ser ikke indbydende ud for turister der kommer her
- Det trafikale pres som følge af udefra kommende biler, og det evindelige byggeri over alt. Lav betalingsring omkring Kbh (undtag erhverv med varelevering samt beboere), og begræns mængden af samtidige byggepladser der stjæler plads på vejene.
- Luftforureningen.
Mangel på små og/eller billige boliger.
Cyklister og el-løbehjuls hærgen på fortorve.
Mindske biltrafikken-mindske antal parkeringspladser.
- Luftforurening og deraf afledt trafikken.
Kan ikke være rigtigt at politikerne ikke får rykket herpå. Vi er jo efterhånden tilbagestående

sammenlignet med alle andre europæiske byer. Alle storbyer i Tyskland har zoner med klistermærker, London har bom, Paris har ulige numre og lige numre system osv. Imens forbryder København sig mod EUs rent luft direktiv. Man burde søge om fri proces og sagsøge byen, men altså gør nu noget ved det.

Forbyd tung trafik, ældre dieslbiler, krydstogtskibene og så få dog fjernet DSBs 50 år gamle diesellokomotiver. At få dem af jernbanen vil jo nærmest have mærkbar effekt alene.

- Turisme
- Sørg for ordninger at der bor mennesker i byen. Gerne med fast bopælspligt i de fleste tilfælde
- Trafik, og mere omsorg for beboerne i stedet for hensyn til pendlere og turister
- Skrald på gaden
 - Skrald i kanælerne/vandet
 - Bedre fortover
 - Gratis offentlige transport i Indre By og område
 - Mere grønt (træer, alleer,...)
- Trafikken, forureningen, normeringen i daginstitutioner, smukke og tidssvarende ældreboliger.
- Så mange bygninger i Kbh K er fredet. Hjælp og sørg for de er renoveret og bevar den charme ved kulturarven og det gamle Kbh.
 - Transport fra Amager til Hellerup/nord Sjælland og den anden vej få det ud af byen - rundt om indre by så alle kan være her
- Lave bedre nærmiljø i nybyggede områder. Lave en tunnel til lufthavnen og få en stor del af trafikken ud af byen, for der bare skal igennem og ikke bruger den. Indse at byen ikke kan blive meget større og få det bedste ud af hvad der er.
- Der er alt for mange turister. Turisterne skal lære at køre korrekt på cykler. Løbehjulene bør forbydes. Man burde gøre som i New York og give folk bøder hvis de smider affald på gaden. Derovre er der meget renere og ikke så mange skodder på gaden. Forureningsproblemet fra krydstogtskibet bør løses.
- Boligspekulanter og turismen
- Boligpriserne. Tendenser til stigende priser, særligt i forbindelse med udenlandske investorer bør bekæmpes så København kan forblive mangfoldig og studievenlig.
- Støjende natteliv; manglende overholdelse af trafikreglerne, med særligt fokus på cyklisternes adfærd; boliger til fornuftige priser både til enlige og familier.
- Løbehjul
 - Færre natklubber
 - Færre fastfood-etablissementer (medfører svineri)
 - Gør noget ved romaerne
 - Større skraldespande (de nuværende bliver for hurtigt fyldt)
- Gennemkørsels vejene skal der tænkes nyt omkring, der er alt for meget trafik der kører igennem indre by uden grund. Jeg tænker tunneler er vejen frem.
- Trafikken
- Begræns luftforureningen.
- 1) Partybusser!
- 2) Larm fra skybrudssikring!
- 3) Romaer/tiggere/lommetyve - i alle afskygninger.
- 4) Turistbusser og mængden af turister.
- Biltrafikken og de forbandede løbehjul
- Gøre København til en rar by at bo i. Der skal ikke kun fokus på Distortion, cykelløb, iron man osv. Men også på at her skal være rart at bo for mennesker, der ikke elsker larm hele natten, afspærringer og larmende busser
- Offentlig orden og tryghed mod tyveknegte - der er RIGTIG mange.
 - Skraldespande - der er MEGET langt imellem dem, og det skaber unødigt skrald og giver et indtryk til yurister og andre, at vi ikke selv passer på byen, hvor skal de så. Tag et kig på Hamborg - der er store og flotte skraldespande nærmest hver 10 ende meter. her er der 2 små på hele stykket fra Nørreport til søerne.
 - Mindre busser og pænere busser, hvorfor skal de være blå ligesom 5eren. Hvorfor ikke lave dem lysegrå/ hvide så de glider ind i vores fine bys arkitektur
- trafikken, larmen, forureningen og så skal der plantes flere træer
- elektronisk forstærket gademusik på Strøget/gader i indre by - forbyd det
- Få styr på turisterne, som slider for voldsomt på byen og på os, som bor her.
 - Få støjniveauet ned generelt.
- Der er alt for mange arrangementer som Distortion, Marathon etc.etc. - i hele sommerhalvåret ved man aldrig, om man er spærret inde, eller om man kan få gæster eller familie på besøg, det har

taget helt overhånd.

Giv bøder til cyklister, som ikke overholder færdselsreglerne - er I klar over, hvor ofte man selv eller sit barn bliver kørt ned af en cyklist - man har vist glemt at instruere samtidig med de meget brede cyklistmotorveje bliver etableret.

- trafikken er for stor i indre by.
- Klarhed i udmeldinger og handling. Man kan ikke på samme tid rose sig selv til skyerne som klimabevidst og så etablere vanvittig parkeringsanlæg med voldsom trafikstigning til følge.
- Støj og druk.
Miljø og biler.
- TRAFIKKEN i Indre By.
- finde løsning på trafikken og mængden af affald i byen. og på støjen i latinerkvarteret.
- Klart!!.. renholdelse.. det bliver værre og værre.. alle taler om miljø , fordi det er smart at tale om.. der svines mere og mere i bybillede og havneområdet.. Hold København Rendet der penge i
- Billigere kollektivt trafik, hvilket vil skære ned i brugen af biler i Indre By. Hvis man i dag har en bil - især hvis man er en familie, kan det næste aldrig betale sig at tage toget frem for bilen.
- der mangler strategier med klare udmeldinger og begrænsninger - og så skal de holde op med at styre på enkelte populistiske mål
- Skaf nogle boliger som almindelige mennesker har råd til at bo i. Ellers dør indre by
- De mange turister, der kommer i store grupper.
- Sikre, at byen er for beboerne og ikke for kapitalinteresser og turister.
- Overalt er der urent, byggepladser, stilladser, rod og repetitive opgravninger af gaderne - og det er på ingen måde alene metrobyggeriet, der er ansvarligt. Afbrems dette aktivitetsniveau! Desuden alt for mange såkaldte events med druk, støj, glasskår, opkast og anden excretion, gaskapsler etc. Begræns tilladelser og bevilinger!
- Trængselsproblemer. Indfør Roadpricing
- Den alt for store mængde af turister.
Den gennemkørende trafik.
Støjen fra restauranter, værtshuse og for mange store arrangementer.
- xx
- P-pladser - få åbnet under Lange Bro og skab pladser til professionel færdsel; Flyttebiler, Stilladsbiler, Skraldebiler, Ølbiler og post / pakker og last af varer til butikkerne.

Det er galt at man ødelægger Gl. Strand - ser er allerede gode, brede fortorve - bevar P-pladser til beboere, kunder, korttids-P og pro-færdsel.

Underjordiske P-anlæg - under Christians Borgs Slotsplads, Bertil Thorvaldsens plads, Højbro plads.

Vi gider ikke se på bilerne - anlæg som Blox og under Langebro er formidable. Giver kroner i kommunekassen og sikrer at dem der skal til byen kan komme på museer og indkøb - og at de Borgere der arbejder lidt uden for byen; har et sted at stille bilen uden det skal koste en milliard og ikks skal være i vejen for øvrig trafik i de 10-20 minutter det tager at finde en plads.

Håndværkernes biler fra nabokommunerne sksl der også fiindes løsninger til at parkere fra 7-15

- Støj, røg, møg, trængsel og turister
- Turismen
Forureningen som følge af de alt for mange biler
Trængslen
Opkøbet af indre by af internationale investeringsfonde
- Forureningen
- Den voksende turisme
- Begræns selskaber som Blackstones opkøb af ejendomme og følgende opskruninger af huslejer da det går ud over både beboere samt små butikker.
- boliger der omdannes til hoteller, airbnb (til gene for de faste beboere) turistbusser - forurenende krydstogtskibe
- At det fortsat skal være muligt for personer med almindelige indkomster at bo i indre by.
- Den tunge trafik og generelt infrastrukturen. Desuden bør en smuk gammel by som København domineres af de smukke gamle bygninger og ikke tvivlsom moderne arkitektur
- Tag hensyn til beboerne, og ikke erhvervslivet. Hvis ikke der kærres om beboerne, vil vi ende med en indre by, som er øde og kun er til handel, og det fjerner turister, som er en indtægt for landet.
- Trafikken

- Forurening fra trafikken og sikkerhed for cykler og gående. Og så et opgør med den konstante eventkultur og tivolisering af by rum. Fx er 5 løb årligt gennem Toldbodgade for meget. Og kommercielle aktører skal ikke gives lov til at monopolisere offentlige byrum
- At standse udenlandske kapitalfonde i at opkøbe gamle ejendomme for at hindre de, at hæve huslejen så almindelige borgere ikke har råd at blive boende!
- Om ikke den vigtigste udfordring, så det forhold at Kommunen bør intensivere rydning efter det affaldsrod der eksisterer på gader og pladser, specielt efter en fredag - lørdag !!! Eller opstille nogle flere affaldscontainere hvor det er mest graserende.
- Byen er en et Tivoli. For mange store events. Der efterlader meget støj og affald efterfølgende. Afspærringer pga div løb .
- el løbehjul skal væk og folk skal lære færdselsloven
- Trafikken
- Tænke helhedsorienteret om billisme/trafik, der skal fylde mindre og om byrum, der skal være mere sammenhængende og tage bedre hensyn til mennesker.
- Trafik regulering
Druk nattelivs regulering
Mere reel grøn by
- Turismen! Den er eksplosiv og vil ødelægge indre by, hvis det ikke gøres noget ... folk vil flytte!
- Kommunens total manglende lydhør overfor borgernes meninger.
- At forhindre - bl.a. udenlandske - investeringsfirmaer i at opkøbe og fupmodernisere fine gamle ejendomme.
Få gjort noget ved den evindelige højtalerlarm, det har vist hjulpet noget med "sluser" ved natklubindgange, men det er ubegribeligt at der altid skal larmes, bl.a. ved udendørs arrangementer. En skandale, at Tivoli har fået lov til at forhøje støjniveauet. Man kan jo leje Royal Arena til den slags.
- Den tunge trafik (lastvogne og busser) bør begrænses.

Hvorfor indsætter man ikke el-busser i den offentlige Offentlige transport?

- Erhvervs-aktiviteter, der ikke er rettet mod Indre By.
Manglende politi.
- Den tunge gennemkørende motortrafik.
- For mange turister.
- Sikre at København er en tryk og grøn by, med stor diversitet - også dens indbyggere
- Turismen, der er mange turister i gadebilledet i dag.
Ligeledes bør vejene og cykelstierne forbedres. Der er rigtig mange cyklister i indre by og jeg synes ikke vejene tager højde for det sådan som de er i dag.
Der skal heller ikke bygges flere moderne bygninger i indre by, vi skal værne om dem der er der i forvejen. Det er et stykke historie.
- Ikke flere spiritus bevillings steder.
Færre parkerings huse/båse.
Bedre forhold for at cykle, OG steder at parkere sin cykel.
Bedre kontrol med løbehjul, og især hvor de bliver smidt.
Flere skraldespande på gaderne.
Bedre offentlige toiletforhold til turister og os andre.
Mere offentlig polit.
- Begrænsning af fossile motorkøretøjer
- Miljø, trafik, turisme og flaskesamlere
- Det er et spørgsmål, som de bør svare på, ikke mig.
- Der er for meget affald i gaderne. Der er for langt mellem skraldespandene. Brug nudging/adfærdsdesign.

Støjproblemer fra nattelivet.

Tiltag til beskyttelse af fodgængere i trafikken i indre by. Cyklister og brugere af el-løbehjul respekterer ikke færdselsregler.

- Der skal være plads til helt almindelige borgere, der har et arbejde, børn der skal hentes og bringes, der har fritidsaktiviteter og generelt et liv der gør at man skal bruge en bil i indre by.
- Turisme og vandstigninger

- TRAFIK
- Få styr på kollektiv trafik, få begrænset tung trafik i byen, få begrænset turistbusser og hop on og hop OFF busser i byen, skabe plads til de grønne transport former som cykel, løbehjul og dele biler samt få ryddet op i rodet på gaderne med opgravninger, dårlige veje, få afviklet p-pladser til gavn for plads til ophold og cykler med mere
- Trafikken.
- Trængsel på cykelstier, især af udlejningscykler og løbehjul. Bilismen skal ud af byen, så der bliver plads til beboere og turister.
- Beboerne skal ikke jages ud af byen med for bil fjendtlige initiativer, især nedlægning af parkeringspladser. København er meget bilfjendtlig.

Støj fra parker reduceres

- Turisme og udenlandske (pensions?)fondes opkøb af ejendomme i byen
- xxx
- At der bliver forskellige størrelser boliger til rådighed for almindelige lønmodtagere, uanset om man er 1 eller flere personer i husstanden.
- Når vi nu snakker om trafik; vi skal bla. have skabt infrastrukturen så det rigtig bliver attraktivt at have elbiler.
- Dem med bil og bebroer licens skal kunne alle steder, det vil mindske parkerings problemer for dem der bor i byen.
- Gør noget ved de løbehjul

Fjern støjende Partybusser

- Med henblik på aflastning af Indre By er det afgørende, at der anlægges en havnetunnel
- Parkering, parkering, parkering! Fx Innovative løsninger med parkeringssiloer under jorden, etc. Og vedholde den flotte udvikling af byrummet. Tiltag som havnebad ved Kalvebod brygge, tilladelser til udeservering etc er med til at holde København som verdens bedste by.
- Holde byen pæn og ren både dem -os - der bor og turister
- Boligsituation og turisterne!
- Biler
- Forurening
 - Trafik
 - Larm
 - Urenlighed/svineri
 - Butiksdød
 - Oppustede moderniseringer
 - Kapitalfonde
- Man bude nok gøre lidt mere ved, at holde byen ren. Jeg ved ikke om flere skraldespande, ville hjælpe, eller om de skal tømmes lidt oftere. Måske bøder for at smide affald.
- På den store klinge har KK vel et meget stort arbejde med at klimasikre havnen?

Men ellers, at der fortsat skabes rammer for os, som faktisk bor i Indre By.

Her tænker jeg på, at der generelt er alt for mange spiritusbevillinger og særligt natbevillinger. Begræns dog de natbevillinger kraftigt. De medfører larm til sen nat til stor gene for os, der arbejder og betaler skat i kommunen.

Barer, diskoteker og værtshuse bør pålægges store skatter til oprydning. Man vader i splintret glas, skodder, snus, lattergaspatroner, bræk mm, når man færdes i gaderne bare ved 9 - 10 tiden om morgenen. Jeg tror heller ikke turisterne synes, det er festligt, ligesom jeg synes det er ulækkert. Jeg skal ofte guide mine børnebørn uden om dette cirkus.

Kvaliteten af rengøringen i Københavns gader er faldet meget de seneste år.

- De skal se indre by som noget unikt, der ikke bare kan erstattes af økonomiske vurderinger, men derimod som et sted alle syntes er godt. Dvs ingen trafik, ingen højhuse og ingen ny fancy bygninger. Lad os beholde vores flotte bykerne.
- Det unødvendige parkeringshus under Dantes plads - det skaber mere trafik i indre by, hvilket sender et forkert signal og ødelægger en dejlig plads, som bruges af omkringliggende beboere og restauranter.
- At bevare den smukke indre by, som mange netop valfarter til, danskere som udlændinge. At bevare den vil også være at plante træer, så byen kan blive mere grøn. Og undgå Kalvebod Brygge miseren! For eksempel.

- De almindelige borgere bliver skubbet ud af byen til fordel for turister og folk med mange penge. Det gør bl.a. Byen til en partyzone a la Barcelona. De skal sætte en stopper for at udenlandske investeringsfonde kan opkøbe hele byen og de skal øjeblikkeligt stoppe med at affrede eller bygge på de grønne områder, vi har tilbage. Biler, der forurener, skal ud af byen, så luftforureningen mindskes.
- LARMEN om natten! Primært fra kommunens maskiner og medarbejdere, og levering af fødevarer til områdets butikker.

Jeg bliver vækket hver nat ca. kl. 02:00, ml. 04:00-5:00 og igen kl. 6. Det er både kommunens kloakrensere, folk der arbejder med gadebelysningen, affaldshåndtering og skraldemændene der fx. holder i tomgang mens de holder pause. Derudover kommer der levering til områdets butikker mellem 05:30 og 06:30, med lastbiler som ikke må slukke motoren mens de aflæsser, fordi de kører med fødevarer.

- Luft - Trafik og grønne områder, samt affald og rengøring.
- Jeg mener at rådhuset ligger i indre By og helt reelt mener jeg at Politikerne er det største problem. De har desværre så travlt med at brande sig selv at alle mulige tåbelige og måske engang imellem et fornuftigt projekt sættes igang. Oftest med tvivlsomme resultater - hvilket ikke synets at genere nogen overhovedet og heller ikke nødvendiggør at man lukker projektet igen eller fikser problemet. Uholdbare ting kan fortsætte i årevis ala Arbejdsformidlingen m.fl. Det er jo desværre en del af det offentliges karakteristika . men måske et fokus på kun at fikse problemer som er synlige for de fleste og med løsninger som de fleste også vil mene er fornuftige.
- Begræns trafik og forurening.

Endnu vigtigere: invester i menneskerne: brug flere ressourcer på børn og unge og færre på nye veje.

- Styrke infrastrukturen for alle stakeholders !
- At ændre synet på Indre By. Der er en hovedstad ikke en park eller et museum
- El-løbehjul, De orange cykler, folk der kører råddent i leasingbiler
- At bevare Indre by som et levende byrum med beboere og lokalmiljø - det risikerer st blive tivoliseret kulisser for turister, fulderikker og shoppere....
- At man fjerner parkeringspladser
- Bevillinger til restaurationer, krydstogtskibe og gennemgående trafik
- At få styr på tilstrømningen af turister så beboerne i Indre By kan holde ud at bo der
- Er at metropol zonen er for kedelig
- At passe på vores enstående bykerne, samtidig med at fastholde byen som en levende, spændende hovedstad.
- At udarbejde en langsigtet trafikplan.
- Udskænkning på de sene nattetimer/ morgentimer skal begrænses.
Affaldshenkastning skal begrænses
Larm skal begrænses
Store turistbusser skal begrænses
Lokal miljøet skal bevares
- Kommunal skatter udgifter nedsat
- Grønne områder og plads. Bevar det oprindelige udtryk i arkitektur mv. Gør plads til byliv og lyst til at orgerne bruger byen.
- Turistbusserne ud af indre by. Distortion er måske ikke så super med støj og svinen. Det er godt med sportsaktivitet, men trættende når byen spæres af for mange gange på en sommer Gør byen grønnere, men bevar de små hyggelige pladser.
- Menneskelort, urin og opkast på gaderne. Ekstrem stigning i fækalier, så jeg hver dag tænker på beskrivelsen af stank og lort i de samme gader i 1700-tallet. Forstår ikke, at der ikke gøres noget ved det.
- At trængslen (al trafik) er blevet for voldsom. Den er ekspanderet uden at vejnet, cykelstier, fortove etc. Er fulgt med. Boligmarkedet er eksploderet så mennesker med middelindkomst ikke har råd til at købe/leje bolig i København. Det udvander diversiteten i forhold til de mennesker der bebor Kbh
- NOx forurening og støj.

Uden reelt at vide noget den kommunale udligningsordning, tror jeg at der er belæg for, at skatteborgerne i nabokommunerne bør udligne, i forhold til de sundhedsmæssige og økonomiske omkostninger deres bil- og togtrafik pålægger københavnere.

- Alle hyrevogne skal være eldrevne og hvis de kører råddent skal de betale ekstra. Politiet skal i højere grad være efter løbehjul og cykler, så det er nu venter de bare blikket den anden vej. Tag fat i dantaxa og få dem til at betale skat . Når i nu er så glade for at få busserne til at køre så stille som muligt, hvorfor skal vi så plages af flere hundrede koncerter som spiller mega højt, det er snart ikke muligt at gå en tur på gaden uden høreværn. Så må i også gerne være efter de larmende knallerter / motorcykler. Hvad hjælper det at omstille busserne til el, når omverden larmer mere end nogen sinde. giv så alle de helikoptere startforbud. jeg har hørt gade musikanterne spille de samme melodier i 5 år og turskibene som sejler i kanalerne siger stort set det samme hver dag, begræns det til dagtimerne. Jeg kunne blive ved i timevis ,
- At sørge for at der er plads til en blandet befolkningsgruppe. Der skal være både plads til lavindkomster og mellemindkomster. Huslejerne skal ned.
- Parkering under jorden og ikke kun for medarbejdere i det offentlige, men for besøgende i byen og for beboere, som ofte IKKE benytter bilen i det daglige. Byens borgere skal ikke straffes for at have bil. Bilerne i byen kommer udefra og borgerne i byen har valgt at bo her for at kunne cykle rundt UDEN at svine.
- Få trafikken til at køre, men ikke ved at gøre det surt at være bilejer når du bor og har gjort det i 30 år i indre by. Vi er mange der føler os forfulgte som bilejere!!!
- Forurening af privatbiler og andre køretøjer, som udleder CO₂ eller medvirker til Klimaforandringer. Endvidere ønsker jeg at boligerne i indre by skal have bopælspligt, og at der slet ikke skal være mulighed for at udleje ud over fremleje, som lejeloven giver adgang til. Korttidsudlejning ødelægger oplevelsen af tryghed og fællesskaber i boligkarreerne. Der bliver endvidere pres på affaldssortering på grund af at gennemtræk af fremmede/ikke-beboere som lader hånt om henstillinger fra myndighederne.
- Turistbusser og løbehjul!!! Og den tårnhøje pris på offentlig transport...
- Der er alt alt for mange biler.
- Trafik og den manglende udvikling af kulturlivet - ikke flere festivaler og events, men daglige kulturtilbud.
- Sikre en spændende og mangfoldig by for beboere og besøgende, hvor folk med forskellig baggrund (socialt, økonomisk, fagligt) har mulighed for at bo. Sikre at alle lejligheder ikke ender som AirBnB, hotellejligheder eller expat-lejligheder.
- Bilparkering for beboere, mere af det.

Mange helt alm. beboere/familier i indre by er afhængig af en bil for at få hverdagen til at fungere. Køre frem og tilbage til job, køre børnene til stævner osv.

Prioriter flere p-pladser / måske køb flere under Israels plads, så der er nok til beboere.

- At holde priserne i ro - boligmarkedet er fuldstændigt gik.
- Turister og luftforurening
- Trafik især lastbiler
- Hvis jeg går ud fra, at trafikken selvfølgelig begrænses, så er en anden stor udfordring manglen på cykelparkering i byen.
- Turisme, busterminal ved kbh h, byrum for fri leg og børn, minimere hjemmeløshed (tjek den finske model), smid romanerne og pantsamlene ud (ikke muligt sidde i en park og drikke en cola i fred mere), Grøn by udvikling. Go Greta. :)
- At sikre muligheden af flere "gratis", brugervenlige, fritidsaktiviteter for borgerne, så som kulturhuse og sportsfaciliteter, men også små "grønne lommeparker," eller springvand, mm.
- Elcykler og løbehjul og mængden af turister på cykelstier udgør et problem! Ligeledes er det vigtigt at københavnere - som bilister, gående, alt på el og cyklister overholder færdselsregler og love! Der er så mange som synes det er i orden at bryde nuværende love og regler og lave sine egne! Der mangler politi og mange flere bøder! Der burde blive kampagner som fortæller om hvordan vi skal gærdes imellem hinanden - når vi bliver flere og flere
- Turismen. Jeg elsker turister og jeg er stolt af min by, men byen dør hvis det her fortsætter. Alt stopper til, cyklisterne opfordres til at cykle rundt til stor fare for dem selv og alle andre. Turisme i balance er bydende nødvendig.
- Der skal være flere gåområder og løbehjul skal forbydes, tak.
- Turistbusser specielt fra krydstogsturister, der ikke giver den store økonomiske gevinst
- Stoppe udbygningen af boliger.

Afskaffe / revidere By og Havn I/S

Fjerne boliglovens § 5, stk. 2. (Folketinget)

Hindre kapitalfonde (Folketinget)

Infrastruktur højnes kraftigt: veje, cykelstier, parkeringshuse således gadeplan kan anvendes til gående, grønne områder mv.

- Tænke på alle de mennesker, der bor i den indre by.
- De utallige sportsbegivenheder der låser borgere der bor i indre by, inde på en søndag, hvor man hverken kan komme frem eller tilbage
- Tivoliseringen af København
- Natteliv og dertilhørende skrald, vold, farlig biltrafik. Et behov for trygge rammer.
- (Udenlandske) spekulanters opkøb af ejendomme
- Undgå identitetstab ved at afvise arkitektur i international/generisk stil.
Fjern gennemkørende trafik og flyt den under jorden og udenom bycentrum.
Undgå meget høje byggerier.
Undgå privatisering af offentlig byrum.
- Bevaring og respekt for byens historie frem for salg af historiske bygninger til diverse kapitalfonde. Borgernes mening skal respekteres, kommunen burde tage beslutninger ang. store ændringer efter offentlige høringer - ikke bare informere om beslutninger - Dantes Plads, for ex. København skal videregives til næste generationer, ikke udeligges under påskud af modernisering.
- Antallet af restauranter og barer er eksploderede. Indre by har udviklet sig til en consumption ghetto og det er ikke charmerende
- Kapitalfondes opkøb af boliger, der gør prisniveauet for højt til almindelige mennesker.
- Trafikken. Antallet af krydstogtskibe bær begrænses og deres forurening bør der virkelig gøres noget ved. Antallet af turister i indre by er vokset bekymrende og det er svært at få antallet begrænset.
- Få nu gjort noget i stædenfor at snakke og intet gør.
Der skal handles hurtigt nu.
Måske vil det ikke være optimalt, for nogen, men få så den gennemkørende og turist trafikken ude af indre by.
- ...
- Mindre trafik, tak. Nedsat hastighed af bilbanditter i de små gader. Mindre larm om aften og særligt nat. Overholdelse af lukketider. Mere grønt.
- Turisme
Flere beboere
bedre forhold i dagsinstitutionerne
trafik
forurening
- Manglende vedligeholdelse.
Rigtig mange steder er belægninger på veje og fortove i en meget ringe forfatning.
Efter de rigtig mange opgravninger sker der en meget ringe reparation af belægningen. Dæksler ligger flere centimeter under niveau, fliser på fortove ligger skævt og uens i niveau, cykler og løbehjul parkeres på forskellig måde til gene for gående.

Der har derudover været rigtig meget vejarbejde over hele byen. Jeg har talt med flere turister, der har været skuffet over København på grund af vejarbejder, byggerier m.v. Der har skæmmet vores ellers smukke by.

- At lytte til københavnernes i indre by. Men politikerne må også have visioner og affinde sig med at evt. ingen gider deres visioner. (mangen politikere p.t. er for visionsløse)
- Udendørs og natlige event skal reduceres - og skrald skal hentes før kl 9 om morgenen
- Turisme og "affolkning" af indre by. jeg overvejer selv at flytte fra indre by efter mindst 20 år i byen. For mange turister, larm fra beværtninger og trafik som gør det umuligt engang imellem i regnvejr at bruge en bil.
- Styrke den kollektive trafik, styrke delebilsordninger, styrke de bløde trafikanters forhold. Dyrke fællesarealer, fællesskaber for borgerne. Lave flere vinterbadesteder, hvor man ikke skal være medlem.
Og smide de store cruisere ud af havnen. Vi skal have turister der vi København og københavnernes.
- Trængsel, forurening og handelslivet

- At finde den rette balance mellem en levende by i udvikling (og den turisme, dette fører med sig) og os, der bor her og vores behov for ro og ordnede forhold.
- Trafikken
- Turismen.
- Turisme, trafik og affolkning af Indre by.
Disse tre ting er i min optik symptomer for samme problem.
- Mindske støjen. Ud med partybusser. Hvorfor gælder larm ikke for dem, men kun for barer. Opsynsmænd i parker til samme problem. Få lov til at kunne administrere dette af politiet. Flere voksne til at gå rundt i gaderne og tysse på det larmende udeliv. Flere røgfri områder.
- støjproblemer for beboerne
- Trafikken skal gøres grønnere og ledes væk fra byen.
- Finde bæredygtige løsninger på både den kollektive og private trafik.
- Støj. Jeg synes stadig, der er meget støj - særligt fra mennesker i festhumør ved cafeer eller på vej til/fra byen (nattelivet). Derudover er ligner gaderne til tider dagene efter Roskildefestivalen, hvis man kommer ud en tidlig morgen. Jeg må dog sige, at jeg synes, der hurtigt gøres rent, så jeg er ikke sikker på, jeg har en bedre løsning på problemet.
- Forureningen og den grønne omstilling. Indfør/støt lånoptag for flere/kollektiv til opførelse af mindre boligbebyggelser - så 'farmand' kan bygge sit eget hus i byen eller det bliver for en gruppe ældre borgere at bygge et oldekolle.

Kik på Amsterdam

- Fremkommelighed for cyklister og gående
- Få styr på miljøbelastningen uden at sætte samfundet i stå, og ligeledes skal københavnernes ret til at have en bil per husstand respekteres.
- stigende antal turister/besøgende i indre by som ikke kender reglerne i trafikken (på cykel og el-løbehjul) og som ikke tager hensyn til os som bor her(hermed mener jeg støj på hverdags aftner - og affald)
El-løbehjul synes at være et begyndende problem - de efterlades helt tilfældigt over hele indre by. Flere store byer i Europa har nu forbut El-løbehjul i byerne, måske bør København overveje det samme?
- At passe godt på KBH og dets beboere. Skab gode rammer for tryghed. Pas på os.
- At vi får turiststrømmen reduceret. De synes jo også selv som turister, at der er for mange og at den lokale charme forsvinder til fordel for turistkulisser
- Boligpriser og flere boliger, hjemløshed (og social ulighed) derudover mere hjælp til psykiatrien.
- Få diesel og benzin biler begrænset i byen
- At nedbringe luftforureningen.
- Beskyttelse af den historiske bygningsmasse
- Mængden af trafik i Indre by, alt for mange biler på vejene, alt for meget forurening i bymiljøet.
- Vejarbejde/klimasikring/rørlægning (forsyningssikkerhed) mv. Bør koordineres bedre blandt de forskellige aktører.
Mængden af turister.
Manglende tryk cykeladfærd blandt turister.
De mange arrangementer i form af løb (biler, cykel, løb), hvis der bliver flere og flere af dem.
Sikre overgange for fodgængere og cyklister ved metrostationer/trafikale knudepunkter, samtidig med at trafikken glider.

Byen skal også være til og fungere for byens beboere og ikke kun for turisterne :-).

- Biltrafikken
- Trafik
- Trafikken, vejenes usle tilstand, fortovscafeer skal begrænses..man kan jo ikke gå på fortovet. Begrænse madsteder...hvergang en butik lukker, åbner et madsted. Her lugter jo ofte af en stor grill bar og så er der skrald overalt!!
- Den største udfordring må være at holde fast i at alle skal kunne bo i København og man ikke behøver at være millionær.
At den befolkningsgruppe der bor i indre by kan blive fastholdt og andre almindelige familier kan bo der så det ikke kun bliver en forretnings og turistby fyldt med dem der har råd til at bo dyrt.
Lad vær at sælge alle grunde til dyrt byggeri, bevar almindelige boliger.
- Turisme
- Trafikken, særligt forholdene for cyklister, og forureningen.
- et suk om nybyggeri

vedr. moderne bygninger så skal det være så det falder i harmoni med de gamle by. Det er der mange eksempler er lykkedes OG på det modsatte. .

en fejlplaceret metrotrappe. Jeg er f.eks ked af at metro har placeret en trappenedgang tæt ved det Kgl teater som er i grel kontrast til bygningernes farve og som garanteret vil blive fyldt med parkerede cykler når den åbner. - Den og det RØDE METROskilt SKÆMMER et HISTORISK hjørne ved at stå så tæt på den. Hvis så bare metro havde valgt en stensætning i samme farve som Brønnum og det kgl teaters mure. Hvorfor ikke bygge nedgange på kgs. nytrov pladsen ved Nyhavn hvor alle turisterne i forvejen stimler til ?

- At give bydelen mere sjæl og mindre trafik
- Parkeringspladser, bedre cykelruter gennem indre by
- Trafik.
Få gerne pendlerne ud af byen
Mere metro
Bedre cykelstier
- Forurening
- der skal bygges billige lejeboliger til unge/studerende, så byen kan tiltrække nye beboere.
turismen
trafik
åbne havnefronten op, så der ikke bygges mere kontor/hotel, men så arealet kan bruges af byens borgere.
sørge for at Ofelia Plads ikke udlejes til store kommercielle begivenheder, så som vm i fodbold, DRgodmorgen/godaften osv, men er åben til brug, som den oase, det er lige nu
- Bevare og forskønne det der er og så gøre mere for at der ikke larmes og svines så meget. Samt opsætte regler for løbehjul.
- Turismen og at der stadig mangler flere små fikse vogne der tømmer og samler skrald glas mm op - tøm oftere skraldebøtterne- kan Kbh kommune gøre noget ved se mange måger der hænger? Hvorfor er der pludselig så mange i byen, er de blevet hjem og madløse et andet sted ude på Amager eller Øresund det må en ornitolog vide noget om - mågerne går amok i skraldebøtterne det ser vi af og til i de fyldte bøtter om morgenen
- Den kollektive trafik skal være helt ny. Helt andet og nyskabende. Et forbillede for andre byer. En kollektiv trafik som alle typer og størrelser mennesker kan benytte. Sikker mange små og lavtgående transportmidler. Og selvfølgelig gratis. Billetten betales job bare over skatten.

Så behøver ingen tænke på biler i indre by, henkastede løbehjul, cykler uden stativer, eller at de ikke kan komme til og fra sted til sted. Uanset fysiske evner.

- Sætte en stopper for alle de liebhaver og luksuslejligheder som presser huslejerne op. Vi får en indre by uden beboere som ender som et intetsigende museum
- udbygge grønne områder, plante træer, bevare det originale københavn.
- Få færre biler på vejene. Lav en betalingsring og lav Farimagsgaderne og Søgaderne om til primær gå- og cykelzoner! Biler skal køre 15 km. Få lavet veje og cykelstier, så man ikke bumper afsted - især mange cykelstier er i dårlig stand.
- Udledning af CO2 , lastbilskørsel er blevet voldsomt i takt med for meget udbygning. Forbyd biler, busser og lastbiler at køre på Diesel
- Forurening
- Jeg føler mig ikke respekteret som københavnere med egen bil.
Vi SKAL have flere parkeringspladser. I må finde en løsning som gavner beboerne.
- Turismen er den største udfordring. Der er byer i Europa hvor borgerne hader turisterne fordi lokalpolitikere ikke gjorde noget i tide. København er meget tæt på det.
Hvis man tager specielt hensyn til turisterne laver man byen om til en temapark, Disneyland - ikke en by for beboerne er glade for at bo, leve eller bruge.
- Forurening, turisme, boligpriser, trængsel i trafikken.
- Stigende trafik
- Flere bilfri områder. Hoteller og turister skal bruge hele byen. Bevar kbh,s skylinen
- Tourisme - Rengøring/affald.
- Trafikken
- Butiksdød pga huslejestigninger
- Bevare den gamle indre bys arkitektur og sørger for tilgængelighed for handicappede - og det er vigtigt, at den lille havfrue bevarer hovedet!
- At folk ikke gider bo her på grund af skattetrykket.

- kollektiv trafik, forbyd el-løbehjul i byen, begrænsning af krydstogtskibe, begrænsning og klare regler for privat udlejning (AirBnB), affald på gaderne (specielt fra nattelivet)
- Støjen, forureningen, begrænsning af antallet af bevillinger til værthuse
- El-løbehjulene. De forurener byen, fylder på fortovene, flyder over alt, kører ind i folk både på gader og fortove. Og de står ofte og bipper nonstop i dagevis på gaderne, og den lyd går lige op i vores lejligheder og gennemtrænger alt.
- Renere by - færre turister - turister skal have et 1-times kursus i cykel- og færdselsregler inden man kan leje en cykel eller et løbehjul
- Fjern bilerne fra Indre by, så der kun er adgang for udrykningskøretøjer og adgang til parkeringskældre og P-huse, så vi kan få vejene tilbage og mindske trængslen, samt gøre byen sikrere og pænere.
- At finde balancen mellem: turisme, lokalt bymiljø, løbende modernisering, renlighed, tiltrækning af gode skatteydere, fastholdelse af arbejdspladser, grøn omstilling.
- Mindske forurening.
Færre turister. Regler ved. Airbab.
Bedre oplysning til turister, færdselsregler, ved. løbehjul og cykeladfærd.
Skiltning ved gågader, eks. Dette er en gågade, al kørsel på løbehjul og cykler er ikke tilladt.
Bedre kollektiv trafik.
- Offentlige transport halter gevaldigt og er for dyr
- Trafikken
Renholdelse af byen
Gentænke festgader
- Det vil være fint med en havnetunnel, så den gennemgående trafik undgås, at der ikke bygges så tæt at man sikre flere åndehuller undgår trafik med el løbehjul og segway, hvis turisterne kommer for at opleve en afslappet og behagelig by er det ved at være for sent.
- Turisme, cafe og restaurantbranchen da stadig flere åbner
- At her ligner en skraldespand og en rodebutik.
- Tag også hensyn til de fastboende, indre by er ikke bare et forlystelsessted, hvor alle kan opføre sig, som de har lyst til uden at føle ansvar for omgivelserne.
- Alt for mange usikre hotelbyggerier helt tæt på privat bebyggelse.
- Cyklister, sigøjnere samt et mæg beskidt indtryk af gader og strædet.
- Gennemgående trafik skal reduceres. Beboerne skal have mulighed for at parkere, køre ind og ud og få varer leveret.
- Turismen. Jeg synes det er godt, at København er et populært rejsemål, og turismen er på mange måder et gode. Men der har de senere år været en stigning i antallet af turister, og byen forandrer sig i takt hermed. Hvis den udvikling fortsætter, bliver byen til sidst ubeboelig og vil kun eksistere som en slags museum eller forlystelsespark, som man ser det i f.eks. Brügge og Dubrovnik.

Desuden er krydstogtturismen, så vidt jeg kan se, udelukkende til gene. Skibene sviner, de rejsende er fortravlede hober, der ofte bare skal have krydset nogle seværdigheder af en liste, og de bruger ikke ret mange penge i byen, da de har fuld pension på skibet.

- Larm og støj i byen.
- Sørge for det fortsat er attraktivt for borgerne, og ikke kun turister, at færdes i bydelen
- Bedre kollektiv trafik, renere byluft, renere veje, stræder, pladser, bevaring af bymiljø.
- At folk sviner helt vildt - især i nattelivet. Byen ser skrækkelig ud lørdag OG søndag morgen. Det må der kunne gøres noget ved!
- De skal tage stilling til om indre by (MAB) skal være et område hvor almindelige mennesker kan have en hverdag eller det skal være et tivoli for udenlandske turister og omegnskommunerne. Start med at gøre det til at krav at stadarkitekten bor med sin familie i en af de livlige gader (hun har jo selv et ønske om at flere barer åbner sig til omverdenen så man kan hygge sig med en fredagsøl).
- Flere boliger der er til at betale, og der skal være bopælspligt i alt nyt byggeri.
- At forstå, at man er ved at ødelægge en fantastisk hovedstad der lider under de fantasiløse byggerier ved havnefronten man i kommunen giver tilladelse til at opføre. Med vore mange internationale kendte arkitekter er det ufatteligt, at man stadig bygger nedrivningsværdigt slum.
- Trafikken. Og det er ikke kun bilerne. Cykler og løbehjul står og ligger smidt overalt på fortove hvor man skal gå, sammen med udeserveringer på alle gader gør at det er et stort lovløst kaos at bevæge sig rundt i byen. Der er ingen der opfører sig som om der var andre mennesker end dem selv. Jeg er glad for at jeg ikke er synshandicappet for det er livsfarligt at bevæge sig rundt. Lyder lidt sur og gammel, men det er jeg ikke.
- Begrænse antallet af turister og løbehjul. Vi er faldet fra 1 første plads over den mest spændende by at besøge til ca en 10 plads på Lonely Planet på 1-2 år! Pga de alt for mange turister. Det bør

KBH kommune tage alvorligt. Lad det stadigvæk være specielt at komme til København. Sempelthen ved at begrænse antallet af hoteller og krydstogtskibe og ikke tillade turistbusser inde i byen.

- Støj og forurening fra byens gæster og pendlere.
- Støjgener og for mange turister
- At politikerne selv smadrer bylivet med deres trafik"planlægning".
- Biler i indre by. De
- 1. Klimaændringer
- 2. Gentrificering
- 3. Kollektiv trafik
- Turister på løbehjul og ISÆR på cykler udgør ofte en fare både for sig selv og for os andre, da mange af dem tydeligvis aldrig har siddet på en cykel før.

Mange slingre usikkert på cyklen og de giver oftest ikke håndtegn ved stopning eller når der skal drejes til højre/venstre.

Forbud mod udlejning af cykler fra hoteller og/eller udlevering af en kort pjece om basale cykelregler kunne måske hjælpe på problemet.

