

Ændringerne i forhold til versionen, som lokaludvalget vedtog den 6. april:

- Gennemstreget tekst markeret med gråt er slettet
- Tekst markeret med lyseblåt er omformuleret
- Tekst markeret med gult flyttes i bilag
- Rød tekst foreligger endnu ikke.

Indre By Bydelsplan 2017

1. Forord: Visioner for Indre By

Indre By er Danmarks hovedstad og dermed landets administrative og kulturelle centrum. Samtidig er Indre By Københavns hjerte. Denne multifunktion stiller særlige krav til Indre By.

Det er Indre By Lokaludvalgs vision,

- at Indre By fortsat vil være et godt sted at bo
- at Indre By fortsat vil tiltrække et varieret erhvervsliv
- at Indre By fortsat vil opleves som attraktiv og unik for besøgende.

For at opnå at Indre By fortsat vil være et godt sted at bo, er det nødvendigt,

- at Indre Bys egenart bevares og udvikles som en grøn cykelby
- at Indre By udvikles, så forurening fra dieselmotorer, brændeovne og lignende reduceres
- at Indre By udvikles til en bedre by at bo i med reduceret støj og svineri fra nattelivet og events m.m.

For at opnå at Indre By fortsat vil tiltrække et varieret erhvervsliv, er det nødvendigt,

- at erhvervslivet har gode forhold.
- at udviklingen, hvor små butikker erstattes af internationale koncerner, bremses.

For at opnå, at Indre By fortsat vil opleves som attraktiv og unik for besøgende, er det nødvendigt,

- at København bevares og udvikles med en skyline præget af tårne, der rager op over en bebyggelse på 5-6 etager.
- at Middelalderbyen bliver en "Gå-gade" forbeholdt fodgængere og cyklister, og at Indre By som helhed på lang sigt bliver en "Gå-gade" med anden trafik tilladt.

For at få Indre By til at fungere som en samlet bydel kræver det en balance mellem hensynet til borgerne, erhvervslivet og besøgende. Det er lokaludvalgets opfattelse, at balancen for tiden er forskubbet til ulempe for borgerne. Mange borgere oplever et modsætningsforhold mellem dem og politikerne/forvaltningen. Det er derfor nødvendigt, at politikerne i Borgerrepræsentationen og kommunens forvaltninger i den kommende bydelsplanperiode i højere grad varetager borgernes interesser og respekterer borgernes ønsker for deres bydel. Lokaludvalget, borgerne, og øvrige interessenter har en god dialog om Indre By med forvaltningerne. Politikerne må gerne

tage del i denne dialog.

Forvaltningernes rolle som myndighed og som håndhæver af gældende love, regler og beslutninger skal forstærkes. Borgere og erhvervsliv skal kunne stole på politikerne og forvaltningen. Der må derfor kun undtagelsesvis laves kommuneplantillæg, der ændrer reglerne i kommuneplanerne.

Hvis Indre By er et godt og interessant sted for bydelens beboere at leve i, så vil den også være interessant for de, der driver erhverv i eller besøger bydelen.

Bent Lohmann,
formand for Indre By Lokaludvalg

2. Overborgmesterens forord

Foreligger endnu ikke.

3. Bydelens egenart, udfordringer og potentialer

3.1. Kort over bydelen

Indre By er en fragmenteret størrelse med begrænset sammenhængskraft, både geografisk og mentalt. Lokaludvalget har valgt at beskrive bydelen som syv forskellige kvarterer. Opdelingen ses på kortet. Nogle af kvartererne rummer områder med en stærk identitet, som gør, at de bør ses som særlige områder i kvarteret, de ligger i. Det gælder fx de forskellige kvarterer i Middelalderbyen, Kartoffelrækkerne, Nyboder og Nyhavns solside.

Lokaludvalget finder i øvrigt kommunens afgrænsning af Indre By mod Østerbro og Vesterbro problematisk og foreslår, at grænserne lægges i overensstemmelse med det bydelstilhørsforhold, beboerne i grænseområderne har.

3.2. Indre By statistisk set

Det statistiske materiale, som lokaludvalget har forholdt sig til ved udarbejdelsen af denne bydelsplan, fremgår af **bilag 5**. ~~Noget af det statistiske materiale er ikke retvisende, da en del af de statistiske oplysninger for Indre By indbefatter oplysninger om Christianshavn.~~

Nogle få grundlæggende oplysninger om Indre By:

Den 1. januar 2016 boede der 40.864 indbyggere i Indre By. 16.853 af dem var mellem 0 og 29 år. Antallet af 30-69 årige var 20.325, mens der var 3.704 70-årige eller derover. Der boede 19.979 mænd og 20.885 kvinder i vores bydel.

3.3. Potentialer og udfordringer i Indre By

I juni 2016 gennemførte lokaludvalget en borgerpanelundersøgelse om forholdene i Indre By. 2.455 medlemmer af Indre By Borgerpanel deltog i undersøgelsen. På baggrund af resultaterne i borgerpanelundersøgelsen og lokaludvalgets efterfølgende drøftelser om bydelen, ser lokaludvalget følgende potentialer og udfordringer i Indre By, idet listerne ikke er opstillet i

prioriteret rækkefølge:

3.3.1. Potentialer

- Indre By er et godt sted at bo
 - Beboerne føler sig trygge i Indre By
 - Beboerne er stolte af at vise Indre By frem for turister.
- Indre By har et varieret erhvervsliv
 - Butikker, restauranter og caféer præger bybilledet i mange kvarterer
- Indre By er unik og tiltrækkende for besøgende
 - Bydelen rummer mange arkitektonisk værdifulde huse og bygningsmæssige helheder
 - Bydelens parker og rekreative områder er smukke og attraktive.
 - Der er stort set ingen højhuse i Indre By og omliggende bydele.
 - Havnefronten, Søerne og kanalerne er attraktive at opholde sig ved.

3.3.2. Udfordringer (Problemer)

- Det kræver en aktiv indsats for at sikre, at Indre By fortsat er et godt sted at bo:
 - Indre Bys grønne kvaliteter er under pres. Træer fældes og grønne områder er inddraget til byggeprojekter. ~~Det gælder fx i Østre Anlæg og i Botanisk Have.~~ De grønne områder i vores bydel bliver også inddraget til events uden fri adgang. Det gælder fx i Kongens Have.
 - Inderhavnen og kanalernes kvaliteter er under pres. Vandet er flere steder blevet inddraget til byggeprojekter. ~~Det gælder fx i forbindelse med byggeriet af BLOX.~~ Attraktionen ved Indre Bys blå områder mister på samme måde værdi, når man tillader husbåde ved kajerne i Inderhavnen og kanalerne i vores bydel. Det er en privatisering af vandarealerne. Husbåde hører ikke hjemme i Indre By.
 - Udviklingen går i retning af stadig flere aktiviteter i og ved Inderhavnen og kanalerne.
 - Gader og parker skal være renere.
 - Parkeringsforholdene i visse dele af Indre By matcher ikke forventningen om, at man som beboer i Indre By skal have mulighed for at parkere sin bil mindre end 500 meter fra sin bopæl.
 - Cykelkulturen er i stærk udvikling. En negativ tendens er mange cyklisters ofte udisciplinerede adfærd, til gene for særligt fodgængere. Turister på cykel opleves hyppigt som faretruende usikre og uforudsigelige trafikanter.
 - Den gennemkørende trafik opleves som et problem.
 - Støj om natten er i visse dele af Indre By et stort problem.
 - Tiggere og folk, der sover på gaderne og i parkerne, fylder mere end førhen.

- Det kræver en aktiv indsats for at sikre at Indre By fortsat har et varieret erhvervsliv:
 - Forholdene for små erhvervsdrivende er ikke gode nok.
 - Lokaler i stueetagen udlejes til kontor og beboelse, så etageareal til butikker bliver mindre med deraf følgende huslejestigninger. Alle stueetager skal være forbeholdt udadvendte aktiviteter.
 - Små butikker generes af reklamestandere i gaden foran butikken.
 - Udviklingen går i retning af flere restauranter og caféer i de forskellige kvarterer, hvilket går ud over variationen i erhvervslivet i Indre By.

- Det kræver en aktiv indsats for at sikre, at Indre By fortsat opfattes som unik:
 - ⊖ Normen om max 5-6 etager i Indre By er truet af aktuelle byggeplaner. ~~på Postgrunden, på Papirøen og på og ved Vesterport banegrav.~~
 - Højhusbyggeri hører ikke hjemme i Indre By og omgivende bydele.
 - Bebyggelsesgraden må ikke forøges, men ikke-bebyggede arealer skal anvendes til at gøre Indre By mere grøn.
 - ⊖ Erfaringen og aktuelle byggeplaner herunder ekstra etager på eksisterende bygninger viser, , at ny arkitektur ikke bliver tilpasset den arkitektur, der i forvejen er i Indre By (~~jf. Kalvebod Brygge, Industriens Hus, Zahles Skole etc.~~).

3.4. Indre Bys egenart

På baggrund af tilkendegivelserne fra Indre Borgerpanel i juni 2016 har lokaludvalget sammenfattet Indre Bys egenart til:

Indre By består af en række store beboelseskvarterer samt af restauranter, natklubber, cafeer, kontorvirksomheder, hoteller og en hel del detailhandel.

Der er mange smukke bygninger og facader i Indre By. Kun tårnene rager op over de 5-6 etager, som er normen for ejendommene i bydelen. Bydelen har fin adgang til offentlig transport og grønne områder og ligger omgivet af Søerne og Inderhavnen. Indre By er på en gang stille og hektisk. Flere kvarterer i Indre By har et godt lokalt miljø og opfattes af beboere og erhverv i kvartererne som særlige områder i København.

Indre By har ikke mange idrætsfaciliteter for beboerne i bydelen. Beboerne mærker luft- og støjforureningen fra den gennemkørende trafik og samtidig savner de selv bedre parkeringsmuligheder.

Indre By er en velstillet bydel med mange ressourcestærke borgere og virksomheder, men samtidig er der i Indre By et stigende antal tiggere samt borgere, der overnatter på gaden. Dele af Indre By er i alvorlig grad plaget af natteliv og gadeaffald.

Der er 4 folkeskoler, 8 privatskoler, 1 ungdomshus, 4 fritidsinstitutioner, et tocifret antal vuggestuer og børnehaver samt en bemandet legeplads.

3.5. Særligt om de forskellige kvarterer i Indre By

Potentialerne og især udfordringerne er ikke de samme over hele Indre By. Det viser kommentarerne fra Indre By Borgerpanel, der med undersøgelsen i juni

2016 blev bedt om dels at beskrive det kvarter, de bor i, med en enkelt sætning, og dels at nævne ét konkret ønske til Indre By, som de synes, at lokaludvalget skal arbejde for. I bilaget ses et udpluk af kommentarerne fra de forskellige kvarterer i Indre By. Under de forskellige kvarterer er nedenfor angivet den opfattelse, som kvarterets beboere har af deres kvarter.

