

Forslag til Indre By Lokaludvalgs høringssvar til den offentlige høring til kommuneplanen

1. Indledning	1
2. Positiv respons på udvalgte ændringsforslag i den interne høring.....	2
3. Generelt for Indre By	2
4.1. Borgerdialog om udvikling i københavn.....	3
4.2. Klimaplanen	4
4.3. 15 minutters byen.....	4
4.4. Indre Bys rolle som bymidte	5
5.1. Kapitel 2 i forslag til kommuneplanen: Hovedstadens byudvikling og mobilitet	8
Mobilitet.....	8
Luftforurening	9
Cykelturisme	9
Turisme	10
Skybrudssikring.....	11
5.2. Kapitel 3 i forslag til kommuneplanen: Boliger og sammenhængende by	11
5.3. Kapitel 4 i forslag til kommuneplanen: En by med erhverv og studiemiljø.....	12
5.4. Kapitel 5 i forslag til kommuneplanen: En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid.....	12
5.5. Kapitel 6 i forslag til kommuneplanen: Udvikling med respekt for byens sjæl	12
Bevarende lokalplaner og ejendomme i SAVE 1-4	12
Standardiserede rammebestemmelser og bebyggelsestæthed	14
5.6. Kapitel 7 i forslag til kommuneplanen: Bydele i fokus	15

1. Indledning

Her er Indre By Lokaludvalgs kommentarer til forslag til kommuneplan 2024 'Fremtidens klimavenlige hovedstad', som viser vores ønsker for udviklingen i Indre By frem mod 2035. Kommentarer og forslag til ændringer i Kommuneplanen tager dels udgangspunkt i hvidbogen for den interne høring, forslag til KP24, august 2024 samt rammer og retningslinjer.

Indre By Lokaludvalgs bydelsplan er udgangspunktet for vores arbejde. Denne plan skal ifølge vores samarbejdsaftale også indgå i forvaltningens arbejde vedrørende Indre By. Det må gerne uddybes i kommuneplanen, hvordan denne plan har været anvendt i arbejdet med kommuneplanen.

Der udføres løbende et arbejde i Indre By lokaludvalg, hvor vi er bindeled mellem borgere og kommune, og bidrager med viden om lokale spørgsmål. Der skal være en god kommunikation mellem lokaludvalg og forvaltning både i forbindelse med arbejdet med

kommuneplanen og generelt i lokale sager der vedrører Indre By, der påvirkes af kommuneplanen.

Vi ønsker at få et overblik over, hvordan den sidste kommuneplan blev implementeret og hvilke dispensationer, der blev givet.

2. Positiv respons på udvalgte ændringsforslag i den interne høring

Vi lægger mærke til, at der er sket ændringer som følge af vores forslag til kommuneplan i den interne høring. Herunder står der fem eksempler.

1. På side 55 i hvidbogen: At begrebet ture vil blive defineret og bilturene skal udgøre max. 20%. Dette er vigtigt for at trafikken bedre kan planlægges og biler fylder mindre i byen.
2. På side 57 i hvidbogen: At besøgende står sidst i en opremsning om, hvordan byen skal udvikles, så der er fokus på dem, der bor i København.
3. På side 57 i hvidbogen: At der lægges vægt på, at grønne områder også skal bruges til fordybelse.
4. Vi er på samme måde tilfredse med, at der er fokus på at sprede turismen og skabe gode lokale miljøer i hele byen.
5. Hvordan det er understreget, at der ønskes fortætning i stationsnære områder med lav tæthed og som bygherrer derfor kan anmode om at få fremmet nye byggemuligheder i, jf. side 26 i kapitel 2, 'Tætheder'. Vi ser at den planlagte bebyggelsestæthed er på 150-180%. I Indre By Lokaludvalgs område er den på over 215%. Vi formoder, at dette reguleres i retningslinjer/rammer.
6. Ligeledes ser vi kommunens intention på side 91, kapitel 5 i forslag til kommuneplanen, om at inspirere og indgå dialog med private bygherrer om klimavenlige byggeprocesser og byggematerialer samt stille klima-krav til offentligt byggeri og byggepladser positivt. Emissioner fra entreprenørmaskiner og non-road arbejdsmaskiner bør der dog også være opmærksomhed på og gerne også tal herfor, jf. 'Ren luft til københavnere', side 19.¹

3. Generelt for Indre By

Følgende viser vores overordnede tanker om hvordan kommuneplanen påvirker Indre By. De vil blive uddybet senere i høringssvaret.