- reducere af køretøjer der kører på fossilt brændstof
- At lave verdens bedste genbrugs/skralde system. Flere offentlige genbrugsinstallationer og investeringer i systemer/maskiner der kan gøre arbejdet for folk. Jo mindre folk skal arbejde for det, jo hyppigere gør de den lille indsats der skal til.
- Biltrafik og turister.
Gør kbh bil og masseturistfri. Forbyd krydstogtskibe og turistbusser (og sightseeingbusser for den sags skyld). Tiden er løbet fra 00'erne måden hvor horder af pensionister føler sig berettiget til at indtage en by for at tage billeder med deres patetiske selfiestænger og latterlige guider med flag og golfhat.
Gør voldene bilfri og sænk prisen på metro og bus til det halve. Tilbud folk en gratis elcykel hvis de skaffer sig af med deres biler. Udsted bøder for enkeltpersonskørsel i myldretiden
- Sørge for at hindre udenlandske kapitalfonde i at købe flere af byens bygninger.
Stille arkitektoniske krav til nybyggerier.
Indføre bopælspligten.
Føre en del af trafikken udenom byen.
- Forurening, utryghed/støj/bander, trafik, rod/manglende vedligeholdelse/beskidte gader
- Trafikken: off.transport, cykelstier, gangarealer, bilkørsel.
- At undgå den tendens til duginbyggeri, som præger f.eks Kalvebod brygge. At undgå at ødelægge Københavns "skyline" med ligegyldige højhusbyggeri. At sørge for studieboliger til overkommelige priser
- De vil have elbiler ind, men hvad med at få bilen ladet op for os som feks bor på 6 sal .?
- At få reduceret biltrafikken og få bustrafikken omlagt til el
- Se ovenstående ;)
- Biltrængsel
- ELLØBEHJUL. Jeg så dem helst helt forbudt. Det nytter ikke at lave brochurer og regler, for de overholdes ikke. En lovmæssig hastighedslås på lige over gåhastighed kunne måske hjælpe, hvis det overholdes.
- nedbringe antallet af turister med den deraf følgende bustrafik, katastrofecykelkørsel og løbehjulskamikaze
- Cykler der flyder i gader, spærre opgange og indgange og mange cykler ligger i måneder og flyder! Så et bedre system til cykelparkering og regler så cykler fjernes af kommune hvis ikke p regler for cykler overholdes! Der skal så betales et beløb for at få sin cykel udleveret
- Trafikken og Turisternes overtagelse af byen.

Drømmen om at Kbh skal være verdens bedste by at bo i bør fastholdes og være det budskab turisterne skal opleve. Kvalitet frem for kvantitet! Antallet af turister skal begrænses, så det ikke bliver til 'horder' der både umuliggør et fornuftigt liv blandt beboerne og giver turisterne et komplet ligegyldigt billede af byen som ligner enhver anden turistmagnet..

- 1. Alle diesel og benzinbusser og lastbiler forbudt i indre by - el er det nye sort
- 2. Alle skibe i havnen skal "operere" på el mens de er her

3. Store bøder - der håndhæves - til smid af affald - OGSÅ cigaretskod - der er så ulækkert selv i

pæne kvarter - plastik og skod flyder!! Op af dagen ryddes der - men det kan ikke være rigtigt at folk ikke rydder op efter sig selv..

- - Se på hvad det er for en by vi ønsker og hvem er den egentlig for? Hvordan sikrer man sig en by der fungerer for dem der faktisk bor der?
 - Begræns antal af turister
 - Begræns antal af turist busser og krydstogtskibe
 - Forbedre den kollektive trafik
 - Regulér trafikken så den fungerer for alle
 - Forhindre flere udenlandske investorer i at opkøbe af ejendomme i København
 - Se på hvordan man forhindrer Strøget i at blive et strøg med kun turistbutikker
- At gøre byen CO2 neutral
- Sørge for en rimelig balance mellem trafikanter (biler, cykler, tågængere) der skal være plads til alle. Byen skal fungere og må aldrig blive et frilandsmuseum. Sørge for at de offentlige institutioner fungerer på minimum samme niveau som resten af landet. København halter langt efter bla. på niveauet for vuggestuer, børnehaver, ældrepleje. Igangsæt en privatisering der kan give borgerne bedre service og mere værdi for skatten
- Der skal gøres noget alvorligt ved luftforureningen i Indre By.
- Krav til/ ansvar for: byens arkitektur og et "beboet" indre København.

Vi lader developere sætte dagsordenen med opførelse af dyre boliger og højhuse i stedet for at arbejde med en fortætning af byen.

Det er vigtigt at der stilles krav til de som investerer i arkitekturen, at den skal indskrive sig i byens kontekst og ikke være fremmedgjorte, standardiserede bygninger, som ikke forholder sig til den kulturarv der bygges videre på.

Vi kan sagtens tillade os at stille krav!

At der tænkes i langsigtede løsninger, der bidrager med kvalitet til byen og ikke blot er en hurtig økonomisk gevinst.

Vi skal ikke se passivt til.

Det er vigtigt at der politisk stilles krav til de "som bygger" og til de byggerier de manifesterer i det fysiske rum - de har et enormt stort ansvar for byens udvikling og vi lader dem bestemme vejen for byudviklingen - ikke omvendt.

Som arkitekt er det meget svært at få lov at få indflydelse på udviklingen af nye byggerier. Baren er på forhånd sat. Det er oftest den laveste fællesnævner fremsat af developeren, da økonomi trumfer ethvert argument og intention om kvalitet mm. Vi skal have fat i de lag som sætter dagsordenen og præge disse.

Ved en politisk involvering kan der sikres en langsigtet kvalitet og en kompetent udvikling af byen som kan svare på de aktuelle behov som bæredygtighed og fællesskaber.

Det handler om at opstille krav og spilleregler, at vi sætter dagsordenen for de byggende aktører (evt. i form af et krav til et efterfølgende ansvar, eksempelvis i form af en efterfølgende drift og vedligeholdelse i 10-15 år). Herved ville den nye arkitektur i aller højeste grad blive bygget med gode materialer hvis der var krav til en form for sikring af vedligeholdelse - i stedet for det bliver et valg af dårlige materialer og kortsigtede løsninger (den byggende aktør ikke har noget ansvar for byggeriet så snart det er opført).

Netop den danske kulturarv og arkitektur er i høj grad en af årsagerne til at mange turister besøger byen, men hvis vi udvander vores identitet og kulturarv vil dette om 10-20 år blot ligne alle andre moderne storbyer uden en særlig lokal forankring.

Jeg tror vi skal rådføre arkitektstanden og andre aktører og politisk stille krav til det byggede for at VI viser vejen og ikke omvendt.

Et beboet København:

Jeg ser det som meget vigtigt at vi har øje for at byen stadig er til at have "råd" til at bebo. Med en mangfoldig sammensætning og ikke blot dyre boliger forbeholdt de få.

Det værst tænkeligt scenarie er at København med tiden bliver en "kulisse" ligesom Venedig eller London, hvor ingen har råd til at bebo centrum, men at det kun er en kulisse for truismens foretagende.

Derfor er det vigtigt at der bliver stillet skarp på at der skabes muligheder for mangfoldigheden at bo i byen.

- Trafikken i gemmen byen
- P pladser til beboere
- Bevaring af det der er værd at bevare. Værne om de små åndehuller frem for at bebygge enhver ledig kvadratmeter
- Bedre trafik løsninger
Flere parkeringspladser
Bevaring af de gamle bygninger, Kbh skal helst ikke lige Paris.
- P-pladser til indre bys borgere
- Hjemløse og flaske samlere.
- Reducere forurening, støj og ulykker forårsaget af biltrafik
- Turismen, der har vokset sig for stor i indre by. Det er en skam at vi allerede nu begynder at opleve turismeproblemer ala dem man har i Barcelona, Amsterdam og Venedig hvor det er blevet besværligt at bo i områderne og man som lokal har fået et negativt syn på turisterne.
- Her er for mange mennesker der formålsløst bevæger sig ind og ud af byen.

(Og der er flere, men I ville kun have een)

- Lav bogskabe til brugte bøger og flere møde- og træffesteder for alle aldersgrupper.
- Jeg drømmer om mere fri beplantning.
Syntes at i skal lade en lille park gro relativt frit.

Lad flere ældre huse være fredede. Det er for dårligt når private firmaer ikke bliver pålagt at bevare bygningens ældste elementer.

Ellers gør i det godt og jeg er meget stolt af min by

- regulere turistbustrafikken
- Parkering. Der drives jagt på bilister som bor i Indre By. Jeg har boet og haft bil i indre by i snart 20 år, og man føler sig efterhåndet som jaget vildt. Politikerne på Rådhuset taler ofte om at der er gode alternativer til bil i byen, og det er helt rigtigt og de benyttes også til transport indenfor byen. MEN, der er INGEN forståelse for at man godt kan bo i byen og have brug for en bil til sit arbejde uden for byen. De af os som ikke arbejder indenfor voldene har vel lov til at have en bil som vi kan bruge til at passe vores arbejde uden at vi konstant skal straffes for at have et arbejde. Det ville klæde politikerne på Rådhuset at tænke på borgernes hverdag; det er trods alt borgernes interesser de er på Rådhuset for at varetage.
- En meget vigtig udfordring er det nattesvineri, der finder sted med larm, fulde folk, diverse afsondringer i ens gadedør (tis og bræk etc.) samt stofhandel, store biler, der kører igennem.
- AirBnb og udlejningen af private lejligheder. 70-dages reglen SKAL håndhæves.
- Boliger, som folk har råd til
- tomme butikker
- Helt klart de trafikale udfordringer. Uanset om man er gående, på cykel, med det offentlige eller i bil, så tager det enorme mængder tid at komme fra a til b hen over byen, fordi der netop er så meget trængsel
- Luftforureningen, helt afgjort. Af med brændeovnene, af med dieslbiler NU!, og reduktion af den kørende trafik på fossilt brændstof. Hvornår forstår regeringen at Danmarks politik på de her områder, fx også beskatning af el-biler, er helt elendig? er det FDM der bestemmer? Er det iveren efter skatteindtægten?
- Der skal være bedre forhold for bilister, bl.a. flere parkeringspladser
- At bevare en levende by uden at ødelægge dens æstetiske kvaliteter.
- *Den voksende mængde af skrald i Indre By

*Reducere antallet af barer og klubber m.fl. der gør støjen, skraldet (knuste flasker, patroner, skod, bræk, pizzebakker m.m.) og miljøet til et af de ulækreste steder i København.

Når man giver tilladelse til at der i Gothersgade og omegn ligger barer side om side, der hver mandag-lørdag samler unge i svimlende antal, så skal man virkelig gøre noget ud af at der bliver gjort meget mere rent og gøre mere for sikkerheden. Vi føler os alle utrygge om aftenen i weekenden.

*Bedre parkering til os der bor her fast.

*Trafikken.

*Hjemløse der altid holder til på Gothersgade og Borgergade. Der i øvrigt ofte viser spritnye mobiler og urer frem....?

- Omlægge og begrænse motoriseret trafik
- Huslejerne og butiksdøden for små butikker
Flere boliger og færre kontor erhvervs ejendomme
ingen biler i i de små gader...heller ikke parkering, kun af og påsætning/ læsning
Flere træer, og bænke
Og så støj problemer, ikke flere værtshuse med nat bevillinger
Og så bedre renholdelse af gader, det flyder med affald
Weekenderne er et støj og møj helvede herinde
- Trafik og forurening!!! Der er alt for mange biler i byen og de køre ofte helt uforsvarligt. Forurening fra biler og krydstogtskibe desuden et unødvendigt problem, der kan løses ved bedre og billigere offentlig transport og krav til krydstogtskibene om, at købe deres energi forbrug fra kbh - ligesom det gøres i Norge.
- Cykelforbindelser i Middelalderbyen er ikke gode. Brosten, snævreveje og folk der går på gaden uden at orientere sig.
- Efter tung trafik opdragelse af cyklister og elektrisk fremfart
- At lytte til borgernes ønsker og ikke egne ønsker.
- Fremme af bæredygtighed, sikring mod klimahændelser. At det trafikale miljø forbedres for fodgængere.
- - Reduceret belastning af byen fra turister og arrangementer (store sportsbegivenheder i centrale dele af byen)

- Færre tilladelser til turistvirksomheder, der trækker (gratis) veksler på det fælles, offentlige rum: "London-busser", lokomotiver, el-løbehjul osv.

- Specifikt bør kommerciel el-løbehjulsdrift forbydes i byen. De blokerer og optager fælles arealer, inkl. fortorve.

- Opgravninger af veje bør koordineres bedre og pålægges afgifter, der tilskynder koordinering og hurtigt arbejde. Byen har de sidste 5-10 år været et stort åbent sår. Jeg har ikke set tilsvarende i andre byer. Metrobyggeriet er selvfølgelig noget af forklaringen, men vejstykker bliver gravet op, repareret og gravet op igen med meget korte intervaller. Det virker meget ureguleret og ukoordineret fra kommunal side.
- Sikre et naturligt byliv.
- Spekulation i opkøb og moderniseringer er ødelæggende.
- De trafikale udfordringer - med den øgede trafik og belastning af veje, stræder og fortove.
Konstant vej- arbejde!
Byforurening af byens borgere.
Desuden er de mange El løbehjul blevet et stort problem når man færdes på fortove og pladser - de står parkeret ALLE steder, de stilles også foran indgangsdøre. Man falder nemt over dem og antallet burde klart reguleres. De er også med til at skabe masser af farlige situationer i trafikken med deres høje fart på cykelstierne.
STØJ! - Anvend mere støjdæmpende asfalt, også selvom det måske er dyrere! Der er generelt meget mere larm og støj i byen end for få år siden..
- Turisterne og svineriet på gaderne.
- 1. Alle borgere der ikke har deres social ret, skal have deres ret.
2. Alle syge borgere der ikke får deres genoptræning, da kommunen ikke ser det kan hjælpe dem i arbejde, skal have deres rehabilitering selvom det ikke vil bringe dem til en 37 timers arbejdsuge.
3. Sørg for ordnede forhold på jobcenterne, så I ikke ødelægger borgere yderligere. Det er så usselte at se på.
- Håndtering af gennemkørselstrafik så det ledes uden om byen. F.eks. trafik til Amager fra Hillerød- og Helsingørmotorvejen bør ledes uden om indre by.
- Fokus på det grønne og de grønne alternativer! Og det er ikke kun indre by
- At man overvejer at gøre trafikken mindre i indre by - hold nu op, vi skal ikke have en betalingsring + lav det offentlige bedre, gør DSB en smule mere sikker, at der ikke kommer aflysninger osv
- Bevare byen som en lille storby og bevare autenciteten samt historikken i indre by
- Modernisering af lejligheder hvorefter huslejen sættes op, så alm.københavnere ikke kan bo i byen og for stort nybyg uden bopælspligt med samme resultat
- Mindske bilisen i indre by

- Der er for mange turister.!!!
Turister er et væsentligt større problem end trafikken
- Alt for høje huslejer, der dræber gaderne i indre by, så der kun er kaffebarer og tomme lokaler
- Den vigtigste udfordring er, at især udenlandske investorer med meget dybe lommer kaster sig over byen med det ene formål at skaffe sig størst muligt afkast af investeringer på kortest mulig tid. Disse grådige snyltere har absolut ingen interesse i byen eller for de mennesker der bor der, de er ligeglade med klimaet og den offentlige transport. De er dybest set kriminelle, der arbejder i en gråzone, fordi lovgivningen ikke er stram nok.
Vi ser det allerede ske i København, og det skal bare standses NU!
Desværre er det mit indtryk, at Frank Jensen er til fals for hvem som helst, der kommer med mange penge...
- Alt for meget dårligt og grimt byggeri
- trafikgener og svineri på gader og stræder
- Begrænse omfanget af turisme - fx ved at sætte loft over antallet af krydstogtgæster, der kun bidrager meget begrænset til økonomien.
- At sørge for beboerparkeringspladser i tilstrækkeligt omfang
Man kunne godt bruge mange af de parkeringspladser som er forbeholdt offentlig ansatte til beboerpladser.
Så kunne man undgå at mange benyttede egen bil til arbejdet (fordi de har en fast parkeringemulighed)
- Skybrudssikring
- Bevar vores by.
- Udenlandske/danske investorer, - med grådighed for øje. Trafikken, ikke kun for cyklister, men også for gående og trafikanter der bor i byen, p-pladser. Bolig/lejepriser. Tomme butikslokaler. Airbnb udlejning. Turisme. Fjernelse af privatejede turistbusser og vende turistbranchen til at anvende den kollektive trafik. Støj, - udendørsservering til efter kl.22:00, på snart hvert et gadehjørne. BILER I TOMGANG. Party-busser der kører rundt og chikanerer alt på deres vej. Grundlæggende skal de gøre noget ved, at det stadig er muligt for helt almindelige københavnere, at kunne blive boende i deres hjem.
- At fastholde Indre By som en bydel, hvor det også er muligt at bo
- Det er de mange turister og trafikken - især på cykelstierne. Løbehjul ud af byen!
- Det er meget besværligt for beboere med bil. Alt for mange P-pladser er nedlagt og det er gået alt for vidt med den bevidste chikane af bilister.
- Stoppe for opkøb via fonde af vores bygninger. Få bygget lejeboliger til folk
- Stigende problem med at der kastes affald på fortov og veje.
Alt for mange turistbusser der ikke overholder parkeringsregler.
Cyklister og folk på løbehjul der ikke overholder færdselsreglerne.
- Mængden af turister og trafik!
- Trafikkultur - løbehjul og cykler, begrænsning af diesel og CO2 ved at påbyde elbiler og busser. Etablering af landstrøm til krydstogtskibe.
- De skal respektere de borger der bor i indre by og DERES ønsker og ikke deres politiske ambitioner
- At gøre Indre By så rummelig som muligt, både for dem der bor der, og dem der er på besøg.
Gerne mere grønt. Gerne bedre parkerings muligheder Enten under jorden eller i p-huse i udkanten af Indre by.
- Turisme bør reguleres, sommer 2019 tog det overhånd. Stop for el-løbehjul, helt stop!
- Der er nød til at være trafik for ikke at erhvervslivet lider nød men den skal struktureres også i forhold til forurening. Kunne niveauet sættes lidt op for arrangementer? alle disse sportsarrangementer hvor byen lukkes totalt ned er ved at have brugt sit momentum. kunne det ikke være at understøtte udbredelsen af kunst musik foredrag til fordel for både turister og BEBOERNE i København
- Rationalisere og sænke skatterne og gøre ældreplejen endnu bedre.
- At gøre noget for at mindske trafikken i indre by, det vil komme alle til gode og skåne området.
- Forurenende trafik
- Trafiksanerung samt hensyn til beboernes behov for en bil!!!
- Bilerne ud af byen, bedre forhold for fodgænger og cyklister. Fjerne p-pladser og skab cykelparkering, så giver det sig selv.
- At opretholde balancen mellem at være turistmæssig attraktiv storby og opretholdelse af gode forhold for fastboende indbyggere og differentieret, levende erhverv. Samt at være foregangsby for infrastruktur, grønne løsninger, trygt og varieret storbyliv for fastboende. Ikke at give køb på krav om arkitektonisk kvalitet til fordel for private investorers ønske om billige løsninger.

- NATTELIVET!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Der er simplethen for mange barer i indreby som er et kæmpemæssig problem for beboerne. København og Gothersgade og grønnegadekvarteret er simplethen ikke gearret til hård trafik, unge fulde mennesker som opfører sig som om de var på Roskilde, cykler, løbehjul, glas, urin, opkast mv mv hver aften!!!

Derudover må det koste borgene utrolig mange penge i renovation. Jeg bor selv i store Regnegade, hold da en svinesti man byder beboerne og turister!

Politikerne må simplethen gå aktivt ind i denne sag!!!

Den kan simplethen ikke være meningen at nogle områder i indreby skal være så hårdt ramt af 24/7 bevillinger, der må simplethen være nogle flere restriktioner på området og borgerne burde inddrages meget mere!!!

- Klima. Færre biler og mere venlig overfor blød trafik
- de skal sætte en stopper for boliger uden bopælspligt
- Støj, der er et stigende støjproblem med trafik, og levering af varer og mange steder med ude servering, hvor der kommer larm i sær i sommerhalvåret. Ligesom mange forretninger også får leveret varer tidligt lørdag og søndag morgen, der bør være dage hvor man ikke skal vækkes af varelevering.
- Partikelforureningen fra Krydstogtskibene
- Trafiksanerung med mere plads til bløde og kollektive trafikanter og mindre plads til motoriseret privat transport.
- Trængsel, dvs. stigende bilkørsel, som øger forureningen.
- Bedre og billigere for trafik. Nedskæringer på biler og deres størrelse/emission
- Være meget mere kritisk overfor de nye bygninger der opføres - der skal være grænser for hvor kedelige og intetsigende bygninger må være. Derudover skal der ses på trafikale løsninger, såsom en østlig tunnel og hvor det giver mening at forbedre cykelstierne - iuden det går ud over de private bilister samt parkeringspladserne.

Sidst, men ikke mindst - bør der ses på udarbejdelse af underjordiske cykel p-rør, så man kan slippe for at gå på kryds og tværs gennem byen pga. der står cykler overalt. Se bare på områderne nær stationer osv.

- Luft-forureningen skal nedbringes. Det er tydeligt for både voksne og børn at luften ikke er ren. Det vil en begrænsning af biltrafikken formentlig også kunne hjælpe på.
- Forureningen samt bevarelsen af vores kulturarv.
Tusinde tak for jeres arbejde :)
- Der er alt for lidt kvalitets kunst
- At den fortsat er en levende handelsby
- Forureningen og støjen og meget gerne flere grønne områder og mulighed for og tilladelse til at plante flere træer.

Og flere ressourcer til renholdelse herunder opsætning af flere skrældespande. Fjernelse af forladte cykler og evt krav til cykelfolkene om at parkere deres cykel uden at genere andre borgere. Bilister kan jo heller ikke smide deres transportmiddel efter for godt befindende.

Gerne meres fokus på hundeejerne de burde også måske gennem en forsikring eller en speciel tilladelse til at holde hund. Dette for at kunne håndhæve de nuværende regler ved overtrædelse (hunde uden snor eller manglende opsamling sf hundens efterladenskaber.

- Oprydning og renhold
Turistbusser
Friweekender for arrangementer der lukker byen
Natte- og udendørsbevillinger
- Gennemkørende trafik
- Det skal blive muligt at bo i Indre by for "almindelige" mennesker. Stop for Airbnb og tilsvarende udlejning, som får huslejepriserne til at gå helt amok.
- Bidrage til, at indre by er en levende by med rigt forretnings- og kulturliv samtidig med at bydelen forbliver grøn, ren, bæredygtig, rekreativ og smuk.
- Trafik og forurening fra biler, turistbusser og især krydstogtskibe.
- Trafikken
- Gør endnu mere for cyklister. Kommunen har gjort meget, og nu tager vi cyklen over alt. Men nu er der for mange cykler om morgenen flere steder. Især Dronning Louises bro. Der må bygges nogle flere broer over søerne og havnen
- Den største udfordring for Indre By er, at det er ekstremt dyrt at bo i Københavns Kommune, fordi kommunen bruger alt, alt for mange penge på ligegyldige projekter, som ikke skaber værdi for borgerne. Det er grotesk, at KK er Danmarks største arbejdsplads og samtidig skaber så lidt værdi. Det betyder meget høje skatter og et totalt svigt af borgerne i forhold til de kerneydelser, som

kommunen bør fokusere på.

Derudover er det en stor udfordring, at den kollektive trafik fylder meget og forurener og støjer voldsomt.

- * Begræns biltrafik.
 - * Stil strengere fagligt baserede krav til byggeri.
 - * Afskaf elektriske løbehjul.
 - * Oplys cyklister om færdselsregler, inkl. turister, som givetvis ikke alle er vant til at færdes på cykel. Det gælder eksempelvis færdsel på fortov og fodgængerovergange.
- For mange biler. Billigere kollektiv trafik. bedre regulering af cykelstrømmen i myldretiden.
- Trafik
- Støjniveau fra party busser og cykel taxaer med højtalere. Det er vigtigt at vi finder en passende balance mellem beboere og gæster i middelalderbyen. Restauranter og barer har nu næsten alle lydsluger nu, men det er ulideligt at man skal kunne støje fra køretøjer uden at tage hensyn til beboere.
- Helt klart den trafikale situation
 - Ingen privat kørsel kun gratis offentlig
- Krydstogtskibene, privatudlejningen og mængden af biler.
- Nattestøj i middelalderbyen...
- Få elbiler ind på markedet.
 - Gør offentlig transport billigere.
 - Skær ned på turistbusser og gør de meget turistede gader (fx Toldbodgade) ensrettede.
- Gøre det nemmere for biler i byen - forbedre vejenes tilstand, samt parkeringspladsernes opmærkning
- De skal tage hensyn til og beskytte de lokale indbyggere fra den fuldstændig vanvittige fokusering på at tiltrække flere turister, bl.a. Ved at begrænse nye hoteller i stedet for at omdanne samtlige større bygninger til netop disse. Smertegrænsen er for længst nået. Antallet af turister er stukket helt af og man risikerer at København mister sit særpræg, som det er nu er vi godt på vej.
- Lade være med at sige ja til alt fordi det er nyt - vores by skal ikke ligne de andre, væk med løbehjul, barbusser der kører fra torsdag til søndag med høj larmende musik og meget unge mennesker og mindre antal natbevilliger med åbning til kl.5.
- Boligproblemet
 - Det bør forhindres at store (udenlandske/Blackstone) firmaer opkøber boligblokke, renoverer og sætter lejen urimeligt op
 - AIR-bnb bør ikke kunne fungere som en art permanent hotel-udlejning
 - Trafik-kaos'et i indre by
- Den globale virkelighed kommer til at kræve at man ikke længere kan servicere befolkningen som den gerne vil have det - men efter de få muligheder der er til deling.
- Trafik og klimatilpasning.
- At beskytte fodgængere mod bilister, cyklister og løbehjul o.l. Selv gågader er udsatte for hensynsløse trafikanter
- Færre trafik! På forhånd tak!
- Trafikken er et stort problem i og omkring indre by.
- - og jeg gentager: Betalingsring nu !!
- - At stoppe ødelæggelsen af boligområderne i indre by som følge af en festkultur som defineres af smalle profithensyn og som generelt ikke indebærer et image-løfte af København.

- At holde fast i kulturen i middelalderbyen - med en generel højere levealder er det et ældre kultursøgende og købestærkt publikum som vil udgøre den stabile indtægt over hele året.

Det er ikke indtrykket at Formel 1, Tour de France, IronMan o.a. arrangementer tiltrækker de turister som er bedst for København på den lange bane

- Bil- og bustrafik
- Det er i bund og grund det, at få løst den gordiske knude omkring trafikken. Den flyder ikke, som den burde gøre, og cyklister er mange steder ikke ordentligt adskilt fra kørebanen, hvilket skaber farlige situationer.
 - Havnetunnellen vil være et sublimt løft for trafikkaos i Indreby.
- Turisme
- Byen bør gøre mere fodgængervenlig - fodgængerne er nærmest blevet ofret til fordel for cyklister.

Forureningen far turistindustrien skal reduceres.

Der bør være krav til at kanalbåde, hop-on/hop-off busser, strøgtog etc er elektrisk drevne iden f.eks. 2025.

Københavns grønne profil klinger lidt hult, når man ved at f.eks Amsterdam har stillet krav om elektrificering af deres mange kanalbåde

- En af dem er at bibeholde lejeboliger der er til at betale
- De offentlige disel busser er en stor kilde til forurening og støj. De burde omlægges til el drevne busser i et meget hurtigere tempo end nu.
Man kunne med fordel anlægge parkeringskældre/bygninger så handlende / beboere udenfor indre by stadig kan parkere deres biler i byen. I parkeringshuse i stedet for på gaden. Aller helst i parkeringskældre under jorden
- Trafikken. Reduceret parkering skaber øget trafik og forurening - så man skyder sig i foden men den politik.
Istedet burde man se på hvordan beboerne i indreby kan anvende bil til deres liv mens folk udefra og gennemkørende så kan " straffes".
Tilrejsende kriminelle. Hvert år plages vi af 10-20 sigøjnere i ørsted parken og folk der bor foran vores hus. En dedikeret patrulje bør kun uddele parkeringsbøder nok til at smide dem ud.
Miljø - vigtigst sf alt. Alle gode miljø tiltag fra sortering til offentlig transport
- Trafikken, bedre vilkår for beboerne der skal bruge deres bil og flere parkeringspladser.
- Reducere omfanget af turisme i indre by
- Få bygget flere parkeringshuse, så bilerne ikke parkere på veje.
Lade være med at giv dispensation iht. bygningsreglementet vedr. etablering af P-pladser ved ny boligbyggeri. Kræv underjordiske P-pladser ved alle nybyggeri.
Vi få en meget kønnere indre by, hvis alle biler parkerer under jorden og ikke langs med vej.
- Skrald og sortering
Stigende luftforurening
Pres på byen
- Trafik.
Forurening, herunder brændeovne, som skulle forbydes.
Masseturisme.
- Alle skal læse "Livet mellem husene" af Jan Gehl. Derefter skal de sørge for at København bevarer sin sjæl, og ikke bliver en by i glas og stål og vinkelrette gader.
- Løbehjul og turister
- Der bør etableres underjordiske parkeringshuse for beboernes biler i hele byen, så vi kan få bilerne væk fra gaderne og kantstenene og så etablere flere grønne byrum. Bedre offentlig trafik i hele hovedstadsområdet er også særdeles vigtig, evt letbaner i hele byen, i stedet for busser, som kører hele tiden.
- Forurening i forbindelse med transport.
Infrastruktur, - Altså færre biler, oprydning i cykelstier- altså mængden af cykler, skateboard, løbehjul, mv. alle de mobile transportting som ikke er biler, motorcykler og knallerter. Der må lave nye eller mere tydelige færdselsregler. - Det ville være dejligt om folk skulle have kørekort til disse transport ting, så de havde et minimum s kendskab til færdselsloven.
Større tydelighed omkring at fortorve og gangstider i grønne områder er for FODgængere. Også af hensyn til mindre børn.
Socialt:
Hjælp til socialt udsatte - husvilde mv.
Store Sports arrangementer.
Gerne færre i indre by.
Kunne de lægges på Amager eller Valby/Vanløse til afveksling?
- Trafikken
Parkering
Turisterne
- At indre by bliver bragt tilbage med et rent og pænt miljø også visuelt miljø uden glasskår - madaffald - og alt øvrigt affald der flyder overalt på gader og fortove og pladser.
Når man går gennem indre by ligner det en svinesti!
Vi taler meget og klimaet og miljøet og grøn omstilling - hvad med det hygiejniske og visuelle klima og miljø i indre by !
- Miljø og forurening

- Støjen fra køretøjer og personer i nattelivet.
Luftforureningen fra køretøjerne.
Manglen på udøvende myndighed generelt.
- MILJØET! Lad os vise de andre storbyer hvordan man kan være med til at rede jordkloden.
- At glemme politik og tænke på menneskeheden og deraf Danmarks grønne aftryk. Vi kommer aldrig frem hvis politikere hele tiden skal råbe højere end den forrige.
- Stop Blackstone !

Og få så nogle færdselsbetjente på gaden, så vi ikke skal tyranniseres af folk på cykler, løbehjul og i biler der ikke kan finde ud af færdselsreglerne, det er virkelig en udfordring at folk kører over for rødt, kører slalom i høj fart mellem folk på gågaderne, osv

- De skal være med til at skabe de nødvendige klimamæssige omstilling for vores by.

Flere boliger, bæredygtigt byggeri, flere mindre lejligheder, mere grønt.

- At bevare sjælen i København - det vil sige sørge for at der fortsat er plads til at folk rent faktisk bor og lever deres liv i byen
- TURISTER OG HOTEL byggerier
- At holde byen levende, med både beboelse og forretninger.
- Elektriske løbehjul, der er til fare for beboerne både når de benyttes, og når de ligger øde hen.
- Trafik
- Tung trafik skal ud af indre by og antallet af biler reduceres
- byg parkeringskældre som i nogle andre storbyer
- Kom hurtigst i gang med at etablere en stor holdeplads for turistbusser i rimelig afstand til bykernen. Det er nærmest en selvfølge i andre indenlandske og udenlandske byer. Aktuelt hersker der et totalt kaos med busserne ved DGI-byen.
- Infrastruktur
- Politikerne skal først og fremmest gøre noget ved luftforureningen. Mikropartikelforureningen når ofte niveauer, der ikke gavner sundheden.
- Trafikken. Der skal bygges nogle store underjordiske p huse
- Turisme, klima og forurening samt fritidsanlæg, kultu, sport og anden service til den voksende befolkning. Udvikling af befolkningstal og serviceanlæg skal gå hånd i hånd. Niu sker det at servicen forringes medens byen vokser
- Nedlæg alle borgmestrene og nøjes med en borgmester.
- uro i bymidten med larmende / fulde mennesker
utryghed med romaer og deslige, der bor på bænke, mv.
aggressiv trafikalt adfærd fra såvel cyklister som biler
kbh. som en tivoli med løbehjul og festivaler og sportsbegivenheder. flyt disse ud og lad folk komme til byen for at nyde arkitektur, passe deres arbejde og bo herinde.
- Begræns trafik der kommer udefra, gerne med roadpricing. Bedre cykelstier, el busser, ingen turistbusser ind op Toldbodgade lad dem dog holde længere ude på Langelinie.
- Vedvarende forhold, skaber sammen hold. Både privat og forretning. Udlejning og ingen tilhørsforhold skabe ligegyldighed
- Forurening - skrald på vejene
- Nattelivsstøj, narkohandel, gadefester, ulovlige cykeltaxaer med musik (højt musik), 5-bevillinger skal indskrænkes. Ingen nye bevillinger af nogen art skal tillades. Butiksfacade skal forskønnes i hht kommunens egne retningslinjer. Fjernelse af ulovligt parkerede cykler. Forbyd el løbehjul. Flere skraldespande.
Kommune politi fra hver aften/nat i indre by, som kan udstikke bøder.
I det hele taget, er kommunen svag i forhold til at opretholde lov og orden i det omfang, det er dem tilladt. Det sejler ikke på samme måde i andre danske storbyer...
- Standen på klimasikring, vejnettet, turismen, og boliger til normale mennesker (færre store luksuslejligheder).
- Hver borgers eget ansvar. Hjælpsomhed. Herunder skrald & rummelighed.
Et forslag kunne være en kampagne der minder os og hinanden om:
At selv om vi er flere, skal vi huske at holde rent og god orden og tone.
For vi er mange, og det vil det klæde os, at have forståelse for, at transport og bevægelse naturligt tager længere tid.
- trafikproblemer
mindre gennemgående trafik
flere parkeringspladser af væsentlig størrelse i periferien af byen med øget billig offentlig transport - el busser

- De skal stoppe byggeriet af flere hoteller og prioritere parkeringshuse, således at turister og især beboere kan parkere deres biler. Se på Hamburg i Tyskland, hvor man har formået at bygge parkeringshuse ind i den øvrige by og man ser ingen biler parkeret i gaderne og man er altid sikker på at kunne komme af med bilen, enten for nogle få timer eller flere dage.
- København er ved at være en af de mest beskidte byer i Europa, så rengøringsniveau trænger til et gevaldigt løft så vi igen kan prale af at være den reneste
- Politikerne skal lade være med at gøre livet surt for de beboere, hvor det er nødvendigt at ha' en bil for at passe arbejdet. Jeg er f.eks. en sygeplejerske, som har tilkaldevagter. Hvis arbejdet ringer, så skal jeg være der indenfor en halv time. Dette er umuligt med den offentlige trafik.
- Få en dialog i stand med borgerne, før de "i deres ophøjede visdom" træffer større beslutninger, der påvirker borgerne.
Jeg er død træt af enevældige magistratvælde, der karakteriserer Teknik- og Miljøudvalgets beslutningsprocesser idag
- Det må være at få trafikken til at fungere, samt ikke mindst at få bragt renholdelsen af byen på min. et niveau, som man ser i næsten alle andre byer.
Vi sviner vores by til og det burde være muligt, at gøre noget ved det.....andre kan jo!
- Luftforurening.
Trafik
Krydstogtskibe
- Det sociale. Alle skal gøres rige. Skabe kultur uden festivalisering og eventliggørelse af byen og dens kultur. Politiske indsatser til modvirkning af - og hastighedsbegrænsning for gentrificeringen.
- Manglede P-plads i visse bydele - heriblandt indre Østerbro. Flere P-huse, kan afhjælpe problemet, hvilket også vil give byen mere æstetisk synliggørelse - vi har mange smukke bygninger, som vil stå endnu flottere, hvis bilerne ikke holder parkeret ude foran... MEN, der skal IKKE reduceres P-pladser - det er svært nok at finde en P-plads idag allerede...

Mere grøn beplantning tak - det er med til at markedsføre København som en grøn og bæredygtig by og det er smukt - der er simpelthen intet dårligt at sige om at gøre byen grønnere (mht beplantning).

Skybrudssikring

Fremkommelighed

Tryghed (for meget vold og kriminalitet) - mere synligt politi og muligvis mere kamera-overvågning

Det flyder med affald i byens gader og parker - det er en skændsel! Det skyldes dårlig opførsel af byens borgere, men det skal absolut adresseres på den ene eller anden måde.

- For mange indbygger
- Trafikken
- Bevare lokalmiljø og at alm mennesker stadig har råd til at bo i indre by.
Udvikl nænsomt med gode pladser også langs havnen. Mindre trafik.
- Infrastruktur og renholdelse.
- Boligmangel/boligpriser. Plads til studerende. Mangel på almennyttige boliger.
- At bibeholde den kulturelle del af København og dens historie. Der må rigtig gerne byudvikles, der skal bare tages højde for dets kulturelle historie. F.eks skal den kommercielle del med stor reklameskilte osv. ikke fylde for meget.
- Infrastruktur
- Gør byen grønnere. Og med grøn mener jeg GRØN. Flere træer, busker, begrønning på bygninger.
- Ren luft, ro og fred.
Skraldebilerne skal i ikke holde med motoren i tomgang, det er en terrortrussel, da de forlader bilen. De larmer meget og forurener også, især tidligt om morgenen. Lave flere ensrettede gader. Rosenborggade er en gennemkørselsgade som burde være gågade. Folk respekterer ikke at de ikke må køre ind af Sankt Gertrudsstræde fra rosenborggade og det samme gør sig gældende ved Frederiksborggade, hvor folk bare kører igennem gågaderne.

Gadestøvsugerne er enormt generende, de larmer utrolige meget tidligt om morgenen og forurener vel også. Det er meget stressende at de kører op og ned i styrke.

Udover dette arbejder de meget usystematisk, der burde være kontrol.

Flere skraldespande op.

Kan vi slippe for at have skraldespande i små baggåde og istedet have dem i jorden ude på gaden som i Aarhus.

- At bevare den gode stemning i gadebilledet ...
- Larm og andre gener fra værtshuse
- Få købestærke turister til byen. Begynd at argumentere. Kbh har ikke brug for turister, der intet køber her.
Byg havnetunnel
- Passe på Københavns gamle huse som er det der kendetegner kbh og passe på ikke at lukke kanalerne inde og udsyn til vandet . Og sørge for der stadig er butikker og ikke kun barer, cafeer til turister
- trafik/støj sanering. Fjerne tilladelse til privat airbnb-udlejning

Færre alkoholbevillinger Minimere 05-bevillinger

Håndhævelse af de retningslinier KK har udstukket. Evt. kan bevillinger fratages hvis der iagttages flere overtrædelser af de aftaler der er lavet. Støj, udeserevering

- At få skabt en el-ledningsopkobling til krydstogtskibe. Og efterfølgende forbyde krydstogts at lægge til, hvis de ikke kan koble sig på el-stikket.
- Forurening og airbnb udleje
- Opretholde et miljø som gør at vi gider at bo her. Så det ikke ender i endeløse turist gader, med bare, diskoteker og butikker som kun er målrettet til udlændinge.
- At bevare byen for almindelige borgere så det er en by med et naturligt liv. Ellers er der ikke nogen der passer på den.
- Reducering af trafik og forurening! Det burde stå øverst på listen!
- Det skal jeg lige tænke lidt mere om.
- Strøget. og bymiljøet, som et levende miljø, hvor vi bor, handler ind, spiser, og sover og lever og går på arbejde.

Det er fint med cafeer, men for mange cafeer gør byen til et resort, hvor man kommer og sætter sig ned og går igen.

- Manglende pladser i daginstitutioner. Særligt i området tæt på Nordhavn. 2 års venteliste til små vuggestuer er ikke i orden. Fortsæt det gode arbejde med bredere bedre cykelstier.
- Bevar så meget som muligt i den gamle by og byg om nødvendigt i en stil, der fremhæver de gamle huse. Det er det bedste, vi kan gøre for fremtidige generationer som vore forfædre i øvrigt har gjort for os.
- At begrænse den gennemkørende trafik
At passe på at det ikke gøres for vanskeligt for de faste beboere, eks med p-plads forhold, til at de kan opretholde en normal livstil.
At sænke partikelforureningen ved en målrettet indsats mod busserne
At sænke støjniveauet, bl.a for stærkt larmende fejmaskiner og lastbiler om natten/ tidlig morgen
At holde kapitalfonde, som ikke vil noget godt for byen ude fra boligmassen
Plante flere træer
- få etableret en betalings ring. Hvorfor skal København som stort set den eneste by i Europa ikke have en. det virke, se bare på Oslo mm
- Bevar mangfoldigheden af beboere I Indre by.
- Få reduceret biltrafikken og den meget plads bilerne tager i byen - både de kørende og de parkerede biler.
Få etableret en bedre offentlig transport, som tillæg til den nye gode metro har vi brug for en mere lokal transport på gadeplan - bedre busser eller letbaner på nogen større gader.
Få reduceret forurening fra krydstogtskibe og brændeovne.
- For mange cykler.
Distortion.
Larm og ballade om natten.
Betleri og lignende.
- Ved ikke
- Trafik. Metro fra Kongens Nytorv via Nørreport langs Nørrebrogade/Frederikssundsvej og helt til Husum Torv ville hjælpe rigtigt meget.
- Forurening fra bil/busser
Krydstogtskibe
Plastik
- Trafik og turisme

- At tage hensyn til beboere, der bor i byen og ejer en bil, men som arbejder uden for kommunen.
- Støj fra værtshuse begrænse natbevillinger tage hensyn til gamle beboelses ejendomme som ikke er isoleret og derfor ikke egner sig til høj musik bas som høres op i gemmen etagerne Masiv gadestøj fra udendørs restauranter råben og skrigen fra gæster om natten. For mange turister og for mange events Og ikke mindst har vi desværre fået en meget beskidt by cigaretskoder pizza bagger gaspatroner affald mange steder. Vi selv rejser bla til andre storbyer og der er skralde problemet væsentlig mindre eks Paris Bryssel London
- Jeg mener at man skal gøre alt for at bevare det autentiske bymiljø, beskytte de gamle bygninger og finde intelligente løsninger for turisme og billisme. Turisterne kommer jo for at se det autentiske. Sørg for at børnefamilier kan blive boende i kommunen og deres børn trygt kan gå i skole. Lav gode parkeringspladser til lastbiler uden for byen og parkeringshuse tæt på metro og S-tog.
- At kun internationale butikskæder og rige russere har råd til at erhverve ejendom i indre by. Her bør man helt klart løfte det politiske ansvar, og regulere den vilde kapitalisme, der får lov at lægge Strøget dødt hen og ikke levner plads for noget at gro nedefra.