3.5.1. Middelalderbyen

Middelalderbyen er Danmarks charmerende, stemningsfulde historiske centrum og Københavns hjerte og sjæl. Området består af en række små kvarterer, der hver især har sin egen energi, atmosfære og dynamik. Med en blanding af turister, studerende, pendlere, handlende og "hverdags"-københavnere er Middelalderbyen området i Indre By, der aldrig rigtig sover. Det er et velbevaret, historiemættet område, der også fungerer til et nutidigt liv med boliger, detailhandel, cafeer, restauranter, natklubber og kontorer.

Kvarterets egenart kræver, at man aktivt passer på det. Men desværre er kvarteret truet af en ubalanceret udvikling. Beboerne plages af stigende larm, skrald og nattelev. Et på en gang smukt og plaget område, der er farverigt og levende om dagen, men under pres om aftenen og natten. Tendensen er, at presset på Middelalderbyen i stigende grad også indfinder sig om dagen. Områdets værdi for omverdenen kan ses af, at den almindelige og specialiserede detailhandel er på vej ud af Middelalderbyen for at blive erstattet af store, internationale kædebutikker eller natklubber, cafeer og restauranter. Middelalderbyens funktion som scenetæppe for kommercielle aktiviteter i København understreges dermed.

Middelalderbyen har ca. 10.300 indbyggere.

3.5.2. Metropolzonen

Metropolzonen ligger centralt og dejligt tæt ved Sankt Jørgens Sø og Inderhavnen. Bortset fra forlystelsesområdet bestående af Tivoli og Paladsbiograferne mm. er det et lidt kedeligt og aktivitetstomt beboelses-, hotel- og kontorkvarter og, når man ser bort fra forlystelsesområdet, så mangler kvarteret atmosfære og nærmiljø.

Metropolzonen er bebyrdet af stærk trafik, men begunstiget af nærheden til Hovedbanegården. Beboelseskvarteret omkring Glyptoteket døjer med aktiviteterne i Tivoli i form af støj og parkering.

Metropolzonen har ca. 2.500 indbyggere.

3.5.3. Nansensgade-kvarteret

Nansensgade-kvarteret er Indre Bys boheme-kvarter med et stærkt naboskab. Det er den levende, hyggelige, charmerende landsby i byen ved Peblinge Sø med sin egen stemning og med mulighed for aktiviteter. Her er mange mennesker og til tider for trafikeret.

Nansensgade-kvarteret har ca. 4.000 indbyggere.

3.5.4. Øster Farimagsgade-kvarteret

Øster Farimagsgade-kvarteret tæt ved Søerne har et godt lokalmiljø. Det er et rart, fredeligt, harmonisk, grønt, spændende og velhavende beboelseskvarter, hvor sammenholdet er stort, men nogle områder i kvarteret mangler liv og sammenhæng. I dagtimerne er kvarteret bebyrdet af

trafik.

Øster Farimagsgade-kvarteret har ca. 6.300 indbyggere.

3.5.5. Østerport

Østerport er et stille, roligt, ordentligt, overskueligt, smukt og familievenligt kvarter, hvor der er en god blanding af grønne områder og byliv og med fin adgang til kollektiv trafik. Kvarteret ligger lidt for sig selv og så alligevel lige midt i byen. Det er et kvarter med høje huse, fine gader, lokal stemning og supervenlige beboere.

Østerport har ca. 4.500 indbyggere.

3.5.6. Frederiksstaden og Nyboder

Frederiksstaden og Nyboder er to meget forskellige områder vis a vis hinanden. Men begge områder er nærværende, rolige, luftige, intime og børnevenlige historiske oaser, som nyder godt af Kongens Have og de øvrige grønne områder i eller tæt på kvarteret. Dertil kommer, at Inderhavnen ligger tæt på. Både Nyboder og Frederiksstaden har et godt lokalt miljø med gode indkøbs- og spise-ude muligheder. Her bor kongefamiliens naboer. Særligt i området omkring Sankt Pauls Plads er der et godt engagement blandt beboerne med hensyn til, hvordan kvarteret skal udvikles. Dele af kvarteret er præget af nattelivet og af affald, og der er for meget trafik, støj og turisme i de centrale gader.

Frederiksstaden og Nyboder har ca. 10.200 indbyggere.

3.5.7. Gammelholm og Nyhavn

Nyhavn er et livligt og historisk kvarter, der præsenterer København fra sin bedste side. Her er fyldt med aktivitet og masser af restauranter, butikker og gode transportmuligheder. Gammelholm er den hyggelige og rolige del af kvarteret. Begge områder, er spændende og dejlige for turister, som der er mange af, men måske lidt tamt for beboerne. Kvarteret er præget af gennemkørende trafik og der er forholdsvis langt til dagligvarebutikker.

Gammelholm og Nyhavn har ca. 3.300 indbyggere.

4. Lokaludvalgets indsatsområder og arbejdsprogram

Indre By Lokaludvalgs vision om

- at Indre By fortsat skal være et godt sted at bo
- at Indre By fortsat skal have et varieret erhvervsliv
- at Indre By fortsat skal opfattes som unikt

og de i afsnit 1 og 3.3. nævnte potentialer og udfordringer, som er uddybet i bilag 1, angiver tilsammen de indsatsområder og arbejdsprogrammer, som Indre By Lokaludvalg vil arbejde for.

Lokaludvalget skal relatere sine indsatsområder og sit arbejdsprogram til Københavns Kommunes målsætning og politikker. Lokaludvalget har valgt, at bydelsplanen specielt skal udfolde og udfordre kommunens arkitekturpolitik og kommunens vision på teknik- og miljøområdet, Fællesskab København.

På den baggrund har lokaludvalget i dette afsnit af bydelsplanen detaljeret indsatsen i relation til

1. — Kommunens Arkitekturpolitik
2. — Kommunens vision på teknik- og miljøområdet 2025: "Fællesskab København"
3. — Det lokale miljøarbejde
4. — Den lokale kultur
5. — Børnefamilierne
6. — Borgerinddragelse
7. — Partnerskaber

4.1. Kommunens arkitekturpolitik

Jf. bilag 9 indeholder Kommunens arkitekturpolitik fra 2010 fire hovedmålsætninger om

1. Egenart
2. Arkitektur
3. Byrum
4. Processer.

1. **Egenart:** Vi skal styrke den københavnske egenart gennem både bevaring og udvikling.
2. **Arkitektur:** Vi skal fremme bæredygtig arkitektur, der tilfører byens sammenhænge og helheder nye kvaliteter.
3. **Byrum:** Vi skal skabe byrum og urbane landskaber af høj arkitektonisk kvalitet, der inviterer til et mangfoldigt byliv.
4. **Processer:** Vi skal udvikle og fremme processer, der sikrer arkitektonisk kvalitet og bæredygtige løsninger.

Nedenfor udfolder og udfordrer lokaludvalget de fire målsætninger i kommunens arkitekturpolitik fra 2010, velvidende at en ny arkitekturpolitik er på trapperne.

4.1.1. Styrk den københavnske egenart

Overordnet ønsker lokaludvalget, at de eksisterende kulturværdier i Indre By respekteres. Lokaludvalget er åbent over for arkitektoniske eksperimenter og København må godt være en

foregangsby indenfor arkitektur, også i Indre By, men det skal ske med omtanke og kærlighed til byen. Alle forslag til nybyggeri eller ombygning skal tilføre Indre By noget. For at fremme et forslag skal det bekræftes, at projektet styrker Københavns egenart og det skal beskrives på hvilken måde.

4.1.2. Arkitektur skal tilføre byen nye kvaliteter

Så i udgangspunktet skal kommende byggerier i deres udtryk læne sig op ad den eksisterende arkitektur. Den eksisterende arkitektur i Indre By er ikke overalt god arkitektur, men vores bydel rummer dog megen god arkitektur, som sjældent og kun efter en god borgerdialog skal fortolkes eller udfordres af moderne arkitektur. Nye byggerier skal både i sig selv, men også i sin samklang med omgivelserne tilføre området kvalitet. Et eksempel er Axel Towers, som er et flot byggeri, der bare er gået forkert. Det står på skuldrene af den fine cirkusbygning og er klemmt inde mellem, hvad der tilfældigvis nu er der.

4.1.2.1. Bebyggelsesgraden skal ikke forhøjes

København skal lære af historien. Man byggede tæt og uden kvalitet i 1800-tallet. I 1900-tallet måtte man rydde op efter 1800-tallets fejltagelser. Nu er der atter en tendens til at ville bygge tæt, men den vej skal vi ikke ud af. Beboerne i Indre By vil gerne bevare og udvikle deres bydel med de mål for øje, at der skal være lys, luft og flere boliger. Det kræver, at bebyggelsesgraden i Indre By ikke forhøjes. De mindre udnyttede matrikler og grønne oaser bør ikke fortsat være mål for bebyggelseseksponering.

4.1.2.2. Bolig- og bygningsmassen

Indre Bys bygningsmasse ændrer sig løbende, både som følge af nybyggeri og som følge af ny anvendelse og nyindretning af eksisterende byggeri. Lokaludvalget mener, at udviklingen skal styres i en retning, der sikrer en varieret bolig- og bygningsmasse i Indre By, der har kvalitet. Styringen skal især sikre, at der kommer børnefamilieboliger i såvel nyt som eksisterende byggeri. Ved at fremme byggeri af store børnefamilieboliger i Indre By får mange forskellige målgrupper mulighed for at bo i vores bydel. Børnefamilieboligerne kan anvendes af børnefamilier; af studerende, der slår sig sammen, samt af de par oppe i årene, der godt vil have plads - og kan betale for det.

Lokaludvalget anser det for væsentligt, at der i det samlede boligareal er krav om, at i nybyggeri er 25 % boligarealet almene boliger, også i områder udlagt til serviceerhverv. Dette kan sikre mangfoldighed og en alsidig sammensætning af boligtilbuddet.

Ovenstående er udtryk for, at lokaludvalget helt overordnet ønsker, at Indre By skal rumme mere beboelse. Det særlige ved en by er netop, at den har beboere. Dertil kommer, at beboerne er med til at opretholde et varieret og spændende handelsliv i vores bydel. Nyt byggeri og nyindretning af eksisterende byggeri i Indre By skal derfor i udgangspunktet ikke indrettes til serviceerhverv som kontorer og hoteller. De fratager Indre By kvaliteter.

Lokaludvalget ser med bekymring på udflytningen af Københavns Universitet fra Indre By. Bygningerne bør indrettes til boliger for studerende for at sikre, at dele af Indre By ikke vil ligge død hen efter arbejdstid.

4.1.2.3. Ingen højhuse

Der skal ikke placeres højhuse i Indre By og i kvartererne omkring Indre By. Indre Bys arkitektoniske egenart er, at bydelen stort set ikke rummer ejendomme over seks etager. Højhuse klemmer Indre By, der er vind omkring dem og de skaber ofte skyggeproblemer. Den forholdsvis lave by fremhæves som et positivt særkende for København, også internationalt. Denne arkitektoniske egenart er bl.a. det, turisterne kommer til København for at opleve.