¹ 'Ren luft til københavnere': <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/478d612d-81c6-4f14-8368-c4178cc501e3/b47298c7-93dc-415d-a471-ce98e4d6e593-bilag-1.pdf>

73 Dette er et stort emne, så vi har valgt at fokusere på de emner, som vi oplever mest i
74 hverdagen.

75
76 Vi ønsker, at der i langt højere grad sættes fokus på arkitektur, byudvikling, som i særlig
77 grad fremmer social bæredygtighed i form af beboernes stedsidentitet, trivsel, livskvalitet,
78 sammenhængskraft og diversitet, større antal betalbare boliger og ikke mindst sunde og
79 trygge omgivelser for beboerne i Indre By.

80 Der skal være fokus på, at der er en bydel med mange besøgende og meget byliv, der skal
81 være foreneligt med beboelse.

82
83 I de kommende år vil en del af beboerne være ældre og børnefamilier, som er afhængig af
84 kort afstand til indkøb, bibliotek, transport og adgang til parkering tæt på bolig. Der skal være
85 en trafikplan, der prioriterer den lokale trafik og gode forhold for cykler og fodgængere.
86 Dette kræver tæt styring af en bæredygtig byudvikling herunder konceptet om 15-minutters
87 byen. Der skal findes løsninger herpå i kommunen og i samarbejde med stat, region,
88 Greater Copenhagen og andre relevante aktører inklusiv Indre By Lokaludvalg.

89
90 Wonderful Copenhagen er opmærksomme på omstillingen til en bæredygtig turisme jf.
91 analysen 'Bæredygtighed i turismeerhvervet', men peger også på de store udfordringer
92 specielt angående social bæredygtighed.² Dette er kun muligt, hvis der er en strategi, der
93 følges op med handleplaner, som også medfører en mere spredt turisme, også om
94 sommeren.

95
96 Indre By har en stor kulturarv med mange kulturmiljøer og byarkitektoniske helheder, som
97 der skal værnes om. Det betyder også, at Lokaludvalget fortsat ønsker bevarende
98 lokalplaner i bydelen, hvor facade og tag kun kan ændres efter aftale med kommunen.
99 Borgerrepræsentationen har afvist at inkludere SAVE 4 ejendomme som bevaringsværdige i
100 kommuneplanen. Der står i hvidbogen at hvis SAVE 4 ejendomme bliver bevaringsværdige,
101 vil det gøre energirenoveringer umulig i mange ejendomme. Ifølge Slots- og Kulturstyrelsen
102 er det muligt at energirenovere uden at påvirke klimaskærmen på et hus.
103 Kulturarven er med til at gøre Indre By attraktiv og beskyttelse heraf skal prioriteres højt, så
104 vores byrum ikke ændres gradvist ved at der tilføjes en ekstra etage, eller en ejendom
105 udvides.

106 4.1. Borgerdialog om udvikling i københavn

107 Borgerdialog og -inddragelse er en forudsætning for den gode borgernære udvikling af
108 København. Lokaludvalget kvitterer for hvidbogens uddybende begrundelser for
109 accept/afvisning af forslag til KP24 i den interne høring og ser frem til udfoldelsen af visionen
110 'Vores København'.

111 I hvidbogen side 54 står der, at forvaltningen er opmærksom på løbende at drage læring af
112 arbejdet med kommuneplanlægningen. Der står endvidere, at der er fokus på at gennemføre

2

[Bæredygtighed i turismeerhvervet - marts 2022.pdf \(wonderfulcopenhagen.com\)](#)

en omfattende borgerdialog og at forvaltningen gerne vil samarbejde med lokaludvalgene om dette. Vi ser frem til at se, hvordan borgerinddragelsen, som den foregår nu, vil påvirke det endelige udkast for kommuneplanen.

Der udføres løbende et arbejde i Indre By lokaludvalg, hvor vi er bindeled mellem borgere og kommune, og bidrager med viden om lokale spørgsmål. Der skal være en god kommunikation mellem lokaludvalg og forvaltning både i forbindelse med kommuneplanen og generelt i sager der vedrører Indre By.

4.2. Klimaplanen

På side 55 i hvidbogen står der, at dette emne vil blive taget op i en kommende klimaplan. Kommuneplanen er det styrende dokument for Københavns udvikling. Vi er klar over, at der forestår et stort arbejde hen mod Danmarks og kommunens klimamål frem mod 2050. På trods af det, er det bekymrende, når en så stor del af planen endnu ikke er udarbejdet og kan være en del af denne høring.

Fx side 74 i forslag til kommuneplanen mht. at arbejde for at turister ankommer med tog: Er det hensigten at Københavns Hovedbanegård skal bære en øget turisme ud over den almindelige drift? Dette vil kun øge belastningen af det Indre København.

Der skal være et godt vidensgrundlag vedr. turismes "bevægelser" og adfærd, før politikker, strategier og planer lægges om en turisme, der tager hensyn til de lokale områder.

- Hvad er turisternes adfærd efter ankomst?
- Hvad betyder valg af hotel, seværdigheder, transport og restaurant?