Få kapitalfondene ud af byen!

- At sørge for at Indre by's beboere ikke bliver omfattet evt. begrænsninger og omlægninger i trafik og trafikstrukturen.
- BILERNE! De skal ud, så kun vareleverancer, håndværkere og skraldebiler får adgang. Resten skal være cykler, fodgængere og el-busser.
- det hæmningsløse natteliv og følgende larm og svineri. stop for bevillinger i Gothersgade og latinerkvarteret
- Trafiksanerung, og det kan ikke gå hurtigt nok. Området ved Kongens Nytorv er blevet overset så langt tilbage jeg kan huske, mens mange andre områder er blevet tilgodeset. Det er som om I er totalt ligeglade med området, og det er den moderne udgave af Pisserenden. Der skal være plads til alle i området på nær beboerne, virker holdningen til at være.
- At afbalancere beboernes behov med turister og dem, der kommer til byen for underholdning
- Bedre renholdning
Styr på trafikken m turistbusser
Færre "Events"
- 1. Klima
2. Forurening
3. Flere varierede kulturtilbud
4. Tung trafik excl. kollektiv trafik ud af indre by.
5. Udlægning af offentlig forvaltning til bydelsråd.
- Der skal sættes meget mere fokus på El-bilerne. El-billerne er vores fremtid, og det burde alle se i øjnene snart! Derfor skal de afgifter på El-biler altså bare væk!!!! Inden for de næste fem år skal der altså være gang i salget hos El-bilerne. Vi får en meget renere by, og tror humøret bliver generelt bedre af sådan en stor forandring. Men det skal gøres så ihvertfald halvdelen af Indre By's befolkning har råd til en El-bil, det nytter simpelthen ikke noget at priserne ligger så højt + de skide afgifter. Sæt priserne ned, og allerede der vil I se det første skridt til en mere forurenede by. Altså Danmark, se og tag et kig på Norge en gang. Kæmpe skuffelse Danmark.
- Forurening og affald. Borgerne i indre by bliver dagligt eksponeret for forurening i og omkring vores boliger, og der ligger affald (papir, plastik, mad, flasker) i alle gader i København. Det er pinligt.
- ???
- Larm, forurening, trafiksikkerhed inkl. elektriske løbehjul og turister på cykel
- Nattelivet. Det er besluttet en pi lig kultur som er skabt i nattelivet, hverken fra folk som går i byen og især ikke fra barerne. Men det er forståeligt, for der er ingen sanktioner for hvilken opførsel der lægges for dagen. Jeg bor over for Heidis bar, som gennem sommeren har kørt med udeservering, til trods for de slet ikke har tilladelse hertil og spærrer for fortovet. Men det eneste man bliver mødt med, når man kontakter instanser er, at man nok lige burde overveje om man egner sig til at bo i indre by.
Samme historie gør sig gældende, da der var rus-uge, hvor der stod en 40-50 mennesker med en medbragt kæmpe højttaler og dansende midt på Vestergade (der holdte biler og ventede, vendte om mm) i lidt over en 30-40 min.
Da man kontaktede støjvagten, var det ikke deres problem og ringer man til politiet ... ja der sidder de næsten og griner af en, og spørger hvad man forventer de skal gøre.

Det er sørgeligt, især hvis man gerne vil have en mangfoldig by. Vi har børn i vores husstand, børn som er bange for fulde mennesker og ikke tør komme hjem alene, fordi de er bange for at blive antastet af fulde folk (dette er sket et par gange). Jeg står op til en flydende pøl af opkast og

skrald, som barerne omkring her ikke gør deres for at rydde op - de skubber det næsten hen foran portene 'så det ikke er deres ansvar' at rydde op. Her snakker vi glas og flasker fra deres egen forretning.

Sæt nogle krav til restaurantierne og følg op på det og vær konsekvens.

- Det er absurd påtrængende at BR beslutter en restaurationsplan så bevillingsnævnet har et mere ansvarligt politisk grundlag for sit arbejde
- Løbehjul, cykelkultur i gågaderne, cykelkultur i det hele taget. (Jeg er selv cyklist, så jeg ved hvad jeg taler om)
- Trafik, forurening og sikring af husleje og prisniveau på boliger, så man opretholder en beboermasse med social variation.
- Trafiksikkerhed
- Terrorsikkerhed
- Trafikken
- Nedbringe den urimeligt høje skatteprocent
- Uligheden. Sørg for at almindelige borgere (middelindtægt) og meget gerne ungdommen kan have råd til at bo her
- Klimasikring, og flere grønne byhaver
- Bedrevilkår for de mindste borgere
- At der ikke gives 24- og 05- bevillinger i indre bys beboerområder!

Det ender med en død indre by, fordi vi ikke kan holde ud at bo her mere.

- Der er brug for en øget indsats for at regulerer cykel kulturen i indre by , med en lille indsats fra politiets side kan det blive hyggeligt at gå på gågaderne igen

Bedre rengøring

Flere skraldespande

Og måske skal der også ses på hvor mange hunde en by kan klare

- At de tilsyneladende sidder på Rådhuset og ikke har fingeren i jorden i virkeligheden. Vandflyveren til Århus repræsenterer et grotesk miljøsvineri (og lydforurening): Området stinker af benzin, når de sejler ud og ind af havnen. Det vil man have mere af? I en tid, hvor man diskuterer fly og klimakrise?
- Forbyd turistbusser i toldbodgade og omegn begrænsede "hop on and hop off" der er tilstor gene for alle.
- Etabler turistbåde fra krydstogsterminaler til Langelinie, Toldboden og Amaliehaven.
- Bremse overturismen. Modarbejde, at indre by og tiliggende kvarterer bliver en rigmandsghetto, hvor almindelige familier ikke har mulighed for at bo. Sikre den demografiske og kulturelle mangfoldighed. Sikre balance mellem beboelse og et varieret erhvervsliv. Begrænse antallet af bevillinger til restauratører. Forhindre spøgelsesbutikker ved at gøre det pligtigt, at butiksljemål udlejes helt på linje med bopælspligten. Bremse tendensen til, at events fra Distortion til Iron Man får lov at dominere og forstyrre det almindelige byliv i tide og utide. Bremse tendensen til at indre by bliver en legeplads for unge i tyverne på bekostning af alle andre aldersgrupper.
- Klima og forurening.
- Trafik, larm i beboelsesområder samt byggeprojekter som ødelægger stilen og enda fysisk skader de eksisterende gamle bygninger.
- Støj i nattelivet og unge fra provinsen, der kommer ind og drikker sig sanseløst berusede, smadrer flasker på gaderne og pisser og brækker sig op ad husmure og døre. Desuden den konstant stigende mængde af biler og lastbiler, som der slet ikke er plads til på vejene.
- Turismen er blevet for voldsom. Jeg mener man bør afvise krydstogtskibene med deres kolossale nox-forurening og begrænsede bidrag til detailhandlen.

Derudover skal afdelingen for byggetilladelser overveje sin stilling. At f eks Østerports nye nabo kan gå igennem og få tilladelse er jo en gåde for alle med øjne i hovedet. Man bør i langt højere grad prioritere at bygge æstetisk og smukt og i forlængelse af det givne miljø.

- Sikring af p-pladser til beboere
- Der er to ting:

Byg en havnetunnel og reducer antallet af turister.

- der er adskillige - og de griber ind i hinanden. Helhedstænkning må være nøgleordet
- Trafikken skal begrænses. (Man bør forbyde de store lastbiler, så vi undgår højresvingsulykker, som er helt forfærdelige. Det skal man gøre alt for at stoppe)

Festtrafikken skal begrænses.

Svineriet i gaderne bør stoppes.

- klimaproblemer af enhver art som kommunen kan gøre noget ved.
Men også stramme sig an i særligt socialforvaltningen hvor der ifølge borgerombudsmanden fortsat er problemer med en ofte elendig ledelse og dårlig kultur der går ud over de svageste mange steder i forvaltningen.
- Den helt tunge trafik, kommunens teknik og miljø forvaltning, der afgører ansøgninger om feks altaner forskelligt - alt efter, hvilket skrivebord en ansøgning ligger op, trækker en andsøgning ud i årevis - vores tig 2 1/2 år - rigtig dårlig borger-behandling.

Forurening fra de store krysttogs-skibe i havnen.

Store biler i tomgang, og så lav parkeringshuse/kælder til borgernes biler.

- At Kbh bliver et spøgelses by med tyske inversioner og dyre bolig til store udlejnings firmaer.

For at få en by med mennesker som bor i, skal udfordringer som,

Larm om natten (druk og restauranter efter kl 24:00.

Støj og forurening fra trafikken.

Lukkning af folkeskoler og daginstitutioner

For at beholde familierne skal der bygges bolig som de unge få råd til at bo i, gode opvækst vilkår til børn, dvs parker, fri arealer, sporthaller, skoler og daginstitutioner.

Jeg elsker København!

- Trafik
Turisme
Natteliv
- Incitamentsstruktur til mere kollektiv trafik / miljøvenlig og færre biler.
- Forurening, bilos.
- Der er for mange biler i Indre By
- Boligpriserne, stop udenlandske og danske spekulanter. Stop blackstone og andre blodsugere.
Handling nu
Genindfør andels tanken, og rul de regler tilbage som fogh regeringen indførte, som ødelagde andelsmarkedet.
- Forudseende planlægning af trafikken i og omkring Kbh.
- Trafikken i indre by er det værste. Private biler der bruger aftener og natte til at Kruse i høj fart i de små gader.
- Trafikstøj & forurening
- At fremtidssikre byen i overensstemmelse med den historiske arkitektur vi er så stolte af at have.
- At skabe nye grønne områder, gerne på bekostning af trafik, så indre by også er et sted hvor der er rart at bo og hvor man ikke skal være bekymret om partikel og lydforurening
- Boligpriserne.
Dernæst Turismen, trafik og luftforureningen.
- Turister på cykel og løbehjul der ikke kender færdselsreglerne er til fare for sig selv og alle andre.

Restauranter og cafeer breder deres udeservering ud over fortove i en grad så hverken barnevogne eller kørestole kan passere. Jeg har fotos hvis det kan interessere.....

- Hensynsfuld trafik.
Faste beboeres by.
- Sørge for at biltrafikken kan glide og forhindre den nu herskende stop and go trafik. Skt Anne Plads er et eksempel for fejlplanlægning, hvor ingen bil kan passere cykler på grund af indsnævring af vejen.
- At værne om bymiljøet i den indre del af Kbh. Og holde de gamle historiske huse fredet vedligeholdt. Byen bliver år for år grimmere og grimmere. Megen moderne arkitektur passer glimrende til den gamle, men det kræver stor arkitektonisk-æstetisk sans og respekt for de historiske huse og bygninger. Ikke flere byggeri-vandaler i Kbh.

- Trafikken!

København er en dejlig by, og det skal den blive ved med at være.

Der må gerne ske udvikling - også moderne arkitektur, men det skal være af en kvalitet, der gør at den kan stå de næste 100 år.

Byg gerne menneskeboliger i Indre by

Lad være med at fylde de attraktive adresser med kontorer. Lad byen leve med mennesker og for mennesker som det primære. Så skal der nok kunne tjenes penge på turister og andet alligevel!!!

- Mere grønt - træer, blomster mm. Og bedre mulighed for lokale at parkere, så vi ikke behøver at køre rundt efter parkeringspladser
- Trafik
- Begræns bilismen, men ikke på bekostning af beboerne i bydelen. Det skader diversiteten, hvis det kun er folk med cykel, der kan bo i Indre By. Beboere med bil har den typisk for at opretholde en indtægtsgrundlag, der gør godt i kommunens skatteindtægter.

Hæv istedet parkeringsafgiften på offentlige parkeringspladser, så det kan svare sig for folk uden for Indre By at tage fx metro mm istedet for bilen, når de fx skal på restauration i Indre By torsdag/fredag/lørdag/søndag. Begræns parkeringskort til bilister, der ikke bor i bydelen. Der er alt for mange bilister til de offentlige parkeringspladser, som beboerlicensen gælder til. Samtidig står flere p-huse halvtomme, fordi de er for dyre at benytte.

- Cykelterror - som fodgænger kan man ikke gå i fred noget som helst sted -cykler og elløbehjulere overholder ikke færdselsregler. Der bør oprettes et kommunalt korps som går på gågader, i parker og andre fodgængerområder, og som er bemyndiget til at udskrive store bøder til dem, der overtræder reglerne. Skiltene i parkerne - de er nogle steder blevet større, men ikoner og skrift er små, så ingen kan se dem og læse dem.
- Kollektiv trafik (busserne).

To eksempler:

(1) Danhostel Copenhagen (den store hvide bygning ved Langebro) har ikke busstop i nærheden, selv om det må formodes, at mange gæster på netop det "hotel" ikke kommer i egen bil, fordi "hotellet" er relativt billigt.

(2) Med den nye, signifikant ændrede køreplan for busserne (som følge af Metro City ring), standser S-busserne ikke længere ret mange steder i Indre By (f.eks. busstoppet Rysensteensgade). Jeg kommer derfor til at opgive busserne og i stedet benytte egen bil.

- Biltrafikken
- Bevar Danmark på danske hænder. Ikke flere kapitalfonde uden moral.
- Bedre og flere cykelveje, eksempel Holbergsgade
- Forurening
- trafikken og luftforureningen
- Boligpriser.
- antal af turistbusser er alt for stort
- Forbyd elektriske løbehjul. Stop forurening fra krydstogtskibe. Informer turister om offentlig transport så turistbusser minimeres.
- At indre by bliver ved med at beholde sin charme og ikke bliver en moderne millionby som kun toppen af Danmark har råd til at bo i og benytte.
- 1) Lad ikke byen vokse over evne i omfang.
- 2) Lad ikke byens borgere i stikken overfor private udlejning, Airbnb og lign.
- 3) Bevar de mange historiske områder og bydele i København. Alt for mange byer i udlandet har mistet denne lokale charme og atmosfære.
- 4) Begræns Hotel byggeri, og indfør begrænsning på antal af "sengepladser".
- 5) Hold turismen på et lavere niveau.
- 6) Begræns muligheden for internationalt opkøb og renovering af historiske ejendomme.
- 7) "Giv liv" og arbejde til omegns kommuner ved samarbejdsmuligheder overfor f.eks. arrangementer og turisme.
- 8) Fjern og afskaf el-løbehjul, begræns udlejning af hotel- og bycykler.

9) Som borger er jeg umådelig glad og stolt over "min" by København.

10) Pas på den og os for h...

- Keeping a balance between preserving historical buildings/areas and allowing some modern buildings and innovation as well. Continuing to preserve nature and add green spaces. Promoting biking, walking, and improving public transit rather than allowing more cars/traffic/roads.
- Det vigtigste må være at bevare det gamle dvs bygninger, pladser og gøre alt mere grønt dvs med træer, buske og bestemt ikke flere boliger i indre by, samt få alle de busser med turister over i både der ikke sviner og på cykler.
- Pt er den største udfordring, som mor til 2 børn og den ene baby, at jeg med klapvognen skal lege forhindringsbane med de elektriske løbehjul. Et forslag kunne være "løbehjulsstationer", hvor der er plads til sådanne. Derudover frygter jeg for mit liv, når folk uden kendskab til vores færdselsregler, kører alt for hurtigt på vejene, cykelstierne og fortovene. Alt i alt- så burde løbehjulene forbydes, da de INTET gavner for vores by.
Der er jo bycykler der kan lejes!
- For os der bor her, er det støj fra nattelivet som er et megaproblem. Der er alt for mange barer og natklubber som driver helt uden kontrol. Fortove spærres af, så man ikke kan gå på fortovet, folk står udenfor og råber og drikker til 2-3 om natten uden at nogen gør noget. Bevillingsmyndighederne tør ikke fratage nogen deres bevilling, selv om det gang på gang kan dokumenteres at bevillingsbetingelserne ikke bliver overholdt.
Folk flytter fra vores kvarter pga larm, urinstank i porten og ubehagelig opførsel fra berusede personer
- Byg tunneler - få bilerne under jorden, ligesom metroen. Sørg for at bygge boliger, der kan betales - og drop boliger uden bopælspligt. Ellers får vi en rigmands-ghetto og en masse lejligheder uden beboere, der istedet er udlejet til turister via Airbnb.
- Der er generelt enormt meget vejarbejde i indre, som by skaber mange problemer. Jeg mener at der skal være fokus på at få det afviklet hurtigere, da det vil være medhjælpende til at nedbringe trafikken i indre by.
- Get yourselves together, altså.
- Adskillelse af gående og cyklister og ikke mindst forbyde anvendelsen af elektriske køretøjer som løbehjul og skate boards og hvad der måtte blive opfundet.
- Trængsel
kollektiv trafik for dyr
Skæmmende nybyggeri, herunder højhuse
Forurening
- Trafikproblemerne.
- beholde og bevare kbh som det er nu. Vækst er ikke altid et nøgleord. Omlæg IKKE indre by til et stort cafe om bar miljø. Vi er TOTAL træt at nattelivet i indre by.
- Tænke mere i balancer! Vi kan ikke allesammen cykle, vi kan ikke allesammen køre bil, vi kan ikke allesammen få ro hver dag, vi kan ikke allesammen feste, vi kan ikke allesammen arbejde i indre by, vi kan ikke allesammen få vores vilje - men vi vil jo stort det samme allesammen. Vi vil bo i en by hvor vi alle kan leve nogenlunde fornuftigt, i tolerance og harmoni, vise vores fantastiske by frem, skabe noget. Men selvfølgelig med respekt for hinanden.
- Sørg for at København fortsat er en attraktiv by både at bo i og besøge. København skal holdes mere ren. Sammenlignet med andre storbyer er København en meget beskidt by. Nogle steder bør man kigge på belægningen, fx langs havnen mellem Kastellet og Nyhavn. Det duer ikke med fliser der, og det har ikke hjulpet at lappe knækkede fliser med hvid cement. Belægning på byens gader, fortove og pladser signalerer noget om byen (fx Barcelona fliser). Og væk med turistbusserne
- Færre bevillinger til cafeer, værtshuse og natbevillinger. Færre udeserveringer. Og ikke mindst kommunen skal håndhæve de regler, der allerede findes for reguleringer af disse. Samtidig skal ordensreglementerne håndhæves - politiets indsats skal styrkes i gaderne.
- For styr på trafikken og turismen .
- Brug af penge-kassen til at grave nogle veje ned, HCA blvd især. Der vil kunne skabes et smukt torv fra Rådhuspladsen til Tivoli.

Tiggere og musikanter skal fjernes fra gadebilledet

Mere synligt politi

- Biltrafik og forurening
- Tung trafik herunder turistbusser
- Balance mellem indbyggere og turisme.
Boliger til "almindelige" mennesker, der gør København til en levende sund mekanisme og ikke kun

en pengemaskine

Bevaring af miljøer (fredning) og forhindring af storkapitalens overtagelse af byen.

Trafiksanerung.

- Forurening
- Vejtrafik og forurening er det største problem. Dernæst at bevare den arkitektoniske kulturarv. Bekæmpelse af bandekriminalitet.
- Trafikken - forurening og støj.
- Trafikken skal begrænses virkelig meget
- At man ikke smadre den charme den har og som er årsagen til bla turisterne kommer. De vil se primær de gamle bygninger og den stemning det skaber . Høje nybyg kan man se alle andre steder
- Flere parkerings pladser - meget gerne under jorden.

Få anlægs og vejarbejder til at tage kortere tid. Jeg synes det ser ud til offentlige arbejder altid tager længere tid end private - burde kunne udlignes.

Forbyd hurtigst muligt krydstogtskibe selv at lave deres strøm med mega forurenende fuel når de ligger i havnen.

- På alle mulige måder at nedbringe udledninger af CO2 eftersom vi står midt i en klimakatastrofe. Det kan fx gøres ved at gøre indre by bilfri og gøre offentlig transport gratis. Man bør også lave bæredygtige initiativer til at reducere engangsplastik og generelt engangsservice og lign.

- At få skabt ordentlige parkeringsforhold for busserne, der i dag holder på Ingerslev Bould.

- Det løb er kørt. Indre by er for de rige

- Er skrevet i de foregående kommentarer.

Men gøre byen attraktiv for alle samfundslag, det skal nødtigt blive en rigdomsghetto for de de få udvalgte.

Mangfoldigheden er med til at gøre København til et attraktiv turistmål.

Være forgangs by på hvordan man kan kombinere miljø, byudvikling og turisme så det kan rumme det hele.

- At København primært skal være for beboerne og danskerne. Turister er velkomne og lægger penge, men masseturisme er en trussel for Københavns charme for både beboere og turister.
- At fremme en god bykultur, dannelse, god opførsel, rydde op efter sig. Svineriet i indre by er den største udfordring. Bøder er måske vejen frem som Singapore — a fine City.

Dernæst at skabe en fornuftig balance mellem den stigende beboelse og drukkulturen.

- Nedbringe mængden af turister

Bevarer byens gamle bygninger - gerne i offentlig eje.

Fastholde statslige institutioner og hovedstadens forvaltning inde i byen - ikke udflytte Landsretten, forvaltninger, universitetet og alt det, der netop er del af en hovedstad.

Sikre 'afstresnings-områder', hvor byens indbyggere kan gå tur uden at stresses af cyklister og løbehjul (i parker, på fortove, i fodgængerovergange, langs havnekajerne etc.). Kongens Have har gjort et stort stykke vellykket arbejde for at nedbringe cykling i haven.

- At Indre by også fremover skal have en levende og mangfoldig beboersammensætning!

- Ikke flere hoteller inden for søerne!

- Bevar de lejeboliger, der er - til et huslejeniveau, almindelige mennesker kan betale

- Mindre föroreningar från trafik

Zero emission bussar

Mindre ljud från bilar

Lägre hastighet från bilar

Ringväg runt östliga Köpenhamn

- Mere grønt og mindre bil trafik , især busser osv og biler der er gennemkørende uden at bo eller have formål i byen

- At skabe bedre vilkår for erhvervslivet og gøre hele området omkring søerne til et stort grønt område - uden biler og trafik.

- Politikkerne skal sørger for at indre by er for alle, dvs, både unge, børnefamilier og ældre. Der skal være plads til, at familier bor i indre by og arbejder uden for København.

- Den egoistiske cykelkultur. De forurenende turistbusser og krydstogtskibe.

- Forurening og trængsel

- Trafiktrængsel

- Bilerne!

Få dem som kan til at køre udenom.

Flere El-busser, flere taxaer på el.

Alt hvad vi kan gøre, for at undgå en by med smog.

Bander!

Jeg bor ved Nørreport, så det hænder at unge hænger ud i vores gade - de har smadret biler.

- Indre by skal gøres helt bilfri. Det fungerer fint i flere sydeuropæiske byer, så hvorfor ikke i Kbh
- bilerne ud af byen
- gode boliger til alle
- Der har været meget fokus på cyklister - super. Men lad os nu kigge på vilkårene for fodgængere. Flere bykvarterer er blevet mere attraktive som opholdssteder, oplevelsesrum osv. Men forholdene for fodgængerne mangler i den grad et fokus. Der er trængselsproblemer på fortovene, bl.a. på Nørrevold omkring Torvehallerne, her ikke mindst på Frederiksborggade. Det skal der gøres noget ved.
- Miljø er meget vigtigt. Det er kunst og kultur også.

Jeg synes byen skal være mere cykelvenlig. Der mangler cykelstativer allevegne.

Flere skraldespande på vejen til sorteret affald.

Flere dage om ugen med gratis kultur: teater, museum etc.

Pant på alle flasker.

Økologi skal være billigere og ikke-økologi skal værre dyrere.

Løbehjul-fri zoner.

Flere penge på kultur.

Spar på plastikken.

- stigende trafik: biler, løbehjul osv
- Få styr på trafikken, anlæg mere grønt og undlad at bygge flere store bygninger, som ikke er tilpasset det gamle miljø
- Fokus på at København og dens coolness kun findes qva de mennesker som bor i byen. Byen skal derfor blive ved med at være beboelig for københavnere og det er både ift. huslejeniveauet og sammensætningen af bevilinger, restaurationer, butikker, turist-forretninger osv.
- Forurening og trafik
- Begrænse trafik, mer el-taxi og el-busser. Pt er det nesten ikke mulig at bo i indre by da ingen overholder lover hverken som ejere, lejetagere el trafikanter man får måske 1-2 netter i ugen med søvn ellers er der fest og larm konstant
- Affaldshåndtering , rene gader. Jo flere mennesker jo mere skrald. Og bustrafik. København er så relativt lille at man kan tage metro eller gå. Også som turist. Men jeg ville ønske at gaderne blev ryddet for skrald oftere og vasket. Hjemløse.. Hjemløse (især udlændinge) er et større og større problem. OG de er begyndt at gå ind i baggårde for at rode i skraldespande. Det er ikke rart for os der bor her og slet ikke vores for vores børn.
- Refinansere skolerne og fritidstilbud til børn og unge.

Vigtigst er dog at forsinke miljøets ødelæggelse

- Forenkling af trafik, borgerinddragende bæredygtig vedligehold af klima og kultur...
- Trængsel skal begrænses.
- Natteliv skal begrænses.
- Færre tilladelse til særlige arrangementer skal gives.
- Der skal tages mere hensyn til beboerne i den indre by.
- Et rigt kulturliv, sammenhæng mellem bydele (hvor der allerede er sket meget!), parkeringspladser underjordiske
- Klimaet. Gør byen mere grøn i forhold til at få benzin biler ud af byen det samme gælder for turistbusser.
- Mere plads til fodgængere.

Langt mere plads til cykelparkering.

Turistbusser begrænses, brug både som kanalrundfartens i stedet.

Giv gode muligheder til de små erhvervsdrivende.

- Kriminaliteten
- 1) multinationale kæders indtog og dominans i bybilledet
- 2) Bil trafikken
- 3) huslejepriserne
- Forbyde eldrevne løbehjul, give bedre vilkår for offentlig transport (gratis i Indre by) og cyklisme. Reducer udlejning af cykler til turister uden cykel kompetence!
- Skabe en by som stadig er for beboerne, og som er let at komme rundt i både til fods, cykel og i bil
- færre store sportsbegivenheder.
- Lad os få de nye løbehjul ud af gadebilledet - der går ikke en eneste dag uden jeg at møder løbehjul smidt på fortovet, foran nedgangen til S-tog eller Metroen. Det giver byen et sjusket udseende. Derudover køres de ofte af temmelig uansvarlige personer på fortove, mod trafikken osv. Jeg ved godt at det er transportministerens ansvar med kommunen kan vel påvirke .
- En reduktion af især den tunge trafik, men også den overflødige/ikke-nødvendige personbiltrafik er stærkt påkrævet - pga både luft- og støjforurening.
- Fokus på at nedbringe støj- og forurening gener fra trafikken
- Kapitalfonde og andre ejendomsspekulanter, der med ufine metoder presser lejere (inkl erhvervsdrivende) ud - ødelægger miljøer, diversitet og kulturarv. Google fx Bendtsen law og hviids vinstue (gaden m de mange gamle beværtninger - kulturarv - er under uhørt pres. Det samme sker i udlejningsejendomme, der opkøbes, renoveres (overholdes fredningsbestemmelser?), og udlejes igen til skyhøje huslejer. København er ved at ændre sig i stil ned Berlin, London osv. Det er trist og ikke det flertallet ønsker - heller ikke turisterne, der søger det særegne - ikke globale mainstream tendenser og grådighed.
- Gør plads til cyklister med ordentlige cykelstier, brug pengene fornuftigt og ikke på flere bycykler til turister (verden dumme tiltag).
- Butiksdød og mangel på liv. Der må gerne ske noget.
- Trængsel forårsaget af turisme og virksomheder der tjener hurtige penge på turister uden at have noget ønske om at bidrage med noget til København, f.eks. dem der driver Hop-on Hop-off-busser og løbehjul.
- Luftforurening

Ud med løbehjul

Gratis offentlig transport

- Forurening, støj og renholdelse.
- At bymidten er så grim - strøget er ødelagt af outlet butikker. Kapitalfonde som Blackstone ødelægger bymiljøet. Jeg er ikke imod nye huse men det skal være muligt for middelklassen at kunne bo her!
- sikre en harmonisk udvikling af byen
- Begræns festerne på barer og diskoteker vha begrænsning af lukkeloven. Unge mænd især, pisser overalt. Det stinker og 'Pisserenden' er efterhånden ikke kun et sted i latinerkvarteret... Hele Indre By kunne sagtens have denne betegnelse.

Begræns bil og bus trafikken - allerhelst: genindfør sporvogne !

Lær af de andre storbyer - politikerne har i alt for mange år sovet i timen. Metro og sporvogne hiter i udlandet. Vi er først stadig ved at udbygge vores metro net. Det er sket alt for sent.

Busser udleder fantastisk meget Co2 og klæder heller ikke ligefrem bybilledet.

- Cykelparkering - og turister. Ang. Cykelparkering er jeg i chock over hvor meget plads de har fået på Nørre Port Station. De optager hele pladsen, et sted hvor mennesker kunne sidde, hvor der kunne være grønne pletter. Overdæk de parkeringshuller og læg græs på.
- Der er alt for mange biler (boende og tilkørende) og alt for dårlig og dyr kollektiv transport. Der er en sammenhæng! Lav en betalingsring og gør kollektiv transport god og gratis i byen.
- Byg, bevar og planlæg en by til mennesker, der bor i byen - og ikke kun til dem, der kommer på besøg. Og stil krav og skab incitamenter til, at al erhvervs- og offentlig trafik er eltrafik.
- Trafik!!
- Trafik og få borgerne til at bruge offentlig transport og cykler.
- 1. Dårlig arkitektur.

2. Boligprisudviklingen, der udelukker lav- og middelstandsindkomster og dermed gør byen kedelig.

3. Løbehjulenes hærgen. Folk skulle hellere få noget motion på en cykel.

4. Parkeringspladser, som der både er for mange og for få af.

- At sørge for at Indre By er attraktiv for beboerne, bl.a. ved at sørge for, at det er muligt at have egen bil.
- Det skal være muligt at bo i Indre By. Dvs. at børn, handicappede, ældre og alle andre skal kunne færdes sikkert på fortovet uden fare for at blive påkørt af lastbiler eller cyklister. Nattelivet skal under kontrol, så beboerne kan få lov til at sove om natten, og ikke skal fjerne opkast fra trappetrinet om morgenen eller spule urin væk diverse steder. Det er uværdigt for Indre Bys beboere og det er uforståeligt, at bystyret ser det som deres opgave at omdanne den historiske bydel til en festplads tilsvarende Jomfru Ane Gade eller Sunny Beach. Det giver turister / besøgende et indtryk af at København og danskerne generelt er fordrukne, mangler kultur og, ja, er svinagtige som man smider affald overalt og ugenert stiller sig op og urinerer på gaden eller kaster op. Hvis det er det indtryk man gerne vil give Byens gæster af København og dens beboere er man på rette vej.
- Re-boot miljø- og teknik - der er noget galt i den måde de forvalter tingene på. Og det har der været længe.. Der har været alt for mange pinlige sager så alle bør arbejde på at få genoprettet tilliden til dem der forvalter på Rådhuset.
- både turismetrafik og den generelle trafik er vigtige emner, men selvfølgelig ikke de eneste.
- Tolerance overfor parkerede biler. Der gives alt for mange bøder for minimale overskridelser der kan diskuteres. Der er også for få parkeringspladser selvom der er rigelig plads til flere. Endelig bør man snarest overveje en kraftig vækst i ladestandere til elbiler.
- Turister er der for mange af. Turister på cykler og løbehjul udgør en fare
- Indre by er ved at udarte til Dyrehavsbakke. Forretninglivet indsnævres til barer, cafeer og restauranter....hvis ikke der er en souvenirbutik indimellem. Vi som bor heromkring bliver kvalt
- Sociale ulighed og sørge for at der er bopælspligt og kommunal anvisning i ALT byggeri. Folkeskolen løftes.
- Trafiksanering for at reducere forureningen. Middelalderbyen gøres bilfri; det kan man finde ud af i mange andre storbyer.
- Vi skal ikke fjerne bilerne i byen. Kbh er en levende by
- Trafikken
- Korruption i Teknik&Miljø, samt By&Havn. Vi skal stoppe med at servere byen til lokale/internationale kapital.
- At det er et trygt og rart sted at bo
- Begrænsning af trafikken
- Politikerne bør gøre noget ved det cykeltyranni, som præger byen. Det bør være sikkert at færdes i Indre by uden fare for at blive kørt ned bagfra af en cyklist, der ræser hen ad fortovet. De er også til stor fare for mindreårige børn, der gerne selv vil gå på fortovet. Så mere politi på gaden og frem med bødeblokken! Det er også en stor stressfaktor for de sagesløse bilister, at cyklisterne stort set blæser på alle færdselsregler. Der er desværre en stor cykelmafia på Københavns Rådhus, som kun har øje for de tohjulede. FORBYD EL-løbehjul.
- Helt klart at gøre noget ved de meget alvorlige støjproblemer ved den unødvendige kørsel. Alle ved - må man også vide i Kommunen - at det drejer sig om unge mennesker udefra der synes det er morsomt at larme og generer. Den udfordring har været der i årevis - men der sker ikke t pluk ! Og ved du hvad svaret er ? Det er politiet der skal tage sig af det. Og politiet ? Det har vi desværre ikke ressourcer til. Jeg kan ikke bruge handlingslammede politikere til noget som helst, der ællebæller problemer der er helt indlysende og smadrer liv - videre til andre systemer der altid har gode grunde - synes de da selv - til ikke at foretage sig en skid ! Vi er fanme mange der er rasende her i kvarteret, selvfølgelig fordi der intet gøres trods påpegning af problemer her i årevis. Heraf kommer anarki !
- Manglende parkeringsmuligheder
- -TURISME
- -TRAFIK

-OPRYDNING-København er ved at være så beskidt!!
-LAD TURISTER BETALE EN MASSE TURIST SKAT, DE SVINER JO OGSÅ!!

TÆNK JER OM OG TÆNK PÅ FREMTIDEN OG LÆR AF ANDRE STORBYER ISTEDET FOR AT VÆRE SÅ NAIVE!!!

- Fordeling af turister broerne kalder City hverken skal eller rumme flere der bor mennesker her endnu der skal på arbejde....Indre by er ved at blive smadret hvorfor???
- Trafiksanering mod mindre, belastende og gennemgående trafik
- At byen virkelig tager det alvorligt med beboernes diversitet og mangfoldighed. Som 64-årig kan jeg godt føle at byen eksisterer meget på de unges præmisser, specielt pga høj musik i det offentlige rum. Om sommeren er her stort set ubeboeligt pga ølcykler, studentervogne oa. der kører rundt med bragende musik fra store forstærkere. Og jeg kender en ung familie ved Kultorvet, hvis små børn jævnligt bliver holdt vågne om natten af høj musik, fordi det nu er blevet norm at tage sin musik med ud i gaderne. Jeg elsker når byen summer af liv om sommeren, men det meste af tiden bliver det desværre til ulidelig støj i stedet. Der er gået Sunny Beach i København om sommeren, og der må da også være en masse turister, nemlig alle dem under 15 og over 19 år, som også har et problem med det.
- Mindre trafik. Evt. Flere cykelgader. Mere almindelig beboelse, der ikke er alt for dyrt i boligafgifter.
- Luftforurening
trængsel på vejene
- Begræns biltrafik så cyklister og fodgængere kan få livsglæden og sikkerheden tilbage.
- Turisme i al dets afskygninger og relaterende transport af samme.
- Sørg for at bevare flotte gamle, historiske bygninger og stræder, som gør indre by charmerende.
- Overturisme er byens største udfordring. Erhvervet giver ikke noget tilbage til byen, alle de nye jobs går til migranter. Og imens udvikler byen sig til et mini-Acapulco. Alle taler pidgin-engelsk, der er ingen forretninger eller restauranter henvendt til de lokale borgere og du kan kun betale i dollars.
- Undgå de flere veje, som kun benyttes af gennemkørende trafik. Lad os så få den havnetunnel.
- Turisterne og hvad der af følger
- Reducere mængden af trafik i byen (biler, tung trafik, turistbusser)
- Støj. Der er støj fra gamle Øresundstog, ungdomsfester med gigant højtalere, dieselbusser.

Drukfester i indre by hvor Studiestræde er omdannet til Costa Brava.

Støj i det offentlige rum påvirker beboerne helbred.

PS.

Kontante vejarbejder med støj og trafikpropper til følge; fjernvarme, HOFORS, skybrudssikring.

Kan kommunen ikke sikre at arbejdet færdiggøres hurtigere? Entreprenørerne er ofte lanmgsomme.

- Infrastrukturen
- Den konstante larm på alle ugens dage. Høj musik og skrigeri til tidlig morgen. Også på hverdage. Byen er nu for turister og ikke vi, som rent faktisk gør en indsats ved at passe og pleje de gamle bygninger, vi bor i.
Svineriet har taget overhånd og der er alt for mange mennesker i indre by.
- Få styr på masse turisme, vi har ikke brug for flere, hverken hoteller eller mennesker
- Turistbusserne skal helt ud af indre ny.
Det er skandaløst, at se de store dobbeltdækkere kante sig rundt i gader og stræder.
Ligeledes må de generelle trafikproblemer løses.
- at holde byen ren for affald, København er en skændsel på det område
- Hensyn til borgerne og erhvervslivet.
Der er alt for stor fokus på hvad man kan trække til byen. Det ser ud til at man "glemmer/overser" konsekvenserne.
- Passe på miljøet for fremtiden
- Politikerne på rådhuset skal være meget mere lydhøre over for borgernes ønsker og kritik. Der bliver ofte afholdt såkaldte høringer, som foregår som informationsmøder og ikke som høringer. Beboerne bliver oftest behandlet som nogle besværlige individer, som ikke forstår de geniale forslag, der kommer fra rådhuset om ændringer og fornyelser i Indre By. Ofte virker det, som om embedsmændene ikke engang har været og set det lokale miljø.

Og så er der selvfølgelig også spørgsmålet om forureningen i byen. Turismen som forurener med cruisebåde, dieselbusser, Havnerundfarten, som stadig sejler forurenende rundt. Det vil også være en god ide at sørge for, at diesel-lastvogne, kassevogne, arbejdsredskaber på byggepladser blev CO2 neutrale (har boet over en byggeplads i 10 år).

- Trafikken og nattelivet
- Boliger som mellem og lavindkomstgrupper har råd til at bo i
- Huspriserne. De ødelægger livet i byen
- Overordnet arkitektonisk plan, med mere plads mellem huse og mindre spekulation. Alt skal ikke laves firkantet og til den laveste byggepris.

At få bilerne ud af byen og styrke den kollektive trafik, samt at gøre cykelforhold bedre. På trods af at de er fremragende.

Holde byen fokuseret på at være beboernes by - tilgængelig og brugbar for en bred skare af socioøkonomiske grupper - og ikke en shopping, mad og dyre oplevelser by for velhavende turister såvel som lokale.

- balancen mellem forskellige transportmiddel. det er en svært balance at få plads til alt fra cykler, busser, biler, gående, kørestole, barnevogne, løbehjul, etc.

der er også et problem med mange lukkede lokaler (især på gågaderne), samt at København er blevet for billigt, hvilket tiltrækker den "forkerte" type turisme. Der kunne evt. være en idé med en turist-moms, ligesom der er i andre lande.

- Trafik forholdene, og der med fremkommeligheden. Sikkerheden for alle trafikanter.
- Grøn omstilling
- Turistbusser skal være eldrevet. De gamle røde dobbeltdækker busser skal UD. De forurener og larmer.

Sikre fodgængere og cyklister har gode forhold.

Gør offentligt transport gratis - så folk lader bilen stå.

Hvis man har lejlighed i København, men ikke ejer en bil, skal man have mulighed for at have et gæsteparkering kort.

- Trafikken skal reguleres og sine steder begrænses - gør det i en indre by, hvor intet punkt ligger mere end max 10 min fra en metrostation.

Men også at sikre, at der fortsat er til at bo her, herunder at man som beboer af indre by ikke bliver diskrimineret ved f.eks. ikke at kunne eje og bruge en bil!

Det er altså de tilkørende og ikke de fastboende, som kører rundt herinde!!!!

- Bedre forhold for hjemløse
- Trafik og affald. Det er simpelthen en skandale nogle gange hvor beskidt det er i byen. Jeg bor ved søerne og kan ikke forstå at disse bliver ikke gjort rent jævnlige. Derudover bør der overvejes flere kampagner omkring affald samt et smart straffe system. Hvis man brugte lige så mange ressourcer for at udskrive bøder for at smide affald på gaden som man gør ved parkering kunne København tjene en del penge. Der er noget helt galt i måden vi opfatter affald på. Folk efterlader det i parker, på gader og alle steder. Jeg bliver sgu pinlig berørt over at være dansker.
- At bevare det oprindelige arkitektoniske præg, ikke flere grimme bygninger som Blox, ikke flere firkantede glashuse -tak
- Støjen fra nattelivet. Flere parkering til cykler og el løbehjul. Færre biler i indre by som ikke har et gøremål. Mulighed for at affaldsortere for beboer i ældre ejendomme.
- Bibeholde attraktionen af indre by både for besøgende og beboere. Det første afhænger helt af de sidste, men bliver taget meget meget lidt alvorligt. Det hele afhænger af at moderne bygninger og ustyrligt natteliv ikke skæmmer de fredede bygninger og beboerliv.

Der er massere af plads til både moderne bygninger og til natteliv i København, bla. ved havnen, to sider af tivoli, og på Refshaleøen, hvor der nu er blevet bygget massere af kontorer, som glostrup ville have budt velkommen, og som ikke bringer glæde til hverken beboere eller besøgende.

