



## Spørgsmål fra webinar med AVLU, AØLU, Vesterbro LU og Indre By LU

25. november 2020

### Detailhandel

#### Spørgsmål

1/3 del af butikkerne på strøget og Købmagergade er tomme - hvordan tænker I at strategien skal forholde sig til en meget hårdt presset detailhandel, med plads til danske butikker, så det hele ikke bare er internationale kæder?

#### Svar

Det er kommuneplanen som regulerer de overordnede (planmæssige) rammevilkår for detailhandlen og dermed ikke erhvervsstrategien. Kommuneplanen udpeger de centerområder, hvor der kan placeres butikker, centerområdernes maksimale butiksareal og maksimale størrelser for dagligvare- og udvalgsvarebutikker. Det overordnede mål er at skabe gode indkøbsmuligheder i alle bydele og fastholde Københavns City som regionens mest betydende destination for indkøb og oplevelser. Kommunen har dog ikke mulighed for at regulere hvilke butikskoncepter, som etableres, herunder om der er tale om internationale eller danske kædekoncepter eller uafhængige koncepter.

Den fysiske detailhandel er generelt presset i Danmark, bl.a. som konsekvens af en kraftig stigning i e-handlen inden for udvalgsvarer. Det gælder også i København, der dog indtil før COVID19-krisen har været mindre hårdt ramt end andre danske byer, primært som konsekvens af befolkningsvækst og øget turisme. Alligevel står mange butikker tomme, også i Indre By og COVID19-krisen har forstærket disse udfordringer.

For at imødekomme e-handelsproblematikken har Erhvervshus Hovedstaden et særligt fokus på at hjælpe detailhandlen med den digitale omstilling. Men i forhold til at håndtere butikstomgang skyldes det, at lejeniveauet i mange butikker i Indre By har været kraftigt stigende. Det vurderes dog, at der i de kommende år skal ske en tilpasning i lejeniveauet, så der er et bedre match mellem udlejer og potentielle lejere, som både kan være butikker og restauranter m.v. Men det er et forhold mellem markedsaktører, som kommunen ikke har mulighed for at regulere.

#### Spørgsmål

Hvordan vil I holde på, tiltrække, små specialforretninger?

#### Svar

Kontor for Vækst og Erhverv  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Kommunen har ikke mulighed for at regulere hvilke butikskoncepter, som etableres.

#### Spørgsmål

Har I noget fokus på at gøre forbrugerne opmærksom på hvorfor det er vigtigt at shoppe lokalt - eller i det hele taget det emne "shop lokalt"?  
For at vi kan holde gang i butikslivet

#### Svar

Kommunen arbejder ikke med sådanne kampagner og det vurderes heller ikke til at være inden for kommunalfuldmagten. Markedsføring af sådanne koncepter sker i andet regi. Copenhagen Visitor Service formidler information om oplevelser i København og omegn.

<https://brugbyen.nu/> De har for eksempel i samarbejde med Wonderful Copenhagen kørt en række kampagner over sommeren under tag linjen: brug byen - den har brug for dig.

### **Mindre virksomheder/forretninger**

#### Spørgsmål

I forhold til TMF's rolle: tænker man så fysiske rammer (billige/små erhvervslokaler) ind til mindre virksomheder i forbindelse med byudviklinger (Ørestad, Nordhavn, Sydhavnen osv.)?

Hvor skal kreative, skæve erhverv og iværksættere være henne til en fornuftig husleje, efterhånden som byen bliver byudviklet mere og mere?

#### Svar

Til disse spørgsmål om mindre virksomheders fysiske rammer, henvises der til målsætningerne for erhverv i Kommuneplanen, se side 54.

### **Turisme**

#### Spørgsmål

Findes der egentlige analyser af, hvad turismen bringer økonomisk for kommunen og for kommunens indbyggere?

#### Svar

Ja, det gør der. Hvert 3. år udkommer rapporten *Turismens Økonomiske Betydning*. Det er en national rapport lavet af VisitDenmark og Center for Regional- og Turismeforskning. VisitDenmark laver dog også en tabelrapport kun for Wonderful Copenhagen, som kan ses [her](#).

