Indre By Lokaludvalgs Borgermøde om Forslag til Kommuneplanstrategi fandt sted den 23. august 2023 kl. 18:30-21:30 i Bethesda, Rømersgade 17.

Omkring 35 borgere deltog i mødet.

Referent: Julie Nørløv, Indre By Lokaludvalgs sekretariat

Dagsorden

1. Velkomst ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg

2. Oplæg ved Kenneth Horst Hansen, Bystrategisk chef i Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

3. Spørgsmål til Kenneth Horst Hansen, Bystrategisk chef i Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

4. Workshop: Udviklingen af kvartererne i Indre By

Ad. 1. Velkomst ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg

Bent Lohmann bød velkommen og gennemgik aftenens program.

Ad. 2. Oplæg ved Kenneth Horst Hansen, Bystrategisk chef i Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

I sit oplæg præsenterede Kenneth Horst Hansen følgende vedrørende Forslag til Kommuneplanstrategi:

1. Proces

   Kommuneplanstrategien er i offentlig høring frem til september 2023. Den vedtages af Borgerrepræsentationen i december 2023 og danner herefter basis for revisionen af Kommuneplanen i 2024.

2. Baggrund for kommuneplanlægningen

   Kommuneplanstrategien er en del af et planhierarki og danner udgangspunkt for kommuneplanens revision. Kommuneplanen er retningsgivende for lokalplaner.

3. Centrale emner i Kommuneplanstrategi 2023

   Blandt de centrale emner i Forslag til Kommuneplanstrategi er byudvikling, behovet for boliger, turisme, klima og grønne områder, erhverv og bevarelse af bygninger/kulturmiljøer

Kenneth Horst Hansens oplægsslides kan ses på Indre By Lokaludvalgs hjemmeside. Se mere om Kommuneplanstrategi på [Kommuneplanstrategi 2023 | Kommuneplanstrategi 2023 (kk.dk)]

Ad. 3. Spørgsmål til Kenneth Horst Hansen, Bystrategisk chef i Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

Efter Kenneth Horst Hansens oplæg var der en del spørgsmål fra borgerne. Bent Lohmann var ordstyrer. Spørgsmålene og Kenneth Horst Hansens svar refereres her:

- Hvad er status på idéen om parkering uden for Københavns Kommune, hvorfra pendlere kan benytte offentlig transport ("parkér og rejs")?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Københavns Kommune er enig i at der er et potentiale her jf. Kommuneplanstrategi 2023, men kan ikke bestemme over andre kommuners fysiske planlægning og må ikke finansiere sådanne anlæg. I de konkrete områder til et parkér og rejs anlæg vil der ofte være en afledt trafik til kommunen/byområdet, som vil give anledning til lokal debat.
- I Forslag til Kommuneplanstrategi er prognosen for Københavns befolkningsudvikling vækst. Skal befolkningstilvæksten fortsætte?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det er et politisk ønske at kommunen fortsat skal kunne håndtere befolkningstilvæksten med nybyggeri; man skal kunne blive boende i København – også hvis man får børn. Der bliver derfor både bygget nyt i fx Nordhavn og Ørestad. Men også i Indre By findes der nye boliger, fx i Sølvgades Kaserne, der nu rummer studieboliger.
- Hvad er status på affaldshåndtering og sortering?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Affaldshåndtering og sortering hører under Teknik- og Miljøforvaltningens ressortområde.
- Hvordan arbejder man med sammenhæng mellem Kommuneplanstrategien og Kommuneplanen og planlægningen i Region Hovedstaden?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Region Hovedstaden varetager ikke byplanlægning, men har planer for mobilitet, erhverv, sundhed og råstofbrug – der er en regional vinkel i Kommuneplanstrategien herom.
- Hvad er principperne for parkeringsnormer i Københavns Kommune?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Parkeringsnormer er udarbejdet til specifikke områder med fx en norm for nybyggeri i et eksisterende byområde og en anden norm i byudviklingsområderne. . Parkeringsnormen for biler og cykler fastsættes ud fra byggeriets anvendelse. For biler tages der også højde for beliggenheden i byen. I en tidligere Kommuneplan blev parkeringsnormen reduceret. (læs mere om parkering i Københavns Kommune: https://kp19.kk.dk/retningslinjer/trafik/parkering).
- Hvad er udsigterne til at vi får en samlet trafikplan for Indre By og resten af København?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Spørgsmålet sorterer under Teknik- og Miljøudvalget og Teknik- og Miljøforvaltningen og vil kræve prioritering i budgetforhandlingerne. Det ville være komplekst at lave en samlet trafikplan, da der er så mange små og store projekter i gang. I forhold til udarbejdelsen af en sådan er det et afgørende parameter om Østlig Ringvej etableres.
- Hvordan arbejder I med at regulere nattelivet i Kommuneplanstrategien?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det er ikke et område, der hører under Kommuneplanstrategiens område. Et nyt Administrationsgrundlag for Udeservering har været i offentlig høring frem til ultimo august 2023.