4.3. 15 minutters byen

På side 11 i forslag til kommuneplanen står der, at dette er et mål, og at 15 minutters byen er defineret ved 15 minutter enten via gang, cykel eller offentlig transport.

Vi gør opmærksom på Realdanias anden rapport '15 minutters byen - i dansk kontekst', hvor der peges på, at 15 minutters byen skal nås ved gang eller cykel, og at 30 minutters territoriet fx omfatter kollektiv trafik.

"15 minutters byen fokuserer derfor på nærhed i fordeling af byens funktioner - for at reducere behovet for at transportere sig på tværs af byen, når nødvendige daglige funktioner skal håndteres. Derfor arbejdes der med fire grundlæggende principper for byen: Nærhed, tæthed, diversitet og lighed.

30 minutters territoriet er et vigtigt element i 15-minutters byen, og disse to koncepter skal ses i sammenhæng. Hvor 15 minutters byen fokuserer på at nå funktionerne til fods eller på cykel, omfatter 30 minutters territoriet andre former for mobilitet så som kollektiv transport og

149 *on-demand transport. I større byer handler det om forbindelserne mellem de forskellige 15*
 150 *minutters bykvarterer. ”*

151 (Side 12, Realdanias anden rapport: ‘15 minutters byen - i dansk kontekst’, december 2023)

152

153 Indre By lokaludvalg bakker op om 15 minutters byen og gode funktionsblandede
 154 bykvarterer i alle dele af byen. Men hvorfor er dette begreb defineret ved 15 minutters gang,
 155 cykel eller offentlig transport i kommuneplanforslaget? Dette betyder, at Vanløse er indenfor
 156 15 minutter af Indre By, hvilket er en stor afstand.

157 Definitionen bør være 15 minutter ved gang eller cykel, så målene for andel af ture for gang
 158 og cykel får de bedste vilkår i bykvarterne.

159

160 Forslag til ændring:

161 Vi foreslår en note i forslag til KP24, side 26, spalte 3, afsnit 1:

162 *“I forbindelse med den konkrete planlægning for tætte byområder (...), og med fokus på*
 163 *København som en 15 minutters by.”*

164 *Note: “15 minutters byen fokuserer på at nå byens funktioner til fods eller på cykel. - 30*
 165 *minutters territoriet handler om andre former for mobilitet fx kollektiv transport. Jf.Realdanias*
 166 *rapport ‘15 minutters byen - i dansk kontekst’, december 2023.”*

167 4.4. Indre Bys rolle som bymidte

168 På side 57 i hvidbogen står der, at Indre By har en særlig rolle som bymidte og udviklingen
 169 inden for hvilke butikker, der er til stede, ikke kan styres af kommunen.

170 I hvidbogen står der bl.a.

171 *“København City spiller i den forbindelse en særlig rolle som destination for både*
 172 *københavnere og turister. Det fremgår af kommuneplanforslaget, at byens detailhandel er*
 173 *under forandring, fordi de fysiske butikker bliver udfordret af ændrede forbrugs- og*
 174 *handelsmønstre, herunder bl.a. fortsat øget e-handel og stigende regional konkurrence.”*

175

176 Vi ønsker at spørge mere ind til dette udsagn, eftersom det er kommunens opgave at styre
 177 erhvervsudviklingen. Dette ses også gennem Retningslinjer for lokalisering af erhverv,
 178 Centerstruktur for detailhandel i den digitale kp24.kk.dk.³

179 *“City, Fisketorvet og Ørestad City skal fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende*
 180 *butiksudbud for københavnere, forbrugere i Øresundsregionen og turister i byen. I de*
 181 *øvrige bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en god udvalgsvarehandel, så*
 182 *bymidterne kan fungere som nære indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere. “*

183

³ <https://kp24.kk.dk/retningslinjer/erhverv/centerstruktur-for-detailhandel>

Indre By Lokaludvalg mener, at indholdet i ovenstående citat ikke harmonerer med kommuneplanens intention om at sprede turismen ud til den øvrige del af København. Ved at anvende ordet 'tidssvarende' underforstås, at udvikling ikke kan styres. Det må være kommunens opgave at styre udviklingen og være på forkant - også ift. fremtidigt forbrug.

Vi foreslår følgende ændring, markeret med rød skrift:

“City, Fisketorvet og Ørestad City skal ~~tilstræbe~~ at fastholde og udvikle en stærkere dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidten kan fungere som nær indkøbs- og mødested for bydelens borgere og 15 minutters byen understøttes. City har i dag et butiksudbud, der tilgodeser besøgende fra København, forbrugere i Øresundsregionen og turister. Niveauet herfor søges nedbragt, således at øvrige funktionsblandede bykvarterer og udviklingsområder kan tiltrække besøgende som følge af strategien om 15 minutters byen, spredning af turisme og sameksistens mellem beboerne og besøgende i City. City, Fisketorvet og Ørestad City skal fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende butiksudbud for københavnernes, forbrugere i Øresundsregion og turister i byen. I de øvrige bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidterne kan fungere som nære indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere.”