4.1.2.4. Ingen husbåde

Husbåde i Inderhavnen og kanalerne er en privatisering af vandet. De hører ikke hjemme i Indre By, hvor vandet er en tilgængelig attraktion for alle.

4.1.3. Byrum skal invitere til et mangfoldigt byliv

Lokaludvalget er enig i den arkitektoniske målsætning om, at vi skal skabe byrum og urbane landskaber af høj arkitektonisk kvalitet, der inviterer til et mangfoldigt byliv. En dimension af dette er, at byrummene skal være trygge og sikre.

4.1.3.1. Terrorforebyggende design

Indre By rummer bygninger og steder, som er oplagte terrormål. Derfor har designerne desværre fået en ny udfordring, idet der er opstået et behov for at hindre terrorangreb med foranstaltninger i bygninger og på pladser og gader. Lokaludvalget ser gerne, at der udvikles løsninger, tilpasset byens arkitektur, der integreres i det eksisterende byinventar og den eksisterende bygningsmasse, fx afspærringer, der kan bruges som siddeplads eller, hvor muligt, til passende beplantning.

I det omfang, der fortsat er behov for at terrorsikre med afspærringer, foreslår lokaludvalget, at Københavns Kommune kommer med permanente løsninger, der er integreret i byrummet.

4.1.3.2. Tryghedsfremmende belysning

Indre By skal have en belysningsstrategi, der udpeger monumenter og smukke bygninger i Indre By, som egner sig til at blive belyst i nattetimerne med energibesparende lyskilder. Belysningen kan give en smukkere by og gøre den endnu mere indbydende for turister, og så har belysningen, hvis den sættes rigtigt, en tryghedsfremmende funktion.

I visse dele af bydelen skal der opsættes særlig gadebelysning, der passer til området, som fx på Sankt Pauls Plads, Sankt Pauls Gade og Olfert Fischers Gade, og/eller som kan ændre karakteren af livet på gaden til et mere afdæmpet liv og dermed have en tryghedsfremmende funktion. Det er særligt aktuelt i gaderne i Nørre Kvarter.

4.1.4. Borgerdialogprocesser kvalificerer arkitektur

Lokaludvalget er enig i den arkitektoniske målsætning om, at vi skal udvikle og fremme processer, der sikrer arkitektonisk kvalitet og bæredygtige løsninger.

Lokaludvalget foreslår, at myndigheder og bygherrer i højere grad end nu inddrager borgerne og interessenterne, når der skal bygges nyt byggeri. Det kan bl.a. ske ved, at man har borgerdialog om grundlag for arkitektkonkurrencer. Grundlag for arkitektkonkurrencer skal ikke tilrettelægges og besluttes i en lukket kreds. De skal debatteres offentligt, så de kan blive kvalificeret og så offentligheden tager ejerskab til byggeriet.

4.2. Fællesskab København

Jf. bilag 10 omtaler kommunens vision for 2025 på teknik- og miljøområdet "Fællesskab København" bl.a. følgende indsatsområder:

1. En bedre hverdag i byrummet
2. Mere bynatur
3. Fleksibel og kreativ brug af byen
4. Unikke kvarterer i sammenhæng

Nedenfor udfolder og udfordrer lokaludvalget disse fire indsatsområder.

1. **En bedre hverdag i byrummet:** Byrummet skal indrettes, så det kan bruges til flere af hverdagens gøremål på den samme plads. Byen skal være gæstfri og ren, og det skal være nemt at komme frem. Byrummet skal danne en tryk og funktionel ramme om så forskellige aktiviteter som transport, arbejde, afslapning, sport, møder, fordybelse, fejring, markeder, kultur, debatter og meget andet. Når vi udvikler områder og faciliteter, skal vi altid prioritere hverdagslivet først. Vi skal være mere kreative i anvendelsen af den plads, vi har.
2. **Mere bynatur:** Byens grønne og blå områder skaber ro og balance i byen. I en by, der vokser, bliver det sværere at finde plads til flere store grønne områder. Vi skal derfor flette naturen ind i byen, hver gang vi har mulighed for det. Naturen skal pible frem på steder, hvor man ikke forventer det, så vi får mange flere små pletter af levende grønt og blåt.
3. **Fleksibel og kreativ brug af byen:** Byer, der ikke forandrer sig løbende, bliver med tiden ensformige og forudsigelige. Derfor skal vi skabe et mere fleksibelt og dynamisk København, så byen passer til det levede liv. Der skal være plads til eksperimenterende projekter, som måske har en begrænset levetid. Der skal være frihed til at iværksætte og afprøve nye ting. Bygninger og områder kan ændre funktion med tiden. Vi skal sammen have modet til at overraske og skabe nyt.
4. **Unikke kvarterer i sammenhæng:** Byens kontraster må aldrig blive så stærke, at vi skaber et opdelt København. Vi skal styrke sammenhængen mellem byens områder. Det skal være let at bevæge sig på tværs af byen, og turene gennem byen skal være trygge og inspirerende. En by med kant kan kun opstå, hvis dens indbyggere og virksomheder er forskellige. Derfor er det vigtigt, at alle typer af mennesker har mulighed for at bo i København. Byens kvarterer skal alle være grundlæggende attraktive, og boformerne skal give mulighed for individuelle valg og understøtte, at der opstår nye fællesskaber blandt københavnere.

4.2.1. En bedre hverdag i byrummet

Oplevelsen er, at hverdagen i store dele af Indre By er ved at blive ”overtaget” af andre: Af pendlere, investorer, nattelevsgæster, bilister, cyklister, turister, eventdeltagere osv.

Overordnet skal Indre By derfor udvikle sig sådan, at der igen bliver plads til beboere og til detailhandel i Indre By. Lokaludvalget ønsker at fremme det lokale miljø og særpræg i de forskellige kvarterer. Indre By skal være for alle og ikke kun for gæsterne, men gæsterne må gerne være her.

4.2.1.1. Fodgængerne og de færdselshandicappede

En by for mennesker er en god by at gå i. At gå er vores mest basale måde at bevæge os på. Det er nemt, gratis, sundt og mere bæredygtigt at gå i stedet for at tage bilen. Det giver os mulighed for at bruge vores sanser, for at gå på opdagelse og for at møde andre mennesker. Derfor skal Indre By, med bedre komfort, mere tryghed og fremkommelighed, invitere til at gå.

Københavns Kommune har minimumsmål for fordelingen af trafikken i byen for så vidt angår forholdet mellem cykeltrafik, kollektiv trafik og biltrafik. Lokaludvalget ønsker, at trafik til fods får større vægt i kommunens trafikplanlægning og foreslår derfor et minimumsmål for trafik til fods i Indre By; både et absolut mål og et mål relateret til øvrige former for trafik, og at kommunen sætter et arbejde i gang, der skal realisere et egentligt fodgængernetværk i Indre By.

Fodgængerne føler sig i stigende grad generet af cyklister, der bruger fortovet. Ved kryds, hvor cyklister bruger fortovet som genvej til at komme hurtigere om hjørnet, skal der opsættes afspærring eller lægges en belægning i fortovet, der afskrækker cyklisterne. Det gælder fx i krydset Nørre Søgade/Dronning Louises Bro, i krydset Nørre Farimagsgade/Gyldenløvesgade og i krydset Gothersgade / Øster Voldgade.

Byudstyr, butiksudstyr, udeserveringer, mobile salgsvogne, reklamestandere, gademusikanter og meget andet blokerer for fodgængeres fremkommelighed i almindelighed og for tilgængeligheden for færdselshandicappede i særdeleshed.

4.2.1.2. Cykeltrafik

Lyskryds, hvor cyklisterne udgør en væsentlig del af trafikanten, skal justeres, så de er tilpasset cykelflowet. Der skal ses på, hvordan der kan etableres grønne bølger for cyklister.

Brostensgaderne i Indre By kan være svære at cykle på, men de har charme. Imidlertid har brostensgaderne ændret karakter, fordi man nu bruger fejmaskiner, der ødelægger fugerne mellem brostenene. Det gør det vanskeligt at cykle og det ødelægger indtrykket af gaderne. Lokaludvalget vil arbejde for, at kommunen går tilbage til en skånsom rengøring af brostensgaderne.

Søgaderne er det bedste valg for cykeltrafikken mellem Østerbro og H.C. Andersens Boulevard. Her er forholdsvis få lyskryds, få udkørsler fra gårde og få fodgængerovergange. Strækningerne er overskuelige og har en herlighedsværdi for de cyklende. Søgaderne skal derfor indrettes til fordel for cyklisterne

4.2.1.3. Cykelkultur

Cyklisterne har forholdsvis gode forhold i Indre By. Det forpligter. Cyklisterne skal respektere

færdselsreglerne og de øvrige trafikanter. Lokaludvalget foreslår, at kommunen til stadighed og mere intensivt end nu gennemfører kampagner, der med humor og selvironi gør cyklisterne opmærksomme på, hvordan man skal cykle. Kommende cykelkulturkampagner bør også omfatte det forhold, at det er forbudt at cykle i Indre Bys parker og anlæg.

Derudover skal kommunen sætte ind med en særlig indsats over for turister og tilflyttere, så de lærer færdselsreglerne at kende.

Lokaludvalget stiller spørgsmålstegn ved ideen om at de el-drevne bycykler skal kunne anvendes af turister. Det egentlige formål med el-cyklerne var, at de skulle stå til rådighed for pendlere, der skal fra en station til deres arbejdsplads eller omvendt. Men turisterne har taget el-cyklerne til sig i en grad, så de skaber utryghed blandt andre trafikanter i Indre By. Turisterne cykler hurtigere, end de magter, og de overtræder færdselsreglerne.

Endelig er der behov for en særlig indsats i forhold til segway-kørsel, da segways betragtes som cykler og skal følge færdselsreglerne for cykler. De fleste segwaykørere er turister, der bevæger sig rundt i Indre By i grupper. Måden, de bevæger sig på, skaber utryghed for andre trafikanter. Derudover har de for vane at køre på områder, der er forbeholdt fodgængere, fx Havnegade-promenaden.

4.2.1.4. Cykelparkering

Cykelparkeringen i Indre By skal optimeres samtidig med, at kulturen omkring cykelparkering skal forbedres.

En optimering af cykelparkering skal omfatte etablering af cykelparkering

- i trygge og let tilgængelige cykelparkeringshuse og –kældre med mulighed for at få luft i dækkene
- i 10 m-zonen ved vejkryds
- på nedlagte bilparkeringspladser
- ved en løbende indsats for at fjerne ”døde” cykler, herunder en ordning hvor private grundejere får tilladelse til at fjerne cykler
- med aftaler med offentlige institutioner om etablering af flexparkeringspladser på deres ejendom, som i dagtimerne benyttes til bilparkering, så pladsen i resten af døgnet kan anvendes til cykelparkering.