#### Spørgsmål

Kunne man involvere By & Havn i arbejdet med at gøre byen mere attraktiv? Her tænker jeg særligt på deres lukrativt placerede p-huse i Ørestad, der kommer til at blive døde zoner i meget relevante områder i

forhold til branding af København. Eks. er p-husene på Hannemanns Allé, hvor man ikke tænker aktiviteter ind i stueplan (med undtagelse af en Burger King). Det betyder at turister der kommer til arenaen på deres vej kun møder tomme bygninger fra metroen

#### Svar

KK har et tæt og løbende samarbejde med By og Havn, hvor vi løbende overvejer, hvordan vi kan arbejde sammen om at udnytte byens arealer bedst muligt, både dem der er ejet af KK og af B&H, men det er i sidste ende By & Havns beslutning, hvordan de vil benytte de omtalte bygninger.

### **Grøn dagsorden ift. turisme**

#### Spørgsmål

Hvordan går det med at lave mærkningsordning mht. hvor stort et miljøfodtryk hver enkelt aktivitet skaber? En 1-5 margueritter for fx en turistbustur kontra en tur med bycykel. Ved tidligere lignende arrangement blev det nævnt, hvilket er en rigtig god ide.

#### Svar

Vi er ikke bekendte med den konkrete mærkningsordning der nævnes, med både hos KK, Wonderful Copenhagen og VisitDenmark arbejdes der med en række forskellige tiltag for at fremme turisternes bæredygtige valg. Det er også fokuspunkt i KK's kommende erhvervsstrategi omkring turisme.

#### Spørgsmål

At byen lægger holdepladser til ældre dieseldrevne sightseeingbusser (turistrundfart) hjælper ikke på det grønne image.

TURISTBUSSER: Kan man stille krav til udstødningen som man gør i Tyskland, altså at kun busser (over 3,5 ton) der opfylder miljøzone 6.2 må køre ind i byen?

#### Svar

Københavns Kommune har indført en miljøzone, der stiller krav om partikelfilter på ældre dieseldrevne busser og lastbiler over 3,5 ton. Reglerne for kørsel med lastbiler og busser i miljøzonerne er delt op i 2 trin:

- Trin 1: Fra 1. juli 2020: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. oktober 2009 eller senere for at have adgang til miljøzonerne. Euro 5- og EEV-tunge køretøjer er undtaget fra datokrav og må gerne køre i miljøzonerne.
- Trin 2: Fra 1. januar 2022: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. januar 2015 eller senere for at have adgang til miljøzonerne.

### **Fremkommelighed**

#### Spørgsmål

Ved I hvor mange der bor uden for København og arbejder i København?

### Svar

I rapporten [Status på København 2020](#) fremgår det at 59 pct. af de beskæftigede, der er bosat i Hovedstadsområdet arbejder i en anden kommune end den, de bor i. Se side 19-24 om Flyttemønstre og pendling.

### Spørgsmål

Kunne man så ikke gøre med ud af park and ride som en del af strategien?

Der var tidligere et spørgsmål om "park and ride" hvilket kan være et redskab til at lette trængslen på indfaldsvejen der er hæmmende for erhvervsudviklingen. Vi oplever at Ørestad bliver fravalgt af store og små kontorvirksomheder fordi motorvejen netop ved Ørestad er komplet ufremkommelig med lange køer, særligt om eftermiddagen. Sund og Bælt er vist sat i gang med at undersøge en udvidelse. Vil Kommunen støtte dette?

### Svar

Til disse spørgsmål om park and ride vil vi henvise til målsætningerne om trafik i [Kommuneplanen](#), se side 54.

### Spørgsmål

Har I etableret et samarbejde med virksomheder om mere bæredygtig transport for medarbejderne, eksempelvis via cykling, samkørsel, kollektiv transport som alternativ til individuel transport i egen bil

### Svar

Til dette vil vi henvise til [Budgetaftale for København 2019](#), se afsnittet *Skærpet miljøkrav til leverandørkøretøjer og grøn varelevering* side 21-22. Dette uddybes i [resumérapporten Skærpede miljøkrav til leverandørtransport](#) udført af COWI for Økonomiforvaltningen.

## **Grøn dagsorden**

### Spørgsmål

Hvad med citylogistik?

Grøn varetransport - City Logistik - er det et koncept, som I vil fremme med strategien?