I den forbindelse henviser vi også til rammerne i den digitale kp24.kk.dk:

“I bymidterne skal stueetagen i bebyggelse langs primære butiksstrøg i videst muligt omfang anvendes til butikker og andre publikumsorienterede funktioner. I City skal butikker og andre publikumsorienterede funktioner normalt placeres i de nederste etager i facadebebyggelsen, og butikkernes størrelse og udformning skal respektere den eksisterende bygningsstruktur.”
(<https://kp24.kk.dk/rammer/generelle-bestemmelser/detailhandel>)

I Indre Bys er der flere barer og diskoteker og flere af dem er også placeret i sidegaderne, der rummer mange beboelsesejendomme. Dette giver ikke gode rammer for detailhandlen. Vi ønsker en langt bedre styring og samstyring af bl.a. alkoholbevillinger mellem TMF og Kultur- og Fritidsudvalget. I flg 'Statistik over alkohol og natbevillinger i København, september 2023', side 4-5 ⁴ har Indre By & Christianshavn flest serveringssteder med alkoholbevilling, i alt 815, siden april 2023 er der kommet fem flere steder. Vesterbro V og Nørrebro har henholdsvis 507 og 218.

Indre by Lokaludvalg ønsker fremover, at der skelnes mellem Christianshavn og Indre By lokaludvalgsområder i statistikken for at kunne følge udviklingen tættere.

⁴ <https://www.kk.dk/sites/default/files/2023-11/Statistik%20over%20alkoholbevillinger%20og%20nattilladelser%20i%20K%C3%B8benhavn%2C%20september%202023.pdf>

219 Det er vigtigt at fastholde, at der skal være et godt miljø, der tilgodeser, at der kommer
 220 blandet erhverv i et område, som det står i forslag til kommuneplanen.
 221 Indre By vil kun være attraktiv som bymidte, så længe vi har et område med blandet erhverv.
 222 Der er i dag områder, hvor der er en høj koncentration af cafeer og natteliv på bekostning af
 223 butikker.

224 5.1. Kapitel 2 i forslag til kommuneplanen: Hovedstadens byudvikling og mobilitet

225 Der er i forslag til kommuneplanen et fokus på Greater Copenhagen.
 226 Det er godt, at der findes løsninger, der tilgodeser større områder, så problemer som trafik,
 227 boliger og skybrud kan løses.

228 Mobilitet

229 Vi kan læse på side 14 i forslag til kommuneplanen, at det er et ønske at styrke cyklisme og
 230 den offentlige transport, hvilket vi gerne vil se forslag til, hvordan dette vil blive ført ud i livet
 231 med tanke på hvor meget biler og gennemkørende trafik fylder i Indre By i dag.

232

233 Der kan peges på løsninger som trafikøer og en trafikplanlægning, så bilister ikke
 234 behøver at køre gennem Indre By, men har andre muligheder såsom, bedre muligheder for
 235 at køre udenom Indre By og for at man kan parkere sin bil uden for Indre By og bruge cykel
 236 eller offentlig transport den sidste del af turen. Dette kan styrke den offentlige transport og
 237 skabe bedre forhold for cyklister, der også vil gavne Indre Bys beboere.

238 Der skal også fokus på delebiler med krav om nul-emission for delebiler og bedre vilkår for
 239 ladestandere ifm delebilspladser

240

241 Hvordan vil grøn mobilitet og en højklasset kollektiv trafik til og fra City planlægges, når der
 242 på side 14 spalte 3 og på side 15 i forslag til kommuneplan, står at det skal være
 243 ukompliceret at flytte uden for kommunegrænsen og beholde job i kommunen.

244

245 Det skal derfor præciseres under retningslinjer, redegørelse og Stationsnær byudvikling.

246 <https://kp24.kk.dk/retningslinjer/overordnet-byudvikling/raekkefoelgen-for-byudvikling>

247 *"I forbindelse med den konkrete planlægning for byområder med højere tætheder vil der*
 248 *blive lagt særlig vægt på at skabe bymæssige kvaliteter, som gør områderne attraktive som*
 249 *arbejds- og/eller bosted, bl.a. gennem gode rammer for byliv, bebyggelsens arkitektur,*
 250 *byrum/friarealer m.v. "*

251

252 Vi gør opmærksom på en figur 2.7 og 2.8 på side 29 med data for henholdsvis
 253 stigning af indbyggertal, cykler og biler samt turandel 2014-2023.