- At balancere mellem Museum og en levende by, bevarelse og styrkelse af de nære og skæve miljøer frem for kun af udvikling og profit. Vi skal have "råd" til at der også fortsat er billige gamle boliger, som ikke ender som eksklusive dyre boliger. Indre by bliver dyrere og dyrere, og det kommer til at

smitte af på beboersammensætningen og dermed det nære miljø, som skal opretholde "noget andet" det alle andre storbyer kan komme med.

- Trafik og forurening heriblandt sikre skoleveje. Opkøb af ejendomme af investeringsselskaber som north 360.
- Trafik
 - Butiksdød
 - Sikkerhed om natten
- Manglende grønne områder med træer!!!

Politikerne har meget stor fokus på, at fjerne bil trafikken fra byen. Samtidig vil de gerne bygge flere kæmpe lejligheds komplekser til flere beboer, som vil flyde i den daglige trafik. = Flere biler på vejene, flere cykler på vejene og flere vil benytte den kollektive trafik.

Har København behov for flere borger? I stedet for, at bebygge de sidste grønne pletter i København. Ville de være rart med store grønne områder til beboerne og til træer, som kunne rense vores forurene luft.

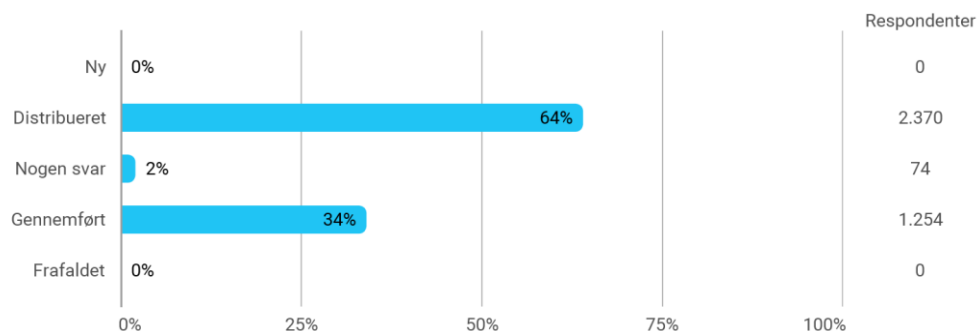
- Ikke flere arkitektbæ i byen.
Der skal mere arkitektonisk helhed i de forskellige områder.
Boligudgifterne skal holdes nede for såvel beboerne og erhvervslivet.
Der skal være bopælspligt i hele københavn
- Logistik / trafikårer
Og at holde indre by ren
- Igen: Varsomhed, igen: Nem og billig offentlig transport som små bybusser. Ned med skateboards, løbehjulene og turister på lejecykler den gale vej. Mere almindelig undervisning i og overholdelse af gode trafikregler. Bedre skiltning og fjernelse af butikkers reklamebarrierer og udendør-cafeers afspærringer af fortovene. Bare så børn og gamle ikke kommer til skade. Og så synkroniser alle de opgravninger. Plante træer hvor muligt. Og så endelig: Sportsløb ud af byen!
- Trafikken og omstilling til bæredygtighed

Stop tarveliggørelse af Strøget

- Reducere støj om natten
Styr på el løbehjuls antal og hastighed
- Byens klimaprofil. Skabe forudsætninger for en bæredygtig urban livsstil.

Social balance: Bekæmpe spekulation i byens boliger.

Samlet status



Svar til: Høring 49038 af: Laura Rosevinge

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

292

INDSENDT AF

Laura Rosevinge

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Opsummering af borgermøde i Brønshøj-Husum

POSTNR.

2400

BY

København NV

HØRINGSSVAR

Generelt: - Der mangler vision for hele Brønshøj-Husum, hvis fokus er på udsatte områder, hvor er Bellahøj så? Offentligt transport: - Der er et stort ønske om at delen om letbanen ud, da den ikke vedtaget endnu. - Det er et stort ønske om metro. Et ønske om mere og bedre offentligt transport til bydelen. Bystævneparken: - Bystævneparken må ikke handle om at man ønsker at tjene så mange penge som muligt. Husene skal være lave re hvis alle skal være med og vi stadig skal have en sammenhængende bydel. - Boligene skal også være nogen som et gennemsnitlig indkomstfamilie har råd til. - Der er fra beboerne i nærheden af bystævneparken, at man tænker om at en god løsning til hvordan man åbner op. - Kan man ikke ligge en plan for området bag fakta nær Husum torv?

Svar til: Høring 49038 af: Frank Martin Hansen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

293

INDSENDT AF

Frank Martin Hansen

POSTNR.

2300

BY

København s

HØRINGSSVAR

Høringssvar /indsigelse til kommuneplan ang. Englandsvej 51. Vi undre os meget og har stor modstand mod, et forslag angående en ændring i kommuneplan 2019, hvor det beskrives hvordan der er planer om at lave et kommende bolig område Enlandsvej 51 om til B4 område, i et nuværende B1 område (villa kvarter) -en ændring alene på bygningshøjden vil i så fald gå fra max. 10 m til 24 m. i byggehøjde. Dette vil blive alt for højt ift. de omkringliggende huse/villaer.

Svar til: Høring 49038 af: André Gustafson

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

294

INDSENDT AF

André Gustafson

POSTNR.

1070

BY

Copenhagen

HØRINGSSVAR

Hej! Jeg er enig i min sejler makker som skriver følgende: Af visionskortet for fremtiden s københavn fremgår det at den Østlig Ringvej vil afskære indsejlingen til Margretheholms Havn. Her er der 738 lystbåde med over 1200 medlemmer af sejlkлубben Lynetten, der dagligt benytter havnen og selv har bygget den op til en moderne lystbådehavn med alle tænkelige faciliteter, heriblandt restaurant, butik, sejlerskole og lystbådeværft, m m. Det er et "maritimt åndehul" for en masse københavnere. Ved at afskære indsejlingen svarer det til at man eksempelvis nedlægger et helt kolonihavehusområde. København har i forvejen mistet mange "åndehuller", de seneste 10-20 år, til fordel for nye boligområder med dertilhørende infrastruktur. Vi bør derfor bevare de "åndehuller" der er tilbage og tage størst muligt hensyn under udbygningerne. Sejlklubens bestyrelse har flere gode forslag til hvordan det kunne løses Bh. André

Svar til: Høring 49038 af: Holger Petersen Holding AS

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

295

INDSENDT AF

Holger Petersen Holding AS

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Holger Petersen Holding AS

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

På vegne af Grundejer af matr. 2532 Udenbys Klædebo kvarter, Holger Petersen Holding AS Nannasgade 28, 2200 København N og Grundejer af matr. 1743 Udenbys Klædebo kvarter; Holger Petersen Boliger Tagensvej 81 – 83, 2200 København N - fremsendes hermed høringssvar med ønske om at ændre rammerne i kommuneplanen for grundejers ejendomme (førnævnte matr. 2532 og 1743) til C3 område med en bebyggelsesprocent på 185%, således at den politisk godkendte startredegørelse fra sep. 2017 med en bebyggelsesprocent på 185% kan muliggøres, (sagsnr. 2017-0097255) samt at den igangværende lokalplanproces med TMF kan muliggøres. Grundejer ønsker udelukkende at bygge erhverv på sin matrikel. Boligandel indenfor C3 rammen er eksisterende boliger. Området er særdeles stationsnært og underbygger kommunens vision om blandet by.



HOLGER PETERSENS TEKSTILFABRIK

Uddrag af materiale til lokalplan
Oktober 2019

Arkitekt

HOLSCHER NORDBERG
ARCHITECTURE AND PLANNING

Bygherrerådgiver

Peter Dahl-Hansen

Landskabsarkitekt

KRAGH&BERGLUND

HOLGER PETERSENS TEKSTILFABRIK- INTRO



Holger Petersens Tekstilfabrik fremstår i dag som et velbevaret industrimiljø på Nørrebro. Bygningerne ligger som en del af en karré, der omkranses af Nannasgade, Hamletsgade, Tagensvej og Baldersgade.

Fabrikkens første bygninger anlagdes i det, der på den tid, var udkanten af København. Nu er byen vokset op omkring fabrikkens og selve fabriksanlægget er på samme måde, blevet udbygget under hele perioden op til 1966, hvor produktionen stoppede.

Fabriksanlægget indgår som en del af en større karré, med stikveje ind i området, fra henhv. Tagensvej og Nannasgade. Området indeholder en række fabrikshaller fra forskellige tidsepoker, kontorbygninger samt arbejderboliger.

Hver af bygningerne i fabriksanlægget, bærer på fortællinger om tidlig industri- og tekstilarbejderkultur.

Holger Petersen havde et dybt samfundsengagement, der bl.a. afspejles i den måde han tilrettelagde fabriksområdet på. Parallelt med at drive tekstilfabrikken, tog han ansvar for at skabe et velfungerende minisamfund, som sikrede et godt og trygt liv for arbejderne, deres børn og familier.

Da fabrikken stoppede sin produktion, overgik bygningerne til en fond, Holger Petersen Fond. I følge fundatsen, ønskes det at fastholde et levende inkubationsmiljø for nye virksomheder og iværksættere, for således at understøtte en fortsat udvikling af erhvervsområdet.

Nuværende lejere driver forskellige liberale erhverv. Her er findes unge iværksættervirksomheder, forsøgsværksteder, udstilling og servicevirksomhed og den nyere administrationsbygning er midlertidigt udlejet til Psykoterapeutisk Klinik under Region Hovedstaden.

Det er fondens ønske at fortsætte udlejningsvirksomheden til erhvervsformål, ligesom det er ønsket at boligerne ved Tagensvej forbliver.



Ny lokalplan

I forbindelse med ekspropriation af vejareal fra matrikel 2532, udarbejdes en ny lokalplan som erstatter tidl. lokalplan fra 1991. Der er eksproprieret ca. 2550 m².

Den byggeret, der knytter sig til det eksproprierede areal, overføres til den resterende del af matriklen. Området ønskes bibeholdt som erhvervsområde. Matrikel 1743 skal fortsat udlægges til boliger. Der er ingen planer om at udvide med flere boliger.

Lokalplanen skal således primært vise, hvordan matrikel 2532 kan bebygges, med de nye byggeretter, så der opstår et harmonisk erhvervsområde indadtil, der tager hensyn til eksisterende bebyggelse i området.

Tilsvarende skal bebyggelsen udformes og tilpasses, så højder og variation i facader, relaterer sig til og giver byliv til de omkringliggende bykvarterer.

Som en del af fornyelsen af området, etableres en stiforbindelse for cyklister og gående mellem Nannasgade og Tagensvej, som optager niveauforskellen mellem den højere beliggende gade mod Tagensvej og den lavere del mod Nannasgade.

Som en forudsætning skal parkering på terræn fjernes, og etableres i konstruktion.

ANALYSE AF BYOMRÅDET

Området

Holger Petersens Tekstilfabrik indgår i en større karré, der omkranses af Nannasgade, Hamletsgade, Tagensvej og Baldersgade.

Langs Baldersgade ligger en række boligejendomme fra omkring 1900, som ikke indgår i fabrikkens område, men som via sine fem etager, danner en markant og præcis afgrænsning mod sydøst. Hver af de private boligejendomme, der har primær facade mod Baldersgade, har små marktrikler, der med gårdarealer støder op til HPT og afsluttes med en mur.

I det nordvestlige hjørne af karéen, mod Tagensvej og Hamletsgade, støder fabrikkens område ligeledes op til to boligejendomme.

Baldersgade er en sivegade, hvor Balders Plads spænder hele vejen over til boligkaréen. Balders Plads er et velproportioneret og smukt pladsrum, der med sine gamle træer, giver bykvarteret et åndehul i dagligdagen og byen en velbesøgt fest- og markedsplads. Sammen med den offentlige legeplads mellem Balders Plads og Nannasgade, er disse to byrum med til at forsyne det relativt tætte boligområde, med gode rekreative tilbud.

Syd for HPT på modstående side af Nannasgade, ligger Kingos Kirke og menighedshus. Kirken er bygget på en grund, doneret af Holger Petersen, der ligeledes forærede tårnet til kirken. Menighedshusets grundplan er L-formet, og er opført i tre etager med udnyttet tagetage. En 2,5 meter høj havemur omkranser en have på hjørnet, hvor buske og mellemstore træer, giver et grønt pust til området og et rum for kirkens tårn.

Hjørnet af Nannasgade-Hamletsgade er pt autoværksted i en etage.

Kirkens og menighedshusets lavere bygninger, samt den mur, der markerer HPTs afgrænsning mod Nannasgade, er med til at gaderummet opleves diffust.

Bebyggelserne i Hamletsgade har meget blandet karakter og kvalitet. Nordvestsiden af gaden er præget af boligbebyggelser, der er meget lukkede i stuetagen.

På strækningen fra Fenrisgade til Tagensvej, åbnes stuetagen mere op med dagligvarebutikker, der giver byliv til gaden. De gamle fabrikshallers facade mod Hamletsgade, svarer i højde til et to-etagers bygning. Facaden har et rigt ornamenteret udtryk, med rundbuer, og små spidstårne. Selve facaden fremstår lukket og gadeforløbet inviterer ikke til pauser og ophold. Langs facaden står en række træer i forskellig alder og kvalitet.

Mellem fabrikshallen og boligejendommene på hjørnet af Hamletsgade og Tagensvej, findes en ubebygget grund. Den skaber et hul i facaderækken, som alene benyttes til parkering, og medvirker til at bylivet siver ud af gaden.

Tagensvej er den mest befærdede gade i området og er godt forsynet med butikker og gadeliv, men er til gengæld meget belastet af trafik og støj.

Den nye metrolinje, Cityringen, vil med en ny metrostation ved Skjolds Plads, forsyne området med ekstra god adgang til kollektiv trafik.



Hamletsgade



Hamletsgade



Balders Plads

ANALYSE AF BYOMRÅDET



Kingos Kirke



Menighedshuset



Tagensvej



OMGIVENDE GADERUM

ANALYSE AF TEKSTILFABRIKKEN

Historie

Den tidligste del af Holger Petersens fabriksområde er fra 1880'erne og ligger omkring stikvejen fra Tagensvej. Gaden er i dag en cul de sac, lukket af med en mur, mod den lavere beliggende del af fabriksområdet. Gaderummet er fint proportioneret med bebyggelse på begge sider i varierende højder. Selve gaderummet fremstår uden rekreativ aktivitet, da begge sider af gaderummet benyttes til parkering.

Omkring stikvejen fra Tagensvej opførtes i 1885 også en række arbejderboliger, så der opstod et mindre samfund omkring fabrikken. I forbindelse med boligerne etableredes en fælles husholdning for arbejderne, en såkaldt familistère og i stueetagen var der indrettet en sal, hvor arbejderne kunne samles.

Fabriksanlægget er løbende bevet udvidet og tilpasset produktionen. Anlægget er således opført i forskellige perioder, og er blandt andet, i de tidlige år, udvidet med spinderi- og væverbygninger med karakteristiske shedtage. Denne del forlængedes i 1950'erne med en nyere shedtagsbygning. Den sidst ankomne bygning er en administrationsbygning, der ligger midt i anlægget og er bygget i 1966, kort tid inden fabrikationen stoppede.

Bebyggelsen består af en blanding af et-to og treetagers bygninger. De ældste bygninger omkring og i forlængelse af stikvejen, er fredet. Shedtagsbygningerne samt boligejendommen på hjørnet af Tagensvej og stikvejen, er klassificeret som bevaringsværdige i kategori 3, mens administrationsbygning fra 1966 er i bevaringskategori 4.

I mellem bygningerne, er der uderum og gårdrum med varierende funktion og med forskellige udtryk. De mindre byrum bag Tagensvejbebyggelsen, er befæstede arealer, og har karakter af opholdsareal i tilknytning til kontorer. Boligerne på den modstående side af gaden, har et fint have- rum med græs, buske og træer, langs hele gårdfacaden.

Området med adgang fra Nannasgade, er karakteriseret ved store kørearealer i asfalt med parkering. Langs parkeringsarealer er der græsflader med platantræer, og administrationsbygningen er omkranset af en græsflade. En gammel have mellem administrationsbygningen og væverbygningen, fungerer som uderum for de forskellige lejere, og ligger ud for den fælles kantine. Haven er græsbeklædt og der er borde og bænke til ophold.

Sammenhængen internt i området er udfordret af, at der reelt er tale om to adskilte udearealer, med tilkørsel fra henhv. Tagensvej eller Nannasgade. Området er delt af en 2-3 meter høj mur, mellem Cul de sac'en og det lavere liggende område med adgang fra Nannasgade.

Der er i dag ikke et sammenhængende udeareal for anlægget og man kan ikke færdes fra den ene ende til den anden, med mindre man er lejer og har adgang gennem bygningerne. Anlægget signalerer privat område, og de blinde veje ind i området, er med til at fastholde denne oplevelse.



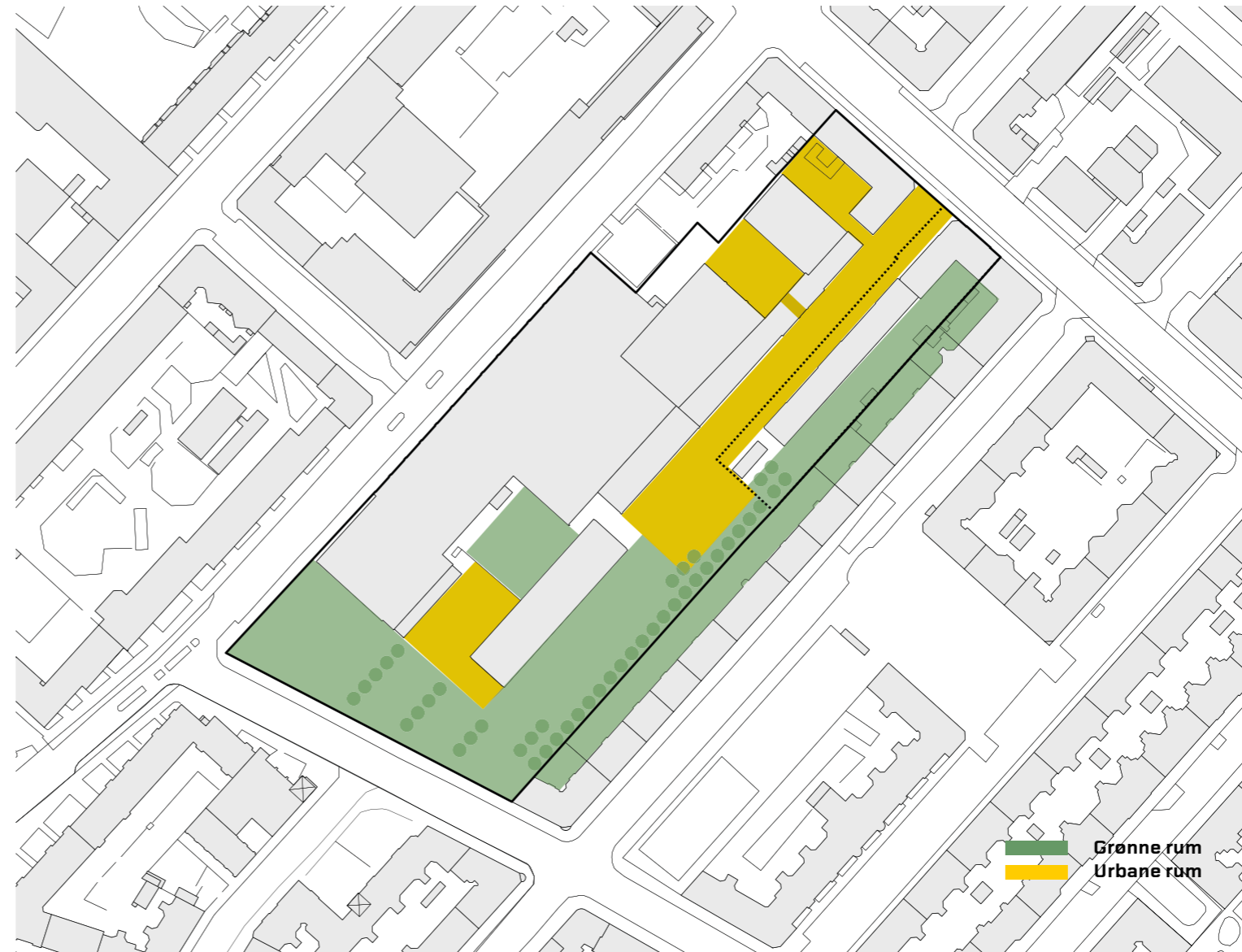
URBANE RUM
TAGENSVEJ

ANALYSE AF TEKSTILFABRIKKEN



**GRØNNE RUM
NANNASGADE**

Udeareal eksisterende forhold



UDERUMSKARAKTER

Byrummene i den øvre og den nedre del af anlægget, har forskellige udtryk. Gaderummet mod Tagensvej, opleves som et meget veldefineret og urbant byrum. Gaderummet er tilpasset husenes skala, og de grågule teglfacader fremstår velproportionerede og harmoniske. De to små gårdrum der har adgang fra stikvejen, gennem portåbninger, er på samme måde urbane i deres udtryk, hvilket understreges af de kvadratiske flisebelægninger og siddetrapper. Uderummene med adgang fra Nannasgade, opleves trods asfaltbelægningen, i højere grad som en grøn oase med buske, og græsarealer samt platantræerne langs muren ind til gårdsiden af Baldersgade.

VISION

Det er visionen at åbne området udvalgte steder, så lejere, beboere og andre forbigående, kan få glæde af at opleve et dynamisk iværksættermiljø, i historiske omgivelser.

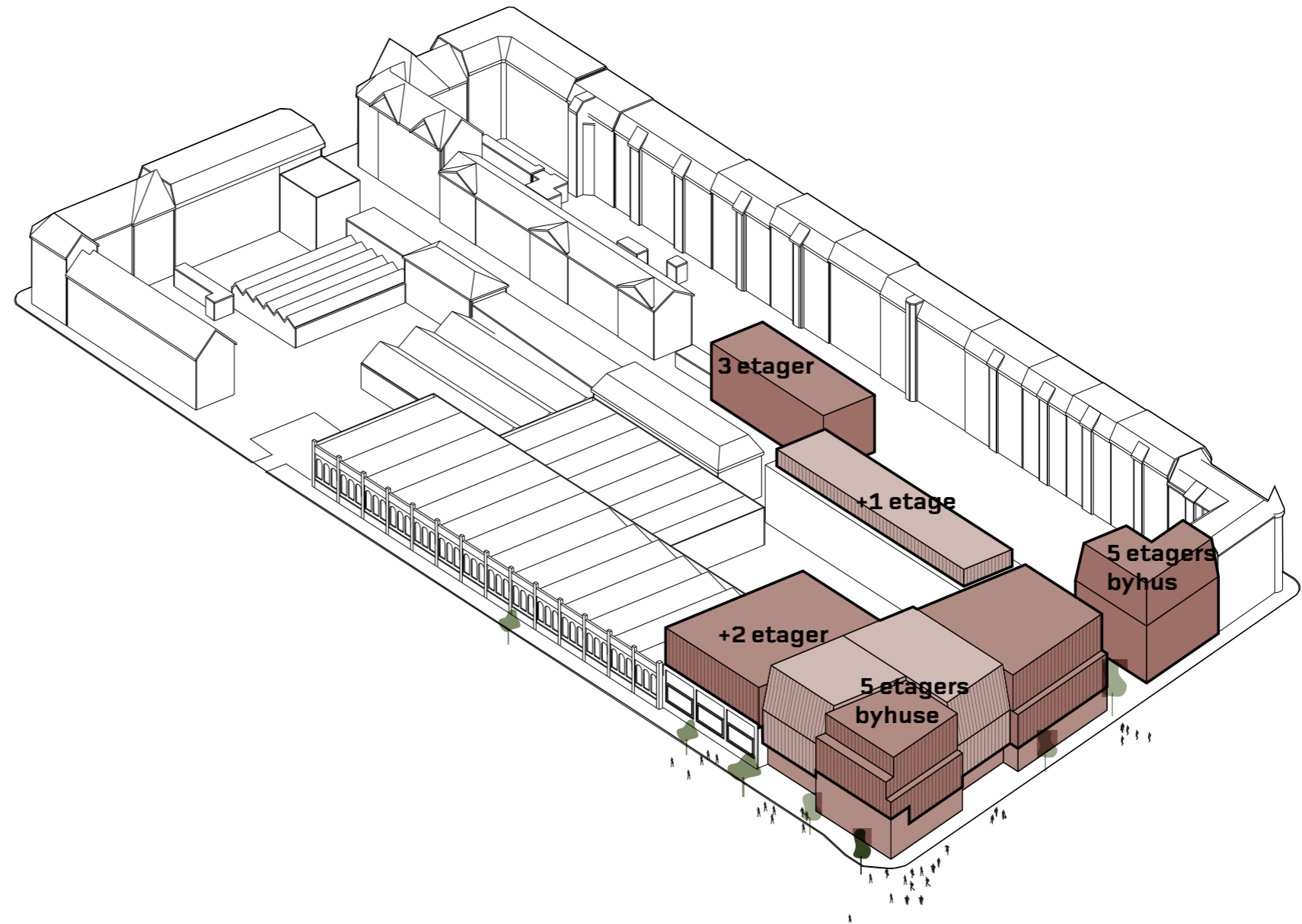
Der etableres en ny gang- og cykelforbindelse, der giver mulighed for at tage en smutvej igennem bykvarteret, i rolige og grønne omgivelser.

Turen gennem området giver en oplevelse af de smukke og særprægede bygninger tættere på. Stien vil forbinde den mere stille og lokale del af bykvarteret omkring Nannasgade til den mere regionale del af byen ved Tagensvej.

Visionen er at styrke fortællingen om industrimiljøet ved at tilføje nye bygninger, der, via deres typologi, indpasser sig og understøtter områdets fabrikskarakter.

I forhold til den landskabelige bearbejdning, vil valg af overflader og belægninger, belysning, skiltning, og beplantning, ligeledes understøtte områdets industri karakter.

Der skabes en variation af rum og oplevelser langs stien, som kan være med til at understrege de forskellige tids-epoker i bebyggelsen, og på den måde åbne for en historiefortælling.



NY BEBYGGELSE

Volumener

Placering af nye volumener og udformningen af disse, tager udgangspunkt i både den arkitekturhistoriske fortælling, der ligger i dette velbevarede industrimiljø, såvel som i en lokal tilpasning af volumener til de omkringliggende boligbebyggelser samt ikke mindst til Kingos kirken og menighedshuset i Nannasgade.

I den nye bebyggelse langs Nannasgade og Hamletsgade, udlægges en række volumener, der muliggør en fleksibel indretning af såvel kontormiljøer som større sammenhængende værksteder.

Konceptet tager udgangspunkt i en læsning af stedet som industrimiljø, med store haller og markante volumener, der har en anden funktion end boliger, og derfor står i kontrast til det omkringliggende boligområde. Ved at supplere området med en række nye markante volumener, som en nyfortolkning af industriarkitektur, underbygges den kontrast, der allerede nu karakteriserer stedet.

For at tilpasse skalaen til området inkl. kirken og menighedshuset, arbejder vi med en horisontal opdeling af bygningskroppene. Der etableres en base i tegl, i én og to etager, som følger de eksisterende haller langs Hamletsgade. De øvre dele af bygningerne, udformes som stålfacader i lamelstruktur, med dybtliggende vinduespartier. Facadeudtrykket i basen er tegl i lyse, rødlige nuancer, med relief omkring vinduespartier. Takten i såvel base som lamelstruktur, samt de stærke lys og skyggevirknin-ger, vil medvirke til at nedskalere volumenerne.

Ny bebyggelse koncentrerer sig i det sydvestlige hjørne, med tydelige opdelinger i mindre volumener. Arkitektonisk arbejdes der med at tilpasse volumener til eksisterende gesimshøjder, ved at trække en eller to etager tilbage, samt at vinkle facaden de sidste to etager.

De varierende gesimshøjder samt opdelingen af bebyggelsen på hjørnet Hamletsgade-Nannasgade i fem byhuse, nedbringer skalaen i den samlede bebyggelse. Bygningen som afslutter Baldersgadekaréen i Nannasgade er i fem etager, som naboejendommen, og afsluttes

med en vinklet facade, der spiller sammen med københavneretage.

Inde i området er bygningen i forlængelse af arbejderboliger, i tre etager. Den eksisterende administrationsbygning, tilføjes en enkelt etage, der er trukket tilbage, og fremstår som et penthouse.

For at kunne tilgodese større, sammenhængende kontor- og værkstedsmiljøer, samt for at møde industriområdets skala, udgår vi fra en bygningsdybde, fra ca. 16 m op til ca. 30-40 m – I de dybeste dele af bygninger suppleres med atrium for at sikre dagslys.

Den blottede gav i Nannasgade, som viderefører boligbebyggelsen mod Baldersgade, afsluttes med en vinkelbygning, der er med til at lede ind i området. Sammen med en ny længebygning (bygn 14) i forlængelse af arbejderboligerne, skabes et sammenhængende og veldefineret strøg fra syd til nord.

Nyfortolkning af industriarkitektur

Konceptuelt arbejdes der med at skabe en nyfortolkning af den tidlige industriarkitektur, der karakteriserer området. På den måde ønskes det at forstærke det industrielle kulturmiljø, så der opstår en tydeligere identitet for området som helhed.

Samtidig vil vi møde det eksisterende område, der overvejende består af boligejendomme med karakter af byhuse. Dette opnås ved at opdele de nye volumener i en række nye "kontorbyhuse", der udtrykker sig med varierende tagformer og tilbagetrækninger af facaden, for således at skabe en tydelig gesimslinje og for at kunne møde skalaen i området.

Opdelingen af volumener understreger desuden, at Holger Petersens fonds primære formål er at leje arealer ud til mange forskellige typer af virksomheder, både større og mindre. Der skabes dermed en sammenhæng mellem variationen i virksomhedernes størrelse og områdets

karakter og udtryk. De varierede kontorbyhuse, skaber på én gang en klar identitet for lejerne og en genkendelig skala i området.

Opdeling af bebyggelsen i byhuse, skaber en naturlig etapedeling i bebyggelsen, hvor 1. etape vil omfatte de tre byhuse på hjørnet af Nannasgade -Hamletsgade, samt de to nye etager på den eksist. shedtagsbygning i forlængelse af hjørnet.

Nyt og gammelt

Tilgangen er at skabe et moderne, nytænkende arkitektonisk formsprog, der med sine proportioner og materialer tilpasses dette særlige byområde, der både rummer en stor andel af boliger, men som også er begunstiget med dette unikke bevaringsværdige industrimiljø.

I basen tager vi udgangspunkt i muren langs Hamletsgade, som er et markant arkitektonisk element. Murtemaet fortsættes i de nye byhuse, som en base, der bevæger sig i en -to etager

I basen benyttes tegl for at videreføre temaet fra de eksisterende shedtagshaller. I de øvre etager foreslås stålfacader lamelstrukturer, med varierende takt og i forskellige nuancer af jordfarver, der harmonerer og samtidig skaber kontrast til den murede base

Kantzoner

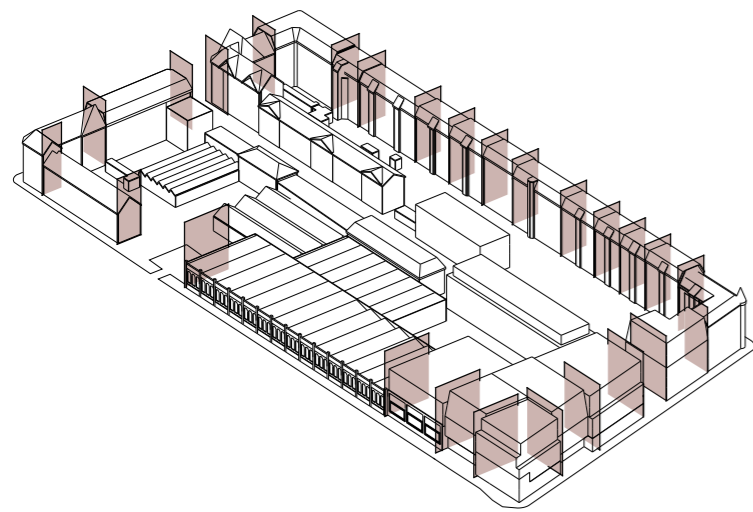
Den rigt ornamenterede men delvist lukkede facade langs Hamletsgade aktiveres så gaderummet opleves mere levende og inviterende. Der isættes vinduer i en del af rundbuerne, i respekt for bygningens arkitektur og således at der tages højde for facadens fredningsstatus.

De nye byhuse på hjørnet af Nannasgade og Hamletsgade åbnes med vinduespartier til terræn, samt med plinte i udvalgte åbninger..

Teknik

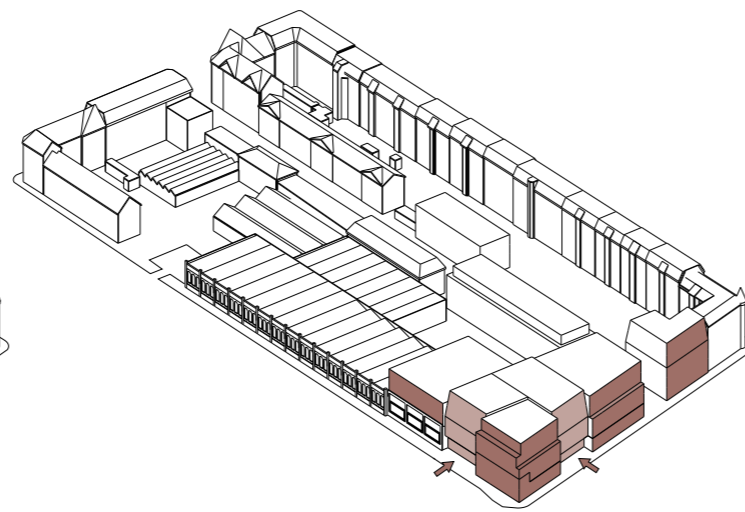
Al teknik placeres i kælder (se tegning over P-kælder)

BYOMRÅDETS GRAMMATIK



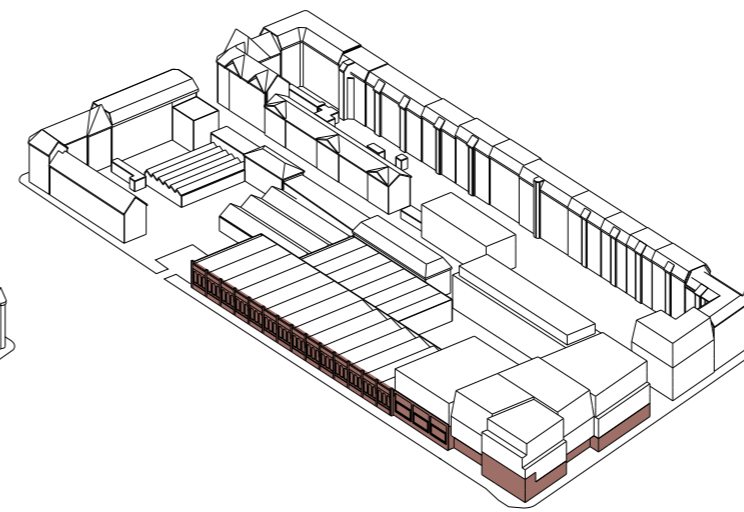
TAKT

Takten fra den eksisterende by videreføres i nybyggeriet på hjørnet af Nannasgade og Hamletsgade.



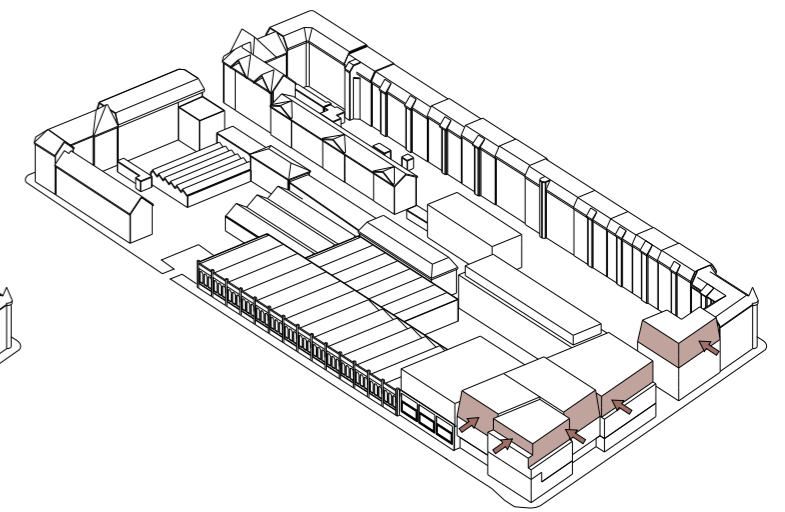
BYHUSE

Det nye byggeri splittes op i mindre volumener, der matcher områdets skala.



BASE

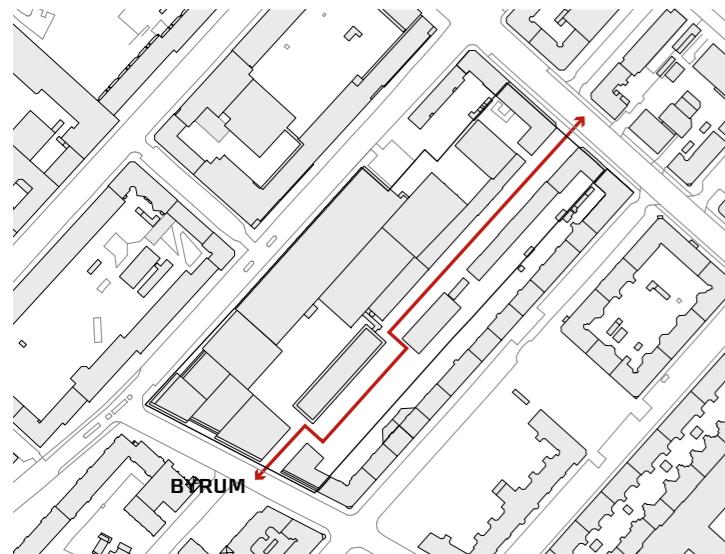
Den murede base, der kendetegner facaden mod Hamletsgade, videreføres og danner base i det nye byggeri.



TAGE

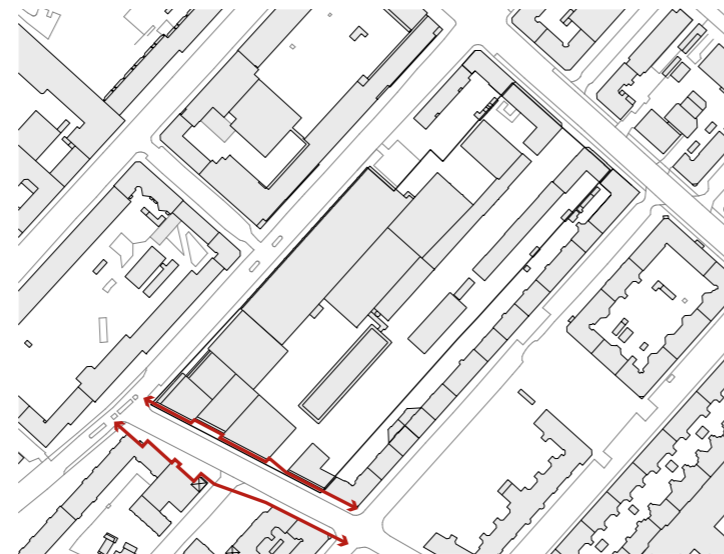
Tilbagetrækning af tagvolumener spejler byens tage ved at danne en klar gesims. Tagvolumener følger de enkelte byhuse, og varieres i form.

LOKALE INSPIRATIONER



STITRACÉ MELLEM TAGENSVEJ OG NANNASGADE

Afbrudt af et knæk rundt om administrationsbygningen, har tracéet samme position fra Tagensvej til åbningen ved Nannasgade. Stien lander således "rigtigt" i det fine byrum, der dannes af kirke, menigheds- og have.



GEOMETRI

Ny bebyggelse langs Nannasgade definerer et præcist gaderum, overfor kirke og menighedshus. Gennem detaljering og opdeling af facader, skabes en nedskalering af volumener og en tilpasning til området.



LINIER OG RYTME

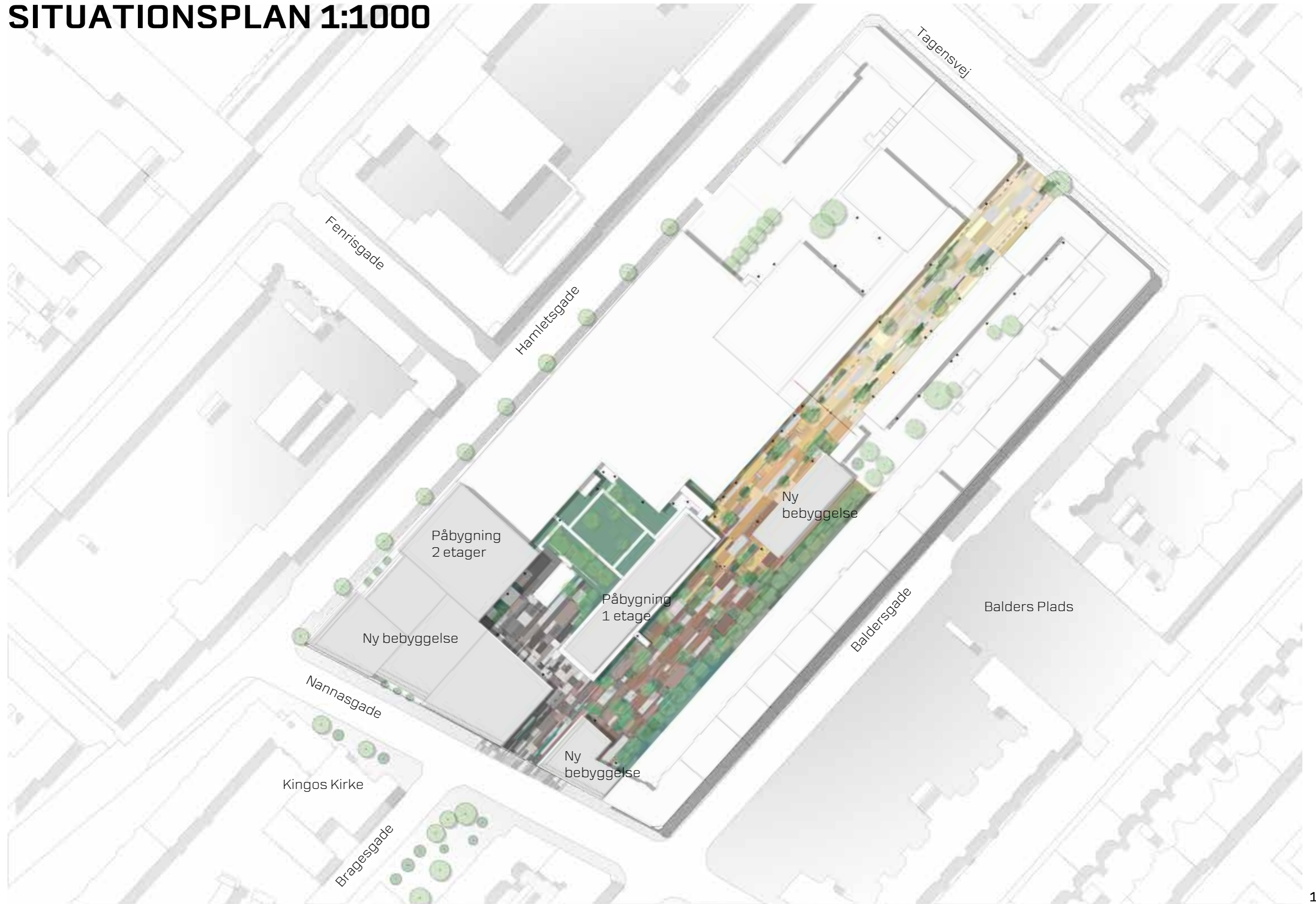
Linier og rytme fra de eksist. bebyggelser, definerer opdelinger af nye facader og tilpasser den nye bebyggelse til stedet og til skalaen.