### Svar

TMF udviklede i 2014 et koncept til citylogistik, som blev lagt ud til den interesserede private aktør Casper Svensson. Konceptet kører stadig med stor succes i Lyngby, Roskilde og en lang række jyske byer, hvor kommunerne også bruger ordningen, men dette er ikke ekspanderet i København.

### Spørgsmål

Hvor er I pt henne i jeres mål om mindre udledning af CO<sub>2</sub>? Hvordan sikrer I jer at I når jeres mål?

#### Svar

KK har for nyligt publiceret CO<sub>2</sub>-regnskabet for 2019. Her fremgår det, at der i København i 2019 var en CO<sub>2</sub>-udledning i København 1.021.820 tons CO<sub>2</sub>, svarende til 1,6 tons/borger i København. Det svarer til en reduktion på 54% i forhold til 2005, der er basisåret for KBH2025 Klimaplanen.

Derudover henvises der til Klimaplanen Roadmap 2017-2020.

### **Lokaludvalgene**

#### Spørgsmål

Er lokaludvalgene tænkt ind i strategien?

Hvorfor kommer strategien ikke til formel høring i lokaludvalgene?

Kunne du forstille dig at lokaludvalgene selv udmønter strategien i bydelen

#### Svar

Der er i efteråret holdt møder med de lokaludvalg, som har ønsket at blive involveret i en drøftelse om Københavns Kommunes kommende erhvervsstrategi. Derudover har kommunen været i dialog med et bredt udsnit af store og små virksomheder, både ved et interessentmøde i februar og igennem Københavns Erhvervsråd. Strategien har også været drøftet med erhvervsorganisationer og relevante erhvervsfremmeaktører. På den baggrund vurderes det, at der har været tale om en bred involvering i tilblivelse af strategien.

De fleste indsatser er bundet op på, at Københavns Kommune enten har en direkte eller indirekte rolle i forhold til at sikre fremdrift. Meget af arbejdet vil være båret igennem af de forvaltninger, som arbejder med erhvervsudvikling i København (BIF, TMF, KFF og ØKF) og lokaludvalgene er forsat velkomne til at frembringe barrierer og muligheder for lokal erhvervsudvikling.

### **Andet**

#### Spørgsmål

Kan du komme med nogle eksempler på hvad kunne være interessante perspektiver, af 5G, for kommunen?

#### Svar

Her henvises der til Maria Antonsen, som er kontorchef i Kontor for Digitalisering.

#### Spørgsmål

Der er noget om samarbejde mellem skoler og virksomheder?

### Svar

I BUF er der en del samarbejde mellem virksomheder og skoler/elever. Ifm. erhvervsstrategien blev der afsat midler til virksomhedssamarbejde, hvor hele klasser skal løse opgaver for virksomheder og tilegne sig kompetencer inden for STEM-fagene. Indsatsen kaldes Skole-Erhverv og omfatter årligt 185 klasser (en hel årgang), og forløbene varer fem dage pr. klasse. Skolerne kan vælge at køre forløbene selv eller tage imod et af de eksterne forløb, som kan ses [her](#). 90 % af skolerne vælger eksternt forløb, og heraf vælger 2/3 forløbet Coding Class.

Derudover arrangerer de fleste skoler erhvervspraktik, hvor eleverne enkeltvis sendes ud på virksomheder. Det er elevernes egen opgave at finde en praktikplads, og da en del unge er udfordret her, har vi ansat en "erhvervsplaymaker" til at hjælpe med en praktikbank.

### Spørgsmål

Hvordan arbejder I med klynger for enkelte brancher?

### Svar

Som led i den nationale klyngekonsolideringsproces skal der etableres en tæt dialog og samarbejde med de nationale klynger, der får hovedsæde i hovedstaden og øvrige klynger, som kommunen har en særlig interesse i. Klyngerne fungerer som bindeled mellem virksomheder og videninstitutioner inden for udvalgte områder med henblik på at fremme innovations- og videnssamarbejde og ikke mindst bidrage til grøn omstilling, digitalisering og sikring af fremtidens kompetencer.

### Spørgsmål

Hvordan tager I fat i samtalen om, hvilke erhverv, vi - byen - gerne vil have i byen?

### Svar

Her henvises der til [Kommuneplanens](#) andet kapitel (side 52-55) med Københavns Kommunes målsætninger, der tager udgangspunkt i visionen for København.