Kulturen vedr. parkering af cykler skal ændres med vedvarende kampagner, der appellerer til cyklisternes humor og forståelse for problemet, samt – hvis muligt - med bødeaktioner.

4.2.1.5. Biltrafik

Den gennemkørende biltrafik, især over Kongens Nytorv ad Holmens Kanal-Torvegade, Vindebrogade-Stormgade og H.C. Andersens Boulevard-Langebrogade, er et problem for Indre By. Nogle mener, at løsningen er at anlægge en havnetunnel udenom Indre By mellem Nordhavn og Refshaleøen. Staten er således i gang med at forberede et beslutningsgrundlag om havnetunnelen, som forventes at være klar i 2019. Lokaludvalget mener, at beslutningsgrundlaget skal indeholde konsekvensberegninger af, hvordan trafikken i Indre Bys

forskellige kvarterer vil være, hvis havnetunnellen etableres. Lokaludvalget støtter kun scenarier for udformningen af havnetunnellen, der reducerer den samlede trafikmængde. Omkring havnetunnellens konsekvenser er det vigtigt at se på udviklingen af trafikken i Indre By i forhold til dagens trafik, og ikke kun på hvor meget en havnetunnel kan reducere en helt opskruet trafikfremskrivning.

Lokaludvalget ønsker, at brugen af delebiler skal udbredes for derigennem at reducere bilkørslen og behovet for parkering i byen. En måde at udbrede ordningen på er ved at etablere cykelparkering ved delebilparkeringspladser, så de, der bor et stykke fra en delebilparkeringsplads, kan cykle mellem bopælen og delebilparkeringspladsen. Derudover kan man etablere et samarbejde mellem de forskellige udbydere om en fælles portal, så der gøres nemmere at orientere sig om, hvordan de forskellige tilbud matcher ens behov. Der er brug for en undersøgelse af hvem, der kan tænkes at afskaffe deres egen bil og gå over til delebil. Der skal etableres delebilparkering i de områder af Indre By, hvor der konstateres et behov. I udgangspunktet bør delebiler i Indre By være el-biler eller hybridbiler.

Det vigtigste trafikpolitiske instrument til reduktion af biltrængslen er betalingsparkering. En stor del af bilpendlerne på statslige og private parkeringspladser betaler ikke for parkering. Via en ligestilling af bilpendlere hvad betalingsparkering angår, vil kommunen være i stand til at mindske biltrængslen i Indre By.

Lokaludvalget ønsker på sigt, at Middelalderbyen friholdes for biltrafik, så den i hovedsagen forbeholdes cyklister og fodgængere. Derudover ønsker lokaludvalget en generel hastighedsgrænse i hele Indre By på 40 km/t eller lavere, så trafikstøj reduceres og sikkerheden øges, eftersom Indre By er en bydel med beboelse, rekreative områder og mange fodgængere og cyklister. Det er særligt støj fra den tunge trafik, der er et problem. Den tunge trafik skal derfor ledes ind og ud af Indre By af særlige ruter, så boligområder og rekreative områder i det omfang, det er muligt, ikke belastes af tung trafik.

4.2.1.6. Bilparkering

Overordnet ønsker lokaludvalget, at beboerne i Indre By har adgang til en parkeringsplads inden for rimelig afstand af deres bopæl. Hvis man skal gå mellem bopæl og parkeringsplads, bør afstanden være max. 500 m, men hvis man etablerer cykelparkering ved parkeringspladserne, så beboerne kan cykle til deres parkerede bil, kan afstanden mellem bopæl og parkering godt være op til 7-800 m.

Men ellers skal parkeringsarealerne i Middelalderbyen prioriteres til:

1. Af- og pålæsning
2. Parkering for håndværkere mv., der skal udføre opgaver i ejendomme i Indre By
3. Handicapparkering og parkering for handicapkørselsordninger
4. Beboerparkering
5. Parkering af el-drevne delebiler
6. Elbilparkering
7. Pendlerparkering og privat kundekørsel
8. Reduktion af den gennemkørende trafik, så der er plads til andre aktiviteter, herunder cykelparkering.

Kommunen skal købe sig ind i flere parkeringshuse, så beboerne kan bruge dem som erstatning for de parkeringspladser, der nedlægges i gaderne. Lokaludvalget opfordrer til, at man ser fremskaffelsen af nye parkeringspladser i sammenhæng med de gadeparkeringspladser, der de seneste par år er blevet nedlagt eller planlægges at blive nedlagt i bydelen. Blandt andet er der behov for nye beboerparkeringsmuligheder i området omkring Sankt Annæ Plads.

I forbindelse med ændringer i byrummet kan der være behov for at nedlægge parkeringspladser, som så skal erstattes med parkeringspladser andetsteds. Nedlæggelse af parkeringspladser skal ikke ske, før erstatningsparkeringspladserne er fremskaffet. Det er vigtigt, at erstatningsparkeringspladserne ligger max. 500 meter fra de parkeringspladser, der bliver nedlagt.

Lokaludvalget støtter ideen om, at man med "Smart City"-initiativer gør det nemmere for borgerne at finde ledige parkeringspladser, så søgetrafik minimeres.

4.2.1.7. Den offentlige trafik i Indre By

Indre By Lokaludvalg frygter, at Cityringen ikke vil bidrage til en reduktion af pendlertrafikken mod og gennem Indre By. Det underbygges af trafikundersøgelser. Lokaludvalget foreslår derfor, at Københavns Kommune undersøger muligheden for at etablere en letbane i gadeplan mellem Ring 3 og Amager.

Der vil også efter færdiggørelsen af Cityringen være behov for offentlige busser ind og ud af Indre By. Man bør ikke ensidigt satse på Cityringen i kombination med busser. Når det er sagt, skal antallet af busser i Webersgade og Frederiksborggade nedbringes. Gaderne er tynget af de mange buslinjer og den frekvens, der køres med. Som en miljørigtig opgradering af buslinje 150S, der tager hensyn til omgivelserne, foreslår lokaludvalget, at man anlægger en letbane mellem Nørreport og Lundtofte.

Planlægningen af det lokale busnet i Indre By, som etableres efter åbningen af Cityringen, skal ske i samarbejde med lokaludvalget og borgerne, og fx tage udgangspunkt i offentlige workshops. Det lokale busnet skal omfatte buslinjer fra boligområderne mellem metrostationerne på Cityringen og metrostationerne. Det gælder fx hele området mellem Søerne og voldene.

Der skal være siddepladser ved busstoppesteder og læskurene skal indrettes og placeres, så man fra læskuret kan se busserne, der er på vej.

Busparken skal bestå af busser med lav ind- og udgang, så det er nemt for bevægelseshæmmede og folk med barnevogne at benytte bus. Der bør især være fokus på, hvordan bevægelseshæmmede nemt kan stige ind og ud i linje 5C-busserne.

4.3.1.8. Pladser og parker

Byrummene i Indre By skal udvikles med mennesket som centrum. Ikke alle byrum i Indre By skal fyldes ud med liv og livgivende indretninger. Pauser og stilleområder er vigtige. Bl.a. skal man ikke have udeserveringer på alle pladser og heller ikke på hele en given plads. Nogle pladser og nogle dele af pladserne i Indre By skal være forbeholdt de, der nyder ro i byrummet. I bilaget ses en liste over pladser og parker i Indre By med lokaludvalgets bud på hvilken form for anvendelse, de er egnet til.

4.2.1.9. Julemarkeder

I den forgangne bydelsplanperiode har julemarkeder i Indre By været drøftet blandt borgerne, i lokaludvalget og politisk på rådhuset. Julemarkederne er et velkomment indslag i bylivet, men kommunen skal gøre det klart for de ansvarlige, hvad vilkårene for julemarkederne er - også med hensyn til renhold og affaldshåndtering. Hvis vilkårene ikke overholdes, skal kommunen skride ind øjeblikkeligt. Julemarkederne skal udstråle kvalitet. De skal opleves som værende noget, der giver værdi til København, noget der respekterer de eksisterende forretninger og noget, vi kan være stolte af. De bør formidle de nordiske juletraditioner. Julemarkederne er i november og december måned Københavns ansigt ud ad til, ~~ikke mindst overfor de mange turister i byen.~~

4.2.1.10. Bydelens æstetik

Lokaludvalget vil højne den æstetiske standard i Indre By. Det er vigtigt at bevare København og Indre Bys særpræg. Når man går rundt på Rådhuspladsen eller en tur ned ad Strøget, så skal man kunne se og mærke, at man er i København, og ikke i hvilken som helst anden by. Skiltningen på facaderne skal ikke dominere byrummet, men signalere, hvad der er bag facaderne. Skiltningen skal holdes under 1. sals højde, så husfacaderne kan ses og nydes. Skiltningen for butikkerne må ikke ødelægge facadens arkitektur og helhed.

4.2.1.11. Events

Lokaludvalget anerkender behovet for at afholde idræts- og kulturarrangementer i Indre Bys ~~gader~~, men det skal være tydeligt, hvad byen får igen for at være værtsby, og arrangementerne skal afvikles med hensyntagen til og med mindst mulig gene for beboerne og detailhandlen i bydelen samt for de mange gæster, der er her uanset eventen. Derudover skal events spredes, så de i højere grad end nu placeres udenfor Indre By.

Kommunen skal i forbindelse med fremtidige idræts- og kulturarrangementer i Indre Bys ~~gader~~ sikre:

- At arrangementerne er fokuseret. Eksempelvis virker det unødvendigt - og i al fald generende for Indre Bys beboere - at idrætsarrangementer som maratonløb og ironman forsøges peppet op med live- og dj-musik langs ruten. Sådanne sidearrangementer skal ikke placeres ved beboelse.
- At ansøgninger om musik i forbindelse med markeder, idrætsbegivenheder mv. skal ske med en særskilt ansøgning, der behandles i henhold til reglerne om musikudøvelse i byrummet.
- At Indre By kan fungere, selv om der er en event i bydelen. Afspærring af gader skal holdes på et minimum, fx ved at man i højere grad end nu placerer events, så byen er spærret så lidt af som muligt, fx langs havneløbet.
- At man værner om åndehuller som Kongens Have og derfor begrænser anvendelsen af Indre Bys parker til events og lukkede arrangementer.
- **At Indre By ikke belastes af urin fra de, der deltager i events. Der skal opsættes toiletter i et omfang, der matcher antal deltagere i og tilskuere til events.**
- At knudepunkter for events, fx start og mål for marathonsløb, placeres, hvor der ikke bor nogen. Kommentatorerne til events samt musikken, der spilles, fyrværkeri osv. er

belastende for de, der bor i nærheden.

- At overflyvning af bydelen i forbindelse med events begrænses til flyvninger, der er nødvendige for sikkerheden. Antallet af helikoptere, der er oppe for at dække events for TV, er stigende og de er længere tid i luften end førhen. De flyver i lav højde og kan høres i hele bydelen.

