

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V

29.09.2023

Hørings svar til 'Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens Klimavenlige hovedstad'

Skanska har med interesse læst det udsendte materiale til den offentlige høring for Københavns Kommuneplanstrategi 2023.

Opsummering

Skanskas høringssvar rummer konkrete input til de områder i København, hvor Skanska er grundejer af projektejendomme i Kløver kvarteret, Borgmester Christiansens Gade og Øresundsvej. Derudover er der i høringssvaret bemærkninger til kommuneplanens generelle rammer og konkrete forslag til ændringer i disse.

Kløver kvarteret

Skanska ønsker, at Kløver kvarteret bliver Københavns nye byudviklingsområde med private og almene boliger, samt erhverv og offentlige funktioner til områdets betjening.

Skanska ønsker en transformation af industrielt betonede områder i Kløver kvarteret til boligområder.

Skanska støtter Metro linje M5 igennem Kløver kvarteret, og foreslår, at anlægget af metro linjen medfører, at den første del af Kløver kvarteret fremrykkes til udvikling i Kommuneplan 2024.

Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV

Skanska støtter fortsat den byudvikling af området kaldet Båd havns gade NV til et byområde med kontor og bolig, der er foreslået i Kommuneplan 2019, men endnu ikke påbegyndt.

Øresundsvej 141-143, 2300 København S

Skanska ønsker, at grunden med Kommuneplan 2024 får mulighed for 185 % bebyggelse og at et påtænkt parkeringshus med en kommende lokalplan kan erstattes med boliger eller hotel som supplement til eksisterende mulighed for op til 2.500 m² butik.

Vedrørende de generelle rammer i Københavns Kommune

Mobilitet

Skanska er fortalere for metro linje M5. Det vil være væsentligt for kvaliteten af byudviklingen på det nordøstlige Amager, at metro linjen etableres som en underjordisk bane fra Prags Boulevard til Refshaleøen.

Skanska ser gerne, at der kommer mere fleksible rammer for parkering i København, således det vil være muligt for udviklere at bygge enten færre eller flere parkeringspladser afhængigt af hvilket behov udvikleren vurderer.

Boliger

Med baggrund i vurderingen af, at "dent tætte by er mest klimavenlig" foreslår Skanska, at borgere der ikke er studerende ikke afskæres fra at bo i små lejligheder, i det omfang de ønsker dette.

Skanska anbefaler, at der med Kommuneplan 2024 kommer fokus på kvaliteten af boligerne (gulvareal pr. værelse etc.) frem for størrelseskrav til det gennemsnitlige BR-areal. Herved sikres det at boligkvaliteten er acceptabelt uanset om der er tale om leje af en lejlighed eller værelsesleje.

Turisme og hoteller

Skanska er bekymret for, at kvoter for fordeling af hoteller i Københavnske bydele kan betyde, at der etableres færre hoteller i København. Det kan øge brugen af alternative løsninger som Airbnb – eller at flere turister vil fravælge København, da det vil blive for dyrt at overnatte.

Skanska anbefaler, at der gøres mere for, at turister bliver opmærksomme på attraktioner i flere af Københavns bydele og på den måde spreder sig mere i byen. Der kan herudover med fordel sikres planmuligheder for at etablere hoteller ved på særligt attraktive metronære placeringer uden for Vesterbro og Indre By.

Uddybende hørings svar

Skanskas hørings svar er opdelt i to dele. I den første del er oplyst Skanskas input til de konkrete områder i København hvor Skanska er grundejer af projektejendomme, og Skanskas input til planlægningen af disse. I anden del af hørings svaret følger Skanskas bemærkninger til kommuneplanens generelle rammer, og konkrete forslag til ændringer i dem.

Input til planlægningen for Skanskas projektejendomme

Skanska ejer flere velbeliggende projektejendomme i Hovedstadsområdet, der indgår i Skanskas landbank med byggegrunde til kommende projekter. Den største af disse er Skanskas del af Kløver kvarteret, som består af ca. 287.000 m² grundareal på det nordøstlige Amager – blot to km i fugleflugt fra Kongens Nytorv.

Foruden ejerskabet i Kløver kvarteret, ejer Skanska ejendomme med udviklingspotentiale - på baggrund af et eventuelt nyt plangrundlag i Københavns Kommune - i Sydhavnen på Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV og nær Øresund Metrostation på Øresundsvej 141-143, 2300 København S.