EN SAMLET KARRÉ

Den blottede gavl i Nannasgade, som hænger på boligbebyggelsen mod Baldersgade, afsluttes med en vinkelbygning, der er med til at lede ind i området. Sammen med en ny længebygning i forlængelse af arbejderboligerne, skabes et sammenhængende og veldefineret strøg fra syd til nord.

SITUATIONSPLAN 1:1000



REFERENCER

Arkitektur internt i området

Den bygning som afslutter boligkaréen i Nannasgade, er en muret bygning i tegl i en rødlig nuance. Bygningen indtager rollen som formidler af overgangen mellem boligejendomme og erhvervsstrukturen. Volumenet spiller sammen med boligerne, men arkitektonisk udtrykkes funktionen med kontorer eller værksteder, i en mere industriel bygningsstruktur, med en facade, der fremstår mere som et grid, og hvor vinduespartierne er store og ligger langt tilbage i facadeplanet. Som i de øvrige kontor og værkstedsbygninger, arbejdes der med lys og skyggespil i facaderne.

Der foreslås tilføjet en ny bygning inde i området. Den placeres som en forlængelse af arbejderboligerne ved Tagensvej. Bygningen ligger i overgangen mellem de urbane byrum og de grønne byrum, og vil sammen med det skrånende plateau, være en vigtig formidler af overgangene i dette byrum. Arkitektonisk vil bygningen i volumen og rytme skabe et tilhørsforhold til sin umiddelbare nabo, arbejderboligerne. Funktionen er udlejning af kontor og evt. showroom i de nederste etager, hvilket vil afspejle sig i en større åbenhed i facader i stueetagen.

På administrationsbygningen, der ligger i den nedre del af området, foreslås det at tilføje en etage, som et volumen der er tilbagetrukket fra facaden og som arkitektonisk tydeligt signalere, at det er en tilføjelse af et nyt element.

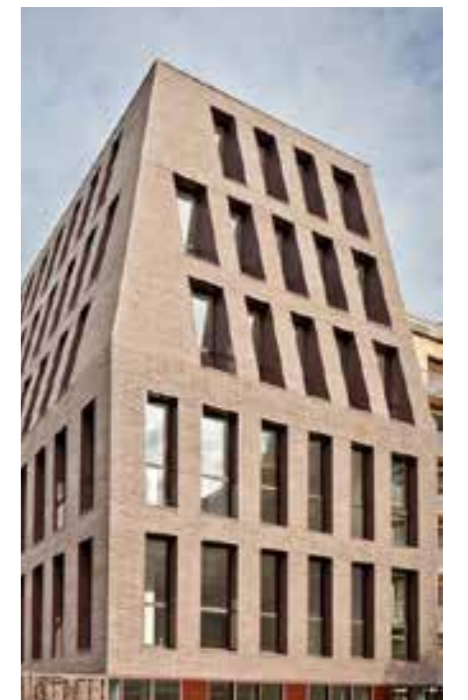
Materialer

De fremtrædende materialer i den nye bebyggelse vil fortsat være tegl, stål og glas.

Kontorbyhusene tænkes enten i metal i forskellige nuancer af jordfarver eller evt. cortenstål. De øvre dele af byhusene, står med materialitet og farver, i kontrast til teglen i basen.



Nyfortolkning af base



Volumener oven på basen

Helmuret byhus

OPSTALTER 1:500



Opstalt, Nannasgade 1:500



Opstalt, Hamletsgade 1:500

VIEW



Nye kontorbyhuse set fra hjørnet af Hamletsgade og Nannasgade

Opdeling af volumener tilpasser bygningerne til områdets varierende karakter. Stuetager er åbne og skaber liv til området i øjenhøjde.

LANDSKAB

Landskabet og rummene mellem bygningerne

Det er visionen at åbne området udvalgte steder, så beboere og andre forbipasserende, kan få glæde af at opleve et dynamisk iværksætttermiljø, i historiske omgivelser. Det er samtidig et ønske fra HPF at skærme dele af området, så lejerne kan arbejde uforstyrret. Disse to forhold skal afbalanceres i den fremtidige udformning af anlægget.

Der etableres en ny gang- og cykelforbindelse, der giver mulighed for at tage en smutvej igennem bykvarteret, i rolige og grønne omgivelser. Turen gennem området giver en oplevelse af de smukke og særprægede bygninger tættere på. Passagen vil forbinde den mere stille og lokale del af bykvarteret, til den mere regionale del af byen ved Tagensvej og omvendt.

Det er vores vision at styrke fortællingen om tekstilfabrikken gennem valg af overflader og belægninger, belysning, skiltning, og beplantning.

Der skabes en variation af rum og oplevelser langs passagen, som kan være med til at understrege de forskellige tids-epoker i bebyggelsen, og på den måde åbne for en historiefortælling om stedet.

Med udgangspunkt i analysen af de mere urbane træk mod Tagensvej og de mere landskabelige træk i området mod

Nannasgade, arbejder vi med at forstærke disse kvaliteter, og samtidig forbinde uderummene, så området fremstår med en klar identitet.

Områdernes forskellige karakter, tydeliggøres ved at intensivere beplantning, træer og grønne flader i området ved Nannasgade så det fremstår som en grøn oase i byen. Trærækken langs muren til boligejendommene, suppleres med grupper af træer, der står i frodige bede med forskellige græsser og stauder der giver forskellige oplevelser i blomstring, duft og farver. Beplantning og belægning dan

ner tilsammen en samlende karakter for hele Tekstilfabrikens uderum men med forskellige udtryk. Den nordlige del, Boliggaden, ved Tagensvej har en mere urban karakter, hvor beplantningen skaber små semiprivate rum og nicher ved bygningerne der giver mulighed for ophold i solen.

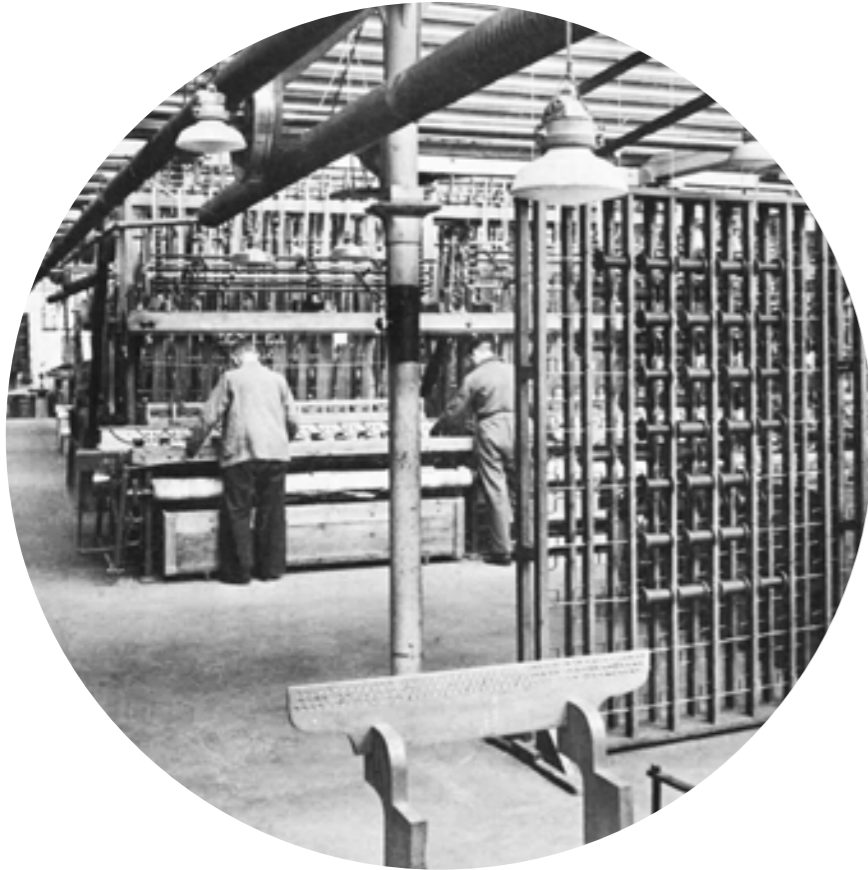
Niveauforskellen mellem de to områder, udlignes i en skrånende flade. Terrænmure gør det muligt at få adgang til hhv. indgange nede og oppe.

I denne flade indtænkes fartdæmpning, så cyklisterne ikke bliver til fare for gående, eller til gene for lejerne i området. Der suppleres med pullerter, så gennemkørende biler undgås.

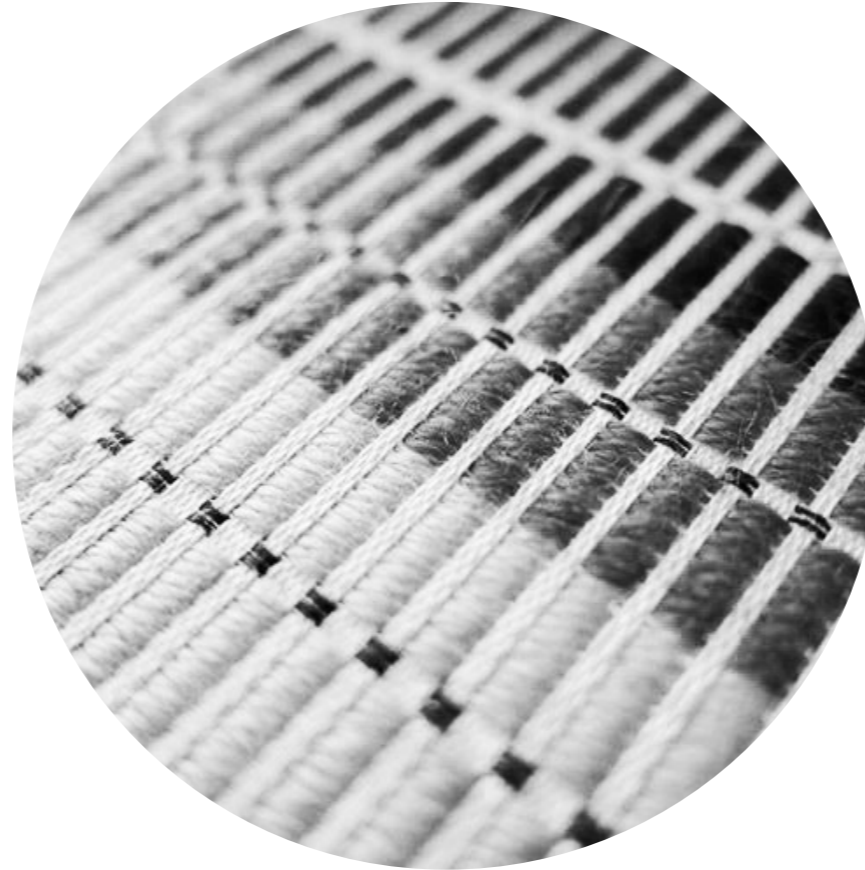
KONCEPT

Samlende tekstil

Tekstilfabrikken



Taktilitet, Mønster Textur



Byrummet fortæller historien



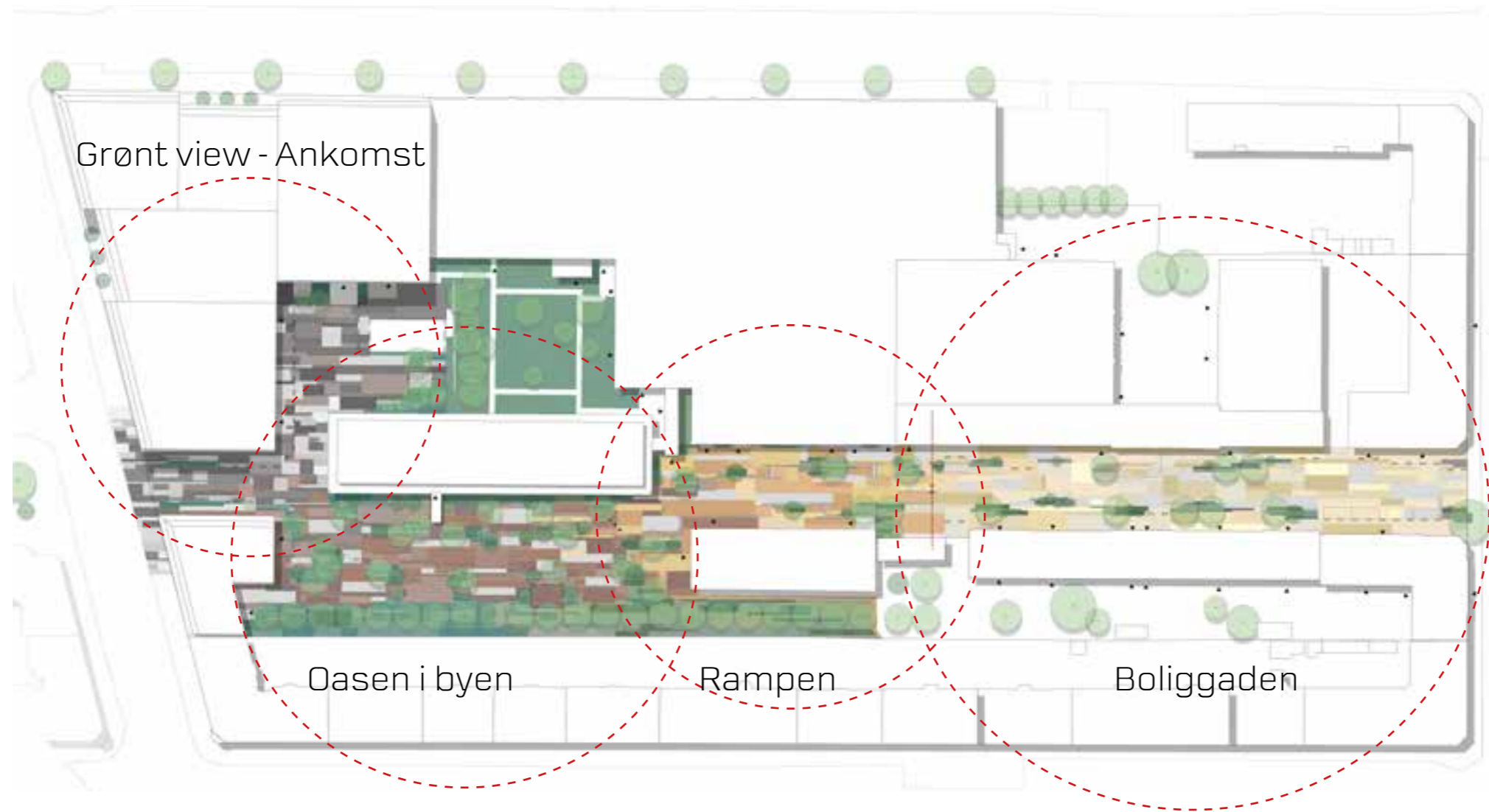
Tekstilfabrikkens historie rummer en iboende kontrast hvor en industri med store maskiner har produceret forfinede tekstiler med høj detaljegrad og stoflighed. En fortælling som de historiske bygninger vidner om.

Tekstilets forfinede mønster skaber en stoflighed og rytme som gentager sig selv. Det vævede sammenbinder og skaber samhørighed som vidergives til byrummet

I byrummet markeres kontrasten mellem industri og tekstil ved hjælp af teglklinkens forfinede lille skala og betonens store flade og grove tekstur. Belægningen i samspil med den historiske bebyggelse synliggør stedets historie som tekstilfabrik.

Belægning

farver og materialer



Referencer terrænmure



Trafik element - steler



Teglklinkerne tager farver fra de omkringliggende bygninger



Beton flader



BELÆGNING

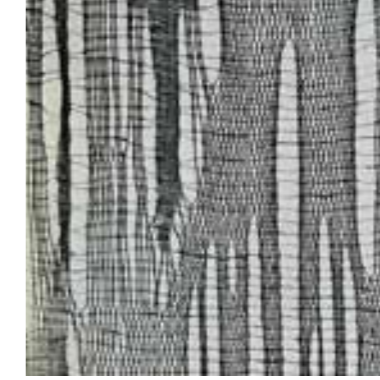
farver og materialer

Inspiration

Forskellige tekstiler med hvert deres udtryk skaber forskellige variation, rytme og taktilitet. Det bløde og lette materiale skal danne inspiration til en blødere og mere forfinet belægning, der leder tankerne hen på stedets historie som tekstilfabrik.

Referencer

Beplantning og belægning der på hver deres måde bryder de hårde flader op og nærmest imiterer tekstil. Mønstrene er med til at nedskalere rummet og gøre det interessant at bevæge sig gennem.



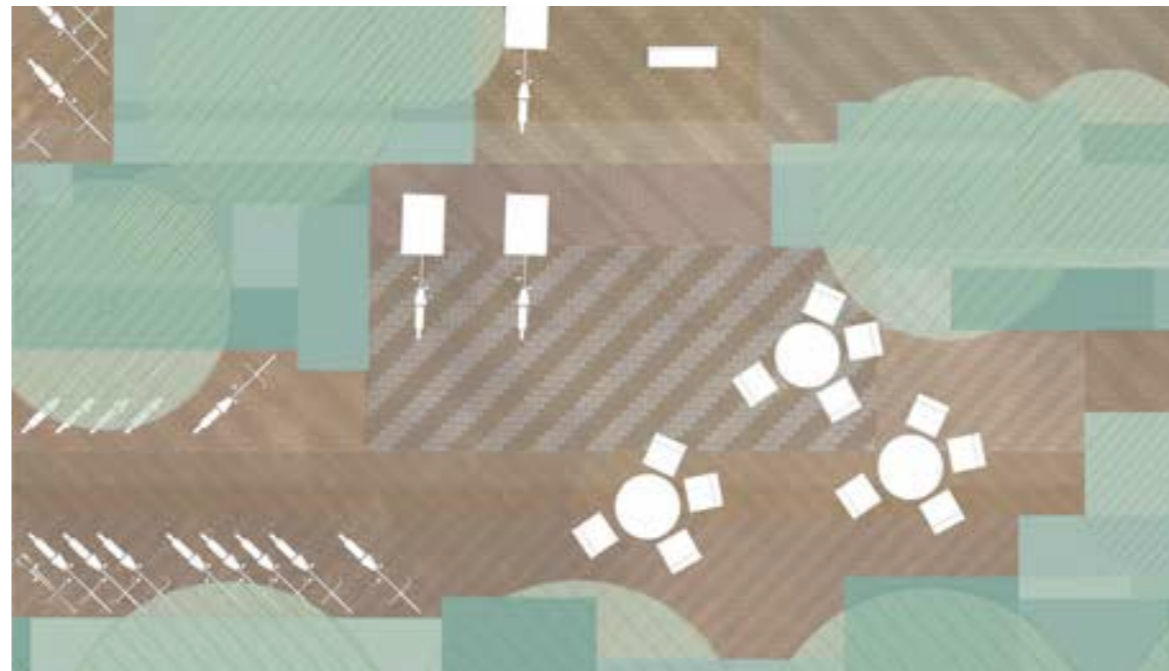
Belægning

Belægningen består overvejende af teglklinker med flader af beton der skaber kontraster i taktilitet, farver og materiale.

Klinkerne tager farver fra de omkringliggende bygninger og understøtter sammen med beplantningen de forskellige byrumskarakter.

Et samlenende gulv for området dannes af et mønster i forskellige forbandter, der brydes af felter af forskellig beplantning.

Terrænmure og steler udformes i corten stål.



TRÆER

De eksisterende træer på grunden er bevaringsværdige og bevarer så vidt muligt. Eksisterende træer der fældes erstattes af nye træer.

Træerne understøtter den rumlige oplevelse ned igennem Tekstilfabrikkens område. Træernes skift i farver ved forår, blomstring og løvfald giver smukke oplevelser.

Nye store træer plantes med minimum 10m² åbent jordbed pr. træ

Note: Større træer, buske og plantebede flyttes iht. redningsåbninger hvor det er nødvendigt.



BEPLANTNING

Beplantningskonceptet arbejder med at forstærke den eksisterende grønne karakter på Tekstilfabrikken. Beplantning består af prydragræsser og stauder med forskellige højder og farver. Stauder og prydragræsser skaber rum og mest mulig variation igennem året. Forskellige løvtræer skaber en frodig karakter og giver skygge i årets varme måneder.



Amelanchier Nye

Cercidiphyllum Nye

Sorbus Nye

Skyggetålende stauder

Stedsegrønne stauder

Græsser og blomster

Hækbeplantning



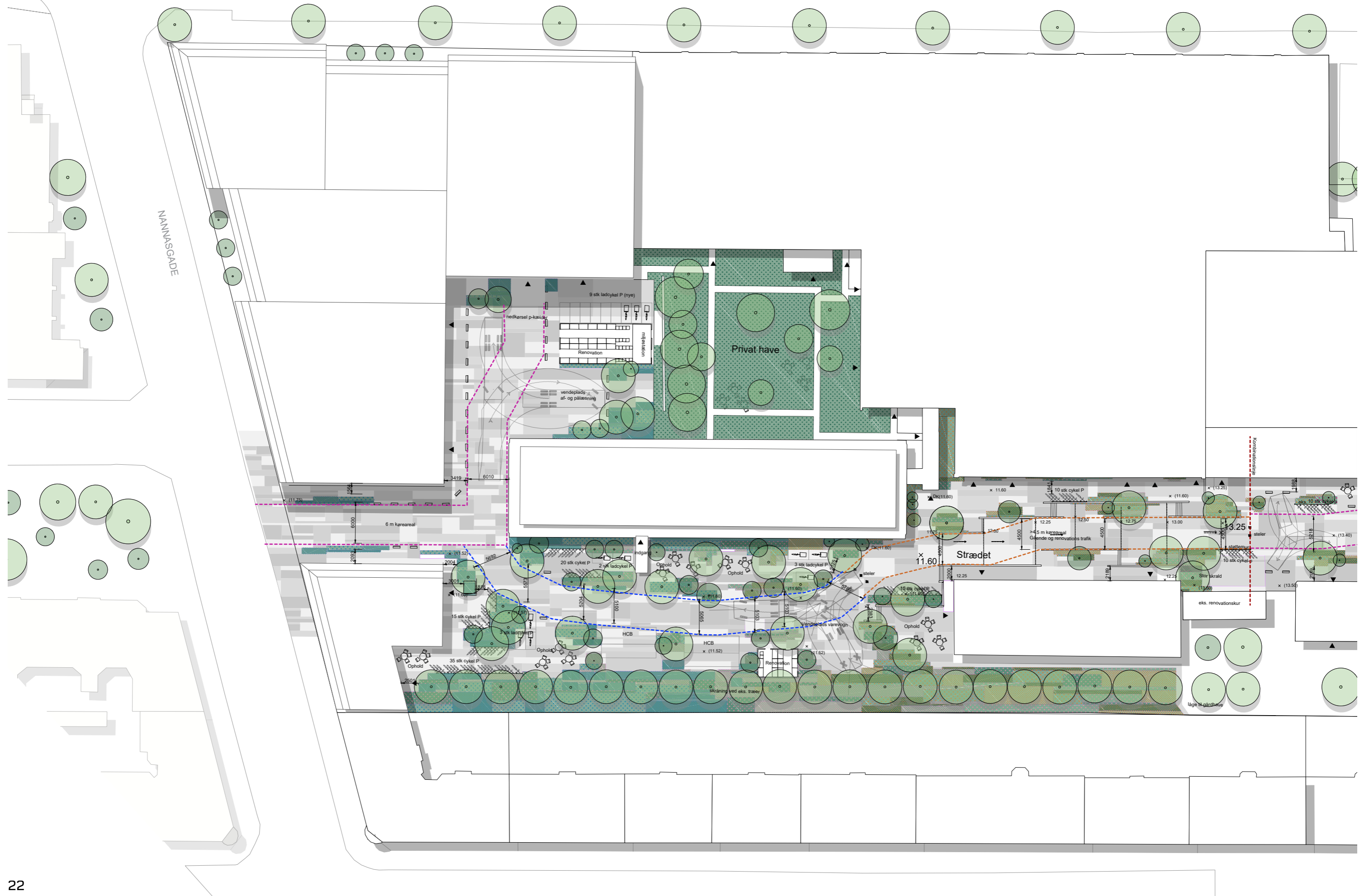
VIEWS

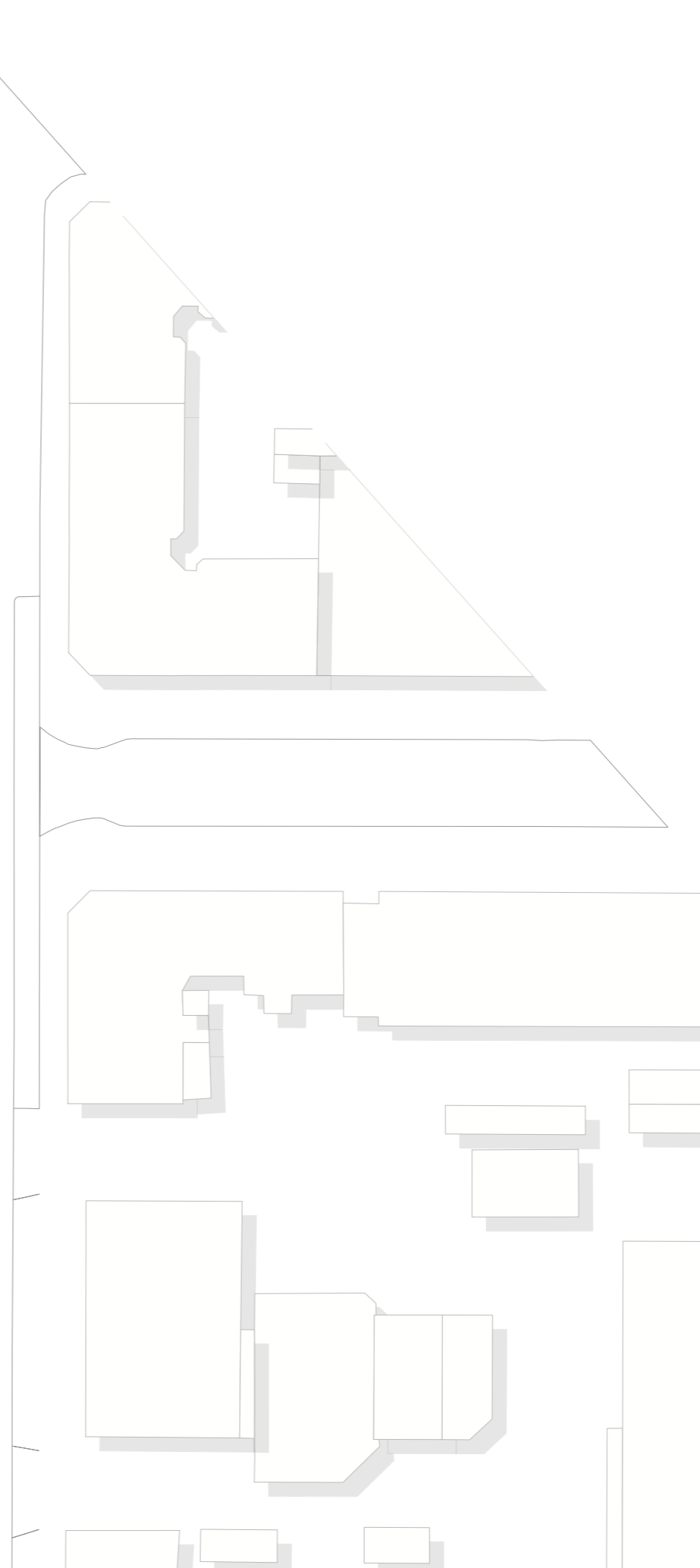
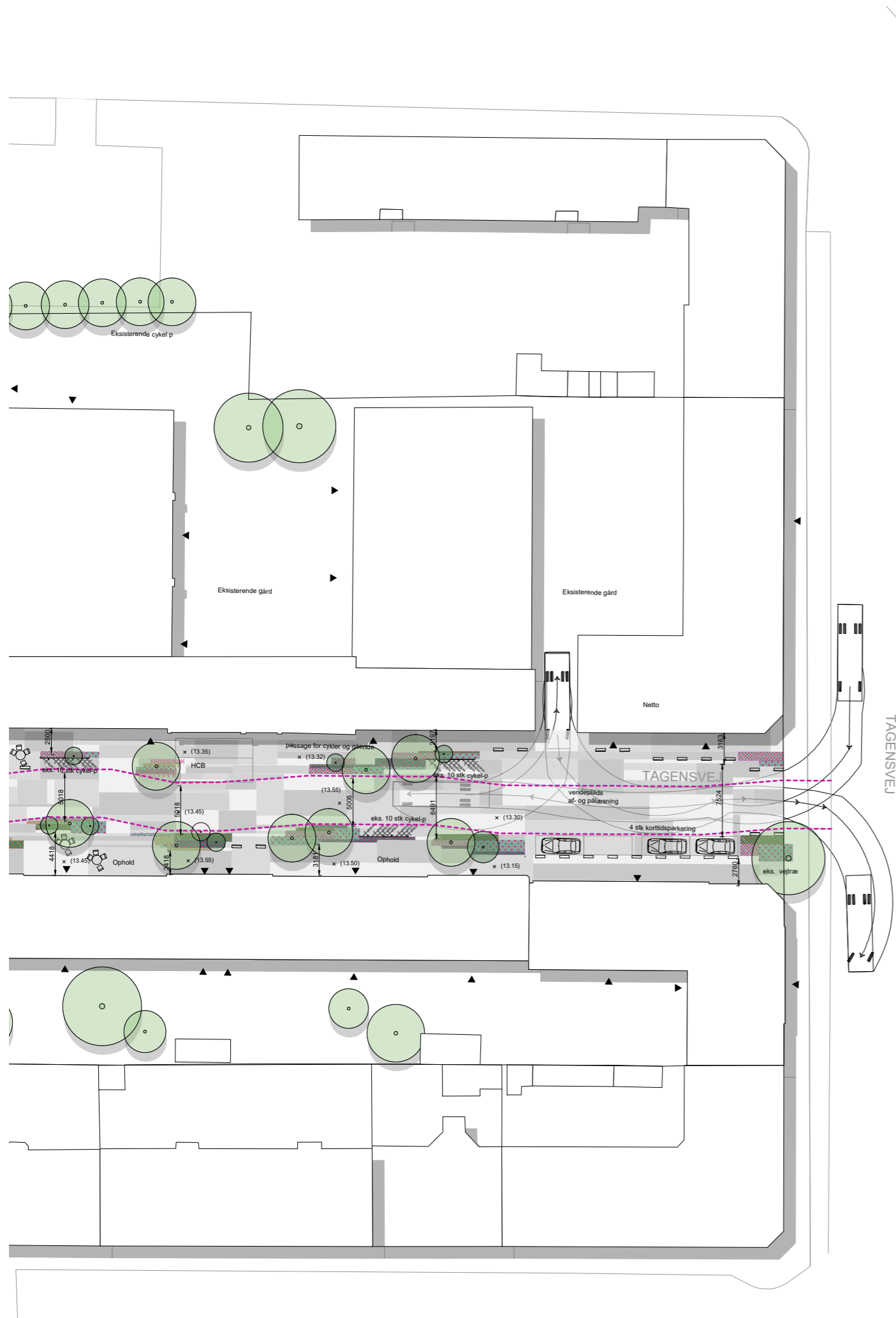
BYRUM OG FORBINDELSE



SITUATIONSPLAN 1:500

HAMLETSGADE





KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling
Njalsgade 13
2300 København S

FULD MAGT

Vedr: NY LOKALPLAN
Holger Petersen Holding A/S
Nannasgade 28 / Tagensvej 81 – 87, 2200 København N.
Matr. Nr. 1743 og matr. nr. 2532, begge Udenbys Klæde kvarter

Ved nærværende bemyndiges arkitektfirma Holscher Nordberg til at indsende høringssvar til rammeændring i Kommuneplan 2020, omfattende forøgelse af bebyggelsesprocent til 185 % fra nuværende 150 %.

For matrikel 2532 Udenbys Klædebo skal denne udelukkende udlægges til erhverv.

For matrikel 1743 Udenbys Klædebo skal denne udelukkende udlægges til boliger.

Dato: 14-10-2019 Holger Petersen Holding A/S.....

A/S Holger Petersen Holding

Nannasgade 28, 2. sal

DK-2200 København N

Tlf.: +45 35 860 890

Fax: +45 35 860 899

CVR: DK 53 34 23 10

Svar til: Høring 49038 af: H.C. Eskildsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

296

INDSENDT AF

H.C. Eskildsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Tivoli A/S

POSTNR.

1630

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedhæftet



Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1550 København V

København, 21. oktober 2019

Høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2019

For at bevare Københavns karakteristiske profil med 3-6 etagers bebyggelser kun afbrudt af tårne, spir og kupler blev de historiske bydele i Indre By og Frederiksstaden i Københavns Kommuneplan 2011 friholdt for nye højhuse. Uden særskilt begrundelse blev Tivolis areal omfattet heraf, hvilket er videreført i senere kommuneplaner og i Forslag til Kommuneplan 2019.

Tivoli mener, at det savner sagligt belæg at medregne Tivoli i de historiske bydele i Indre By og Frederiksstaden. Tivoli er derimod del af Metropolzonen, som har et helt andet bymønster og en anden højdeprofil end Middelalderbyen og Frederiksstaden.

Tivoli ønsker derfor, at afgrænsningen af det område, der i Kommuneplan 2019 friholdes for opførelse af nye højhuse, justeres, så det fremover ikke omfatter Tivoli.

Tivoli er bevidst om, at det kræver helt særlig nænsomhed og omtanke eventuelt at bygge i højden på Tivolis areal, både af hensyn til den omgivende by og af hensyn til oplevelsen af Haven selv. Tivoli ønsker at indgå i dialog med den omgivende by herom, hvilket mest konstruktivt sker i lokalplansammenhæng med udgangspunkt i konkrete projektidéer. Tivoli finder det derfor uhensigtsmæssigt, hvis Kommuneplan 2019 afskærer en sådan dialog.

Tivolis ønske begrundes nærmere i nedenstående.

* * *

Tivoli A/S ("Tivoli") vil gerne kvittere for det visionære og læseværdige *Forslag til Kommuneplan 2019 – verdensby med ansvar*, som udstikker inspirerende sigtelinjer for at gøre København til en endnu bedre by at bo og arbejde i samt besøge som turist.

Om Tivoli

Tivoli udgør både en rekreativ facilitet for københavnernes og for besøgende i hovedstaden. For københavnernes er Tivoli både en blomstrende have og stille åndehul midt i en hektisk bymidte, et varieret udbud af spisemuligheder, forlystelser til store og små samt et stort og varieret udbud af koncerter og forestillinger. Hertil desuden musik- og balletskole med over 500 elever. I turistens perspektiv er Tivoli alt det samme som for lokalpublikummet – og dertil udgør mødet med københavnernes en meget væsentlig del af Havens attraktionsværdi.

Tivoli er Danmark største turistattraktion med ca. 5 mio. gæster årligt og beskæftiger samlet set ca. 2.000 medarbejdere. Et afgørende særkende for Tivoli er evnen til løbende at forny Haven med respekt for traditionerne – så gæsterne oplever en levende Have, der på samme tid vækker minder og overrasker med nye oplevelser.

Tivoli er centrum for Metropolzonen

I den administrative og byplanmæssige inddeling af Københavns Kommunes indgår Tivoli i Indre By. Københavns Middelalderby inden for de gamle volde udgør et homogent kvarter med klart aflæselige grænser mod de omgivende kvarterer – i kraft af den "labyrintiske", slyngede gadestruktur, klassiske proportionsregler og ensartethed i bygningshøjde og materialeanvendelse mv.

Hverken historisk betragtet eller oplevet til fods er Tivoli imidlertid del af den historiske Middelalderby. Tivoli er derimod centrum for Metropolzonen, der strækker sig fra Skt. Jørgens Sø til Kalvebod Brygge og fra Vester Voldgade til Bernstorffsgade,¹ med små variationer i afgrænsning tidligere også betegnet Vestervoldkvarteret.²

Kontrasten mellem Middelalderbyen og Metropolzonen er markant, både hvad angår de to bydeles bymønster og højdeprofil:

Hvor en væsentlig del af Middelalderbyens charme og attraktionsværdi beror på den slyngede gadestruktur, skæmmes Metropolzonen af lange, monotone gadeforløb, der belastes af store mængder tung trafik, er uattraktive at færdes i til fods eller på cykel og ikke indbyder til ophold.

Som modsvar til Middelalderbyens ensartede bygningshøjde, som brydes af karakteristiske tårne, spir og kupler, er Metropolzonens højdeprofil kendetegnet ved en række høje huse – fra Jørgen Buschardts Sheraton Hotel (1971, 62 m) ved Skt. Jørgens Sø, over Arne Jakobsens SAS-hotel (1960, 70 m) og Lundgaard & Tranbergs Axel Towers (2017, 61 m), til Tage Nielsen og Mogens Irmings Europahus (1955, 56 m) ved Langebro. Huse af varierende arkitektonisk kvalitet – rangerende fra det forglemmelige til moderne københavnerikoner. Hertil kommer i de kommende år tillige den planlagte højhusbebyggelse (op til 115 m) på Posthusgrunden ved Metropolzonens sydlige kant. Mens ønsket om at fastholde en ensartet, lav bygningshøjde er relevant for så vidt angår middelalderbyen, udgør høje huse et markant og gennemgående arkitektonisk kendetegn for Metropolzonen.

Familieegnedede hoteltilbud i H.C. Andersen Slottet og Eventyrtårnet

Tivoli offentliggjorde i forsommeren 2019 planer om at etablere et familiehote i Havens nordlige hjørne ved H.C. Andersens Boulevard, dels ved at ombygge H.C. Andersen Slottet, dels i form af et grønt "Eventyrtårn" bag slottet.

Som del af Tivolis overordnede udvikling til helårsattraktion med i dag fire sæsoner ønsker Tivoli at kunne tilbyde integrerede, familieegnedede overnatningstilbud, som er en naturlig del af moderne forlystelsesparker. Tivoli lukker i dag kun for publikum i korte intervaller i forbindelse med klargøring til den forestående sæson og udgør dermed en mere permanent rekreativ facilitet for byens borgere og besøgende.

¹ Københavns Kommune (2009): Kommuneplan 2009

² Skov- og Naturstyrelsen (1996): Bydelsatlas for Indre By/Christianshavn

Af den folkelige debat i 2006-2007 om et nu skrinlagt byggeprojekt på H.C. Andersen Slottets nuværende placering har Tivoli lært, at mange københavnere nærer stor veneration for slottets facade mod H.C. Andersens Boulevard, og at nybyggeri i Tivoli bør tage udstrakt hensyn til naboskabet med Københavns Rådhus og Rådhuspladsen. Det aktuelle hotelprojekt indebærer derfor, at H.C. Andersen Slottet bevares og istandsættes, mens Eventyrtårnet rejser sig bag slottet, tilbagetrukket fra H.C. Andersens Boulevard.

Med Eventyrtårnet ønsker Tivoli at skabe et hus af høj arkitektonisk kvalitet, der med begrønnede terrasser og facader, inspireret af blandt andet Stefano Boeris Bosco Verticale-tårne i Milano (2014), udgør en vertikal forlængelse af Tivolihaven. Eventyrtårnets placering og arkitektoniske udformning skal desuden modvirke uønskede skyggevirkninger og generende vindforhold. Snarere end at forringe oplevelsen af Middelalderbyens karakteristiske højdeprofil er ambitionen, at Eventyrtårnet indskrives sig i den eksisterende klynge af høje huse i Metropolzonen, som understreger kvarterets egenart og markerer overgangen mellem Metropolzonen og Indre By. Eventyrtårnet udformes med en ambitiøs miljø- og bæredygtighedsprofil og publikumsvendte tilbud, som både vil berige byen og Tivolihaven selv – planer som Tivoli ønsker at drøfte og kvalificere yderligere i samarbejde med den omgivende by. Så længe Tivoli medregnes i området i Indre By og Frederiksstaden, der friholdes for nye højhuse, afskæres denne samtale imidlertid.

Parallelt med planerne om at skabe hotelfaciliteter i H.C. Andersen Slottet og Eventyrtårnet arbejder Tivoli for at etablere en bypark i Vesterbro Passage, ligesom Tivoli samarbejder med 18 andre attraktioner i Københavns Kulturkvarter om at tydeliggøre kvarterets kulturtilbud over for københavnere og besøgende. Hotelgæster og øvrige brugere af de publikumsvendte tilbud i H.C. Andersen Slottet og Eventyrtårnet vil bidrage med øget lokalliv i Metropolzonen – akkurat som det er sket med åbningen af Tivolihjørnet mod Bernstorffsgade/Vesterbrogade.

Det er Tivolis ambition, at projekterne tilsammen kan medvirke til at gøre Metropolzonens byrum mere indbydende, oplevelsesrige og trygge at færdes og opholde sig i. Tivoli ønsker i endnu højere grad at tage medansvar for at udvikle sit nabolag og være medskaber af København.