Der skal stilles krav til arrangører af events om, at de som vilkår for en tilladelse og/eller støtte fra kommunen til events redegør for, hvordan de vil tage hensyn til beboere og erhverv i bydelen.

4.2.1.12. Nattelivet

Der er politisk vilje til at tage hånd om generne fra nattelivet. Det er en glædelig udvikling. Forholdene for natklubber, diskoteker, serveringssteder, partybusser mv. i Indre By skal strammes op, så beboere og detailhandel får tålelige forhold igen. Stramningen skal suppleres med et eftersyn af, hvordan gældende bevillinger i nattelivsgaderne overholdes og om der er grundlag for at fratage restauratører deres bevilling.

Der skal indføres et maksimum på antallet af hhv. klokken 22-, 24-, 2- og 5-bevillinger i de forskellige kvarterer i Indre By, evt. med en mulighed for dispensation. I de smalle gader i Indre By bør der således kun være kl. 22/24-bevillinger. Gaderne rummer beboelse og er derfor ikke egnet til natteliv. En række områder i Indre By skal aldrig kunne omdannes til restaurations- og nattelivsområder. Fx skal Gammel Strand og området nord for Gothersgade beskyttes mod at blive en del af nattelivsområdet.

Der skal være offentlighed omkring Bevillingsnævnets afgørelse i sager om alkoholbevillinger og nattilladelser, fx med en bevillingsportal på kommunens hjemmeside, hvor bevillingsansøgningen er i høring og hvor virkningerne på det omkringliggende miljø af en eventuel tilladelse er vurderet. Endvidere skal der indføres en ankemulighed for berørte parter og repræsentanter herfor. Man skal gå bort fra bevillinger med 8 års gyldighed. En periode på max. 4 år er mere rimelig.

I dag er bevillingsbegrebet for bredtfaavnende. Lokaludvalget ønsker, at anvendelsen af en bevilling ikke skal kunne ændre karakter i bevillingsperioden. En bevilling til en café skal alene gælde for cafédrift og ikke for drift af en natklub. Hvis en bevillingshaver ændrer anvendelsen af lokalet, vedkommende har bevilling til, skal vedkommende søge en ny bevilling.

Der skal stilles kvalitative krav til restauratørerne for så vidt angår restaurationsernes udseende udadtil, herunder udeserveringer. Kravene skal gå igen i bevillingerne som vilkår for bevillingen.

Bevillingshavere, der ikke overholder reglerne skal mærke konsekvensen omgående. Lokaludvalget foreslår en klippekortordning, hvor man efter tre klip får en 5-årig bevillingskarantæne.

Kommunen skal i samarbejde med nattelivsbranchen til stadighed gennemføre kampagner mod diskrimination i nattelivet.

4.2.1.13. Renholdelse

Det er lokaludvalgets vurdering, at kommunens renholdelse af fortovene i Indre By ikke er tilfredsstillende. Lokaludvalget vil i bydelsplanperioden tage initiativ til at få undersøgt, hvad der skal til, for at renholdelsen af Indre Bys gader og særligt i nattelivsgaderne til stadighed er på et niveau, der svarer til brugen af gaderne.

4.2.1.14. Adfærdsregulerende afgift på udeserveringer

Afgiftsfriheden for udeserveringer har medført, at udeserveringerne nu breder sig ud over Indre Bys pladser, gågader og fortove; ikke fordi, der er behov for alle udeserveringspladserne, men fordi restauratørerne reklamerer for deres restauration ved at fylde i bybilledet. De har indtaget byrummet til gene for fremkommeligheden, atmosfæren og roen i byrummet.

Derfor skal der være afgiftsfrihed for den første række udeserveringer tæt ved restaurationserne langs husmurene, men betales afgift for udeserveringer på de offentlige arealer, der ligger længere ude eller væk fra restaurationserne. På den måde reguleres omfanget af udeserveringer til det reelle behov. Derudover skal det klart afgrænses på kommunens kort og på fliserne, hvor udeserveringer må være. Håndhævelsen af udeserveringsreglerne skal være aktiv og effektiv.

Indtægterne fra afgiften skal anvendes til at finansiere øget håndhævelse af reglerne på området.

En anden mulighed er, at restauratørerne får afgiftsfrihed for udeservering, hvis de stiller deres toiletter gratis til rådighed for offentligheden.

4.2.1.15. Foodtrucks

Der skal være et maksimum på antal foodtrucks, kaffevogne mm. i Indre By henset til, at de er unfair konkurrence i forhold til butikker, cafeer mv., der betaler en ofte høj husleje. Foodtrucks skal ikke tillades placering foran butikker mv.

4.2.1.16. Cykeltaxaer

Cykeltaxabranschen bidrager negativt til bylivet i øjeblikket. Cykeltaxachaufførerne ønsker at være synlige på befærdede områder med det resultat, at de blokerer for attraktioner som Amagertorv og Storkespringvandet samt indgangen til Nyhavn. De ser sig som en del af nattelivet og spiller høj musik, mens de kører rundt.

Der er behov for en regulering af branchen eller blot en håndhævelse af gældende regler. Branchen skal have et incitament til kun at bruge de standpladser i byrummet, den har fået tildelt, og der skal sættes ind over for støjen. En måde at regulere branchen på er ved at undersøge, om forsikringsforholdene er i orden.

4.2.1.17. Turismen

København skal satse på kvalitetsturisme i Indre By. Der er intet i vejen med andre former for turisme og man bør opdyrke det i de øvrige bydele i kommunen, for bydelene skal ikke ligne hinanden. Men Indre By skal med sin status, beliggenhed og herlighedsværdier satse på kvalitet og bæredygtighed. Vi skal skabe diversitet og spændvidde i oplevelser. Det skal bl.a. afspejle sig i butiksstrukturen, i hotellerne, i restaurations-, café- og nattelivet og i hvad vi ellers tilbyder turister i Indre By. Det skal også kunne ses i serviceniveauet. Lokaludvalget ser på den baggrund frem til, at Airbnb-branchen bliver reguleret og muligheden for Airbnb-udlejning begrænset.

Krydstogtrafikken og den dertil knyttede transport i Indre By skal være mere bæredygtig. Eksempelvis bør krydstogtskibene tvinges til at bruge el, der produceres miljøvenligt på elværkerne, frem for at bruge el, som skibene selv producerer med diesel med luftforurening til følge. Partikelforureningen og drivhusgasemissioner skal reduceres jf. målet i kommunens klimaplan. Transport af passagerer til og fra krydstogtskibene skal i hovedsagen ske ad vandvejen eller i små el-busser, der passer til gadenettet i Indre By.

Etableringen af Cityringen kan med tiden medvirke til at minimere antallet af sightseeingbusser.

4.2.1.18. De hjemløse i gadebilledet

Indre Bys beboere ønsker, at deres bydel fremstår smukt og med værdighed. Samtidig har mange i bydelen et socialt hjerte, empati og forståelse for, at ikke alle har mulighed for et godt liv, men må leve på gaden hele eller det meste af døgnet. Da en forholdsvis stor andel af hjemløse i Danmark opholder sig i Indre By, er det et dilemma, som der skal findes løsninger på, selv om det ikke er nemt. Gadebilledet skal i mindre grad end nu være præget af hjemløse og de hjemløse skal hjælpes til et bedre liv.

Lokaludvalget foreslår oprettelse af flere, mindre være- og bispisningssteder rundt om i Indre By. De skal have forskellig profil tilpasset forskellige målgrupper. Med samme værdige og respektfulde tilgang til de hjemløse, som man har i bispisningsstedet Den Sorte Gryde i Nansensgade, skal man gøre en indsats for at stabilisere de sårbare hjemløse, så de kan hjælpes til en bolig, der passer til deres levevis. På samme værdige og respektfulde måde skal ikke-kriminelle udenlandske hjemløse hjælpes med transport til hjemlandet, idet lokaludvalget forstår, at politiet tager hånd om kriminelle hjemløse.

4.2.2. Mere bynatur

Det grønne indtryk skal forstærkes ved anlæg af nye grønne områder og ved at plante flere træer og blomster.

De nuværende grønne områder må ikke betragtes som potentielle byggegrunde, som det er sket i forbindelse med museumsbyggeri i Østre Anlæg og nu i Botanisk Have. De nuværende blå områder må ikke betragtes som potentielle byggegrunde, som det er sket i forbindelse med BLOX-byggeriet, hvor der er bygget ud i havnen.

Kommunen og staten bør gå forrest og sørge for en begrønning af deres arealer og bygninger i Indre By, fx med etablering af en kommunal pulje, som de, der driver de offentlige arealer og bygninger i Indre By, kan søge forgrønningsstøtte af.

Der skal etableres et netværk af borgere, som i samarbejde med Københavns Kommune kan støtte og hjælpe beboerne til etablering af byforgrønningsprojekter

Lokaludvalget fortsætter sin kampagne og sin pulje ”Roser til Byen” i samarbejde med Miljøpunkt Indre By-Christianshavn, som borgerne kan søge om støtte til facadebeplantning af.

Der skal plantes flere træer i Indre By, ikke mindst på steder, hvor træer er blevet fældet. Der er taget initiativ til, at der skal udpeges ikoniske træer. Det hilser lokaludvalget velkomment. Lokaludvalget foreslår, at man som hovedregel ikke tillader fældning af træer, der er over 25 år gamle, uanset om de står på offentligt eller privat areal.

Det kan være et irritationsmoment for nogle, når vilde grønne planter snor sig op gennem de sirligt anlagte brosten og fortovsprækker. Men ukrudt er en del af naturens og hverdagens grønne billede. Det vokser, hvor der er jord og liv, og komplementerer gadebilledet med lys og farve, som giver struktur og æstetisk mening. Derfor skal kommunen minimere ukrudtsbekæmpelse på fortovene i Indre By. Ukrudt i fortovene medvirker til at holde på sandet mellem fortovsfliserne, til at nedsive regnvand og til at rense luften.

4.2.3. Fleksibel og kreativ brug af byen

Indre By skal passe til det levede liv. Der skal være plads til eksperimenterende projekter. Der skal være frihed til at iværksætte og afprøve nye ting. Bygninger og områder kan ændre funktion med tiden. Vi skal sammen have modet til at overraske og skabe nyt. Lokaludvalget er enig i mange af de tanker om fleksibel og kreativ brug af byen, som omtales i Fællesskab København.

4.2.3.1. Frederiksborggade uden motorer

Frederiksborggade skal laves om til at afvikle cykel- og fodgængertrafik. Den motoriserede trafik skal ledes om ad Gothersgade, hvor der er langt færre beboere og langt færre butikker. Så vil cyklisterne og de mange fodgængere omkring Torvehallerne og metronedgangene kunne færdes uden fare for at blive kørt over af den alt for kraftige og tunge bustrafik. Det vil give et mere blomstrende forretningsmiljø og en fornuftig afvikling af den øgede cykeltrafik fra Nørrebrogade ind mod bymidten.