(Se også Københavns Nattelivsudvalg | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk))

- Kunne det være en mulighed at lave en samlet trafikplan inden man beslutter Østlig Ringvej og den nye metro?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Der har været meget forarbejde ift. de to mobilitetsprojekter. Ift. metroen ser vi, at der allerede i 2030'erne vil være kapacitetsudfordringer i den eksisterende metro – derfor har politikerne besluttet at udvide metronetværket jf. den afrapporterede analyse af Kollektiv Infrastruktur i København. I forhold til forarbejdet for en østlig ringvej henvises der til Transportministeriet.
- Hvordan forholder Kommuneplanstrategien sig til samarbejde med andre kommuner?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: I Kommuneplanstrategien er der et kapitel om hovedstadsområdet. Der er en stor skalaforskel i mulighederne for byudvikling; Københavns Kommune bygger fx 18.000 nye boliger i Nordhavn – i omegnskommunerne er der rigtig mange projekter undervejs, men med en betydelig mindre skala.
- Københavns Kommune har styr på hvor mange private parkeringsanlæg der er i Indre By – hvoraf mange står tomme. Hvorfor kortlægger man ikke behovet blandt både turister og beboere? Er det muligt at lave forskellige takster for turister og beboere? Hvorfor figurerer turister ikke mere i overvejelser omkring parkering?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Udfordringen er at gadeparkering er fri for alle – og der ikke er en lige til løsning på hvordan man kan registrere om køretøjer er besøgendes eller beboeres – og dermed reservere gadeparkeringspladser til beboere. Beslutningen om at differentiere parkering på den måde er et politisk spørgsmål.
- Der mangler en overordnet tværkommunal planlægningsinstans – for eksempel inden for områderne bolig, erhverv og trafik. Og hvad er tanken med stationsnær bebyggelse – er der ikke risiko for overkapacitet?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Spørgsmålet om overkapacitet er undersøgt af Københavns Universitet, Københavns Kommune og Transportministeriet i 2022 (Analyse af samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen (trm.dk)) – konklusionen er, at der ikke er overkapacitet. Vores oplevelse er, at priserne på boliger falder og ventelister bliver kortere – men der kan opstå kriser, der ændrer prognosen, men i det tilfælde er stationsnært byggeri godt. København er en eftertragtet by at bo i.
- Hvorfor blev Lynetteholm ikke nævnt i oplægget?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Lynetteholm er nævnt i Kommuneplanstrategi 2023, men er ikke en del af den kommende kommuneplans planperiode.
- Er det muligt at afskaffe fri og gratis parkering i weekenden? Efterfølgende kan man så se på vilkårene for elbilparkering.
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Dette er et politisk valg ved budgetforhandlingerne.