* * *

Tivoli står naturligvis til rådighed for at uddybe ovenstående høringsbidrag og besvare eventuelle opfølgende spørgsmål.

Med venlig hilsen



Lars Liebst
Adm. direktør, Tivoli A/S

Svar til: Høring 49038 af: Kirsten Grønlund

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

297

INDSENDT AF

Kirsten Grønlund

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kirsten Grønlund

POSTNR.

4060

BY

Kr. Såby

HØRINGSSVAR

Svanemøllehavnen bør bevares. Af mange grunde. Her kommer en af dem. Selvom vi ikke bor i Københavns Kommune, synes vi alligevel at det kommer os ved, hvad der sker i landets hovedstad. Så her kommer en indblanding i en aktuel sag i jeres byplanlægning. Jeg blev opmærksom på, hvad der måske kan ske med Svanemøllehavnen, fordi vi kommer der jævnligt. Vi har familie med sejlbåd der. Hver gang vi kommer der, nyder vi at opleve stedet, med de rare faciliteter, og især det gode sociale miljø. Folk accepteres her, og kan nyde at komme og dyrke deres interesser, hvad enten de er ivrige for at komme på vandet, eller mest sætter pris på samværet på land. Eller begge dele. Det er ikke alle marinaer, der har så inkluderende sociale miljøer, men i Svanemøllehavnen er det jo oparbejdet gennem rigtig mange år. Det vil være så forfærdeligt, hvis det bliver ødelagt, på grund af kortsigtede interesser. Det sker desværre mange steder i landet, kommuner sælger deres guld til kapitalinteresser, og ødelægger samtidig sociale miljøer og vigtige naturværdier. I disse år gøres der ellers meget arbejde, for at få bevaret naturværdier, og der er meget focus på at få åbnet folks-, og især børn og unges øjne for vigtigheden af disse naturværdier. I Danmark er en stor del af vores natur VANDET. Vi har det hele viden udenom os, og det kan bruges til mange dejlige oplevelser. Men de nye generationer skal lære at opleve det, og holde af det. At holde af vandet, og at kunne bruge det rigtigt, det er noget man skal introduceres til. Det kan ske i netop den slags miljøer, som man finder i Svanemøllehavnen. Hvis de miljøer efterhånden forsvinder, så reduceres også

å antallet af børn og unge, som kan og vil opleve VANDET. Nogle vil der jo nok komme til, fordi familien har egen båd, men det er vel vigtigt, at der er mulighed for mange flere? Danmarks Naturfredningsforening og en del kommuner gør en stor indsats for at få børn og unge til at opleve, hvad rigtig glæde man kan have af en skov. Det er også rigtig fint, og kan gøres med ture i skove alle vegne. Lidt sværere er det at introducere til værdierne på VANDET, og der er bestemt samme muligheder for oplevelser og glæder der. Men at opleve det, kræver dog lidt andre faciliteter, og det kræver personer, der ved hvad det drejer sig om. Igen---forhold man finder i Svanemøllehavnen. Så bevar den! For dem der er der nu, og dem der gerne skulle komme til!

Svar til: Høring 49038 af: Line Østergaard

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

298

INDSENDT AF

Line Østergaard

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Det er med meget stor forundring, jeg ser, at kommunen planlægger at opføre endnu en daginstitution på Saxtorphsvej i Valby. Det er en lille villavej, hvor der i forvejen er opført 2 meget store institutioner. Kvarteret er allerede meget plaget af trafikkaos morgen og eftermiddag når forældre skal aflevere og hente deres børn. Mange børn bliver afleveret og hentet i bil fordi forældrene ikke bor i området. Det vil være mere nærliggende, om kommunen opførte en ny institution i det nybyggede kvarter på modsatte side af Vigerslev alle, hvor de børn der formentlig skal bruge institutionen bor. Det er ikke rimeligt at kommunen inddrager den sidste del af den grønne plet. Det grønne areal bliver brugt af kvarterets børn og beboere, og det blev ved opførelse af den seneste institution i 2013 lovet at arealet ville blive bevaret. Desuden er støjniveauet fra tung trafik (busser, varelevering m.m.) urimelig højt, hvilket endnu en institution i kvarteret kun vil gøre værre til stor gene for kvarterets beboere.

Svar til: Høring 49038 af: Mogens Petersen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

299

INDSENDT AF

Mogens Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sejlkлубben Lynetten, Margretheholm Havn

POSTNR.

8541

BY

Skødstrup

HØRINGSSVAR

Hvis København virkelig vil være miljøvenlig og bæredygtig, så vær konsekvent! Hvis det er meningen at byens jord (ifm byudvikling) skal flyttes ud i havet, så gør det bæredygtigt og CO2 neutralt - eller lad være. Materialer til den nye Lynetteholm bør i videst mulige omfang sejles dertil. Millioner af tons jord, transporteret med diesel-lastbiler gennem bl.a. Christianshavn vil være vanvittigt og vil smadre både byliv og folks helbred i flere årtier! Hvis dieseltransport er planen, er det bedre at lade være! Udviklingen bør desuden ske i respekt for eksisterende beboere og omgivelser, herunder bl.a. det unikke sejlermiljø i og omkring Margretheholm Havn. Hvis man ikke kan udvikle nye bydele uden at smadre gamle, så er det bedre - og mere bæredygtigt - at lade være! Hvis man har ambitioner om at være 'bæredygtig by', så smadrer man altså ikke en dejlig lystbådehavn med det argument, at man - midlertidigt - har brug for en transportvej for dieseldrevne lastbiler lastet med forurenede jord til opfyldning! Vær konsekvent!

Svar til: Høring 49038 af: Henrik Affe

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

300

INDSENDT AF

Henrik Affe

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

Er 100% enig i min nabo og blir nødt til at poste dette! Efter at have læst Jeres planer om anlæg af Lynetteholmen og læst det oversigtskort I har placeret diskret bagerst i materialet, vil jeg gerne henlede Jeres opmærksomhed på, I med lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Os der på Margretheholmen har følt sig noget overset i relation til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst uroligt ringe og farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Det er mig en gåde, hvordan I kan planlægge et så stort boligområde så ringe. Og senest så vil I anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre området endnu mere uattraktivt som beboer? Der skal være dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord jf. By & Havn? Margretheholms Havn/Lynetten som er et af vores åndehuller vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Jeg er målløs. Jeg håber inderligt I vil indrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen, selvom vi hverken har kapital eller fredningsstyrelsen i ryggen. Tag os seriøst og vis os - for en gangs skyld - at I tager borgerne alvorligt.

Svar til: Høring 49038 af: Anne Kirstine Svanholt

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

301

INDSENDT AF

Anne Kirstine Svanholt

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Hvornår skal beboere som rammes af jeres nye plan involveres og tages alvorligt! Det kan undrer at der skrives en masse om borgerinddragelse og så har vi alligevel ikke på nogen måde været inddraget for ikke at nævne taget hensyn til i jeres nye plan. Efter at have læst planen om anlæg af Lynetteholmen og læst det oversigtskort I har placeret diskret bagerst i materialet, vil jeg gerne henlede Jeres opmærksomhed på, I med lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margretholmen, hvor vi bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Som beboer på Margretholmen har jeg, ligesom mange andre, følt mig noget overset i relation til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst utroligt ringe og farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Det er mig en gåde, hvordan I kan planlægge et så stort boligområde så ringe og I kan tage så lidt hensyn til de børnefamilier i ellers påstår gerne at ville fastholde i københavn. Nu vil I så anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre margretholm endnu mere uattraktivt? Der skal i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margretholmen med potentielt giftig jord jf. By & Havn? Faktisk nævnes der en forventning om 1.000.000 mio. lastbiler som skal køre forbi. Margretholms Havn/Lynetten som er et af vores åndehuller og et af de helt unikke og særlige rekreative områder i København vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Hvordan kan man overhovedet forsvare at ville være CO2 neutral som hovedstad samtidig med at man vil sende 1.000.000 mio. lastbiler gennem byen og på groveste vis genere skatteborgere, der har investeret i boliger i hvad der har potentiale til at blive et fantastisk kvarter og oveni hatten skabe endnu mere luftforurening. Det virker gammeldags og visionsløst. Og det er jo ikke kun os på Margretholmen der vil blive generet. Hvordan kan I overhovedet overveje at transportere jord gennem byen i lastbiler fremfor at sejle det på pramme hen til det sted hvor lynetteholmen skal placeres? Jeg håber inderligt I vil indrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af

Lynetteholmen. Tag os seriøst og vis os - for en gangs skyld - at I tager borgerne alvorligt.

Svar til: Høring 49038 af: Eva Nielsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

302

INDSENDT AF

Eva Nielsen

POSTNR.

2450

BY

SV

HØRINGSSVAR

Bevar og styrk de grønne områder i Sydhavnen - sæt byggeplanerne på pause.

Hørings svar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune

Jeg gør indsigelse imod kommuneplanforslaget, eftersom

- Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder
- Jeg ønsker mere natur for vores skattekrone, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur
- Jeg ønsker sammenhængende grønne områder
- Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier
- Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv.

Sammenhængende grønne forbindelser

Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er ikke primært "grønne pletter", men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnere, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018.

Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter:

1. Valbyparken
2. Den fredede del af Sydhavnstippen
3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet
4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019
5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus
6. Den grønne akse med start fra Sjelør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen
7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have

Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled.

Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Sammenhængen mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles.

Venlig hilsen

Eva Nielsen

Svar til: Høring 49038 af: Bitten Døjholt

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

303

INDSENDT AF

Bitten Døjholt

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Når man læser jeres oplæg får man indtryk af, at I glemmer, at I har placeret et større beboelseskvarter på Margrethelholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Som beboer på Margrethelholmen har jeg følt mig noget overset i relation til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, dispensation for støjgrænser (adgang til 24-timers koncerter), fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst uroligt ringe og farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Det er mig en gåde, hvordan I kan planlægge et så stort boligområde så ringe. Og senest så vil I anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre området endnu mere uattraktivt som beboer? Der skal hver dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margrethelholmen med potentielt giftig jord jf. By & Havn på den samme vej, hvor skolebørn ikke har noget fortorv eller sikker cykelsti. Margrethelholms Havn/Lynetten som er et af vores åndehuller vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Jeg er målløs. Jeg håber inderligt I vil indrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen, selvom vi hverken har kapital eller fredningsstyrelsen i ryggen. Tag os seriøst og vis os - for en gangs skyld - at I tager borgerne alvorligt.

Svar til: Høring 49038 af: Michael Hansen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

304

INDSENDT AF

Michael Hansen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Indsigelse mod, samt kommentarer og alternativt forslag til Københavns Kommunes forslag til ”Københavns Kommuneplan 2019” Vedhæftede pdf-dokument (michael_hansen_-_hoeringssvar_til_københavns_kommuneplan_2019_-_final) er en generel indsigelse mod den foreslåede planlægning af byudvikling i området omkring Fiskerhavnen (Plannummer 1907), Stejlepladsen (Plannummer 1315), Bådehavnsgade Syd (Plannummer 1908) og Bådehavnsgade Vest (Plannummer 1944). Indsigelsen har særligt henblik på at sikre bevarelsen af Stejlepladsen som et vild selvgroet naturligt åndehul for dyr og mennesker samt at sikre Fiskerhavnen og Stejlepladsen som et kulturområde af væsentlig værdi der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk.

Til

Københavns Kommune

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

E-mail: CBU@okf.kk.dk

Hørings svar til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"

Indsigelse mod, samt kommentarer og alternativt forslag til Københavns Kommunes forslag til "Københavns Kommuneplan 2019"

Dette er en generel indsigelse mod den foreslåede planlægning af byudvikling i området omkring Fiskerhavnen (Plannummer 1907), Stejlepladsen (Plannummer 1315), Bådehavnsvej Syd (Plannummer 1908) og Bådehavnsvej Vest (Plannummer 1944).

Indsigelsen har særligt henblik på at sikre bevarelsen af Stejlepladsen som et vild selvgroet naturligt åndehul for dyr og mennesker samt at sikre Fiskerhavnen og Stejlepladsen som et kulturområde af væsentlig værdi der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk.

Lidt om borgerinddragelse og bevaring af Københavns kulturmiljøer og grønne åndehuller

Jeg vil starte med at henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på Planlovens formålsparagraf (citater):

" Planlovens formål: **Planloven skal medvirke til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre og plantelivet"**

" Planlægningen skal især sikre, at:

- **der bevares værdifulde bymiljøer**
- **offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet."**

Københavns Kommune har således foregrebet Planlovens skærpede bestemmelser ved:

- 1) I "Budgetaftale for København 2019" at have vedtaget et byggeri med et etageareal på 64.500 m² på Stejlepladsen uden nogen som helst foregående orientering af eller høring i offentligheden.
- 2) Efterfølgende af have indgået en aftale med regeringen om en affredning af Stejlepladsen uden nogen form for reel orientering af eller høring i offentligheden.

Københavns Kommune gør sig derved skyldig i, ikke at værne om landets natur og miljø og ikke at arbejde for menneskets livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet.

Københavns Kommune misligholder derved groft sine forpligtelser i forhold til at "**bevare værdifulde bymiljøer**" samt at "**offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet."**

Stejlpladsen og Fiskerhavnen er i følge Københavns Kommune et (citater): **"kulturområde af væsentlig værdi"** **"der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk"** og som **"er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne"**.

Kulturstyrelsen under Miljøministeriet kiggede i 90'erne i samarbejde med Københavns Kommune på bevaringsværdier i bydelen og skrev i "Bydelsatlas Kgs. Enghave" at (citater): **"Fiskerhavnen har et intimt havnemiljø med selvgroet og tæt bebyggelse af fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder med en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og malerisk udtryk"**

Fiskerhavnen rummer desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København og Stejlepladsen har gennem generationer været anvendt til bundgarnspæle og tørring og klargøring af fiskegarn, der hænger på stejle.

#københavnersnak

I 2018 inviterede Københavns Kommune københavnerne til at komme med bud på, hvad de mener, er vigtigst i byens udvikling frem mod 2031. #københavnersnak hed rækken af debatter, middage og en tænketank, hvor mere end 6.000 københavnerne slog fast, at udviklingen først og fremmest skal passe på Københavns kvaliteter.

Konklusioner fra denne proces er indskrevet i "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" og her lyder det blandt andet (citater):

"At de største udfordringer for København er afledte konsekvenser af byens popularitet og succes. Det gælder eksempelvis presset på grønne områder og trængslen i byen." og "Vi kan gøre os umage for at holde fast i de kvaliteter, vi sætter så stor pris på: Den blandede og grønne by."

Ud af de fire centrale budskaber fra københavnerne, lyder to af dem således (citater):

- "Plads til alle" siger at **"der skal være grønne åndehuller"**
- "Pas på byens kvaliteter" siger at **"vi skal passe på byens kvaliteter. Når vi udvikler byen, skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder."**

"Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" angiver ligeledes (citater):

"København skal være en demokratisk storby, hvor københavnerne, foreningslivet og byens erhvervsliv er aktive medspillere i byens udvikling."

"Der skal være gennemsigtighed i byens planlægningsprocesser, så borgere, organisationer og virksomheder kan følge med i og få indflydelse på, hvad der sker."

"At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima."

"Det er derfor vigtigt, at vi arbejder målrettet med at højne kvaliteten af de eksisterende grønne områder og skaber gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles."

"En af Københavns styrker er, at den er tæt på vandet. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at bruge havnen og vandet som rekreative pauser i byen – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold."

"Byen rummer med sin mangeårige historie værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, som vidner om fortidens københavnerliv og den udvikling, der er fundet sted. Som historiske og kulturelle spor er det med til at give identitet og kant til nutidens og fremtidens by."

Alle disse ovenstående og mange tilsvarende citater i "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" står i meget stærk kontrast til Københavns Kommunes reelle ageren i forhold til området omkring Fiskerhavne. og Stejlepladsen.

Københavns Kommune foreslår nemlig et gigantisk byggeri med 550 lejligheder på 64.500 etagekvadratmeter med en bebyggelsesprocent på 150 og en byggehøjde på 24 meter og med 5 - 7 etager på de kun ca. 200 x 200 meter som udgør Stejlepladsen.

Nybyggeriet på Stejlepladsen vil fuldstændig ødelægge miljøet og kulturen i Fiskerhavnen og vil samtidig fjerne et vigtigt grønt og vildtvokset naturligt åndehul i bydelen. (Stejlepladsen er beliggende i et vandområde der er beskyttet af EU fuglebeskyttelsesdirektiv (Natura 2000) og dette område er samtidig et af hele Danmarks kun 27 Ramsarområder - vådområder med så mange vandfugle, at de har international betydning og skal beskyttes.)

Københavns Kommune er i gang med at ødelægge byens natur- og kulturværdier, samtidig med at de fylder kommuneplanen med slidte klicheer:

"Når vi udvikler byen skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder"

Hele borgerinddragelsesidéen klinger hult når man kigger på fakta - her er tre eksempler:

1) I "Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018", der udstikker retningen for udviklingen af København frem mod 2031, indkom der i alt 156 svar fra hele Københavns Kommune og 53 af dem (ca. 1/3) udtalte sig direkte imod et byggeri på Stejlepladsen. (Forslag imod byggeri på Stejlepladsen: Nr.: 14, 46, 47, 47, 51, 53, 54, 58, 59, 62, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77,78, 79, 80, 81, 82, 84, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 111, 118, 122, 125, 127, 130, 135, 137, 138, 139, 147, 148 og 150).

2) Kgs. Enghave Lokaludvalg har i "Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020" eksplicit udtrykt ønske om at (citater):

- *"Bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen gennem fredning"*
- *"Fastholde bådmiljøet og -klubberne i en harmonisk udvikling"*
- *"Binde stejlepladsen sammen med Sydhavnstippen"*

Kgs. Enghave Lokaludvalg skriver blandt andet at:

"Området er en perle for København med stor bevaringsværdi. Derfor er det yderst vigtigt at sikre fremtidige aftaler for området som viderefører dets traditioner og respekterer den omkringliggende natur. Det drejer sig om":

- *"at støtte den eksisterende bæredygtige fiskeriernæring"*
- *"at holde fast i at bådmiljøet og -klubberne udvikler sig i harmoni med brugerne af den lokale havns ønsker"*
- *"at binde stejlepladsen bedre sammen med det grønne område på Sydhavnstippen, ved at der kan foregå mindre og rolige aktiviteter på pladsen, typisk lærende aktiviteter med et maritimt islæt"*
- *"at forhindre at byudviklingen bevæger sig ind på området med stort nybyggeri til følge"*

Overborgmester Frank Jensen skriver i forordet " "Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020" (citater):

"Mange tak for indsatsen og de flotte resultater, vi glæder os til at bruge dem i vores arbejde for et bedre København"

De ord står nu tilsyneladende - sammen med den generelle borgerinddragelse i udviklingen af København - til skamme!

3) Fredag den 22. februar 2019 modtog overborgmester Frank Jensen i alt **17.286 LOKALE UNDERSKRIFTER MOD BYGGERIET PÅ STEJLEPLADSEN**. Langt størstedelen af de mange underskrifter er indsamlet på papir i lokalområdet og de burde gøre et stort indtryk på enhver politiker der påberåber sig at tage lokaldemokratiet og borgerinddragelse alvorligt.

Indsigers forslag:

Oversigtsskema over de berørte områder

Navn	Før Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer)	Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer)	Bemærkning fra indsiger	Indsigers forslag til ramme i Kommuneplan 2019
Fiskerhavnen	O1* - 1907	H1 - 1907	Se Ad) A nedenfor	C* eller C1*
Stejlepladsen	O1 - 1315	O1 - 1315	Se Ad) B nedenfor	O1
Fiskerhavnens indre havnebassin	* - 2064	V - 2064	Se Ad) C nedenfor	V*
Bådehavns-gade Syd (Øst for Bådehavns-gade)	C1* - 1908	J1* - 1908	Se Ad) D nedenfor samt "Generelle betragtninger og forslag"	C* eller C1*
Bådehavns-gade Syd (Vest for Bådehavns-gade)	C1* - 1944	J1* - 1944	Se Ad) E nedenfor samt "Generelle betragtninger og forslag"	C1*

Ad. A)

Vedrørende plannummer 1907 (Fiskerhavnen) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål).

I rammebeskrivelsen for H1 fremgår det at: "Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde".

Indsiger ønsker, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til, "C* - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri", alternativt at kommunen genindfører områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "C1* - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)". Dog med en henblik på at nedbringe forureningsklassen.

Områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold. Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad er væsentligt højere ved områdetype (H), hvilket ikke vil understøtte en positiv og kvalitetsfremmende udvikling i Fiskerhavnen og på Stejlepladsen.

Den sydligste 100 meter af rammeområdet fra Vej 10 til Bådehavns-gade 57 er i privat eje. Området har i mere end 15 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø der fungerer som en historisk tidslomme og et rekreativt åndehuld for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Ad. B)

Vedrørende plannummer 1315 (Stejlepladsen) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med den østlige halvdel af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype B* ("Området indgår i byomdannelsesområdet Bådehavnsgade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning med en byggemulighed i størrelsesordenen 64.500 m²").

Indsiger ønsker, at Københavns Kommune bevarer områdegrænsen og fastholder områdetypen til 01.

Indsiger ønsker, at Københavns Kommune arbejder for en bevaringsplan og en genfredning af Stejlepladsen.

Stejlepladsen er ifølge Københavns Kommune en del af et "kulturområde af væsentlig værdi" "der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk".

Stejlepladsen er et unikt naturligt selvgroet grønt åndehul der biologisk og som spredningskorridor er omkranset af og understøtter et vigtigt internationalt EU-fuglebeskyttelsesområde.

Stejlepladsen er et yderst vigtigt lokalt fristed og grønt åndehuld for bydelens borgere – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold.

Bebyggelse på Stejlepladsen vil være et ultimativt dødsstød til det højt bevaringsværdige kulturmiljø i Fiskerhavnen.

Ad. C)

Vedrørende plannummer 2064 (Fiskerhavnen indre havnebassin) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde).

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares, understøttes og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små blå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Ad. D)

Vedrørende den østlige del af plannummer 1908 (Bådehavns­gade Syd) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med plannummer 1315 (Stejlepladsen) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype B* ("Området indgår i byomdannelsesområdet Båd­havns­gade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning med en byggemulighed i størrelsesordenen 64.500 m²").

Indsiger ønsker at Københavns Kommune udskiller den østlige del af plannummer 1908 (Bådehavns­gade Syd) separat og uden den foreslåede sammenlægning med plannummer 1315 (Stejlepladsen) samt at Københavns Kommune ændrer områdetypen til, C.

Indsiger ønsker at Københavns Kommune arbejder for at udvikle området i forlængelse af bebyggelsen i Fiskerhavnen med særlig henblik på eksperimenterende tæt/lav bygge- og boligformer i direkte forlængelse af de nordfor liggende bebyggelser, "Vej 10" og "BK 87". Området kan udstykkes i små parceller med selv- eller medbyg for øje og der kan åbnes mulighed for eksperimenter med forskellige typer af byggegrupper.

Herved vil der kunne opstå en naturlig, dynamisk og harmonisk sammenhæng mellem nybyggeriet og det eksisterende byggeri og miljø i Fiskerhavnen.

Desuden vil denne bygge- og boligform nemt kunne indrettes til at kunne respektere og tilgodese de høje natur- kultur- og miljøkvaliteter der er i nærområdet, e. g. Stejlepladsen, Fiskerhavnen, Lystbådehavnene og båd­klubberne.

Ad. E)

Vedrørende plannummer 1944 (Bådehavns­gade Syd - Vest for Bådehavns­gade), som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med den vestlige del af plannummer 1908 (Bådehavns­gade Syd) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype C* ("Området indgår i byomdannelsesområdet Båd­havns­gade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning.")

Indsiger ønsker at området udlægges til boligeksperimenter.

Generelle betragtninger og forslag:

For at skabe en social mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe efter at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører.

København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbygger. Derudover er byggegrupperprojekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer.

Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er

medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke.

Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøet nær Fiskerhavnen og Bådehavnsgade hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien".

I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Området omkring Fiskerhavnen og Bådehavnsgade er idelt.

Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere og boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende for de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og for de nuværende og kommende københavnere som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære.

Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning for alternativ byudvikling i Bådehavnsgadekvarteret, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant.

Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområde ved Bådehavnsgade tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevaret. Og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med skiftende murkronehøjde.

Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt.

Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

Det foreslås desuden, at sætte "bådehavnsgadeområdet" bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens.

Venlig hilsen

Michael Hansen

Bådehavnsgade 55 T
2450 København SV

E-mail: mh@frit.dk

Svar til: Høring 49038 af: Uriah Oschlag-Michael

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

305

INDSENDT AF

Uriah Oschlag-Michael

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nordic Real Estate Partners (NREP)

POSTNR.

2150

BY

Nordhavn

HØRINGSSVAR

Høringssvar er vedhæftet

København, d. 21. oktober 2019

Hørings svar til forslag til Kommuneplan 2019

1. Generelle størrelser

Forslag til KP19s fastholdelse af kravet om gennemsnitsboligstørrelse er ikke et tilstrækkeligt tiltag til at sikre en bred og lige adgang til Københavns boligmarked for alle byens borgere. Den nye mulighed for at opføre 50% af boligerne ned til 50 kvm brutto i forslag til KP19 er et skridt i den rigtige retning, men er i det nuværende marked ikke nok til at realisere det politiske mål om flere boliger som også er tilgængelige for flere indkomstgrupper.

Selvom andelen af enlige danskere stiger, presser københavnernes sig sammen i delejligheder, fordi der ikke kan bygges et tilstrækkeligt antal lejligheder der er bedre dimensioneret til husstande med én person. København stikker i dag ud blandt andre nordiske hovedstæder ved at bygge relativt store boliger på grund af den nuværende 95 kvm regel, hvilket gør det dyrt at finde en bolig på det københavnske boligmarked, særligt for enlige borgere og borgere uden høje indkomster. Det gennemsnitlige boligareal til rådighed per københavnere er i dag større end i langt de fleste storbyer i EU, herunder Stockholm og Helsinki.

NREP anbefaler på denne baggrund, at KP19 tillader opførelse af enkelte boliger ned til 40 kvm brutto, med mulighed for at opstille en række supplerende kvalitetskrav til boligerne, som sikrer en høj boligkvalitet. NREP har gode erfaringer fx fra Finland med at bygge små veldimensionerede boliger af høj kvalitet med bruttoareal mellem 35-50 kvm, og oplever en meget høj efterspørgsel efter disse.

2. Co-living plangrundlag

Forslag til KP19 muliggør ikke moderne co-living produkter i København. Moderne co-living boligkoncepter efterspørges af særligt nyuddannede og singler, der vægter fællesskab over en stor bolig. I forslag til KP19 laves der undtagelsesbestemmelser for "bofællesskaber", med krav om 65 kvm brutto i gennemsnit for alle boliger, og en minimumsstørrelse for den enkelte bolig på 50 kvm, samt krav om 12.5% fællesareal. I realiteten er størrelseskravene til co-living dermed mere omfattende end ved ordinære familieboliger. Co-living bygger på principper om deleøkonomi, med et mål om at fremme fællesskab samt at gøre boligmarkedet økonomisk mere tilgængeligt – følgelig bør det tillades at lave boligstørrelser under co-living koncepter mindre end hvad er gældende for familieboliger.

Københavns Kommune er det eneste sted i Norden hvor man ikke kan bygge moderne co-living boliger til singler. Byer som Aarhus og Helsinki samt Frederiksberg Kommune giver i dag mulighed for at udvikle co-living. Der er derfor en reel risiko for at nye innovative boligformer ikke kan finde fodfæste i Københavns Kommune. NREP har fx åbnet NOLI Studios co-living i Helsinki. Erfaringen fra NOLI Studios viser at det er muligt at bygge attraktive små lejligheder mellem 35-50 kvm brutto hvis der er adgang til attraktive fællesarealer som kan danne ramme om et fællesskab beboerne imellem. I dag er det ikke muligt at bygge NOLI Studios eller tilsvarende co-living produkter i København.

Fra NREPs perspektiv er der tre spørgsmål, som bør afklares i KP19, hvis administrativ forudsigtelighed for udviklingen af co-living produkter skal sikres i planperioden.

1. *Hvad er det konkrete størrelseskrav til co-living enheder brutto?* NREP foreslår at man giver mulighed for at bygge co-living enheder på 35 kvm brutto minimum, hvilket imødekommer efterspørgslen på mindre boliger hos de unge københavnere. Dette størrelseskrav kan suppleres af en konkret

vurdering af de enkelte projekters boligkvalitet, herunder adgang til fællesarealer, opbevaringsmuligheder, hvilket kan give forvaltningen en mulighed for at sikre at de opførte co-living boliger er attraktive steder at bo.

2. *Hvilken anvendelse kan co-living bygges under?* NREP foreslår at co-living bør tillades under både erhverv- og boliganvendelser. Det sikrer de bredeste muligheder for hybridtænkning og interessante dynamikker ved en blanding af erhverv og bolig, fx ved at knytte co-living sammen med co-working.
3. *Hvis co-living kun tillades i relation til co-working, jf kommunens tekst om samme, hvilke krav bør der være til fordelingen mellem boligdelen og erhvervsdelen?* NREP foreslår at projekter som en guideline skal indeholde minimum 25% erhverv og minimum 25% bolig, mens de resterende 50% kan disponeres til begge anvendelser.

NREP foreslår på denne baggrund at der i KP19 gives eksplicit mulighed for udvikling af co-living koncepter, med en boligstørrelse på ned til 35 kvm brutto. I forlængelse anbefaler NREP at der indbygges undtagelsesbestemmelser hvor forvaltningen efter konkret vurdering skal give tilladelse til udvikling af de konkrete projekter, så der sikres at co-living boliger holdes til en høj, konsistent standard.

3. Studieboliger

Det er en generel udfordring i det nuværende marked at bygge attraktive studieboliger til et absolut huslejeniveau som en bredere gruppe af studerende har adgang til. Selvom der i disse år bygges flere studieboliger, er det derfor stadig svært for mange studerende at få adgang til en attraktiv bolig. Nedenfor har NREP skitseret to budgetneutrale forslag som kan medvirke til at løse denne udfordring.

1. *Færre krav til parkeringsnormer.* Der er behov for en mere innovativ tilgang til parkeringsnormer, som tager højde for studerendes adfærd og meget begrænsede behov for en bil. Der er i dag stort set ingen københavnske studerende der har bil (Et eksempel er Tietgen kollegiet der har 100 underjordiske p-pladser i konstruktion, hvoraf kun cirka 10 anvendes af primært af administrationen og de studerende). Parkering i konstruktion/kælder udgør en betydelig del af de totale byggeomkostninger, hvilket i sidste ende presser lejeniveauet op for de studerende til trods for at de næsten udelukkende cykler eller anvender kollektiv transport.
2. *En mere innovativ tilgang til administrationsgrundlaget for sagsbehandling af studieboliger.* I praksis ses der i dag mere på netto-kvm end brutto-kvm, hvilket blandt andet "straffer" kollegietypologien eller andre mere fællesskabsorienterede projekter med en større andel af fællesarealer udenfor boligen (fx fælleskøkkener og sammenhængende fællesarealer). Man bør derfor overveje fremadrettet også at lægge vægt på andre boligkvalitetskrav end bare kvm, hvad enten det er netto eller brutto. Dette vil muliggøre mere fællesskabsorienterede koncepter, relativt til flere af de projekter som bygges i dag, som ofte kun er mindre selvstændige 1-værelses lejligheder. Det bemærkes i den sammenhæng, at en stor del af de eksisterende kollegier i Københavns Kommune ikke kunne opføres under gældende administrationsgrundlag, på trods af at mange af de eksisterende kollegier er blandt de mest populære studieboliger i kommunen.

4. Overgang til ny kommuneplan

Hvis der i ny kommuneplan politisk vedtages nye normer, fx på størrelseskrav til boliger, parkeringsnormer eller lignende, bør det ekspliciteres, fx ved specifikt at indskrive dette i den nye kommuneplan, at disse nye normer også gælder for lokalplaner vedtaget under den tidligere kommuneplan.

Svar til: Høring 49038 af: Jytte Grethe Trap

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

306

INDSENDT AF

Jytte Grethe Trap

POSTNR.

2100

BY

København ø

HØRINGSSVAR

Strødamvej 10 Forstår ikke at der skal bygges på vores dejlige rekreativ område på Strødamvej 10. København har lige været vært for dvs borgmestere, vi skal være en grøn by, og hvad sker? Man inddrager flere af vores grønne områder, til "skæve" boliger, selvom 3 af boligafdelingerne i områdeter, er i gettopakken. Lad os nu beholde de grønne områder, så vi kan fortsætte det gode samvær og have overskud til at hjælpe dem som bor her nu.

Svar til: Høring 49038 af: Mikkel Eggers

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

307

INDSENDT AF

Mikkel Eggers

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Jeg har læst jeres visionsoplæg og som beboer på Margretheholmen føler jeg meget stærk anledning til at påpege de væsentlige risici der er forbundet med anlæggelsen af Lynetteholmen for så vidt transport af byggematerialer dertil. Iflg. By & Havn er der lagt op til at lade dette foregå via omfattende lasbiltrafik på en transportvej gennem Margretheholmen. Vi på Margretheholmen ser det som meget problematisk at lade så meget tung lastbiltrafik passere gennem et boligområde med mange børn. Dels af hensyn til trafiksikkerheden for børnenes skolevej og almindelig cykel- og gangtrafik i området, som der er meget af, dels af hensyn til brugen af de grønne områder, som en sådan transportvej ville gå igennem og som er årsagen til at mange herude bor her, dels af det hensyn at By & Havns plan involverer sløjfning af Margretheholms Havn, som er et vigtigt rekreativt område for beboere og andre - og endelig af hensyn til udsigten til de kommende årtier at opleve stærkt øget partikelforurening direkte gennem et boligområde præget af små børn. Et tilsvarende høringssvar vil også blive indgivet ifbm. By & Havns høring ang. samme.

Svar til: Høring 49038 af: Janne van Acker

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

308

INDSENDT AF

Janne van Acker

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Vedr. planer om ny institution på Saxtorphsvej. Det kan undre meget, at man planlægger at bygge endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej. Grundejerforeningerne i området har i flere år fulgt de trafikale forhold med bekymring, og efter byggeriet af den seneste institution er det eskaleret til dagligt kaos, når der skal hentes og bringes.

Grundejerforeningerne har ad flere omgange uden held forsøgt at gøre forvaltningen opmærksom på dette. Skulle der ske en ulykke, brand eller lign, vil det ikke være muligt for redningskøretøjer at komme til på de spidsbelastede tidspunkter. Der er ikke plads til den nuværende trafik, og en institution yderligere vil kun forværre problemet på de små veje omkring, der, udover almindelig villavej-aktivitet med privatbilisme, renovationsbiler mv, også skal håndtere børn og forældre, udflytterbus og varetransport. Udover de åbenlyse trafikale udfordringer er der desuden det aspekt, at kvarteret mister resten af den grønne plet, der med årene er blevet reduceret kraftigt i størrelse. Pletten bliver i øjeblikket flittigt benyttet af såvel de omkringliggende institutioner, skoler samt naturligvis beboerne i området, og vi er tidligere blevet lovet, at der ikke skulle bygges mere på pletten. Der ligger indenfor en meget lille radius 3 store børneinstitutioner og en kommuneskole. Derfor kan det undre, at man ikke overvejer at bygge i nye områder, fx det nye Valby ved Grønttorvet eller ved Kulbanekvarteret.

Svar til: Høring 49038 af: Andreas Emil Knudsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

309

INDSENDT AF

Andreas emil Knudsen

POSTNR.

2400

BY

Nv

HØRINGSSVAR

Generelt bliver der bygget og planlagt at bygge for meget på gammelt velbenyttet plads, Sydhavnen og sejlklubben lynetten på Refshaleøen er eksempler her på. Det ødelægger gamle foreninger klubber og offentligt tilgængelige arealer. I stedet for at udvide københavnernes tilgang til havet og friluftsliv. Udbyg disse muligheder benyt vores fantastiske tilgang til havet, flere småhavne strandarealer jatak. Lad det gamle stå og byg uden om. Byg en hæve sænkebro til magretholmen og stop med at fyld op med forurenet jord. Det er da en kæmpe hovedpine at sende ind i fremtiden, vi har 50 år. Rens jorden på stedet. Skab arbejdspladser

Svar til: Høring 49038 af: Allan Norr Johansson

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

310

INDSENDT AF

Mette Schwarz Soerensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

1900

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Vdr. etablering af Lynetteholmen. Det er muligvis en meget god ide, men i forhold til vejen dertil – også helt bogstavelig talt – vil jeg på det varmeste opfordre til at se på muligheden for at sejle de mange tons jord ud, som der skal bruges til at skabe holmen. F.eks. ved hjælp af pramme. Det virker lidt paradoksalt at tale om klimasikring og samtidig planlægge at køre jorden ud med lastbiler. Også vil jeg på det varmeste opfordre til samarbejde med alle de små miljøer, der i dag findes langs den nuværende kyst, hvor jeg især tænker på de forskellige havne, sejlklubber og fiskerihavne. Det ville være et smertelig tab for København, hvis disse miljøer skal skubbes ud af byen. Samarbejde og hensyntagen til små miljøer ville klæde dette projekt stort :-) En by med skæve åndehuller er en interessant by! Mange venlige hilsner Mette Schwarz Sørensen

Svar til: Høring 49038 af: Allan Norr Johansson

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

311

INDSENDT AF

Allan Norr Johansson

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune I forlængelse af de forstående planer om at anlægge Lynetteholmen har jeg via de foreløbige planer kunne læse mig til, at planen er at benytte lastbil transport til den jord der skal danne fundamentet for øen. Dette blev jeg meget overrasket over at læse. Først og fremmest fordi, at det vil få enorme konsekvenser for området omkring Margretheholmen og selvfølgelig Lynetten, som siden 70'erne er blevet bygget op til at være et helt unikt område midt i København, drevet af ildsjæle der har været med til at bevare den maritime stemning, noget som jeg mener hører området til. Og nu vi er ved vandet. Jeg begriber ikke at man ikke overvejer transport via vandet, særligt i en by som København som forsøger at gå forrest i forhold til at være grøn. Jeg læste en beregning på, at der i området vil køre ca. 1.000.000 lastbil transporter før man har det fornødne jord, det er jo et helt absurd tal, hvis det bare kommer i nærheden af. For mig at se vil det smadre området for beboere omkring Margretheholmen, brugere af Lynetten og en vigtig del af Københavns kultur vil blive ofret, blot fordi man vælger denne transportmetode. Det håber jeg virkelig man vil tage op til overvejelse således, at området kan bevare sin identitet midt i al nybyggeriet. Med venlig hilsen Allan Norr Johansson

Svar til: Høring 49038 af: Stine Behrendtzen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

312

INDSENDT AF

Stine Behrendtzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Vænge

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Jeg skriver for at vise min modstand i forhold til planerne om at anlægge endnu en institution på Saxtorphsvej. Der ligger i forvejen to store institutioner på vejen, og en tredje vil være en udfordring på flere fronter. Det handler ikke bare om trafikale udfordringer, det handler også om værdien i at værne om lokalområdets historie og de små grønne åndehuller i byen, som giver plads til, at borgere kan mødes. Græsplænen på Saxtorphsvej bruges i dag til mange fine aktiviteter, som er med til at binde lokalområdet sammen. Her holdes børnefødselsdage, der spilles fodbold. En institution mere vil tippe den balance og gøre vejen til en gennemfartsvej præget af institutionelt byggeri.

Byggeplanerne synes også at stride mod det faktum, at husene i Valby Vænge er fredede for at bevare stedets særlige historie og den stemning, der kendetegner området. Jeg håber derfor, at Kbh Kommune vil lytte til de mange borgere, der er fortørnede over forslaget, og derfor droppe planerne om at bygge på den grønne plet. Venlig hilsen Stine

Svar til: Høring 49038 af: Sanne Waldorff

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

313

INDSENDT AF

Sanne Waldorff

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

I skriver at “vi skal passe på byens kvaliteter. Når vi udvikler byen, skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder.” At lægge en ringvej så tæt op ad Margretheholmen samt ind over Margretheholm havn vil ødelægge dette særlige område af København - et åndehul midt i byen! Det særlige miljø der hersker her: fællesskabet, grønne områder, vandet, stilheden, roen og trygheden for vores børn vil blive påvirket hvis vi pludselig får en ringvej i baghaven og tværs over havnen.

Svar til: Høring 49038 af: Mads Jungersted

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

314

INDSENDT AF

Mads Jungersted

POSTNR.

1432

BY

Copenhagen

HØRINGSSVAR

Jeg har læst Jeres planer om anlæg af Lynetteholmen og læst det oversigtskort I har placeret bagerst i materialet, Jeg vil gerne henlede Jeres opmærksomhed på, I med lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Som beboer på Margretheholmen har jeg følt mig noget overset i relation til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst bekymrende ringe og farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Det er mig en gåde, hvordan I kan planlægge et så stort boligområde så ringe. Og senest så vil I anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre området endnu mere uattraktivt som beboer? Der skal være dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord jf. By & Havn? Margretheholms Havn/Lynetten som er et af vores åndehuller vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Jeg er målløs. Jeg håber inderligt I vil indrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen. Tag os seriøst og vis os - for en gangs skyld - at I lytter og tager borgerne alvorligt.

Svar til: Høring 49038 af: Niels C. Jensen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

315

INDSENDT AF

Niels C. Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Hf. Birkevang

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune, Vi sender hermed vores høringssvar og kommentarer til kommuneplanen 2019, specielt helhedsplanen for fremtidens Bystævnepark. Vores nærmeste nabo. Med venlig hilsen Haveforeningen Birkevang - et helt særligt område med 140 helårsboliger i udkanten af København

Haveforeningen Birkevang - et helt særligt område med 140 helårsboliger i udkanten af København



Husum, 2700 Brønshøj
bestyrelsen@birkevang.dk
www.birkevang.dk

16/05-2019

Kære Københavns Kommune,

Vi sender hermed vores høringsvar og kommentarer til helhedsplanen for fremtidens Bystævnepark. Vores nærmeste nabo.