4.2.3.2. Motionsplads på Havnegade-promenaden

Lokaludvalget foreslår gratis udendørs motionspladser i Indre Bys rekreative områder i stil med den ved Fredens Bro. Den første bør anlægges på Havnegade-promenaden.

Havnegade-promenaden er blevet en stor succes med mange brugere, voksne og gamle, unge og børn. Alt er i brug. Bænke og borde, trampoliner og boldbanen, petanque spil m.m. Der både promeneres og motionløbes. Alle områder er i brug bortset fra den såkaldte Bornholmerknast i den sydvestlige ende af promenaden. Her er der i sin tid opstillet en såkaldt "havnehal" bestående af 6 høje søjler, som var tænkt brugt til arrangementer, hvis den blev afskærmet med presenninger. Knasten er det absolut mest forblæste område på promenaden, hvorfor den nærmest aldrig er blevet brugt efter sin hensigt.

Lokaludvalget foreslår, at knastområdet bruges til et lille "fitnessområde" med 7-8 fitnessapparater blandt de mest populære til fri afbenyttelse.

4.2.3.3. Gentænk Axeltorv

Området skal udvikles ved at gøre pladsen mellem Paladsbiograferne og Cirkusbygningen samt pladsen mellem Axelborg og de nye Axel Towers til grønne områder med markedsplads og et kreativt cafeliv.

4.2.3.4. Skøjtebane og soppebassin på Kongens Nytorv

Når Metrobyggeriet er afsluttet, vil livet på skøjtebanen på Kongens Nytorv smitte af på livet i kvarteret om vinteren. En tilsvarende effekt vil komme, hvis skøjtebanen om sommeren omdannes til et lavvandet bassin, hvor man kan lege med både etc.

4.2.3.5. Markedsplads i Lille Kongensgade

Der skal ske noget med Lille Kongensgade. Den skal ikke være en trafikforbindelse. Dens

placering ud til Kongens Nytorv mellem Magasin og en række spise- og udskænkingssteder taler for, at gaden skal lukkes og udvikles til en markedsplads med hensynsfuld udeservering.

4.2.3.6. Nyboder med beboerdrevne aktiviteter

Sankt Pauls Plads skal forskønnes, så den kan fungere som et samlingssted for alle i kvarteret. Hundeluftearealet skal flyttes til et andet sted i nærheden, så de grønne arealer kan tages i anvendelse til beboerdrevne aktiviteter som byhaver, loppemarkeder mv. Lokaludvalget fortsætter sit engagement i udviklingsprocessen for pladsens anvendelse.

4.2.3.7. Strædet skal reguleres

Lokaludvalget ønsker at få synliggjort de gældende regler for brug af Strædet til udeserveringer, parkering, byudstyr osv., og at reglerne håndhæves. Strædet fremstår rodet og der er kamp om gaderummet blandt de, der driver forretning i gaderne. Også her kunne en adfærdsregulerende afgift afdække det reelle behov.

4.2.3.8. Lavendelstræde med minimal biltrafik

Lavendelstræde skal have samme status som Stræderne. Det skal ikke være en bilfri gade, for der skal være mulighed for varelevering til de erhvervsdrivende samt afmærkede p-båse mellem de udendørs restaurantnicher.

4.2.3.9. Strøget er fyldt op

Placering af byudstyr, stader og gademusikantarealer på Strøget skal ske under hensyntagen til Strøgets generelle udtryk samt ud fra en vurdering af, hvordan det påvirker fremkommeligheden og butikkernes synlighed. I øjeblikket er Strøget fyldt op, så hvis der skal noget nyt ind, må man fjerne noget andet. Især Frederiksberggade fremstår tarvelig og billig.

4.2.3.10. Bilfri weekender i Søgaderne

Øster Søgade, Nørre Søgade og Vester Søgade skal forsøgsvis lukkes for biltrafik i weekenderne. Gadearealerne bliver stillet til rådighed for uformelle borgerinitierede aktiviteter, for eksempel rulleskøjteløb, loppemarked osv. Dermed får Søgaderne karakter af et trafik- og bylivseksperimentarium, hvor det kan observeres, hvad der vil ske, hvis man permanent frigiver gadeareal til byrumsaktiviteter. Derudover kan det også undersøges, hvilke konsekvenser det vil have for luftkvaliteten i området at begrænse trafikken på Søgaderne.

På langt sigt skal bilfrizone etableres i Søgaderne som et egentlig pilotprojekt med det formål, at forvaltningen kan undersøge, hvordan biltrafikken kan afvikles uden Søgaderne i perioden fredag-søndag. Projektet skal suppleres med en forøgelse af den offentlige transport i de samme perioder, så der er et reelt alternativ til bilen. Projektet gennemføres i en forsøgsperiode og evalueres derefter for konsekvenser hvad angår mobilitet og sundhed.

4.2.3.11. Kunst i byens rum

Kunstværker i byrummet skal være vedkommende for Indre By og have kvalitet. Indenfor den ramme er lokaludvalget åben over for alle former for kunst, hvad enten det er permanent eller midlertidigt: Monumenter, lysinstallationer, lydbilleder, gavlmalier, musik osv. Lokaludvalget vil sammen med interessenter sætte udarbejdelsen af en strategi for kunst i Indre Bys byrum i gang.

4.2.4. Unikke kvarterer i sammenhæng

Planlægningen i Indre By forekommer fragmenteret og styret af bygherreønsker, hvilket står i kontrast til, at man i udviklingsområderne i Københavns Kommune planlægger helhedsorienteret. I Indre By har vi en række kvarterer, som hver især hænger nogenlunde sammen, men som stort set ikke hænger sammen på tværs. Den igangværende planlægning synes at underminere kvarterernes "indvendige" sammenhængskraft, ligesom den ikke styrker sammenhængen på tværs af Indre By. Det skal der laves om på, først og fremmest ved at erkende og arbejde med det udgangspunkt, at Indre By er en bydel med megen beboelse.

4.2.4.1. Helhedsplan for området mellem Kongens Have og Inderhavnen

Der skal udarbejdes en trafikal helhedsplan for hele området mellem Kongens Have og Inderhavnen, som skal omfatte

- en ensretning af Holbergsgade/Toldbodgade som aflastning af Bredgade
- en forbedring af forholdene for cyklister ved at videreføre cykelpromenaden i Havnegade via Amaliehaven til Esplanaden.
- En forbedring af forholdene for cyklister og fodgængere, der skal fra Inderhavnsbroen til Kongens Nytorv - eller omvendt.

4.2.4.2. Til fods ad Fæstningsringen

Fæstningsringen omfatter Kastellet, Østre Anlæg, Botanisk Have, Ørstedsparken, Tivoli og Christianshavns Vold samt de indre søforter. De bør forbindes, så man til fods i videst muligt omfang kan bevæge sig gennem ringen, uden at skulle krydse gader i gadeplanet. Anlægget af gang- og cykelbroen mellem Vester Voldgade og Langebrogade er en god begyndelse på etableringen af projektet.

4.2.4.3. Helhedsplan for Sølvgade

Sølvgade mellem Farimagsgaderne og Voldgaderne skal revitaliseres som et byrum, der som led i en retablering af Fæstningsringen skaber sammenhæng mellem Botanisk Have og Østre Anlæg. Revitaliseringen skal desuden indbefatte det forhold, at Statens Naturhistoriske Museum skal udvides. Helhedsplanen bør også omfatte en justering af trafikforholdene i Webersgade og i Sølvgade mellem Fredens Bro og Farimagsgaderne.

4.2.4.4. Helhedsplan for området syd for Kastellet

Med udgangspunkt i, at der kommer et nyt Frihedsmuseum i Churchillparken og at trafikforholdene i området er rodet, ikke mindst hvad angår parkering af busser, skal der udarbejdes en helhedsplan for funktioner og arealanvendelse i området syd for Kastellet.

4.2.4.5. Stokhusbroen

Indre By mangler Stokhusbroen mellem Nyboder og Østre Anlæg. Den blev revet ned, da Kystbanen skulle elektrificeres, men broen skal reetableres som en gangforbindelse, eftersom det ikke er tilladt at cykle i Østre Anlæg. Stokhusbroen vil øge besøgstillene i Østre Anlæg pga. den oplevelsesmæssige værdi, den vil give for byens beboere, men også de mange turister, som bl.a. gæster Nyboder. Broen skal være smuk og harmonisk indpasset i byens rum samtidig med, at den opfylder kravene til tilgængelighed.

4.2.4.5. Man skal føle sig velkommen på Rådhuspladsen

Rådhuspladsen skal nyindrettes, når metrostationen åbner, så man føler sig velkommen til at tage

ophold på den. Der skal plantes træer langs hele H.C. Andersens Boulevard ved Rådhuspladsen. En variant af forslaget er, at man fortsætter Rådhushaven forbi Rådhuspladsen, hvor træerne kan stå. Det vil hindre cyklister i at cykle over Rådhuspladsen. Der skal opsættes flere bænke og hvis muligt må der også godt indrettes et udendørs caféområde eller et område med mad- og kaffetrucks på den del af pladsen, der får træbeplantning. Indgangen til Strøget skal i forbindelse med forskønnelsen markeres med en installation. Der bør udskrives en designkonkurrence om et sådant vartegn. Lysreguleringen i fodgængerovergangen over H.C. Andersens Boulevard ved Industriens Hus skal have en længere omløbstid, så også de bevægelsehæmmede fodgængere kan nå helt over.

4.2.4.6. Tivoli i tøjler

Tivoli har åbent i oktober samt ultimo november-primus januar og har også udvidet sommersæsonen, hvorfor områderne omkring Tivoli bliver påvirket anderledes end før. De senere år har der været sager vedrørende udviklingen af Tivoli, som rejser tvivl om, hvorvidt Tivoli formår at udvikle sig under hensyntagen til omgivelserne og i overensstemmelse med reglerne for havens anvendelse og på en måde, som er i kommunen og borgernes interesse. Lokaludvalget efterlyser derfor en lokalplan for Tivolihaven, som fastlægger, hvordan Tivoli skal udvikle sig under hensyntagen til, dels at Tivoli er en have og dels at Tivoli ligger centralt placeret i København og tæt på boligkvarterer. Tivoli er en meget speciel og æstetisk smuk historisk forlystelsespark, og en plan for udviklingen bør tage højde for denne særrolle – gerne på en nyskabende måde, der kan sikre haven tiltrækningskraft i fremtiden.

Derudover skal udviklingen af Tivoli ses i lyset af terrortruslen.

Der skal være en udgang fra Tivoli mod Tietgensgade for at skabe sammenhæng i Fæstningsringen.

4.2.4.8. Middelalderbyen som lastbilfri zone

Det skal undersøges, hvordan Middelalderbyen kan blive en lastbilfri zone. Trafikken i gaderne skal matche gadernes bredde og kapacitet og respektere, at gaderne i hovedsagen benyttes af fodgængere og cyklister.