- Selvom der bygges nye boliger, vil det stadig være dyrt i attraktive områder.
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det nye byggeri sætter gang i flyttekæderne – og så kan vi se, at det overordnet gør en forskel, lejepriserne har ikke steget så markant de seneste år, som de gjorde for 10 år siden, hvor vi ikke byggede så meget, som vi gør i dag.
- I Toronto må man ikke rive bygninger, der er mere end 50 år gamle, ned. Hvordan er Byens Sjæl sikret?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det indgår som en del af Kommuneplanstrategi 2023 at de skal udpeges som bevaringsværdige bebyggelser.
- Bevisbyrden skal vendes, når det kommer til sikring af bevaringsværdige bygninger mod nedrivning eller forandring.
- Lastbiler på Gammel Strand forurener og larmer fra kl. 5 om morgenen. Også trafikken i Slotsholmskanalen larmer og oser med dieselmotorer. Der er trængsel i biltrafikken og på parkeringspladserne i Indre By om aftenen, så trængslen skyldes ikke kun pendlere; flere har fået bil/er.
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det er relativt få københavnerne, der ejer to biler. Delebiler kan vinde frem og vil kunne tage noget af presset.
- Er det muligt kun at tillade beboerparkering efter kl. 18 (som i London)?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Noteret som forslag men ikke en del af kommuneplanens ressort.
- Hvad er praksis omkring dispensationer fra lokalplaner?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Der dispenseres alt efter den konkret sag og det skal behandles i Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Hvorfor harmoniserer man ikke prisen på gadeparkering med den i de private parkeringshuse?
- Jeg savner en vision for os københavnere i Kommuneplanstrategien.
- Det er min oplevelse at det er svært at blive hørt i en sag om dispensation fra lokalplan. Findes der statistikker over hvor ofte vi beboere får medhold i dispensationssager?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Spørgsmål henvises til Teknik- og Miljøforvaltningen
- Hvad kan vi efter din mening se frem til i den nye Kommuneplanstrategi?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Der er en række emner som boligbyggeriet i forhold til nye byudviklingsområder, boligstørrelser og parkering, som fagligt bliver interessant at følge.
- Arbejder Kommuneplanstrategien med måltal for forskellige boligtyper såsom bofællesskaber, skoler og plejeboliger?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: I Københavns Kommune arbejder man med arealplaner for kommunens eget byggeri såsom skoler. Det er Københavns Kommune der planlægger og nogle andre, fx pensionskasserne, der bygger. Fra Københavns Kommunes side kan vi regulere fx ungdomsboliger. Vi ser at mange ældre bliver boende i egen bolig længere tid end førhen. Vi kan ikke stille krav om bofællesskaber.

- Hvad vil batte noget i Kommuneplanstrategien i forhold til at sænke Københavns Kommunes CO2-udledning?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Kommuneplanstrategien handler primært om det byggede miljø i København, men der er en Klimaplan på vej fra Københavns Kommune. Kommunen har med busserne igangsat grøn omstilling af den offentlige transport og der er medlemsforslag om tilslutningspligt til landstrøm for Krydstogtskibe på Borgerrepræsentationens møde den 24. august 2023.
    - Strategien sætter desuden fokus på grønne områder, forsyningsområdet og de klimamæssige fordele ved at bo tæt.
- Hvorfor findes der lejligheder uden bopælspligt?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Vi kan kræve bopælspligt i nyt byggeri. Bopælspligten kan dog først efterprøves, når nogen har tilmeldt sig adressen på Folkeregistret. Eksisterende bygninger, der er blevet konverteret fra erhvervsbrug til boliger, kan være svære at håndhæve. (læs mere: Regler for bopælspligt i København | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk))
- Der er rigtig meget trafik på H.C. Andersens Boulevard. Jeg er bekymret over hvordan det bliver, når jordtransporten til Lynetteholm begynder.
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det vil Østlig Ringvej bidrage til at afhjælpe, så jordtransporten føres uden om Indre By.
- Hvordan bliver Indre Bys egenart beskyttet?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Der kan ikke opføres højhuse i dele af Indre By jf. Kommuneplanen. (læs mere: Højhuse | KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019 (kk.dk)). Der er umiddelbart givet tilladelse til opførelse af mere end tredive højhuse i København i løbet af de sidste 15 års planlægning.
- Hvordan kan vi som borgere blive hørt i Kommuneplanen?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Mange dilemmaer bliver ikke løst med Kommuneplanen eller Kommuneplanstrategien – de adresseres i andre kommunale planer og forvaltninger. Konkrete udmøntninger af Kommuneplanen skal opnå finansiering på budgettet for at kunne blive realiseret.
- Kan cykelstier gøres til nulemissionszoner i Kommuneplanstrategien? De mange knallerter på cykelstien forurener.
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Der henvises til Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Hvordan kan det være, at København har en sekssporet motorvej (H.C. Andersens Boulevard)?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Der er politisk interesse i projektet den Grønne Boulevard, hvor dele af eller hele biltrafikken føres under jordens overflade. Udfordringen er, at det er et meget dyrt projekt i milliardklassen og en lang byggeproces. Selvom projektet skulle blive realiseret, ville der stadig skulle være indfaldsveje over jordens overflade, og en underjordisk tunnel vil desuden kunne medføre øget biltrafik i byen.