Med venlig hilsen

Haveforeningen Birkevang - et helt særligt område med 140 helårsboliger i udkanten af København



Hf. Birkevang er grundlagt som andelsforening i 1926, siden 1941 med helårstilladelse. I 1992 vedtog Københavns Kommune en lokalplan for området.

Hf. Birkevang byder nye naboer velkommen

Først og fremmest ønsker beboerne i Hf. Birkevang at hilse vores nye naboer i fremtidens Bystævnepark velkomne og inspirere til et grønt boligkvarter med fællesskab og nærvær.

Hf. Birkevang er generelt positivt indstillet overfor ideerne i Helhedsplanen for Bystævneparken, som kan styrke Husum og København, som en blandet og mangfoldig by. Derudover har vi et par konstruktive forslag, som vi mener kan være med til at sikre et godt naboskab og et endnu mere attraktivt boligkvarter.

Derfor vil vi også gerne invitere embedsmænd, politikere og arkitekter m.fl. til en guidet tur i vores helårshaveforening, hvor vi kan uddybe vores forslag og kommentarer. Vi giver kaffe og kage i fælleshuset.

I dette høringsvar har vi valgt at fokusere på tre emner; henholdsvis øget trafik, antallet af boliger og bevaringsværdige træer.



Ny by - ny trafik: Behovet for en trafik helhedsplan

I helhedsplanen for Bystævneparken er et af de helt store emner for Hf. Birkevang trafikken. Hvordan sikrer man i fremtiden infrastrukturen i Husum, og hvordan er Bystævneparken helt konkret ind tænkt i det store billede.

Vi mener, at der er behov for en trafik helhedsplan for Husum (Brønshøj og Tingbjerg), som ikke kun tager højde for trafikken i det kommende boligkvarter, men hele området bredt set. I dag er trafikken på Frederikssundsvej, Husum Torv, Mørkhøjvej mv. allerede meget presset, og skaber lange bilkøer mv. Den trafikale helhedsplan bør omfatte såvel biltrafik, som offentlig transport, bus, s-tog og metro/letbane.

Vi er i Hf. Birkevang imod en åbning af de mindre veje Hørtoftevej, Botoftevej, Gårdtoftevej og Ærtebjergvej som hovedvej til og fra det fremtidige Bystævneparken. Vi er særligt kritiske overfor øget vejstøj og luftforurening, men også den øgede trafik, en sådan åbning af vejene vil generere.

Vi antager, at ændringen af Bystævneparken til at omfatte 500-600 nye boliger samt institutioner og skole, hvilket vil skabe mærkbart mere trafik, end det er tilfældet i dag. Ift. trafikken på de omkringliggende veje, blev der i 2017 pr. dag målt 8600 biler på Mørkhøjvej, 7500 på Storegårdsvej – Gadelandet, 7600 på Åkandevej og på Frederikssundsvej 18.600.

Derudover er det også på tale om at lave en vej, som forbinder Tingbjerg med Bystævneparken, hvilket ville give mulighed for at benytte Bygaden som smutvej til og fra Hillerødmotorvejen. Ydermere er der i budgettet for helhedsplanen afsat et eksproprieringsbeløb til at udvide Ærtebjergvej.

Det er stik imod ideerne i helhedsplanen, som beskriver Ærtebjerg som: "den nye gade skal have karakter af en stille lokalgade". Hvilket svarer til hvordan vejen og området i øvrigt fremstår i dag.

Derfor foreslår vi i Hf. Birkevang en alternativ vej, som går vest om skolens område og ender ud ved Bystævnet ved parkeringshuset i syd. Se figur 1.

Når det er sagt, er vi meget positivt indstillede for ideerne om at åbne



Bystævneparken op, og foreslår derfor, at man åbner vejene Hørtoftevej, Botoftevej, Gårdtoftevej og Ærtebjergvej, men kun for cyklister og fodgængere. Derudover kan man opsætte hydrauliske vejpullerter, som kan give adgang for renovations-, bus- og redningskørsel, men ikke gennemkørsel for normal trafik.

Nye tider – nye naboer: Et nyt kvarter midt i det gamle

Som tidligere nævnt er vi i Hf. Birkevang generelt meget positive for udviklingen af en grøn og bæredygtig bydel som nærmeste nabo, som kan være med til at styrke Husum, som en blandet bydel, hvor der er både ejer, lejer og andelsboliger.

Samtidig mener vi, at det er vigtigt, at der bliver tænkt kvalitet frem for kvantitet, når man bygger nyt. Dels skal byggeriet være bæredygtigt og leve op til de krav, der er til den form byggeri, dels bør man overveje bebyggelsestætheden ekstra grundigt, ikke mindst ift. tiltrække ressourcestærke borgere til området.

Tankerne er allerede tilstede i Helhedsplanen, men vi mener ikke, at de er tillagt stor nok vægt. Dels mener vi, at Scenarie A med en bebyggelsesprocent på 100 % er det absolutte maksimum, dels er højhuse på 11 etager ikke det, vi forbinder med et attraktivt boligkvarter med rækkehuse mv.

Planerne i Helhedsplanen står for eksempel i stærk kontrast til bestemmelserne i lokalplanen for den nærmeste nabo, nemlig os i Hf. Birkevang, hvor det er fastlagt, at området skal være åbent og grønt med en bebyggelsesprocent på maksimalt 40 procent, én etage plus evt. udnyttet tagetage og en byggehøjde på højst 7 meter.

For os i Hf. Birkevang vil det i øvrigt have en stor indvirkning på vores lokalmiljø, hvis der kommer højhuse i henholdsvis 7 (byggefelt BF1) og 11 etager (tårn T01) ganske tæt på vores mange små og lave huse. Både ift. arkitektur, såvel som skygge og indbliksgener. Se Figur 3.

Vi vil derfor foreslå, på linje med tankerne i planen i øvrigt, at højhusene vil stige trinvis mod øst, så de laveste er tættest på Hf. Birkevang og villakvartererne ved siden af. Se figur 2. Derudover mener vi, at det er vigtigt,



at bygningernes facader fremstår let, lyst og grønt, hvilket vil hænge bedre sammen med Haveforeningen Birkevang, Vestvolden og de mange bevaringsværdige træer i området.

Gamle træer og nye mennesker: Bevaringsværdig natur

Det sidste emne vi vil beskæftige os med i dette høringssvar er naturen og de mange træer i Bystævneparken og nærområdet generelt. Vi ser naturen som et af Brønshøj-Husums helt store kvaliteter, og vi er derfor også glade for, at man i helhedsplanen er gået seriøst til værks og har vurderet, hvilke grønne kvaliteter, der skal være og allerede er i Bystævneparken.

Når det er sagt, mener vi, at det er vigtigt for både nuværende og kommende generationer, at man bevarer så mange af de bevaringsværdige træer som muligt. Det gør sig gældende både ift. CO₂-udslip, biodiversitet og livskvalitet. I lokalplanen for Hf. Birkevang fremgår det, at man i videst muligt omfang skal bevare træer, de tanker ønsker også gør sig gældende i Bystævneparken.

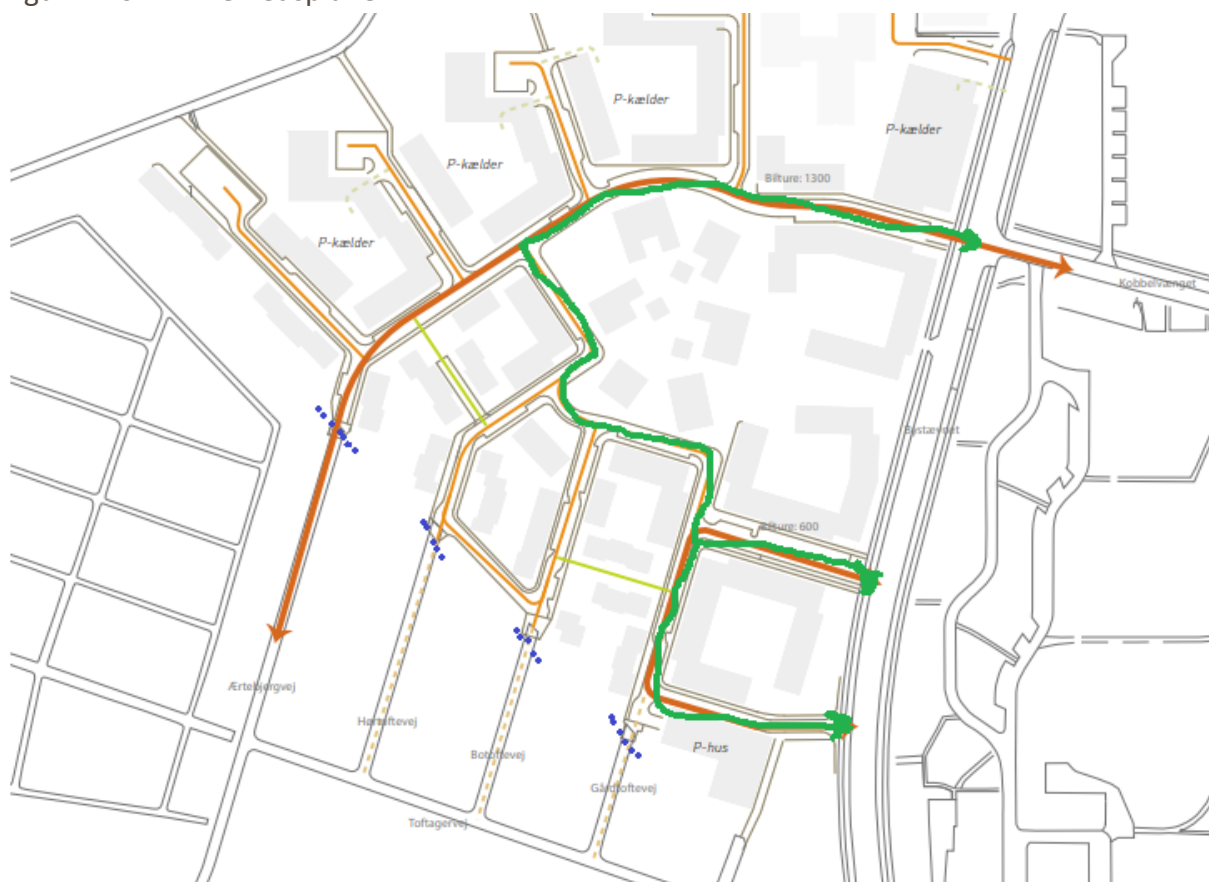
Helt konkret er der i helhedsplanen 21 træer, der er beskrevet som udsatte, og vi håber, at man vil gøre sit bedste for at bevare disse, selvom det kan være besværligt i et stort nybyggeri. Derudover vil vi opfordre til, at når man finder det strengt nødvendigt at fælde træer og beplantning i øvrigt sørger for at plante nyt. Allerhelst ser vi, at man minimum planter to nye træer, hver gang man fælder et gammelt.

Til slut vil vi gerne gentagne vores invitation til politikere, embedsmænd og arkitekter til at komme på besøg i Birkevang.

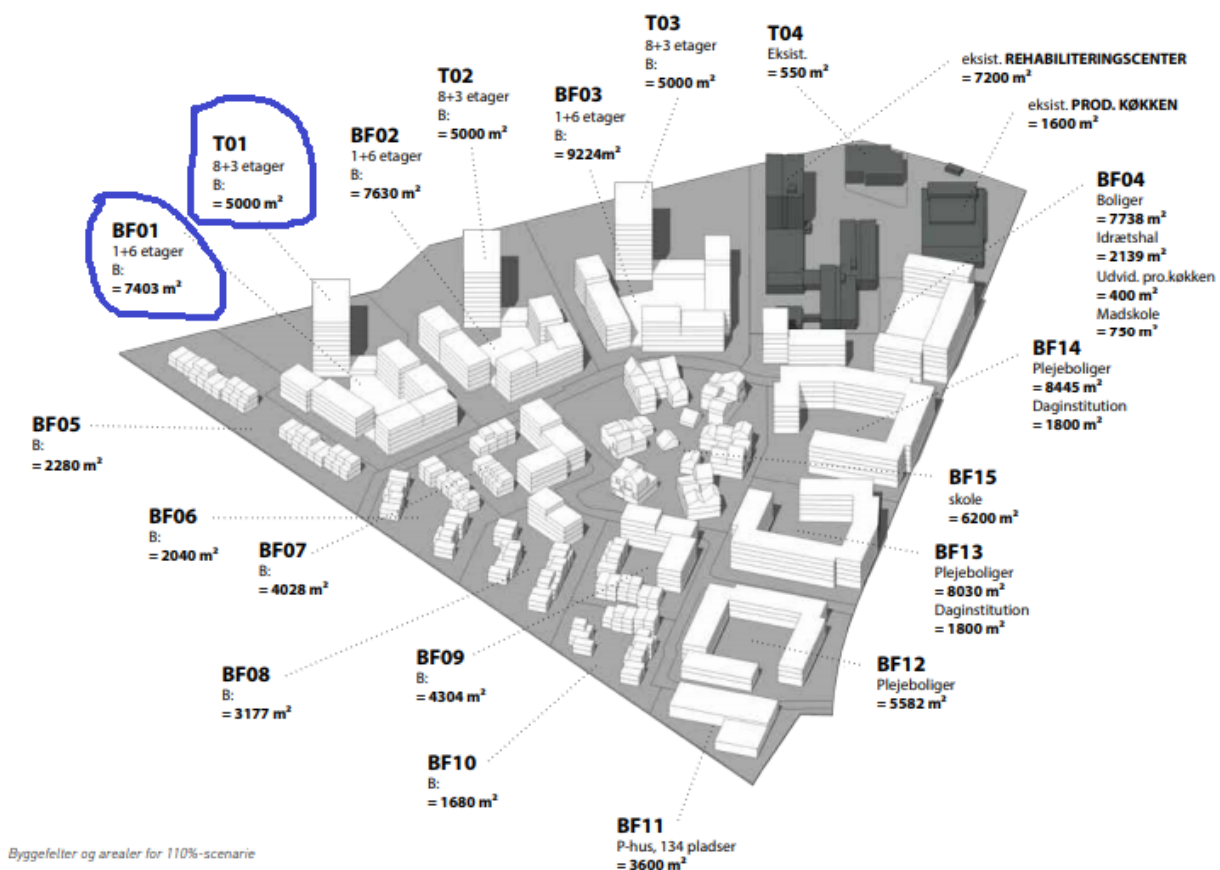


Illustrationer

Figur 1 – s. 42 i helhedsplanen



Figur 2 – s. 74 i helhedsplanen



Figur 3 – Visuel fremstilling af 11 etagers byggeri tæt på Hf. Birkevang

Udsigt fra Hf. Birkevang nr. 10 mod Bystævneparken. Rækkehuse og 7 etagers byggeri er ikke indtegnet.
 1) Nuværende udseende, 2) 11 etager med glasfacade, 3) 11 etager med mørk facade.



Svar til: Høring 49038 af: Jonas Bladt Hansen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

316

INDSENDT AF

Jonas Bladt Hansen

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Planen om at anlægge endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej er enormt uhensigtsmæssig. Først og fremmest fordi den trafikale situation ikke kun er uacceptabel da der ikke er plads til det - den er også farlig. Som beboere er vi lykkelige for, at der endnu ikke er sket en ulykke. Herudover fratages børnene i området en stor grøn plet som udgør en stor glæde for dem i hverdagen. Måske ser den her løsning godt ud i et regneark, for der er givetvis penge at spare ved at lægge tre institutioner på striben. Det er bare ikke den måde man skaber en god oplevelse for borgerne i byen på. Brug Kulbaneparken eller Grønttorvet i stedet. Det kan ikke være rigtigt, at en lilla villavej som Saxtorphsvej skal presses endnu mere, at risikoen for ulykker skal øges og at den sidste grønne plet for beboerne skal fratages børnene. Kulbaneparken, Grønttorvet eller lignende steder må være langt mere oplagte for alle parter.

Svar til: Høring 49038 af: Camilla Damm-Møller

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

317

INDSENDT AF

Camilla Damm-Møller

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Angående planer om opførsel af en 3. institution på Saxtorphsvej, en stille gammel villavej i Valby. For det første er vi som beboere på Saxtorphsvej dybt rystede over, at overvejelserne overhovedet kan komme på tale. Da vi købte vores hus på Saxtorphsvej for 7 år siden fremgik det af Lokalplanen, at der ikke ville blive bygget mere end de to institutioner, der på daværende tidspunkt hhv. lå og var projekteret på Saxtorphsvej. Af Lokalplanen fremgik det endvidere at området hvor den 3. institution er tiltænkt skulle være et rekreativt grønt område for områdets beboere. **DET ER DA NOGET AF ET BRUD PÅ LOKALPLANEN!** Som beboer på Saxtorphsvej lever vi dagligt med det vilkår, at der ligger hele to institutioner på Saxtorphsvej, som iøvrigt er en lille smal og meget kort, gammel villavej i Valby. På vejen bor mange skolesøgende børn, inkl. vores egne to børn, der færdes alene til og fra Vigerslev Allé Skole. Qua de to institutioner der i dag ligger på Saxtorphsvej, er der et kæmpe trafikalt pres og skolevejen er usikker på gåben & på cykel grundet en stor mængde forældre, der afleverer og henter deres børn i biler- i biler, der parkerer ulovligt på fortovene og vender og kører voldsomt hurtigt til og fra institutionen, hvilket skaber en utryk og usikker skolevej! Så sent som i sidste uge blev en GRAVID kvinde på cykel væltet af en bil, der kørte ud fra en af institutionerne på Saxtorphsvej. Og forrige uge måtte en far fra nabovejen råbe alt, hvad han kunne af en bil, der bakkede ud fra een af de to institutioner på Saxtorphsvej og var millimeter fra at ramme EN LILLE DRENG, der var væltet på sin løbecykel! **DETTE ER KATASTROFALT OG DET ER BLOT I DEN NUVÆRENDE SITUATION MED TO INSTITUTIONER PÅ SAXTORPHSVEJ!** Ved den ene institution er der 8 P-pladser og ved den anden er der ca. samme antal P-pladser. Når der ikke er flere P-pladser, parkerer de desperate forældre på fortove og op og ned ad alle sidegaderne! **DET ER UHOLDHODBART!** Jeg vil anbefale de ansvarlige at gå en tur forbi Saxtorphsvej kl. ca. 07:45 en hverdag inden skolestart og igen om eftermiddagen. Så tror jeg ikke, at de ansvarlige kan stå inde for at fuldføre projektet med opførsel af en 3. institution på Saxtorphsvej! Det er jo i grunden ikke for sjov, at de omkringliggende ejerforeninger de sidste 5 år har indsamlet materiale og dokumentation og sendt til jer vedr.

problematikken omkring den voldsomt trafikale udfordring på Saxtorphsvej! At planen er at opføre den 3. institution på den sidste del af det, der oprindeligt i Lokalplanen var tiltænkt som et rekreativt område er super uholdbart. KOM NU MED NOGET BEDRE! Kommunen byggede for ca. 6 år siden en kæmpe institution på den anden halvdel af dette lille grønne område- Det rekreative område. Nu tiltænker kommunen at inddrage den sidste lille del af dette rekreative område- et område, hvor hundeluftere, helt små børn og deres forældre, og teenagere fra de omkringliggende villavejene mødes og spiller fodbold og hygger sig. KAN DET VIRKELIG VÆRE RIGTIGT- HVAD BLEV DER AF DET REKREATIVE OMRÅDE?! Jeg mener, at der er et utal af andre oplagte steder at opføre en ny institution bl.a. i området ved det Gamle Grønttorv. Det ville alt andet lige være naturligt at ligge en institution i det område, hvor der opføres så mange nye boliger (det er jo iøvrigt nok også en stor del af de børn, der flytter ind i det nye område, der er og vil være institutionssøgende, hvorfor så ikke opføre institutionen i dette nærområde)? Mvh. Camilla Damm-Møller.

Svar til: Høring 49038 af: Erik Døssing

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

318

INDSENDT AF

Erik Døssing

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

I lighed med mange andre finder jeg det svært kritisabelt, at Københavns kommune planlægger endnu en integreret institution på Saxtorphsvej, hvor der i forvejen allerede er to andre børneinstitutioner. De trafikale problemer, som 3 institutioner medfører på en smal villavej, er i forvejen kritiseret af blandt andet lokaludvalget og af de tre grundejerforeninger, der er i området. Os der bor i nærheden er svært bekymrede for vores børns sikkerhed, når det i forvejen er vanskeligt at færdes på vejene i spidsbelastede tidsrum. Det er også svært at få øje på, hvorfor denne placering er valgt, når de børn som formentlig kommer til at være merparten af den nye børneinstitutionens optageområde kommer til at bo på den anden side af Vigerslev allé. Jeg håber derfor, at politikerne vil lytte til såvel lokaludvalget, såvel som os der har børn i nærheden og genoverveje deres beslutning.

Svar til: Høring 49038 af: Morten Roe Andersen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

319

INDSENDT AF

Morten Roe Andersen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Jeg er meget uforstående over for, at I ikke inddrager vores grundejerforening, når I planlægger at bygge to(!) metrolinier og en havnetunnel lige igennem en grund, som ejes af vores grundejerforening. Grunden er pt et vigtigt rekreativt område for alle beboere herude, ligesom vi har planer om at bygge vores fælleshus på grunden. Endvidere planlægger I også at nedlægge Margretheholm Havn, som Frank Jensen ved flere lejligheder har lovet ikke at nedlægge. I bør snarest muligt kontakte os med løfte om, at eventuelle lineføringer vil blive boret under jorden fremfor at grave jorden op ovenfra.

Svar til: Høring 49038 af: Maria

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

320

INDSENDT AF

Maria

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privat

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Ang. placering af 'skæve boliger' i Emdrup - Parken ved Ramløsevej/Strødamvej 10 Jeg må på det kraftigste protestere imod denne plan. Området er i forvejen stærkt mangfoldigt og har meget brug for denne park til rekreative aktiviteter. Parken er et lille åndehul blandt mange rækker af socialt bolig byggeri. Jeg kan forstå at kommune har opsyn med området som et ghetto område. Så kan jeg da slet ikke forstå at der skal mere pres på vores lokal samfund. Det vil skabe en stor utryghed for mig og mit barn at bo lige ud til psykisk syge. Det vil forringe min livskvalitet at kigge lige ind i flere grå containerboliger, hvor jeg nu kan se træer og årstider skifte. Jeg kan slet ikke forstå at det overhovedet er blevet foreslået. Hvordan kan man ødelægge et sådan smukt natur område med gamle bevaringsværdige træer. Det er en lille, lille bitte grøn oase i et mylder af sociale bolig komplekser. Det må være muligt at finde et sted hvor man undgår at ødelægge et naturskønt friareal som benyttes af mange store og små, sommer og vinter. Parken er med til at jeg som 'resource stærk' familie synes området er attraktivt. Hvis der opføres 12 container boliger lige uden for mit vindue vil jeg nok blive nødt til at flytte - igen. Parken er med til at gøre mig glad for at bo her - hver dag. Jeg fik helt ondt i maven da jeg hørte om denne plan. Jeg er virkelige meget imod denne plan. Det må kunne gøres bedre. Jeg er med på at der skal være plads til alle. Men er denne plan virkelig med til at gøre plads til alle? For hvordan er der taget hensyn til de beboere der allerede bor her?

Svar til: Høring 49038 af: Kristina

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

321

INDSENDT AF

Kristina

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Ang planer om en institution på Saxtorphsvej i Valby, må jeg som beboer på vejen stærkt fraråde at opføre denne. Der ligger allerede to institutioner ved siden af hinanden på vejen og den ene med udflytterbus. At indrage den sidste grønne plet i kvarteret til endnu en institution vil være et stort tab for kvarterets børn, som bruger plænen meget i deres fritid. Det vil også skabe et endnu større trafik kaos i morgen- og eftermiddagstimerne. Forældre holder overalt på vejen, for at kunne komme ind og hente deres børn, i de to institutioner, da der ikke er parkering eller vejforhold til sådan en belastning af så mange biler på samme tid. Skraldebiler kan ikke komme til pga biler, så de holder og dytter kl 7 om morgenen af forældre, som er inde i institutionerne for at aflevere børn. Det er utroligt at der ikke er sket en ulykke på vejen endnu, og der skal forhåbentlig ikke ske det værst tænkelige før der bliver lyttet til os beboere. Det vil blive en alt for stor belastning for kvarteret og vejen med endnu en institution på Saxtorphsvej.

Svar til: Høring 49038 af: Anders Bruun

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

322

INDSENDT AF

Anders Bruun

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Ang. planerne for Margretheholm, Refshaleøen og Lynetten Havn De planer, I foreslår for at føre tung trafik til etablering af Lynetteholmen ind over Margretheholm og Lynetten Havn, er katastrofale. Det er lykkedes at skabe en enestående ny bydel herude, hvor tusinder af mennesker bor og nyder en unik blanding af natur og by, kultur og historie. Med de nye planer vil et helt centralt åndehul, Lynetten Havn, blive nedlagt og erstattet af til- og frakørselsveje for tung trafik til Lynetteholmens etablering. Desuden vil den stærkt forøgede tunge trafik belaste såvel miljø og dyreliv som lokalmiljø for små og store. I forvejen er adgangsforholdene til og fra området over enten Kløvermarken eller Christianshavn stærkt pressede og kritisable. Det problem vil blive mangedoblet med de foreslåede planer. Vi foreslår: 1) Red havnen: Nedlæggelsen af Lynetten Havn bør droppes, og man bør i stedet undersøge alternative, mere skånsomme transportmuligheder for den nødvendige jord - herunder ad vandvejen på store pramme. 2) Styrk det vi har: I stedet for at hærge et enestående område med (mere) tung trafik til gene og fare for børn og voksne og at nedlægge et skønt rekreativt havnemiljø, bør I arbejde for at få forbedret trafikforholdene til og fra området, herunder etablering af cykelstier mv. 3) Over eller under: Vi vil også meget gerne have uddybet, om den Østre Ringvej, som fremgår af forslaget til Københavns Kommuneplan, tænkes ført over eller under terræn. Hvis den kommer over terræn, vil det selvsagt have en voldsom påvirkning af området. 4) Inddrag: Endelig vil vi opfordre til, at beboerforeningerne på Margretheholmen høres og inddrages i beslutningsprocesserne. I betragtning af, hvor stor påvirkning forslagene kan få på vores dagligdag og nærmiljø, er det vel kun rimeligt.

Svar til: Høring 49038 af: Trine Brox

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

323

INDSENDT AF

Trine Brox

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Det er ikke hensigtsmæssig at bygge endnu en institution på Saxtorpsvej. Området er allerede hårdt belastet af de mange biler som bringer og henter deres børn i de to allerede eksisterende institutioner. På nuværende tidspunkt er trafikken omkring de to institutioner kaotisk, og de allerede eksisterende trafikale problemer er ikke blevet håndteret.

Hverken beboere i området eller forældre, som bringer og henter børn på Saxtorpsvej, kan klare en yderligere intensivning af trafikken i dette lille boligområde. Endvidere vil tabet af det grønne areal hvor institutionen planlægges til ramme bredt: ikke kun områdets beboere bruger denne grønne plet, men også de nærliggende skoler. Fotbold, loppemarked, picnic og vejfest er vigtig for fællesskabet i Valby Vænge, og ved at tage dette grønne areal fra os, taber vi også her. Hvad med at lægge institutionen der hvor det er behov for den, nemlig på den anden side af Vigerslev alle?

Svar til: Høring 49038 af: Rasmus Jeppesen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

324

INDSENDT AF

Rasmus Jeppesen

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Vi er en gruppe borgere, der på et ordinært afdelingsmøde i AAB, afd. 32 har fået fuldmagt fra afdelingens 378 husstande til at gå videre med vores modstand mod byggeri af 12 skæve boliger på afdelingens grønne område ved Strødamvej 10. Vi protesterer også mod forslaget om lægge yderligere et antal skæve boliger til hjemløse unge i grønt område lige op til Lundehusskolen ved Emdrupvej/Tuborgvej Arbejdernes Andelsboligforening AAB afd. 32 blev opført omkring 1940. Den består af lejligheder samt 5 rækker med små rækkehuse, der som noget nyt og moderne blev født med centralvarme. Disse rækkehuse var fra start tiltænkt arbejderfamilier med 3-4 børn. I dag er husene vurderet bevaringsværdige af Slots-og kulturstyrelsen. Kvarteret fra Strødamvej op til Emdrupvej og Tuborgvej rummer i alt 4 AAB afdelinger. Hele kvarteret har således en procentdel af alment boligbyggeri på over 40 %. Kommunen har ret til at indplacere beboere i 30 % af de almene boliger. Det har kommunen i de seneste årtier benyttet sig fuldt ud af. Måske i et sådant omfang at hele området er kommet på en observationsliste (gul liste), der skal forhindre ghettodannelse, jf. "Ghettopakken". Kvarterets lokale folkeskole, Lundehusskolen, har været og er udfordret af denne udvikling, hvilket har betydet at ressourcestærke familier enten fravælger skolen eller helt flytter herfra. Skolen har over 30 % elever med anden etnisk baggrund. Der foregår netop nu massive investeringer i Lundehusskolen for at styrke den og for at løfte hele kvarteret omkring skolen. Skolen har fået skabt en god og tryk indskoling og udviklingen er ved at vende positivt i de ældre klasser. Lige nu har hele kvarteret dog fået en ny udfordring, som vi ikke havde set komme! Socialborgmester Mia Nyegaard meddelte i marts 2019 Østerbro Lokalavis, at man havde fundet plads til 12 såkaldte skæve boliger til utilpassede, hjemløse, der ikke kan bo i almindeligt byggeri. Boligerne skal efter planen opføres i et mindre, parklignende areal ved Strødamvej 10, der støder op til AAB afd. 32. Området er i kommunens egen bestilte screeningsvurdering blevet karakteriseret som "etableret park" og dermed ikke egnet til byggeri af ovennævnte art. De skæve boliger skal desuden opføres lige ved siden af børnehaven, vuggestue og fritidshjem! Vi har i afdelingen altid opfattet området som vores fælles baghave. Et lille

stykke bynatur, hvor børnene kan lege (uden at skulle krydse større veje) og hvor der kan afholdes sociale arrangementer etc. Vi mener desuden, at der foreligger nogle juridiske uklarheder omkring arealet, da dets status i 2011 blev ændret i Kommuneplanen fra Kategori 01 til 02 (01 kan der ikke bygges på, 02 kan der), uden at forslaget var i høring, eller at der er blevet udarbejdet en lokalplan i forbindelse med ændringen, hvilket vi mener er lovpligtigt. Overordnet kan man sige: Vi har her et oprindeligt arbejderkvarter, som i dag har sit at kæmpe med. På den sociale front har vi løftet opgaven – også for kommunen – med at integrere mange nye borgere med forskellige sociale udfordringer i området. Vores afdelinger er kommet under skærpet opsyn for ikke at skulle udvikle sig til en Ghetto. Det har derfor føltes som en kniv i ryggen på folk herude, at socialborgmester Mia Nyegaard og Økonomiudvalget har udpeget vores lille fællesareal til disse skæve boliger. Vi mener, at det er en hån både mod Københavns behov for - og høje prioritering af - grønne oaser og frirum samt en helt utilstedelig yderligere social belastning af et område, der i forvejen har sit at kæmpe med. Herude kæmper vi sådan set bare for, at området fremover skal kunne hænge sammen socialt, og at der skal være plads til grønne frirum i alment boligbyggeri. I øvrigt bør det nævnes, at der også er stillet forslag om at bygge containerboliger til hjemløse unge i et grønt område ved siden af Lundehusskolen - et projekt, der netop nu er i høring - og som AAB Afd. 34 er i oprør over. Vi i området ser begge forslag i en sammenhæng – en dårlig sammenhæng. Man tager de 2 grønne områder der ligger i forlængelse af AAB afd. 32 og AAB afd. 34, grønne områder der ligger i forlængelse af henholdsvis børnehaven og vuggestuen og den lokale folkeskole Lundehusskolen og plastrer disse rekreative områder til med skæve boliger til hjemløse/hjemløse unge. Vores område er i forvejen vurderet til at være socialt udsat – nu vil man så slå 2 fluer med et smæk : gøre området endnu mere socialt udsat og samtidig ødelægge de grønne i frirum i bydelen. Kære socialborgmester Mia Nygaard og økonomiudvalget – dette er en ommer ! På vegne af AAB afd. 32 Med venlig hilsen Rasmus Jeppesen

Svar til: Høring 49038 af: Martin Mouritsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

325

INDSENDT AF

Martin Mouritsen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Angående transport i og omkring Margretholmen håber jeg der planlægges transport langt væk og meget gerne af søvejen til den planlagte fremtidsø Lynetteholm. Her tænkes på de mange planlagte lastbiler, som KK påtænker der skal køre i Margretholms baghave og vil give store gener. Jeg håber der tænkes på borgerne og beboere, som har til huse på Margretholmsvej.

Svar til: Høring 49038 af: Lasse Toft Christensen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

326

INDSENDT AF

Lasse Toft Christensen

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

Kære kommune Som beboer i området omkring Margretheholmen vil jeg blot tilkendegive en forventning om en tæt borgerinddragelse i den videre proces med planer for området. Vi er mange borgere herude, som vil involvere os stærkt i forhold til fremtidige planer for vores nabolag. Lynettehavnen bør bevares, og tung landtransport bør undgås. Materialer til etablering af en nyt stykke land i vores baghave bør sejles dertil. Man bør desuden respektere, at området er et boligområde for småbørnsfamilier, og med mange tusinde beboere vil det være uacceptabelt at inddrage eller ændre på eksisterende grønne arealer og lignende. MVH Lasse

Svar til: Høring 49038 af: Nicole van der Doe

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

327

INDSENDT AF

Nicole van der Doe

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Planerne for Refshaleøens udvikling skræmmer mig, som beboer på Margretheholmen. Her finder vi en historisk, maritim, smuk område af København der endnu er forholdsvis uspoleret. Vi har i dag problemer med sikkerhed i trafikken grundet øget popularitet mod Refshaleøen samt bebyggelse hvori der ikke er taget højde for infrastrukturen. Dette påvirker de bløde trafikanter og især børn der cykler i børnehave og skole. Med planerne om at anlægge mere trafik igennem vores baghave kan jeg ikke se vil afhjælpe situationen. De mange mange lastbiler der skal køre forbi os, gør mig bange og utryg. Der må være andre måder, hvor Københavns beboere også tænkes ind i en bedre løsning, hvor vores hjem ikke omdannes fra det skønne og smukke sted det er i dag.

Svar til: Høring 49038 af: Klaus S

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

328

INDSENDT AF

Klaus S

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

Det kan undre en efter at have læst den fine plan med hovedtemaer, svar fra de politiske partier etc. at by og havn i den grad slet ikke overholder tankerne bag visionerne. Plads til alle, mindre trafik, bevar de grønne områder. Det lyder noget hult, når nu og havn vil sløjfe Margrethesholmshavn og det grønne område nær Copenhagen, for at få en ny vej til lastvogne, der skal køre jord til opfyldning af Lynetteholm. Det kan klares med sejlads via pramme, der er mere miljøvenlige, eller start med udgravningen af havneringen, så trafikken kan ledes under jorden og dele af Københavns grønne områder kan bevares samtidig med at havne- og marine miljøet på Margrethesholmen kan bevares. Det opfordres i den grad til at by og havn tvinges til at forholde sig til kommuneplanen 2019 og ikke det økonomiske aspekt, men det legitime i forhold til det politiske ønske i planen og Københavns befolkning. Desværre må det konstateres at by og havn underminere Københavns politikeres troværdighed og tillid fra beboerne. Er mine forslag dyre end by og havns idé. Ja måske, men det er det rigtige at gøre, hvis man vil være troværdig og miljøbevidst.

Svar til: Høring 49038 af: Lau Larsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

329

INDSENDT AF

Lau Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

BK87

POSTNR.

2450

BY

Kbh.SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af BK87 BK87 er nærmeste nabo til det planlagte byggeri. BK87 er en forening med 17 andele, blandet erhverv og beboelse. BK87 er som nærmeste nabo interesseret i at udviklingen af de tilstødende områder sker i en respekt for den lokale kvalitet der præger området, herunder det havnemiljø der grænser op til stejlepladsen. Dette ser vi absolut problematisk med det forslåede byggeri. 1. Byggeprocenten der lægges op til vil skabe en voldsom kontrast til det eksisterende 2. Det vil give et absolut tab af naturområde og af rekreative område 3. De mange nye borgere vil skabe et hidtil uset pres på det omkringliggende miljø alene i kraft af deres antal 4. Så mange mennesker, i så tæt byggeri, klods op og ned af Fiskerihavnen vil have store konsekvenser. Presset vil øges, brugerne vil ændre karakter og anvendelsen vil skifte til noget helt andet end det er i dag. Fiskerihavnen vil tabe den karakter der ellers fremhæves som bevaringsværdig af Københavns Kommune. Det er særligt problematisk da denne havn, med sit miljø, IKKE kan genskabes og derfor vil være et kulturtab for fremtidige generationer. Sammenfattet mener BK87 derfor at det forslået byggeri, harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder. I stedet forslår vi at udviklingen af Bådehavnsgade sker med respekt for ovenstående og at der arbejdes på én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmads Gade. Vi opfordrer til at de nuværende byggeplaner sættes i bero, for at sikre en nye og bedre løsning. Formand Kasserer Næstformand Bram Andersen Lau Larsen Flemming Pedersen

Svar til: Høring 49038 af: Mikkel Jochimsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

330

INDSENDT AF

Mikkel Jochimsen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Jeg læser med interesse kommuneplanen 2019 'verdensby med omtanke' For mig at se en masse gode forslag, som på sigt vil gavne byen. Men jeg er dybt forundret over den manglende helhed i tanken om trafik og borgere. Alle større anlægsarbejder tænkes individuelt, når der ses på trafik, forurening og påvirkning. For os beboere på Margrethelholmen er det foruroligende at det nu endnu engang er os der skal stå med de massive trafik, og forurenings effekter det kommer fra etableringen af Amager Bakke, BIO 4, Lynetteholm, havnetunnel, Metro osv. Jeg vil på det kraftigste anmode om at man tænker på de beboere som bor på Margrethelholm, de knap 400 børn der bruger veje uden etablerede stier for at komme i skole eller institution. For slet ikke at tænke på den forurening vi bliver udsat for, når 100.000 vis af lastbiler skal køre gennem vores nabolag de næste 10 år. Mvh. Mikkel Jochimsen

Svar til: Høring 49038 af: Albert McHenry

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

331

INDSENDT AF

Albert McHenry

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ørestad Skole

POSTNR.

2450

BY

København

HØRINGSSVAR

Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer uhensigtsmæssigt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder. Se vedlagt dokument for et uddybet høringsvar.

Hørings svar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Albert McHenry

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv.

Hovedpunkter i mit høringssvar

- Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder
- Jeg ønsker mere natur for mine skattekrone, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur
- Jeg ønsker sammenhængende grønne områder
- Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier
- Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet
- Jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmads Gade
- Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces.

Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur

Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker *"at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder"* (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte i modsætning til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnerne ikke **mere** natur for skattekrone – de får bare noget **andet** natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som *"en mangfoldig by, med diversitet og tolerance"* (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen.

Sammenhængende grønne forbindelser

Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært "grønne pletter", men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnerne, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018.

Da Jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter:

1. Valbyparken
2. Den fredede del af Sydhavnstippen
3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet
4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019
5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus
6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen
7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have

Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener Jeg, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles.

Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager

Dette område er kendetegnet ved;

- Et mindre afgrænset område rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet
- Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan
- Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>)
- Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen
- En mangfoldighed af selvbyggeri
- En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse

Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter.

Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "*en Verdensby med ansvar*".

En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsgade. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsgade til en samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper

- At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
- At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
- At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes
- At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter

- At der holdes en friarealprocent på 100 %
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet *Baugruppen* (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området.

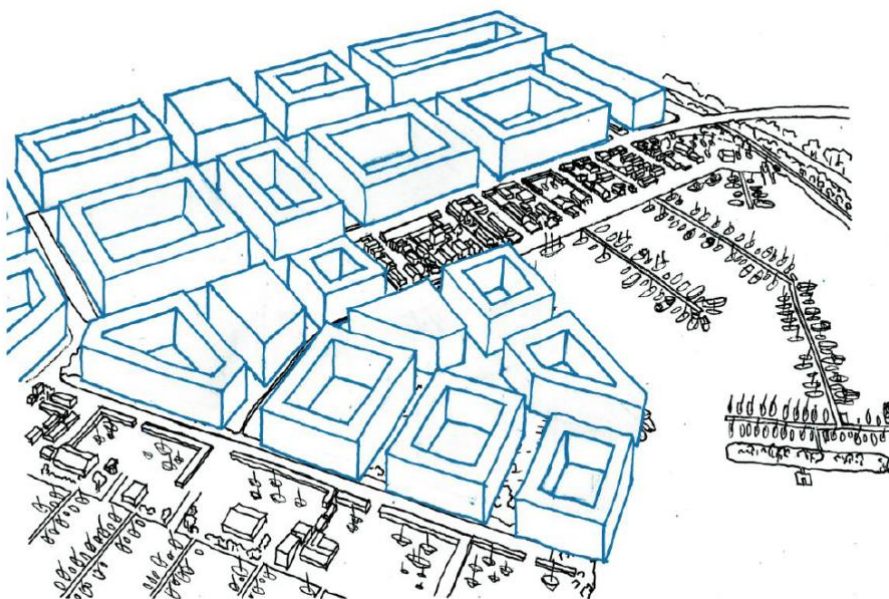
Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter.

Arkitekt Ulrik Fenger Mathiasson, har udarbejdet nedenstående grafik, der illustrerer hhv. de eksisterende byggeplaner og mit forslag til helhedsplan. Se bilaget på sidste side i dette dokument.