4.2.4.9. Butiksstrukturen

Butiksstrukturen i Indre By skal understøtte, at bydelen rummer beboelse, og specialbutikker og detailhandel skal igen have fodfæste i Indre By til glæde for hele Hovedstadsregionen. Der pågår en uheldig udvikling i Indre By, hvor kædeforretninger, restauranter og cafeer er ved at sætte sig på det hele. De må gerne være her, men gaderne i Indre By skal ikke ligne andre storbyers hovedstrøg. Indre By skal være stedet, hvor man køber det, man ikke kan få andre steder.

En af de måder, man kan bremse at de små butikker presses ud, er ved at forbyde sammenlægning af butiksarealer, idet de internationale kæder normalt kræver butikker med et stort areal.

4.3. Det lokale miljøarbejde

Grundlaget for det lokale miljøarbejde er, at Indre By vil være en grøn bydel, og går forrest med eksperimenterende tiltag, der øger livskvaliteten for borgerne og brugerne. Det fremgår

af lokaludvalgets miljøvision, som ses i bilag 4.

Vi vil arbejde for

- Reduktion af luftforurening og støj
- Rent vand
- Grønt i byrummene
- Affaldssortering

4.3.1. Luftforurening

Indre By skal udpeges til miljøzone, hvor der er forbud mod kørsel med dieseldrivelser. Det gælder også dieseltog.

Fossilfri drift af den kollektive trafik i 2025 bør være målet. Det vil harmonere med målene i Københavns Kommunes klimaplan. Havnebusserne bør drives fossilfrit hurtigst muligt og der skal mere fart på elektrificeringen af de strategiske buslinjer og fjerntogslinjer gennem København. Når busdriften i Københavns Kommune bliver fossilfri, bør turistbuskørsel og taxakørsel også være det.

Hvis gasbusser forurener så meget, at det går ud over københavnernes helbred, skal de udgå af busparken.

Et forbud mod brændeovne og regulering af brug af grill på altaner skal tages med i alle fremtidige lokalplaner, der måtte komme i Indre By.

4.3.2. Støjforurening

Indre Bys borgere er ramt af to former for støjkloder: Trafikstøj og støj fra livet i byrummet. Trafikstøjen kan dæmpes med en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t eller lavere og ved at tvinge den tunge trafik til at benytte særlige ruter.

Støjen fra livet i byrummet vil lokaludvalget arbejde med gennem sin indsats i forhold til nattelivet og events.

4.3.3. Grønt i byrummene

Alle gader i Indre By skal have en strategi for begrønning af gaden og husene. Strategien skal være koblet til målsætningen om 100.000 nye træer i København.

Derudover skal der udarbejdes en strategi for flere grønne tage og gavle (som alternativ til træer) i et samarbejde mellem lokaludvalget, Miljøpunkt Indre By-Christianshavn, borgerne og kommunen.

4.3.4. Affaldsløsninger

De forhindringer, der er i mange, især mindre ejendomme i Indre By, for at kunne sortere affald, skal fjernes. Erfaringer med affaldssortering skal synliggøres, så man kan se, at det er muligt i et tæt bebygget område som Indre By. Lokaludvalget ser gerne, at man anvender byrummet til affaldssortering. Dels har sorteringen en signalværdi og dels kan affaldssorteringsanlæg give byrummet en ny dimension, hvis de får en kunstnerisk indpakning.

4.3.5. Klimatilpasning

Klimatilpasningen i Indre By skal ske ved, at man benytter den lokale viden om bynaturen og om mulighederne for klimatilpasning. Derudover skal der klimatilpasses, så den eksisterende by kan fungere uanfægtet og med respekt for lokalområdets egenart.

Endelig skal man fremover undlade at planlægge tætte bebyggelser og i stedet bevare og udvide friarealer, der så kan anvendes til regnvandsnedslivning og alternative klimatilpasningsløsninger som fx beplantning.

4.3.6. Skybrudssikring

Den igangværende kommunale skybrudssikring i Indre By er et godt og nødvendigt tiltag, som bør følges op af ejendommejerne. De skal tilskyndes til at skybrudssikre deres egne bygninger.

Skybrudssikringen bør også følges op af en registrering og udbedring af lunger i Indre Bys gader, så gadeforløbene er i stand til at håndtere regnskyl.

Ideen om at bruge Sankt Jørgens Sø til skybrudsbassin skal overvejes nøje, da søen har herlighedsværdi. Lokaludvalget ønsker en grundig borgerdialog om ideen.

4.4. Den lokale kultur

4.4.1. Kulturhuset Indre By skal revitaliseres som beboerhus

Der skal gøres en kraftig indsats for at synliggøre Kulturhuset Indre By på Charlotte Amundsens Plads, ikke mindst over for borgerne i Indre By. Synliggørelsen skal ske som led i en revitalisering af kulturhuset, hvor den lokale forankring bredes ud med Indre By som udgangspunkt og med "Beboerhus", som den centrale funktion.

Kulturhuset skal sætte aktiviteter i gang, som rammer de behov, der er blandt borgerne i Indre By. Man kan ikke forvente, at borgerne selv sætter aktiviteter i gang, hvis blot kulturhuset tilbyder rammer for aktiviteterne.

Hvis man ikke kommer i mål med en revitalisering af kulturhuset på en måde, der tilgodeser Indre Bys borgere, kan en lukning af det komme på tale for derved at skabe økonomi for etablering af 2-3 mindre kvarterhuse rundt om i Indre By, fx i Nyboder-kvarteret. Her tænker vi på lokale fællesskaber, der skal rumme brugerstyrede fællesaktiviteter, fx i en tom butik eller et tomt kontor.

En anden mulighed er, at Palads-bygningen ved Vesterport erstatter Kulturhuset Indre By og med sin centrale placering anvendes til et kulturhus med alle borgere i Københavns Kommune som målgruppe.

4.4.2. Københavns Kulturkvarter og Parkmuseerne

Lokaludvalget har fulgt etableringen af samarbejdet mellem kulturinstitutioner i Indre By, der har udmøntet sig i netværket Københavns Kulturkvarter og i netværket Parkmuseerne. Vi beder de kommunale deltagere i de to netværk om at sørge for, at netværkene inddrager borgerne og

lokaludvalget, når man drøfter tiltag, der har betydning for Indre By. Af hensyn til turisterne ser lokaludvalget gerne, at nogle af museerne i Indre By holder åbent om mandagen.

4.4.3. Kommunale kulturinstitutioner i Indre By

Der skal være dage med gratis entre til Københavns Museum, Thorvaldsens Museum og Nikolaj Kunsthal. Biletstrukturen skal målgruppeindrettes, så det eksempelvis er billigere for studerende, kontanthjælpsmodtagere og pensionister. Der skal indføres en fællesbillet til de forskellige kulturinstitutioner og årskort til museerne i København i stil med Copenhagen Card, der giver adgang til museer og attraktioner i København og på Midt- og Østsjælland.

4.4.4. De ikke-kommunale kulturinstitutioner i Indre By

Lokaludvalget vil i 2017 indkalde de ikke-kommunale kulturinstitutioner i Indre By til en erfaringsudveksling om kulturlivet i Indre By og om hvordan kulturlivet målrettes Indre Bys borgere. Erfaringsudvekslingen vil tillige omhandle det forhold, at nogle kulturinstitutioner får kommunal støtte, mens andre ikke gør.

4.4.5. For få idrætsfaciliteter

At der i Indre By kun er fire offentligt tilgængelige badmintonbaner til de cirka 41.000 indbyggere i bydelen er sigende for, at bydelen er underforsynet med idrætsfaciliteter. Lokaludvalget vil i 2017 indkalde interessenter indenfor den organiserede og den uorganiserede idræt samt skoler, gymnasier mm. til en drøftelse af behovet for idrætsfaciliteter i Indre By samt om en strategi for, hvordan idrætsfaciliteter kan tilvejebringes, herunder hvordan skolernes gymnastiksale kan anvendes uden for skoletiden.

4.5. Plads til børnefamilierne

Tilvejebringelse af gode vilkår for børnefamilier bør være blandt fikspunkterne for planlægning i Indre By. Der skal være boliger for dem, der skal være lys og luft, og børneinstitutionerne og skolerne skal kunne rumme børnene.

Lokaludvalget vil i den kommende bydelsplanperiode udforske forholdene for børnefamilierne og se på, hvordan de i højere grad end nu kan få fodfæste i vores bydel og herunder også se på, hvordan folkeskolerne kan bidrage til dette.

Alt andet lige støtter lokaludvalget folkeskoleprincippet, men det kræver, at folkeskolerne i Indre By er parate til at modtage privatskoleelever, når behovet opstår. I lokaludvalget har vi noteret os, dels at der er et forholdsvist stort antal privatskoler i bydelen og dels at folkeskolerne i Indre By ikke kan rumme flere elever.

4.6. Borgerinddragelse

Indre By Lokaludvalg fungerer som bindeled og sikrer dialog mellem Indre Bys borgere og politikerne. Lokaludvalget skal styrke nærdemokratiet og gøre det lettere for den enkelte borger at få indflydelse på de beslutninger, Borgerrepræsentationen træffer for Indre By, og som har betydning for bydelen. Det skal bidrage til en gensidig kontakt mellem Borgerrepræsentationen og bydelene og være med til at kvalificere beslutningsgrundlaget for Borgerrepræsentationen. Indre By Lokaludvalg skal endvidere arbejde aktivt med de temaer, der er væsentlige i bydelen, og bringe lokale interesser og behov videre til Borgerrepræsentationen. Lokaludvalgets borgerinddragelse tager udgangspunkt i lokaludvalgets kommunikationsstrategi, som lokaludvalget vedtog i 2010, reviderede i 2012 og i 2016 supplerede med oprettelsen af Indre By Borgerpanel.

Overordnet set er det bl.a. kommunikationsstrategiens formål

At videreudvikle Indre By Lokaludvalg som initiativrigt, proaktivt og som borgernes talerør

Lokaludvalget har en bred vifte af værktøjer, hvad angår dialogformer og kommunikationsmidler. Til sammen giver værktøjerne gode muligheder for at imødekomme de forskellige borgergruppers interesser og behov og dermed nå bredt ud til langt de fleste målgrupper.

~~Der er ingen målgrupper, som helt bliver overset med den brede vifte af redskaber, lokaludvalget råder over. Derfor skal den fremadrettede dialog og kommunikationsindsats koncentreres omkring udvikling og udnyttelse af de eksisterende værktøjer. Ved at udvikle kvaliteten af de nuværende dialog og kommunikationsredskaber vil man i højere grad kunne sikre et vedholdende engagement fra en bredere gruppe af borgere.~~

4.7. Partnerskaber

Indre By Lokaludvalg vil i den kommende periode fortsætte samarbejdet med Miljøpunkt Indre By-Christianshavn om det lokale miljøarbejde. Derudover vil lokaludvalget via en fokusering på de lokale miljøer i de forskellige kvarterer i bydelen etablere partnerskaber med lokale foreninger med henblik på at oparbejde eller understøtte lokalt engagement om Indre By og i særlig grad om de forskellige kvarterer. Endelig vil lokaludvalget til stadighed opsøge samarbejde med forskellige lokale organisationer, foreninger og institutioner.