- Kan man bruge vandvejen til tung transport i stedet for at føre den gennem byen?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Problemet med at bruge vandvejen er, at det materiale der skal transporteres stadig ville skulle fragtes til og fra vandet. Men jordtransporten mellem Lynetteholm og Nordhavn prammes pt.
- Hvilke hensyn vægtes, hvis en bygherre ønsker at udvide beboelseskapaciteten i højden?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det kommer an på det konkrete projekt – om det fx er lokalplanpligtigt. Kommuneplanstrategien har ikke virkning over for dette, da det ofte er byggesagsbehandling.
- Afstanden mellem busstop er blevet forøget i Indre By. Hvordan arbejdes der i Kommuneplanstrategien og i Københavns Kommune med at indfri mål vedrørende den kollektive trafik – herunder at opfordre turister til at bruge den kollektive trafik mere?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Københavns Kommune stiller krav til at nyopførte boligområder skal have adgang til kollektiv trafik. Det er en politisk beslutning hvorvidt der skal være en øget dækning af busnettet.
- Det må kunne lade sig gøre at få Københavns Kommune og omegnskommunerne til at arbejde sammen. Kunne gratis offentlig transport ikke være en idé?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det kræver beslutninger på statsligt niveau i forhold til gratis offentlig transport.
- Tages der højde for bygninger på pæle ved ansøgning om at udvide i højden?
    - Svar fra Kenneth Horst Hansen: Det vil altid være et vurderingsspørgsmål i den konkrete byggesagsbehandling.

Kenneth Horst Hansen forlod mødet efter at have besvaret spørgsmålene fra mødedeltagerne.

Ad. 4. Workshop: Udviklingen af kvarterne i Indre By

Deltagerne skrev kommentarer og forslag til udviklingen af de syv kvarterer i Indre By Lokaludvalgs område. Indre By Lokaludvalg havde på forhånd besluttet, at workshopstationerne skulle inddeles i fire temaer:

- Trafik
- Brugen af husene
- Bylivet
- Åben gruppe - giv et praj

Bent Lohmann introducerede workshopformatet. Mødedeltagerne skrev derefter deres input ned ved de relevante kvarterer og temaer. Herunder følger en renskrivning af kommentarerne fra workshoppen:

1. Middelalderbyen

Trafik

- 55-60 procent af danskere på ferie i København kommer i bil
- Alt for mange lastbiler i tomgang
- Separat affaldssortering for private, erhverv og sorteringspunkter giver ekstremt mange skraldebiler
- Garantér beboerparkering
- Mindre ensretning for cyklister
- Flere gågader

Brugen af husene

- Forbyd flere Airbnb i samme bygning, fx et helt hus bruges kun til Airbnb
- Forbyd varmelamper
- Flere diverse boliger. Flere små caféer/butikker

Bylivet

- Tilsyn med udeservering
- Flere og aktive støjvagter
- Luk værtshusene i Middelalderbyen kl. 24 – som i London
- Begræns natbevilling i Middelalderbyen
- Flere træer/grønne områder
- Flere træer – især ved posthuset på Pilestræde
- Reducér antallet af restaurationer i byen. Dvs. ved salg eller ejerskifte skal bevilling bortfalde og ikke garanteres igen
- Stop for udeservering hvis tæt beboelse
- Fjern gitteret ved Helligåndskirken og skab en lille plads ved kirken

Åben gruppe - giv et praj

- (intet input)

2. Metropolzonen

Trafik

- Tidsbegrænset parkering ved elladestandere
- Gadeparkering kun for beboerlicenser. Turister ned i p-kældre
- Begræns/forbyd turistbusser i Metropolzonen og øvrige Indre By
- Sikre at al lastbiltransport med grus, sand og lignende skal køre med overdække for at undgå yderligere forurening

Brugen af husene

- Begræns højhuse
- Byg lejligheder i stedet for hoteller, så der er plads til flere sygeplejersker, pædagoger og politi i byen
- Palads bør blive kulturhus-bibliotek hvis ikke Nordisk Film vil bevare det som det er/elsket af borgerne

Bylivet

- Der er brug for et nyt kulturkvarter og Metropolzonen er velegnet til café og natteliv da der er mange kontorer i visse gader, fx Buen
- Skab og bevar byrum, som er venlige og indbyder til ophold med grøn beplantning, fx langs Kalvebod