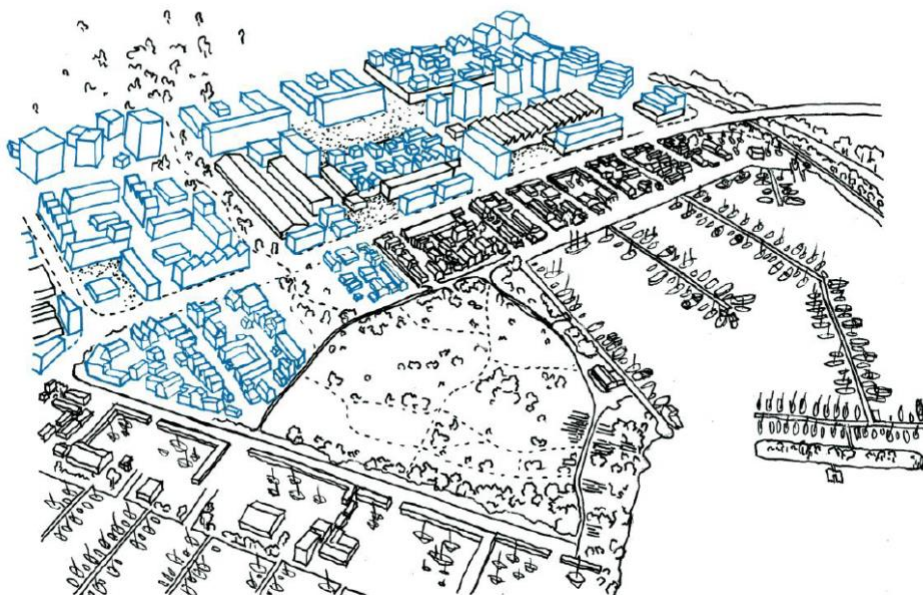
Rekreative værdier og stiforbindelser

Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Tegholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem ”nye” og ”gamle” Sydhavn.

BYUDVIKLINGEN OMKRING FISKERHAVNEN BØR TAGE AFSÆT I STEDETS KVALITETER



Hvis man i et særligt og sårbart område som Fiskerhavnen bygger "som man plejer" uden først at forstå stedet og skalaen, vil den unikke karakter og det værdifulde kulturmiljø, som alle ønsker at bevare, blegne og forsvinde.



Hvis man derimod prøver at forstå det særlige, og hvis man bygger videre på alle kvaliteterne i området, vil man med den rigtige tone og bebyggelsesprocent kunne skabe et område, som er meget mere værd både for de nuværende og for de fremtidige beboere - og også for byen.



1.
Det gamle Sydhavn med store områder med selvbyggerområde (koloni- og nyttehaver)
2.
Det nye Sydhavnen
3.
Fiskerhavnen, men unik og bevaringsværdig kultur og miljø.
4.
Støjlepladsen, som kan omfattes af en samlet byplanlægning uden byggeri.
5.
Område øst for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning
6.
Område vest for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning
7.
Tippen, en del af det sammenhængende naturområde med stor biodiversitet og rekreativ karakter

Svar til: Høring 49038 af: Morten Ranck

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

332

INDSENDT AF

Morten Ranck

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

Dette er et svar som protest mod planerne på Refshaleøen og specifikt Margretheholmen. Det nuværende område, som i stor grad er beboet af småbørnsfamilier, ville blive fuldstændigt ødelagt af den mængde af tung trafik og medfølgende støj den foreslåede lokalplan vil medføre. Man bør istedet se på at transportere jord til Lynetteholmen via vandvejen, eller alternativt fremskynde planerne om en havnetunnel, der kan lede trafikken helt væk fra beboelse og de rekreative områder inklusiv Lynetten.

Svar til: Høring 49038 af: Ulrik Schmidt

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

333

INDSENDT AF

Ulrik Schmidt

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

I forbindelse med planerne for udviklingen af Lynetteholmen er der lagt op til uacceptable gener under anlæggelsen for beboerne på Margretheholmen. Desuden fremstår det utrolig dobbeltmoralsk, at man med planerne om at skabe et mere grønt samfund og generelt få bilerne ud af byen lægger op til at 1.000.000 lastbiler de næste mange år skal transportere jord via en nyoprettet vej til formålet, som samtidig går ind og ødelægger de rekreative områder, som overborgmester Frank Jensen tidligere har lovet ville forblive fredet og som samtidig er til gene for en lang række beboer og aktive brugere af Lynetten havn. Det er ubegribeligt at man ikke i højere grad forsøger at være i harmoni med egne visionære planer for byens fremtid og bør i stedet lægge op til et forløb, hvor man udnytter de gode forhold muligheder med søfarten, som er oplagte, da man er omgivet af havet. Det vil være til meget mindre gene for borgerne, undgå unødige anlæggelse af midlertidige veje, øget trafik med farlige lastbiler mv og må alt andet lige også kunne give mulighed for at transportere større læs på én gang. Jeg håber på det kraftigste, man vil tage disse aspekter med i overvejelserne og tænke på de øvrige løfter man har givet i forhold til natur og miljø, rekreative områder, biler ud af byen, og borgernes generelle ve og vel. På forhånd tak.

Svar til: Høring 49038 af: Benjamin Koppel

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

334

INDSENDT AF

Benjamin Koppel

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Cowbell Music

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Vedr Saxtorphsvej O2 – 965 om at bebygge den sidste grønne plet i kvarteret Saxtorphsvej/Stadfeldtsvej. Efter min og mange andre beboere i kvarterets mening vil det være en absolut katastrofe hvis byggeriet af yderligere daginstitutioner gennemføres på grunden på Saxtorphsvej. Af flere grunde. Dagligt oplever vi som beboere i kvarteret store trafikale problemer i alle hverdage ml kl 7.00-9.00 og kl 15.00-17.00 fordi der er så utrolig mange biler der kører igennem kvarteret, forældre der skal aflevere deres børn i de to allerede eksisterende daginstitutioner som tilsammen udgør hverdagen for flere end 300 børn. Børnehavens udflytterdel fordrer store busser der dagligt kører igennem og hver eneste dag opstår der farlige situationer på de underdimensionerede veje, der overhovedet ikke er byggede til den megen trafik. Så sent som forleden dag oplevede vi at en kvindelig cyklist, der tilmed var gravid, blev kantet af en bilist, der skulle til børneinstitutionen Arken for at aflevere sit barn. Kvinden blev væltet af cyklen og græd i en nærmest chokagtig tilstand og vi måtte som naboer træde til og trøste den stakkels kvinde, som dog heldigvis kunne køre videre kort efter. Flere gange har vi oplevet biler der bakker ud fra institutionerne og skaber pludselige farlige situationer. Og busserne holder ofte i tomgang og forpuster på varme forårsdage luften i de omkringliggende haver med dieseludstødning, alt imens de venter på at komme hen til de allerede eksisterende daginstitutioner for at hente eller aflevere børn til udflytterdelen. Der er dagligt bilister der skælder og smælder og det kan af og til være ganske umuligt at komme ind i sit eget kvarter med bil i de ovennævnte tidsrum, noget der allerede på nuværende tidspunkt er ganske uacceptabelt. Så idéen om at lægge yderligere en institution i kvarteret, og tilmed på en plæne som tidligere er blevet fredet i lokalpolitisk sammenhæng, ligner en gigantisk fejltagelse og en grov undervurdering af, hvad der skal til for at gøre et boligkvarter til et fornuftigt sted at leve og bo. Flere beboere har da også allerede luftet tanker om at de givetvis vil blive tvunget til at fraflytte området ved tanken om flere biler i tomgang, flere farlige trafikale situationer, som vi som beboere

ikke ønsker at udsætte vores egne børn for. Herudover er den grønne plæne der nu ligger indeklemmt mellem de to institutioner et tiltrængt og yderst benyttet åndehul for kvarterets børn og unge, som flittigt bruger den til fodboldkampe osv. Og det er i den forbindelse væsentligt at pointere at det er kvarterets eneste plæne der kan bruges til sådanne formål. At fratage alle kvarterets mange børn og unge den plæne vil være skammeligt og gøre den hjemløse i deres eget kvarter og tvinge dem til at søge over på den anden side af Vigerslev Allé for at finde et tilsvarende område. Omvendt vil alle de børn, der skal gå i en eventuel ny institution jo meget allerstørste sandsynlighed ligeledes komme fra den anden side af Vigerslev allé - og det vil sige at rigtig mange børn og unge skal krydse en af Københavns mest befærdede veje. I stedet for at bevare den grønne plæne de kvarterets børn og unge, og så finde en egnet grund til en ny institution ovre på den anden side af Vigerslev allé, hvor den nye institutions børn vil komme fra. Tillad mig at pege på området omkring Kulbanevej som en oplagt mulighed for at opføre en institution i nærheden af der hvor optaget med al sandsynlighed vil komme fra. Det vil kort og godt være en katastrofe for et ellers yderst velfungerende boligkvarter, hvis man gennemfører at bygge yderligere en tredje institution presset ind mellem de to nuværende. En katastrofe, fordi privatbilismen er så tiltagende at langt de fleste der afleverer deres børn i disse institutioner kommer kørende i bil - og ofte for sent, for travle og for ukoncentrerede. Og altså med uholdbare og farlige trafikale situationer som resultat. Med venlig hilsen Benjamin Koppel Stadfeldtsvej 10 (hjørnet af Saxtorphsvej) 2500 Valby

Svar til: Høring 49038 af: Asger Ammonsens

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

335

INDSENDT AF

Asger Ammonsens

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

De nuværende planer til anlæggelse af Lynetteholmen vil medføre store og omfattende konsekvenser for alle beboere på Margretheholmen. Anlæggelse af en vej med tung Kontinuerlig tung trafik vil ødelægge store rekreative områder der daglig benyttes af mange beboere og besøgende/turister. Ligeledes vil det gøre området farligere for de mange børn som bor herude at færdes i p.g.a en stærkt trafikeret vej i det område hvor der normalt leges/bades, spilles boldspil osv. Margretheholms havnen er et unikt område i København som rigtig mange benytter sig af, denne vil også skulle afvikles under de nuværende planer. Det er et meget langsigtet projekt(op til 20 år eller mere) man kan vel derfor også antage at det vil påvirke boligpriserne i en betydelig negativ retning over en meget lang periode. Dette kan have alvorlige økonomiske konsekvenser for mange beboere på Margretheholmen. Jeg var personlig helst fri for projektet i det hele taget, men anerkender dog nødvendigheden m.h.t sikring af byen mod stigende vandstande. Derfor foreslår jeg man kraftigt undersøger muligheden for at transportere jord/grus via tunnel som så senere kan benyttes til Metro og eller havnetunnel. En tunnel vil formentlig mindske generne og samtidig give mere jord/grus til opfyldning af Lynetteholmen.

Svar til: Høring 49038 af: Jonas Petersen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

336

INDSENDT AF

Jonas petersen

POSTNR.

1432

BY

Kbh K

HØRINGSSVAR

Efter at have læst Jeres planer om anlæg af Lynetteholmen og læst det oversigtskort I har placeret diskret bagerst i materialet, vil jeg gerne henlede Jeres opmærksomhed på, I med lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Som beboer på Margretheholmen har jeg følt mig noget overset i relation til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst uroligt ringe og farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Det er mig en gåde, hvordan I kan planlægge et så stort boligområde så ringe. Og senest så vil I anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre området endnu mere uattraktivt som beboer? Der skal være dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord jf. By & Havn? Margretheholms Havn/Lynetten som er et af vores åndehuller vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Jeg er målløs. Jeg håber inderligt I vil indrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen, selvom vi hverken har kapital eller fredningsstyrelsen i ryggen. Tag os seriøst og vis os - for en gangs skyld - at I tager borgerne alvorligt.

Svar til: Høring 49038 af: Mikkel Rasmussen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

337

INDSENDT AF

Mikkel Rasmussen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Flotte visioner og mål, men... Hvordan er koblingen mellem klimaneutralitet i 2025 og planen om at bygge Lynetteholmen ved brug af dieseldrevne lastbiler? Hvad er klimapåvirkningen fra byggeriet og trafikken? Bliver Lynetteholmen bygget uden metroforbindelse? Eller falder forslaget så? Hvad nu hvis de 35.000 nye indbyggere på Lynetteholmen kommer til at køre i biler? Er Lynetteholmen mere en undskyldning for en Østre Ringvej og favorisering af biltrafik, hvor andre storbyer lukker ned for bilerne?? Pas på byens kvaliteter er en overordnet vision, men hvordan harmonerer det med planerne om at lukke Margretheholm havn og udsætte Refshaleøen for massiv og tung trafik frem til 2033 - https://mst.dk/media/182168/20191011-lynetteholm-ideoplaeg-by-havn.pdf?fbclid=IwAR0V_ftgzz7F5Twrj6eZyIJjChiIyn0T19XPiVAUp9eFcASdOpqjZ6scqD0

Hvor vigtig er fredningerne omkring Refshaleøen og området omkring Margretheholm egentlig? Hvordan harmonerer målet om Mere cyklisme (og sikre veje?) og kollektiv trafik egentlig med med favorisering af tung byggetrafik til Lynetteholm i 10-15 år?

Svar til: Høring 49038 af: Javier Verduch

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

338

INDSENDT AF

Javier Verduch

POSTNR.

2100

BY

Copenhagen ø

HØRINGSSVAR

I forbindelse med side 55, afsnit 5. Se det vedhæftede høringssvar.

Kære medlemmer af Københavns Borgerrepræsentationen:

Vi har for nyligt opdaget at Københavns Kommune planlægger at flytte det psykiatriske center Rønnebo til Ryparken 75-81, som skal nedrives til fordel for det nye center. Dette er ugunstigt for både Rønnebos patienter og Ryparkens beboere.

Hvad er Rønnebo?

Botilbuddet Rønnebo ligger i Bystævneparken tæt ved Husum Torv. Rønnebo er et botilbud for borgere med psykiske lidelser som skizofreni og svære affektive forstyrrelser med tilbagevendende psykoser samt borgere med dobbeltdiagnoser. (<https://centernordvest.kk.dk/roennebo-botilbud>)

Nogle af borgerne har desuden udadreagerende adfærd med trussels adfærd.

(<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/8b769118-aef0-427d-b8c6-3f49df863a8a/7da04023-2c44-46f2-88b0-9a5bd4273d50/Attachments/13412093-15063022-1.PDF>)

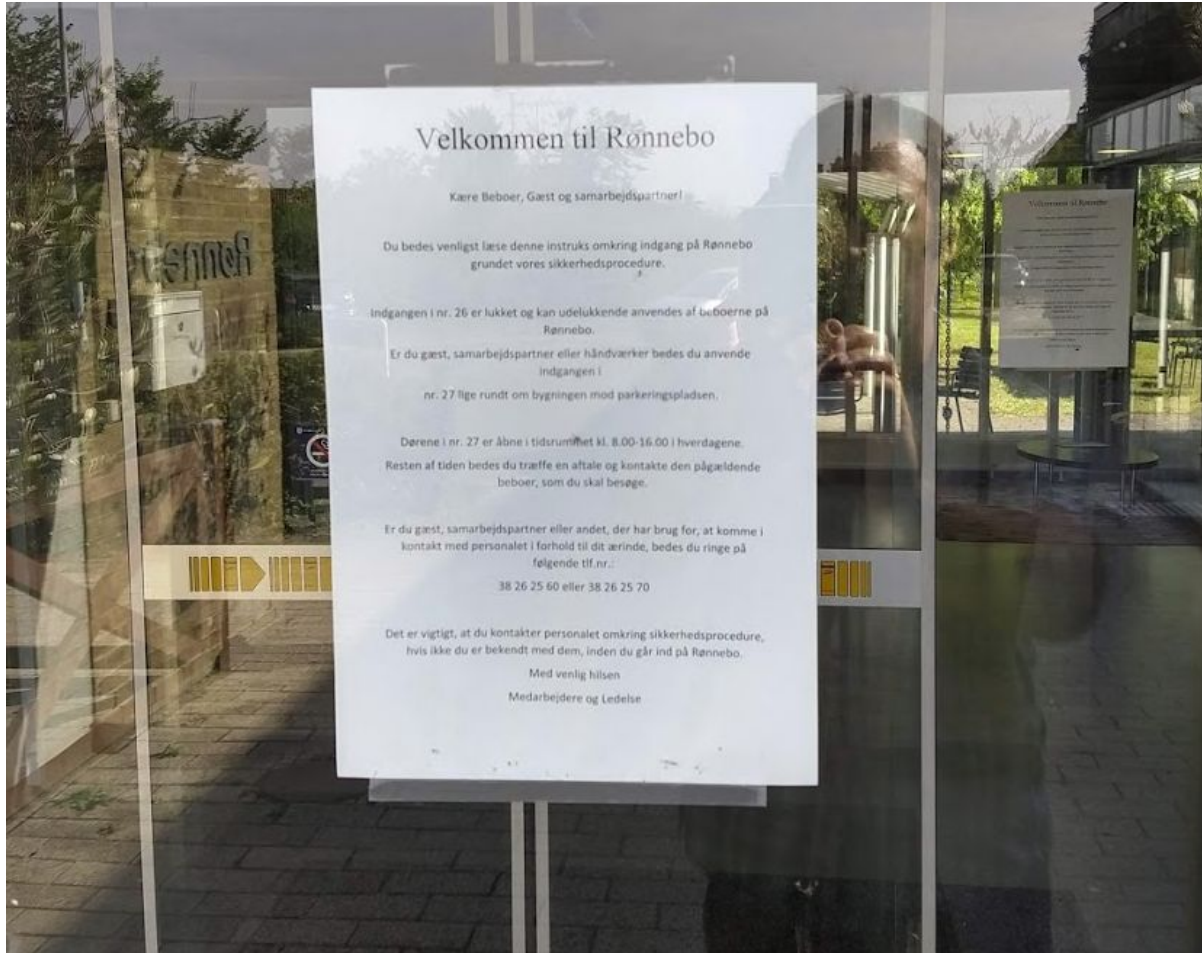
Nemlig har det været et drab på en personale på Rønnebo. (<https://outsideren.dk/2019/08/24/drab-paa-personale-paa-bosteder-vaerdigpsykiatriforalle/>)

De 61 beboere på Rønnebo har alle sociale vanskeligheder og har svært ved at indgå i samfundslivet.

På nuværende tidspunkt er Rønnebo inden for et område på ca. 93000 kvadratmeter og er isoleret fra omgivelserne ved et hegn.

Vi har besøgt Rønnebos installationer, og det giver ingen mening at flytte centeret. Udover hegnet, er det også sikkerhedsprocedurer inden man må ind i centeret.





Hvad er Ryparken?

Ryparken er et kvarter fra ydre Østerbro. Kvarteret har oplevet en negativ social udvikling gennem de sidste år.

Dette betyder, at afstanden til resten af København er øget. Både fordi der i resten af byen er sket en positiv social udvikling med flere veluddannede borgere med gode indkomster, men i lige så høj grad fordi der i Ryparken Kvarteret er sket præcist det modsatte.

Her stiger andelen af passivt forsørgede, andelen uden for arbejdsmarkedet og andelen uden kompetencegivende uddannelse. Konsekvenserne er fattigdom, begrænsede livsmuligheder og en række fattigdomsrelaterede udfordringer som f.eks. dårligt fysisk og psykisk helbred, misbrugsproblemer og social isolation.

(http://www.boligsocialkort.dk/media/1198/19_ryparken-kvarteret.pdf)

Ryparken er desværre kandidat til at blive en såkaldt ghetto. Det kan læses her:

(<https://lbf.dk/media/1554912/tema-2018-10-ghettokriterier-for-almene-boligomraader.pdf>).

Vi kan se, at i 2017 var Ryparken tæt på at blive erklæret en ghetto:

Tabel 1: Ghettokriterier for almene boligområder 2017

Kommune / boligområde LBF-nummer / afdelingsnavn		Antal Beboere	Udenfor arb.marked	E og I ikke- vestlig	Dømte	Kun grund- skole	Gns.Ind- komst
		1. jan. 2017	(> 40 %) 2015-16	(> 50 %) 1.jan. 2017	(> 2,7 %) 2015-16	(> 50 %) 1.jan 2017	(< 55 %) År 2015
Københavns kommune							
Christiansmindevej-området		1.143	26,7	16,0	2,4	28,5	69,4
0049018	18	231	28,5	20,3	2,2	32,1	72,1
0049021	21	202	24,4	13,4	1,4	30,3	71,8
0049023	23	710	26,9	15,4	2,8	27,1	67,9
Lundevænget/Ryparken II		1.115	34,8	49,7	1,8	45,5	57,5
0153013	Lundevænget (1-13)	735	38,8	48,8	2,5	44,9	54,1
0153084	Ryparken II (1-84)	380	25,0	51,3	-	46,9	65,5

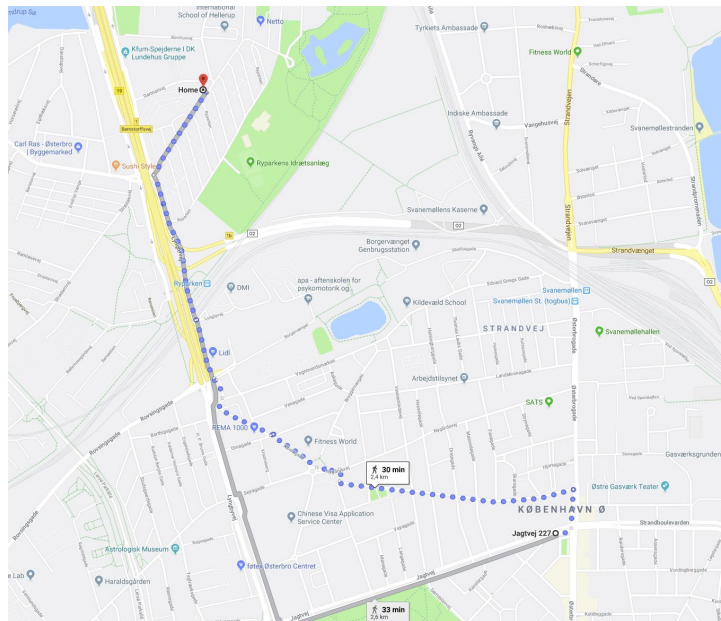
	Udenfor Arb. marked	E og ikke vestlig	Dømte	Kun grundskole	Gns. Indkomst
Total	87%	99%	67% (91%)	91%	96%
Lundevænget	97%	98%	93% (126%)	90%	102%
Ryparken II	62.5%	103%	No data	94%	84%

(I fed skrift er kriterierne over 85% af tærsklen, inden for parentes de seneste kriterier for Dømte)

Der er forskellige grunde til de ovenstående tal, men det vil være værd at nævne, at Ryparken har været et forladt område.

Nogle eksempler:

1- Ryparkens beboere er nødt til at gå 2,4 kilometer til at nå et offentligt bibliotek:



2- Kvarteret har den "værste" offentlige skole i København og næsten i hele landet:

(<https://politiken.dk/indland/art7082486/S%C3%A5dan-er-karakter%C2%ADgennemsnittet-p%C3%A5-landets-folkeskoler>)::

795.	Tovshøjskolen	Aarhus	4,4
796.	Lundehusskolen	København	4,3
797.	Tornhøjskolen	Aalborg	4,3
798.	Egeskolen	Furesø	4,2
799.	H. C. Andersen Skolen	Odense	4,1
800.	Kirke-Helsing Skole	Kalundborg	4,0
801.	Gørlev Skole	Kalundborg	3,3
802.	Holbæk Ungdomscenter	Holbæk	3,2
803.	Ahlmann-Skolen	Sønderborg	2,1

3 - Ryparken har allerede mange sociale boliger og næsten ingen privatejede lejligheder.

Hvorfor er det en dårlig idé at flytte Rønnebo til Ryparken?

1- Det er værre for Rønnebos patienter.

I dag ligger Rønnebo i et område på 11500 m², herunder en stor have. Det planlagte projekt i Ryparken har en samlet størrelse på 4000 m².

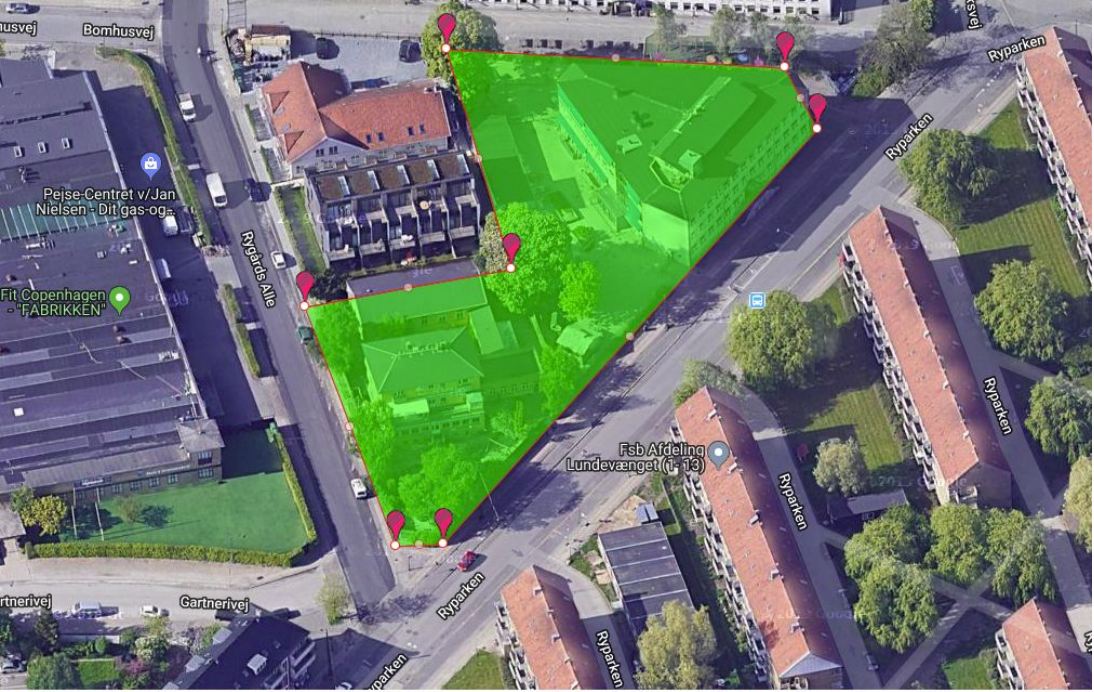


Output : Current Area

11492.77 m² | 0.01 km² | 2.84 acres | 1.15 hectares | 123707.17 feet² | 0.00 square miles | 0.00 square nautical miles

Current Perimeter

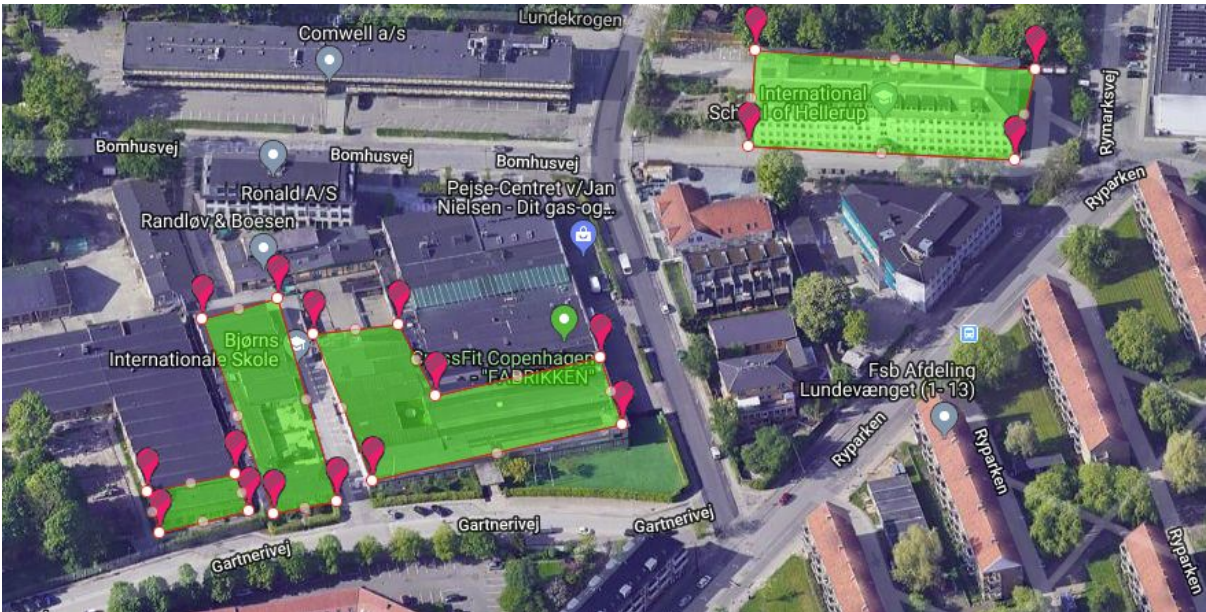
486.758m OR 1596.975feet



Output : Current Area

4035.25 m² | 0.00 km² | 1.00 acres | 0.40 hectares | 43435.04 feet² | 0.00 square miles | 0.00 square nautical miles

2. Der er 4 private skoler meget tæt på projektets område.



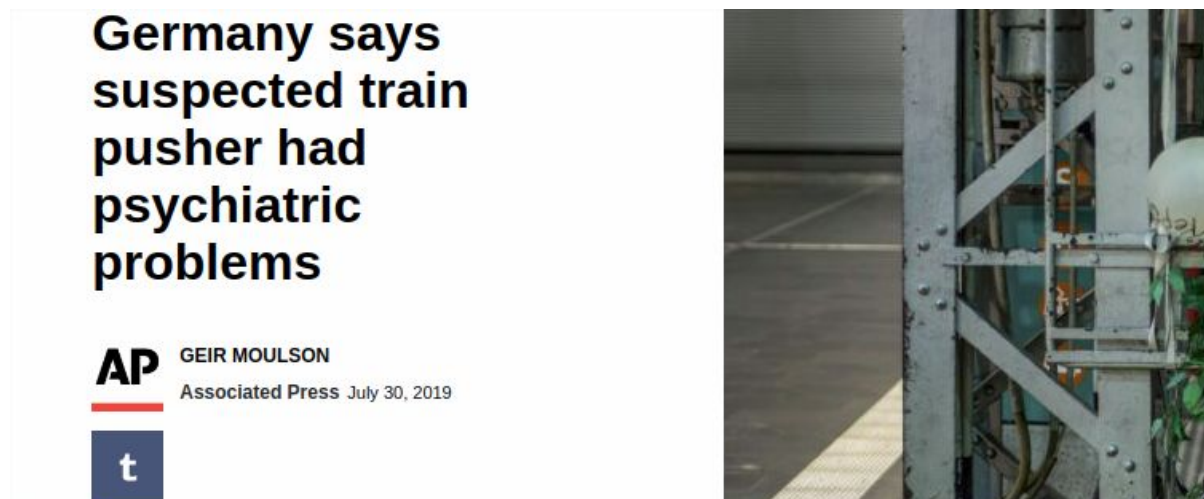
Følgende skoler er i området:

- International School of Hellerup, med elever fra 3 til 17 år.
- Københavns Skole og Idrætsakademi, med elever fra 5 til 14 år.
- Bjørns International School, med elever fra 6 til 16 år.
- Ryparken Lille Skole, med elever fra 5 til 12 år.

I det nye projekt ønskes at indrette en café med offentlig adgang, og det er besluttet at indrette botilbuddet, således at beboeren har adgang direkte til det fri fra sin lejlighed.

Mange børn går ind og ud af skolerne alene. Der er en risiko for voldelige/skadelige interaktioner mellem centrets patienter og Ryparkens beboere.

For ikke så længe siden en person med psykiatriske problemer kastede et barn foran et tog i vores naboland.



Det har været et drab på en personale på Rønnebo!

<https://outsideren.dk/2019/08/24/drab-paa-personale-paa-bosteder-vaerdigpsykiatriforalle/>



Drab på personale på bosteder #VærdigPsykiatriForAlle

👤 Kirsten Døssing 🕒 24. august 2019 👁 61

Der har været flere drab på personale på bosteder de seneste år. Jeg har boet i et år i et hus på et paragraf 108 bosted, med døgnbemanding for de mest syge. Der var en accept fra ledelsens side af voldelige beboere, fordi

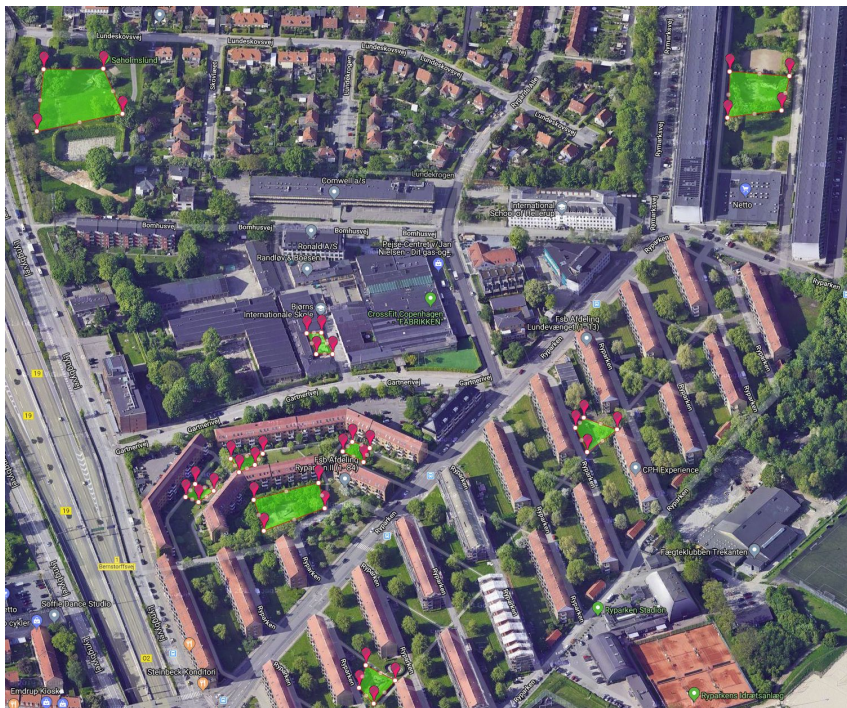


Men vold er ikke den eneste farlige adfærd. Undersøgelser har vist, at omkring 8% af mennesker med skizofreni vil udvise usædvanlig åbenlyst seksuel adfærd som upassende seksuelle fremskridt, pedofili, disrobing eller onanering i offentligheden. (Rollin H, Mestring af skizofreni, Burnett Books.)

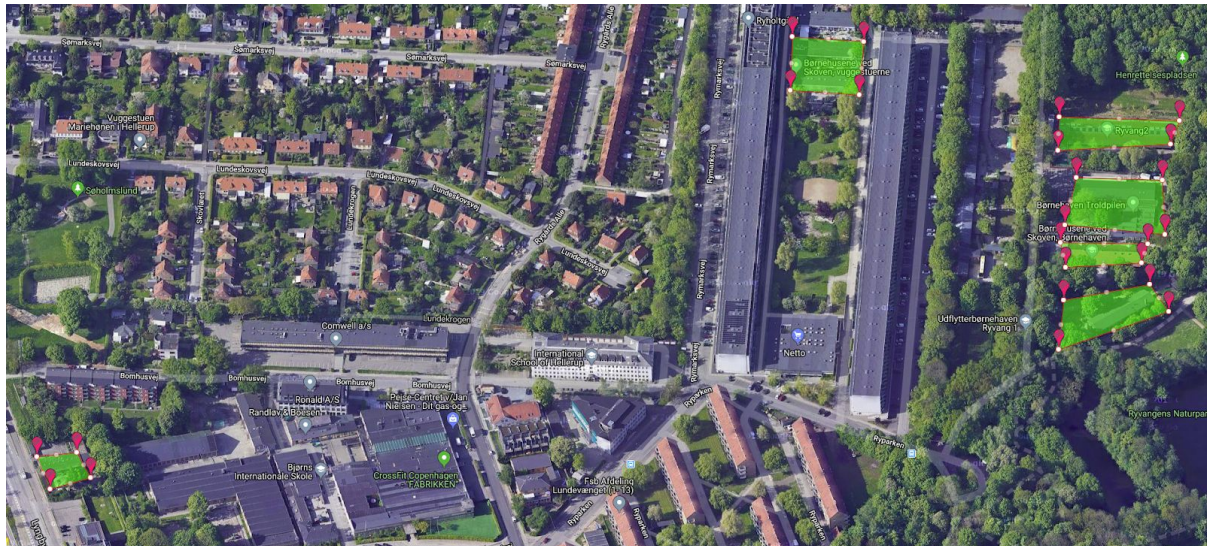


3- Området er omgivet af legepladser.

Der er 8 legepladser i nærheden af projektet, uden at tage i betragtning skolernes legepladser.



4. Der er 8 vuggestuer / børnehaver i området.



5. Det er ikke miljøvenligt og heller ikke billigt at nedrive to fuldt funktionelle bygninger.

Ryparken 75 var hjemsted for en integreret institution. Bygningen kunne bruges som netop en vuggestue/børnehave uden at skulle investere så meget penge.

International School of Hellerup har allerede udtrykt sin interesse i at købe eller leje bygningen. Nogle projektudviklere har vist interesse i at bygge ejerlejligheder.

Det samme sker med Ryparken 81. Det er en fuldt funktionsdygtig skole, kørestol tilpasset, der kan være hjemstedet for en ny offentlig skole, et bibliotek eller et kulturhus ved hjælp af en mindre investering fra kommunen hvis vi sammenligner med Rønnebos projekt.

Det er absolut hensigtsløst at nedbryde to fuldt funktionsdygtige kulturelle bygninger i et område, der mangler kulturel infrastruktur.

6. Det psykiatriske Center vil forvandle kvarteret til en ghetto.

Som vi tidligere har sagt, er Ryparken så tæt på en ghetto, som du kan få. Den negative virkning af 61 nye indbyggere med alvorlige psykiske problemer vil bestemt vippe området ind i ghettostatistikken.

I kvarteret findes allerede mange mennesker der lider af psykiske sygdomme.

(<https://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/10122015/edoc-agenda/a4a8251c-bf9e-4920-8fba-61391157d364/ce194cb3-9e32-4a0d-8ab6-525a1edce9f8>)

En højere andel af mennesker med psykiske lidelser kan ikke optages eller integreres i et kvarter med specifikke udfordringer som stofmisbrug, arbejdsløshed, fattigdom og social isolering.

7- Sænkelse af ejendomsværdien i området.

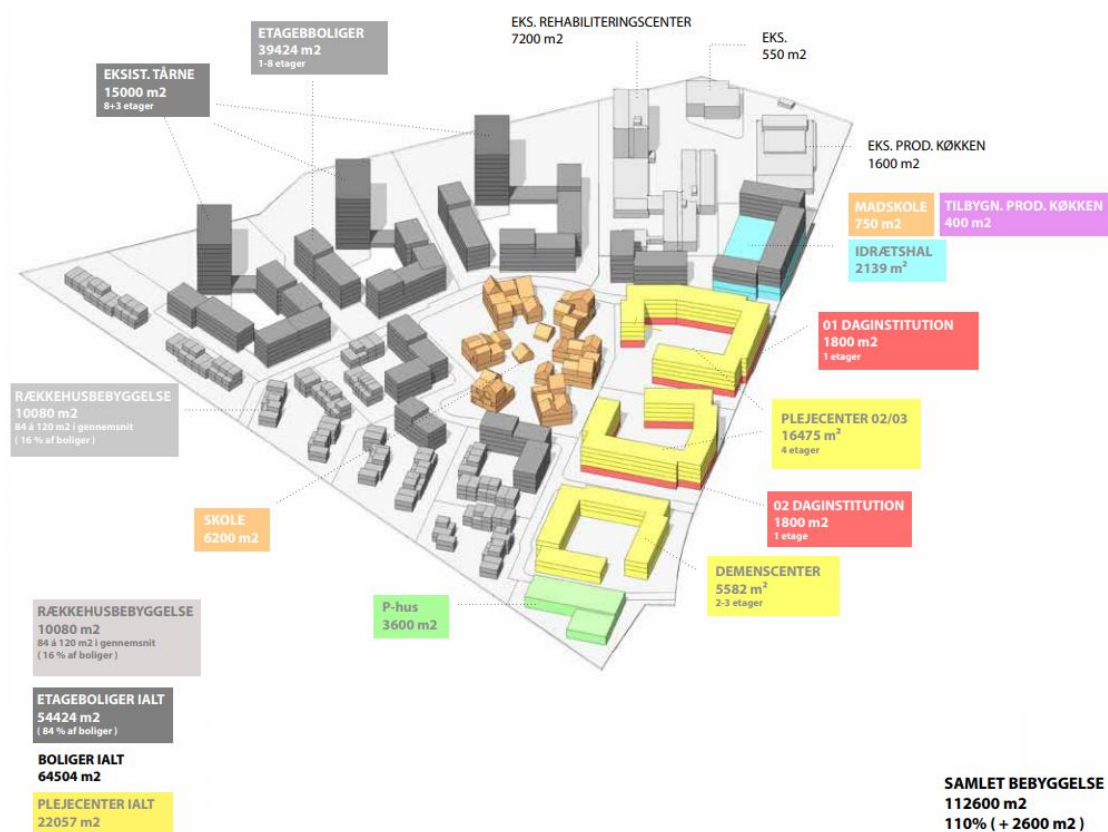
Sidst, men ikke desto mindre, den ejendommens værdi af områdets boliger vil falde markant, hvilket kan resultere i personlig konkurs for dem, der ønsker at sælge deres lejlighed i fremtiden.

Bedre løsninger til Rønnebo?

Rønnebo kan være en del af Bystævneparken. Det nye projekt i Bystævneparken er den perfekte chance for Rønnebos patienter til en start på ny i den allerede kendte ramme.

De nye naboer i Bystævneparken vil fra starten være opmærksomme på det psykiatriske center, og under disse omstændigheder kan der bygges et nyt kvarter specielt designet til deres beboers behov.

Der er stadig plads i Bystævneparken-projektet til at udvikle dette. De nuværende planer overvejer allerede et scenarie med 10% ekstra udvikling.



+

Bystævneparken har et meget bedre udsyn end Ryparken.

Det har to biblioteker på mindre end 800 m (Husum Bibliotek og Tingbjerg Bibliotek - Kulturhus). Områdets offentlige skoler er bedre og med det nye projekt, andre nye institutioner vil have en god indflydelse på udviklingen af området.

Alt dette betyder, at Rønnebo meget let kan integreres i Bystævneparken end i Ryparken.

Løsninger til Ryparken 75-81?

- At udvide de naboskoler (to skoler vil gerne bruge den nuværende bygning).
- At beholde nuværende bygninger som daginstitutioner eller skoler.
- At forbedre/renovere nuværende bygninger til et bibliotek eller til et kulturhus.
- At bygge ejerboliger.

Alle de ovenstående forslag giver et meget bedre perspektiv, er mere sikkert for vores børn og er meget billigere for kommunen.

Mangel på kommunikation fra Kommunen.