Ifølge teksten til fig.2.7 handler figuren om, at antallet af indbyggere, biler og cykler lægger pres på byens arealer. Men eftersom teksten står på siden før og er adskilt fra figuren, betyder det at fig.2.7 kan misforstås og fremme en sammenligning af procenterne, dvs. en sammenligning af "æbler og pærer". Det siger sig selv, at jo mere der bygges, jo flere indbyggere kommer der og dette afføder større pres på byens arealer. De nye boliger koster mange penge at leje/eje, og mennesker med en høj indkomst har oftere bil end mennesker med en lavere indkomst.

Indre By Lokaludvalg mener, at det er andelen af cykler og biler for hver indbygger, der er interessant. Andelen af biler pr. indbygger og cykler er den samme i 2014 som i 2023. Se tallene på næste her.

Fordelingen af biler pr. indbygger er den samme i 2023 som i 2014 mens dette ikke gælder for cykler og turandelen for kollektiv trafik måske ikke kan opnås.

- Fig. 2.7:
I 2014: 4,7 borgere for hver bil (578.000 indb.:123.500)
2023: 4,7 borgere for hver bil (653.600 indb.:139.600).
For cykel ejerskabet:
2014: 1,12 cykler for hver (578.000 indb.:650.000)
2023: 1,13 cykler for hver (653.600 indb.:744.500)
- Fig. 2.8:
2030-Målet for turandelen af kollektiv trafik er minimum 25%. Det betyder en forøgelse på 8 procentpoint på 7 år. I 2023 var andelen 17%.

Luftforurening

Det er glædeligt, at Klima-, Energi- og Forskningsministeriet d. 30.april 2024 kunne oplyse af Danmarks KF24 (Klimastatus og -fremskrivning) frem mod 2030 er rykket tættere på med opnåelse af 68% af målet på 70% mindre udledning ift 1990, og at målet for 2025 forventes opfyldt. ⁵Indre By Lokaludvalg støtter politikker, der fører til mindre luftforurening.

På side 34 i forslag til kommuneplanen uddybes det, hvordan luftforureningen er et problem.

- Hvordan vil dette blive brugt til at se på hvordan trafikken kan indrettes, så der er mindre gennemkørende trafik i Indre By.
- Hvordan vil indsatsen mod luftforurening påvirkes, når der står på side 58 i hvidbogen kun står at eksisterende aftaler, som en tilladelse til vandflyvere ved havnen, der er til gene både i forhold til lyd og partikler, ikke reguleres af kommuneplanen.
Hvordan vil kommunen styre udviklingen i Indre By, hvis de ikke tager udgangspunkt

⁵ <https://www.regeringen.dk/nyheder/2024/kf24-klimamaalet-for-2030-er-rykket-taetere-paa/>

293 i eksisterende forhold og vi har en klimaplan, der afspejler og forbedrer vores
294 hverdagsliv?
295 Kommunen kan vælge at tage kontakt til relevante statslige aktører i sager som
296 denne.
297

298 **Cykelturisme**

299 På side 56 i Hvidbogen står der, at emner som cykelparkering ligger under lokalplaner.

300 Med dette svar tager man ikke højde for, at turister i højere grad cykler og anvender
301 lejecykler, der står i byrummet.

302 Dette emne er større end Indre By. Hvordan indgår forhold som disse i kommunens
303 planlægning?

304

305 Side 21 i forslag til kommuneplanen, spalte 3 står, at cykelinfrastrukturen skal udvikles og
306 også turister er en del af målgruppen. Vores generelle oplevelse er, at turister kan være
307 usikre og uvante med at cykle i København. Det bliver der i vores øjne ikke taget højde for i
308 den nuværende strategi.

309

310 Cykelturisme er en faktor i Indre By, der kan bidrage til at løse problemer, men også kan
311 skabe udfordringer.

- 312 • Der er i dag både cykler fra forskellige udlejere, krydstogtskibe og hoteller.
313 Har kommunen en definition på, hvornår cykelturisme fylder for meget i Indre By?
- 314 • Hvad er vidensgrundlaget for cykelturisme så det kan reguleres og evt håndteres via
315 kampagner?
- 316 • Hvilken strategi er der for den fremtidige udvikling for cykelturisme i Indre By?

317

318 Vi kan observere at cykelturisme lader til at fylde mere, på bekostning af det lokale
319 hverdagsliv. Dette gælder både hvordan adfærd på veje og cykelstier og når de parkerer i
320 byrummet.

321 Det større antal udlejningscykler kan forsvares med, at der så er færre biler og busser i indre
322 by og mindre luftforurening. Men det kan afstedkomme andre påvirkninger i Indre By.

323

324 Spørgsmålet er, hvad kan København og Indre By rumme. Når der tales trafik, er der fokus
325 på færre biler, uden at man taler meget om antallet af cykler og deraf behov for
326 cykelparkering.