4.7.1. Partnerskab med Miljøpunkt Indre By-Christianshavn

Indre By Lokaludvalg har sammen med Christianshavns Lokaludvalg vedtaget en vision for det lokale miljøarbejde og på det grundlag indgået en driftsstøtteaftale med Miljøpunkt Indre By-Christianshavn om, at Miljøpunktet udfører det lokale miljøarbejde, som lokaludvalget i kraft af kommissoriet for lokaludvalg er forpligtet til at varetage.

4.7.2. Partnerskaber med lokale foreninger

Generne fra nattelivet, den igangsatte proces i Nyboder om revitalisering af kvarteret i almindelighed og Sankt Pauls Plads i særdeleshed samt forsøget på at udvikle Kulturhuset Indre By til et beboerhus for Indre Bys borgere kan eller har allerede givet lokaludvalget mulighed for at etablere partnerskaber omkring lokalpolitiske temaer og kulturelle initiativer.

Potentialet for samarbejder og partnerskaber er dog større end som så. Hensigten er at få interessefællesskaber op at stå og knytte dem til lokaludvalget.

I afsnit 5.2. beskrives det nærmere, hvordan lokaludvalget vil skabe lokalt engagement.

4.7.3. Samarbejde med lokale institutioner

Som ovenfor nævnt har lokaludvalget et godt samarbejde med lokale institutioner om enkeltsager. I den kommende periode vil lokaludvalget systematisk opdyrke et samarbejde og danne netværk med

- de kulturelle institutioner i Indre By, både de kommunale, kommunalt støttet, statslige og private kulturelle institutioner. ~~Det kunne også være spændende at danne netværk med den kommercielle del af kulturlivet, som fx gallerier, biografer osv., men ressourcerne er ikke til det for øjeblikket.~~
- de lokale skoler, både kommunale og private skoler.
- de lokale børneinstitutioner.
- de lokale plejehjem.
- de lokale interesseorganisationer som fx Kbh K, HORESTA, Københavns Haandværkerforening, DRC og cyklistforbundet.
- de lokale politiske foreninger.

4.7.4. Dialog med forvaltningerne

Lokaludvalgets borgerinddragelse er i hovedsagen baseret på de sager og temaer, som forvaltningerne i Københavns Kommune beder lokaludvalget forholde sig til. En tidlig dialog mellem forvaltningerne og lokaludvalget skal sikre, at lokale kompetencer inddrages med mulighed for mere kvalificerede beslutninger i den konkrete situation. Lokaludvalget forventer, at forvaltningerne vurderer alle projekter ud fra spørgsmålet om, hvad projekterne tilfører byen og i enhver startredegyrelse beskriver det, så det kan udfordres.

Den tidlige dialog skal også gælde for naboorienteringerne, som kommunen skal gennemføre, når der er ønske om dispensationer i forhold til byggeri mv. Lokaludvalget vil have mere offentlighed omkring de tiltag, der søges gennemført med naboorienteringer og dispensationer mv. Forvaltningen skal anerkende, at lokaludvalget er høringsberettiget i alle sager, der vedrører byrummet i Indre By, og alle sager, der kræver nabohøring.

Derudover vil lokaludvalget arbejde for, at projekter, som forvaltningerne gennemfører, evalueres sammen med lokaludvalget og borgerne. Det gælder især anlægsprojekter.

5. Strategiske retningslinjer for brug af lokaludvalgets puljemidler

5.1. Borgerdialog

Lokaludvalget består af ildsjæle, der på frivillig basis bruger en betydelig del af deres tid for at arbejde med Indre Bys situation og udvikling. Tilsammen har de en stor viden og en detaljeret forståelse for stort set alt, hvad der rør sig i bydelen. Deres opfattelse af borgernes ønsker bliver hele tiden opdateret dels ved deres personlige kontakt med omgivelserne og dels ved en mere formel borgerdialog.

Indre By Lokaludvalg er kendt for sin borgerdialog om konkrete sager, temaer og overordnede politiske problemstillinger og er også kendt for at anvende meget forskellige former for borgerdialog. ~~Debatvognsarrangementer på gaden, klassiske borgermøder, omvendte borgermøder, workshops, byvandring, hjemme hos-arrangementer, spørgeskemaundersøgelser på internettet, dialog på facebook og lokaludvalgets hjemmeside osv.~~

Lokaludvalget forsætter med at afsætte en god del af sit budget til borgerdialog, fordi det ønsker at fastholde det høje aktivitetsniveau og den tætte kontakt med borgerne og fordi det også gerne vil afprøve nye former for borgerdialog. Med inspiration fra Christianshavns Lokaludvalg oprettede Indre By Lokaludvalg således et borgerpanel i 2016, der foreløbig har over 5.000 medlemmer.

Hensigten med borgerdialogen er til stadighed at facilitere en samtale mellem borgerne og beslutningstagerne om udviklingen i Indre By. Borgerdialogen skal både kvalificere politikernes og embedsværkets beslutningsgrundlag og informere borgerne om, hvordan det går i bydelen og om, hvad der på vej.

Mange gange er borgerdialogen tilrettelagt af lokaludvalget i samarbejde med forvaltningerne, interessegrupper, Miljøpunkt Indre By-Christianshavn og enkeltborgere, men i hovedsagen er det lokaludvalget selv, der står for borgerdialog i Indre By.

Lokaludvalget ser det imidlertid også som sin opgave gennem puljemidlerne at støtte ansøgninger fra interessegrupper, enkeltborgere mv. til borgerdialogaktiviteter, hvor lokaludvalget ikke har anden andel i det, end at det finansierer aktiviteten og får del i resultaterne af borgerdialogaktiviteten.

5.2. Lokalt engagement og forankring

Borgerpanelundersøgelsen, som lokaludvalget gennemførte i juni 2016, viste, at mange borgere i Indre By sætter pris på nærmiljøet, de bor i, og fremhæver nærmiljøet som et gode ved at bo i Indre By og i København. Lokaludvalget ønsker at bygge videre på det lokale engagement, den lokale forankring og de lokale kvaliteter ved med puljemidler særligt at støtte ansøgninger, der har et lokalt fokus, samt ved at iværksætte egne projekter, som kan medvirke til øget engagement og forankring i de forskellige kvarterer i Indre By.

Den overordnede idé er, at beboerne i de forskellige kvarterer og i bydelen som helhed i stigende grad sammen skal skabe og opleve en samhørighed. Derudover er det hensigten, at beboerne i Indre By ad den vej finder sammen om at varetage bydelens og de forskellige kvarterers interesser.

Lokaludvalget ønsker særligt at oparbejde lokalt engagement i de forskellige kvarterer i Indre By gennem fokus på lokalhistorien. Lokaludvalget vil bl.a. gennem indkaldelse af initiativer og anvendelse af puljemidler skabe muligheder herfor.

5.3. Lokalt miljøarbejde

Lokaludvalget har i hele sin levetid prioriteret det lokale miljøarbejde højt; først og fremmest ved at yde driftsstøtte til Miljøpunkt Indre By-Christianshavn mod at Miljøpunktet gennemfører årsplaner, som lokaludvalget og Miljøpunktet udarbejder i fællesskab. Samspillet med Miljøpunktet er væsentligt for, at Indre By kan opnå sine mål om at bekæmpe støj og støv. De samme mål forfølger lokaludvalget ved at støtte enkeltstående aktiviteter og projekter indenfor miljøområdet.

Lokaludvalget ønsker at fastholde det lokale miljøarbejde som en højt prioriteret opgave i bydelsplanperioden; dels ved at fortsætte det tætte samarbejde med Miljøpunktet og dels ved at anvende puljemidler på ansøgninger fra beboere, netværk, institutioner mv. i Indre By til aktiviteter og projekter på miljøområdet. Det må gerne være aktiviteter og projekter, der er synlige og som kan inspirere andre.

5.4. Midlertidige byrum

Indre By Lokaludvalg har i stort omfang brugt puljemidler til støtte for udsmykning af Byens Hegn. Selv om Byens Hegn ophører i Indre By i bydelsplanperioden, vil der fortsat være midlertidige byrum i Indre By som følge af den høje bygge- og anlægsaktivitet. Lokaludvalget vil derfor fortsat anvende puljemidler til støtte af aktiviteter og projekter, der udnytter de midlertidige byrum, der opstår i Indre By, og som kan tilføre bydelen oplevelser og gøre den mere spændende.

5.5. Frivillighed

Indre By Lokaludvalg har gennem årene fået forholdsvis mange ansøgninger til aktiviteter, som hel- og halvprofessionelle har stået for. Lokaludvalget har i mindre grad fået ansøgninger om støtte fra frivillige kræfter.

Lokaludvalget vil i bydelsplanperioden målrettet opmuntre lokale frivillige kræfter til at benytte sig af, at lokaludvalget råder over en pulje, som man kan få støtte fra. Lokaludvalget vil herved skabe muligheder for at støtte lokalt frivilligt engagement i de forskellige kvarterer i Indre By - særligt med fokus på lokalhistorien.

5.6. Balanceret støtte

I erkendelse af Indre Bys multifunktion, dels som det lokale centrum for København og dels som Danmarks hovedstad og internationale metropol, har lokaludvalget i mange tilfælde støttet aktiviteter, der ikke har Indre Bys beboere som den primære målgruppe. Aktiviteterne retter sig mange gange mod Indre Bys gæster og er mange gange placeret i Middelalderbyen. Indre By og især Middelalderbyen får mange besøgende hver dag og mange af de, der søger om støtte, vil godt have et stort publikum.

Lokaludvalget vil fortsat bruge puljemidler til sådanne aktiviteter, men vil være opmærksom på at holde balancen mellem det, der har interesse for Indre Bys beboere og erhverv, og det, der tiltrækker besøgende.

6. Tilkendegivelser fra forvaltningerne i Københavns Kommune

Foreligger endnu ikke.

7. Bilag *foreligger endnu ikke*

1. Potentialer og udfordringer (problemer) i Indre By
2. Indre By Borgerpanel om deres kvarterer
3. Anvendelsen af pladser og parker i Indre By
4. Lokaludvalgets miljøvision
5. Statistisk materiale
6. Oversigt over lokaludvalgets borgerdialog med relation til bydelsplanen
7. Referater af borgermøder med relation til bydelsplanen
8. Opsamling på borgerpanelundersøgelser
9. Københavns Kommunes arkitekturpolitik 2010
10. Københavns Kommunes vision 2025 på teknik- og miljøområdet: Fællesskab København