Åben gruppe - giv et praj

- Før Dantes Plads tilbage til Middelalderbyen, så der ikke bygges underjordisk p-plads. Vester Voldgade en cykelgade

3. Nansensgadekvarteret

Trafik

- (intet input)

Brugen af husene

- (intet input)

Bylivet

- (intet input)

Åben gruppe - giv et praj

- (intet input)

4. Øster Farimagsgadekvarteret

Trafik

- For intens gennemkørende trafik. Trafikøforsøg bør udføres her. Kartoffelrækkerne og Svenskergadekvarteret
- Beboerparkeringspladser på Kommunehospitalet

Brugen af husene

- Mere begrønning af husene – ud over flere trærækker. Potentiale til et rigtigt grønt kvarter

Bylivet

- Brostensfortove Webergade Sølvgade

Åben gruppe - giv et praj

- (intet input)

5. Østerport

Trafik

- (intet input)

Brugen af husene

- (intet input)

Bylivet

- (intet input)

Åben gruppe - giv et praj

- Langelinie: Tydelig markering på gangareal – minus cykler

6. Frederiksstaden og Nyboder

Trafik

- Parkeringspladser bør prioriteres til beboere frem for pendlere
- Buslinjeføringen er mangelfuld i kvarteret
- Østre Ringvej er savnet, men der peges også på, at problemet kan løses på andre måder
- Vi savner en overordnet plan for udrulning af elladestandere
- Forslag om gratis adgang til offentlig transport i takstzone 1. Dette ville delvist kunne finansieres med en turistskat på 1 Euro pr. overnatning.

Brugen af husene

- Det er et problem med den aldrende befolkning og de stadig større krav til affaldshåndtering

Bylivet

- Stop for flere natbevillinger i kvarteret og eventuel indførelse af et max antal natbevillinger
- Ønske om begrønning af Kronprinsessegade fra Sølvgade til Nyboder Skole
- Vi går ind for indførelse af en turistskat
- Bedre kontrol af påbudsoverholdelse og konsekvens ved overtrædelse

Åben gruppe - giv et praj

- Mangelfulde rammer for kreative aktiviteter for alle aldre
- Lokaludvalget kunne godt gøre mere for at orientere borgere om, at nu er der igen en sag til offentlig høring vedrørende Indre By

7. Gammelholm og Nyhavn

Trafik

- Vi bliver spærret ude/inde mindst fem gange hver sommer. Det er ikke en folkefest for beboerne
- Gammelholmskal være nulemissionszone
- Gadeparkering til beboerlicenser efter kl. 18
- Cruiseturister skal bruge den kollektive trafik
- Elbusser til turister
- Krydstogtturister bør fragtes i eldrevne busser, men hellere eldrevne både fx med holdt ved Nationalbanken
- Du må kun holde i elbil, hvis du lader din bil
- Dedikerede elladepladser til beboere

- Ingen større anlægsprojekter før der er en samlet plan for udviklingen af trafikken (den kollektive) i København
- Sikre dækning med kollektiv transport
- Samme pris for parkering på gadeniveau som det koster i p-huse

Brugen af husene

- Ikke flere alkoholbevillinger og restauranter i beboelsesområder
- På Gammelholm er der ensartet bygningsmasse. Man skal ikke forhøje husene
- Sjælden dispensation fra lokalplaner – bevar bygningskulturarven
- Stop byggeri uden byggetilladelse
- Inddrag naboer i byggeprojekter

Bylivet

- Åben adgang for alle til offentlige arealer
- Nej til standardløsninger
- Toldbygningen (Havnegade 44) skal kunne bruges som anført i lokalplanen

Åben gruppe - giv et praj

- Klimaet og bymiljø bør tænkes med i Kommuneplanen
- Løbende kontrol med udeservering og servering langs bolværket
- Savner en plan for grøn forskønnelse af Indre By
- Der bør kunne stilles krav til nybyggeri; materialevalg, energiforbrug m.v.
- Vi mangler et overblik over hvad der batter noget mht. CO2-reduktion og sammenhæng med kommuneplan og klima
- I Kommuneplanen bør man stille krav til transport om nulemission
- Busser bør være emissionsfri for at kunne køre i Middelalderbyen/tætbyen

Bent Lohmann takkede for fremmødet.

Mødet sluttede kl. 21:40.