327 De 44.000 der bor i Indre By, bør inddrages i hvordan dette problem kan blive belyst, da de
328 er direkte påvirket af udviklingen.

329 **Turisme**

330 Det står omtalt både forslag til kommuneplan og i hvidbogen, at der er mange turister i Indre
331 By. Brønshøj-Husum har i hvidbogen udtrykt ønske om, at muligheder for oplevelser
332 spredes. Christianshavn Lokaludvalg nævner også turisme.

333

334 For Indre By står der i hvidbogen på side 57-58 at man skal fremme den bæredygtige
335 turisme, der fordeler sig i hele byen.

336 Men dette skal følges op af en strategi for hoteller. De ligger pt primært i et lille område i det
337 indre København. Det kan konstateres ved en Google Map søgning. Der står i hvidbogen, at
338 der er usikkerhed om hotelkvoter og hvordan det påvirker området, da det vil medføre mere
339 korttidsudlejning. Korttidsudlejning er reguleret ved lov, men bliver i vores oplevelse ikke
340 håndhævet. Vi ønsker en dialog med forvaltningen om hvordan denne udvikling kan
341 håndteres.

342

343

344 På side 74 i forslag til kommuneplanen står der vedr. bæredygtig turisme, at
345 *“Væksten skal ske under hensyntagen til bæredygtighed og med fokus på at udvikle*
346 *København til i højere grad at blive en helårsdestination. Derfor arbejdes der for, at flere*
347 *turister kommer med tog, af hensyn til klimabelastning og luftforurening.”*

348

349 Vi problematiserer denne strategi på side 4 under overskriften ‘Klimaplanen’.
350 Vi vil her nævne at bæredygtig turisme i et lokalt perspektiv handler om at skabe en balance
351 mellem at tiltrække turister og beskytte og forbedre det lokale miljø, kultur og samfund. Dette
352 kræver en holistisk tilgang og langsigtet vision for at opnå succes.

353

354 Vi håber, at der fra politisk side er stor opmærksomhed på at beskytte og forbedre det lokale
355 samfunds forhold og hverdagsliv, som også er noget som turister prioriterer højt, når de
356 planlægger en rejse.

357

358 Vi foreslår, at følgende ændring markeret med rødt skrives ind i kommuneplanen

359 ‘Erhvervsudvikling - Mål for Københavns udvikling side 73, spalte 3, sidste afsnit:

360 *“I København skal turisme være bæredygtig, og turisme skal udvikles i balance med*
361 *københavnernes hverdagsliv og komme hele hovedstadsområdet til gode. Et alsidigt*
362 *erhvervsliv bidrager med liv og aktivitet i byens rum, og et attraktivt erhvervsliv understøtter*
363 *handelsliv og serviceerhverv.*

364 Skybrudssikring

365 For at passe på Indre By, skal der være en plan for skybrudssikring

366 På side 59 i hvidbogen står der, at eksisterende bygninger er ejers ansvar. Dette påvirker
367 Indre By, da vi ikke har nye byggegrunde.

368

369 Derfor peges der på mulighed for fællesanlæg. Men disse kan først vurderes, når den ydre
370 kystsikring er vedtaget. Disse to forhold burde ikke hænge sammen. Forsinkelsesveje kunne
371 være en del af byrummene, som en mulig løsning. Det har Frederiksberg på Bülowsvej.

5.2. Kapitel 3 i forslag til kommuneplanen: Boliger og sammenhængende by

På side 56 i hvidbogen står der, at bygningsejere ændrer erhverv til boliganvendelse.

Her skal man sikre sig, at det, der kommer i disse ejendomme, er beboelse. Disse boliger er ofte uden bopælspligt og bruges ofte til korttidsudlejning. I dag konverteres mange kontorer til hotellejligheder.

Vi ønsker en dialog med forvaltningen om hvordan denne udvikling kan håndteres.

Det er vigtigt, at beboere i Indre By har et godt bymiljø, hvor de ikke oplever gener fra omkringliggende erhverv og regler for erhverv såsom arrangementer, byliv, natteliv, har klare regler og at disse kontrolleres og håndhæves.

5.3. Kapitel 4 i forslag til kommuneplanen: En by med erhverv og studiemiljø

Som tidligere nævnt i dette høringssvar står der i hvidbogen på side 57, at Indre By har en særlig rolle som bymidte og udviklingen styres af private ejere.

Det er vigtigt, at der er et godt og blandet erhvervsliv i Indre By, for at vores rolle som bymidte, forbliver attraktiv. Der er i dag områder i Indre By med en høj koncentration af cafeer og natteliv, hvilket skaber gener for naboerne. Der er områder med erhverv, der er målrettet turister snarere end beboerne.

Et varieret erhvervsliv kan opnås ved, at der er mere beboelse i Indre By, hvilket vil give et mere varieret erhvervsliv i Indre By, da der er flere almindelige beboere i området. Dette sammen med en mere smal S-kategori og hvor man bruger lokalplaner til at definere hvilket erhverv, man ønsker i et område, vil give en mere bæredygtig udvikling.

5.4. Kapitel 5 i forslag til kommuneplanen: En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

I hvidbog på side 59 står der at kommunen arbejder på løbende at sikre idrætsfaciliteter og skoler til Indre By. Dette er noget der er brug for i Indre By, der har færre faciliteter til rådighed end andre bydele.

Dette kan være ved, at der i grønne områder skabes muligheder for midlertidige idrætsfaciliteter, så man kan afstemme behovet. Dette står allerede i forslag til kommuneplan, men vi vil gerne i dialog med forvaltningen for at støtte op om dette.

Fokus på begrønning af byen har flere vigtige grunde: biodiversitet, nedkøling af byen, støjreducerende, nedbørsregulerende (optager vandet), binder CO2, nedsætter

407 vindhastigheden i byen, isolerer husene. Det skal dog afklares, hvordan man bedst bruger
408 begrønning i byrum

409 5.5. Kapitel 6 i forslag til kommuneplanen: Udvikling med respekt for byens sjæl

410 **Bevarende lokalplaner og ejendomme i SAVE 1-4**

411 I forslag til kommuneplanen understreges flere steder vigtigheden af, at byens kulturarv har
412 betydning for byens identitet.

413

414 Indre Bys fysiske kulturarv: Kulturmiljøer, byarkitektoniske helheder og bevaringsværdige
415 bygninger skal beskyttes. Dette kan ske via bevarende lokalplaner/temaplaner, som fx set i
416 Furesø Kommune ⁶.

417 Udover Indre By lokaludvalg ønsker Amager Øst og Østerbro lokaludvalg også løsninger,
418 der inkluderer bevarende lokalplaner.

419

420 Indre By har mange kulturmiljøer, byarkitektoniske helheder og bevaringsværdige bygninger,
421 der i disse år risikerer at blive ændret ved, at byggesager bliver godkendt som enkeltsager
422 uden at man ser på helheden. Lokaludvalget har gennem tiden lagt mærke til, hvordan
423 begrebet 'tilpasning' anvendes i Teknik- og Miljøforvaltningens afgørelser i byggesager
424 baseret på en helhedsvurdering. Der er ikke transparens i skønnet/vurdering, og
425 lokaludvalget har flere gange protesteret over afgørelserne. Derfor ser vi gerne en dialog
426 med forvaltningen om, hvordan tilpasning vurderes og ud fra hvilke (del-) kriterier. Et
427 eksempel på et byggeri, der er vurderet tilpasset området bevaringsværdier, er Åbenrå 16
428 (TMU, d. 10.11.2014). ⁷ Der refereres til kommuneplanens "ekstraordinære krav til den
429 arkitektoniske udformning".

430

431 En måde at beskytte kulturmiljøer på er ved at have bevarende lokalplaner og via SAVE
432 systemet gøre flere ejendomme bevaringsværdige.

433 Vi forstår det således, at ØKU's afvisning af at inkludere SAVE 4 i gruppen af
434 bevaringsværdige ejendomme, bl.a. begrunder sig i EU Parlamentets reviderede direktiv
435 vedr. opfyldelsen af klimamål 2050 om nul-emissions byggeri, om bygningers mindst mulige
436 energiforbrug, og at bevaringsværdige bygninger er undtaget krav om energirenovering.
437 Imidlertid viser Slots- og Kulturstyrelsens publikation 'Energiforbedring af fredede og
438 bevaringsværdige bygninger', at det er muligt at energirenovere uden at ændre på husenes
439 klimaskærm.

⁶ Furesø, temalokalplan 2024: <https://www.furesoe.dk/vaer-med/udvikling-af-furesoe/temalokalplan-for-bevaringsvaerdige-bygninger-i-landzone>

⁷ <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-10112014/referat/punkt-15>

Vi ser frem til, at der forhåbentlig vedtages et budget for gennemgang af SAVE 4-bygninger vedr. opfyldelse af nutidens kriterier og foreslår, at der begyndes med Indre By. Det vil ligge i tråd med kapitel 6, Udvikling med respekt for byens sjæl, 'Mål for Københavns udvikling', side 106. Her hæfter vi os specielt ved formuleringen i spalte 3 mht. at ny bebyggelse (forstået som nyt tilføjet byggeri fx ekstra etager, huludfyldning, tilbygning, genopførelse efter brand/nedrivning m.v., der ændrer det eksisterende) skal tilpasses områdets bevaringsværdier. Det vil også være en videreførelse af/opfølgning på KP19, 'Verdensby med ansvar' side 41, hvor Indre By skulle omfattes af bevarende lokalplaner, uden at dette er blevet realiseret.

Vi foreslår desuden, at der lægges en stærk kommunikationsstrategi i fht. ejere af bevaringsværdige bygninger, således at disse bliver bekendt med de økonomiske fordele ved vedligeholdelse, (grøn) energirenovering jf. Gate 21 anbefalinger. Vi foreslår ligeledes, hvis muligt, at kommunens GIS -system kbh.kk.dk viser ejendommenes energi-mærke. Det findes på <https://old.spareenergi.dk/demo/addresses/map>.

Standardiserede rammebestemmelser og bebyggelsestæthed

På side 60 i hvidbogen, står at Indre By er undtaget standardiserede rammebestemmelser for bebyggelsen, pga. bevaringshensyn. At ændringer beror på en konkret vurdering.

Det er en smuk tanke, men det som sker er, at husejere ansøger om byggetilladelse og får lov til at få en ekstra etage på eksisterende huse.

Når en afgørelse beror på et skøn, ses ikke på det samlede byrum, og hvordan det langsomt ændres over tid ved enkelte ændringer.

På side 60 i hvidbogen er der en overordnet kommentar, at man ikke kan have standardiserede rammebestemmelser for bebyggelse i stationsnære områder i Indre By. Store dele af Indre By benyttes i dag og ligger nær stationsnære områder.

Den luftige kommentar om, at man ikke vil gøre en fremtidig udvikling umulig og vil lade den enkelte sag bero på en konkret vurdering, åbner mulighed for at Indre Bys bevaringsværdige området kan ændres. Selvom man kun ændrer eksisterende ejendomme for at understøtte grøn mobilitet, kan dette stadig ændre byrummet. Både fordi der bygges højere, og fordi der i de fleste tilfælde ikke i tilstrækkelig grad tages hensyn til de omkringliggende bygningers stil.

På side 26: sp.1 i forslag til kommuneplan står der at, der er en planlagt tæthed er 150-180% i stationsnære områder og byudviklingsområder. Indre By har en tæthed på over 215%.

På side 60 i hvidbogen omtales højhuse. Vi er ikke tilfredse med svaret om, at et højhus defineres efter sin bymæssige kontekst, og at højhuse derfor ikke kan defineres ud fra højde og antal etager. Københavns særkende/egenart er den lave bebyggelse med 5-6 etager. Svaret kan kun forstås på den måde, at der fra politisk side ønskes et råderum/udviklingsrum for højhuse i centrum. I det mindste bør der være en definition på

480 højde, hvad angår de historiske bydele Centrum og brokvartererne. Vi spørger os selv, om
481 det attraktive centrum med sin egenart af 5-6 etages huse stadig eksisterer om 50 år?

482

483 Forvaltningens svar side 60 fremstår ikke tydeligt:

484 *“Forvaltningen vurderer, at der i bydele som Indre By, hvor de stationsnære områder ikke*
485 *generelt har en lav bebyggelsestæthed, fortsat er der potentiale for omdannelse af*
486 *ekstensivt udnyttede ejendomme til anvendelser, der i højere grad understøtter grøn*
487 *mobilitet.”*

488

489 Svaret er uklart, men vi hører med mellemrum, at der er interesse for at bygge på fx
490 Vesterport Banegrav.

491 Selv om man blot ændrer eksisterende huse, kan det stadig ændre oplevelsen af byrummet,
492 herunder give et mindre rummeligt miljø.

493 Indre By har i mange år trukket et stort læs og gør det fortsat. Dette læs er tungt at trække
494 for borgerne. Vi ønsker en bydel, som imødekommer beboernes behov før andre.

495

496 Vi peger på løsninger gennem dialog og i form af lokalplaner samt reguleringer.

497 Borgerpanelundersøgelser i Indre By Lokaludvalgs borgerpanel peger på, at beboere i dele
498 af Indre By oplever gener ved turister og besøgende.

499 5.6. Kapitel 7 i forslag til kommuneplanen: Bydele i fokus

500 Der har ikke været ændringer i dette kapitel siden den interne høring.

501

502 Der skal fortsat være fokus på, hvordan A. P. Mærsk's nye hovedkvarter og en ny bygning,
503 hvor Palads står, påvirker området.

504 Dette kan være i forhold til trafik. Dette kan også være om der er grundlag for yderligere
505 kontorer i Indre By, når mange står tomme eller konverteres til hotellejligheder.

506

507 Store projekter som en bypark i Vesterbro Passage og den Grønne Boulevard og deres
508 trafikale- og byrumsmæssige konsekvenser, bør være en del af arbejdet med
509 kommuneplanen.