I de nedenstående afsnit er hver af de tre projektejendomme yderligere beskrevet, herunder i relation til Skanskas overvejelser om, hvordan de i fremtiden kan udvikles.

Kløver kvarteret

Kløver kvarteret (Kløverparken) er et større overvejende ubebygget område på det nordøstlige Amager. Området ligger i naturlig forlængelse af byudviklingen langs Amager Strandvej, hvor der i sommeren 2022 er vedtaget en ny lokalplan for området Ved Amagerbanen Nord, der

ligger syd for Kløver kvarteret. Området er som sådan i dag allerede beliggende i direkte forbindelse med den eksisterende by på det nordøstlige Amager, og vil, når den nye cykelbro fra Langelinie til Refshaleøen er bygget, være et vigtigt bindeled mellem det nordøstlige Amager og resten af byen.

Skanska er med ca. 287.000 m² grundareal den største private grundejer i Kløver kvarteret i det samlede område på ca. 750.000 m². Københavns Kommune er den største grundejer i området med 330.000 m² grundareal. Københavns Kommune har med det store ejerskab i området en særlig mulighed for at præge den kommende udvikling af området. Herunder ved eventuelt at sikre at dele af Kommunens grunde forbeholdes almene boliger, så der i området kan sikres en andel almene boliger, der overstiger de 25 % som planloven giver kommunen mulighed for at stille krav om i nye lokalplaner.

Kløver kvarteret blev i forbindelse med Kommuneplan 2019 fastholdt som perspektivområde grundet de uafklarede forhold omkring infrastrukturbetjeningen af området. Således redegjorde Kommuneplan 2019 for, at det for Kløver kvarteret gjorde sig gældende, at det:

"I umiddelbar forlængelse af, at den fremtidige infrastrukturbetjening af områderne, herunder kollektiv transport, er afklaret i forhold til linjeføring og finansiering, er det en mulighed at fremrykke byudvikling via et kommuneplantillæg."¹

I december 2021 blev tidsplanen for udviklingen af Kløver kvarteret yderligere konkretiseret, da forvaltningen præsenterede Økonomiudvalget for en tidsplan for den kommende byudvikling af Kløverparken og Refshaleøen på Økonomiudvalgets møde d. 7. december 2021². Af tidsplanen fremgår det, at lokalplanlægningen af områderne fortsat afventer beslutning om den fremtidige metrobetjening af områderne³. Efterfølgende er der blevet truffet beslutning om igangsætning af miljøkonsekvensrapporten for den foreslåede metro M5, som i fremtiden skal betjene Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm. Undersøgelserne forventes afsluttet i 2024 med efterfølgende vedtagelse af anlægslov for metro M5 i 2025⁴.

Med baggrund i, at anlægsloven for den kommende metro forventes vedtaget i Kommuneplan 2024's første år, er det Skanskas ønske, at den første del af Kløver kvarteret, bestående af ca. 255.000 m² grundareal - af hvilken Skanska ejer ca. 125.000 m² - fremrykkes til udvikling i Kommuneplan 2024, som C*-område, for hvilken der kan vedtages kommuneplantillæg i umiddelbar forlængelse af beslutningen af anlægsloven for metro M5.

¹ https://dokument.plandata.dk/11_9669538_1587382951870.pdf, s. 63

² <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/%C3%98konomiudvalget/m%C3%B8de-07122021/referat/punkt-8>

³ <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/2057043b-fe5a-4123-96a8-99c0c9a5beed/c98d1046-023f-4099-833a-e504b2eb942a-bilag-4.pdf>

⁴ <https://metrolinjem5.kk.dk/miljoekonsekvensvurdering>



Skanskas foreslåede 1. fase af udviklingen af Kløverkvarteret

Skanska udarbejdede i forbindelse med Kommuneplan 2019 en vision for udviklingen af Kløverkvarteret sammen med Gehl Architects. Visionen tog afsæt i FN's verdensmål for en mere bæredygtig udvikling, og Skanska ønsker fortsat at udvikle området med baggrund i denne vision.

Visionen danner de overordnede rammer for, hvordan Kløverkvarteret kan udvikles som Københavns næste byudviklingsområde, som kan tilvejebringe nye boliger (almene og private) til de mange nye Københavnerne. I det følgende er nogle af hovedgrebene fra visionen vist:



En del af 'håndfladen'

Kløverkvarteret ligger som et 'missing link' i den inderste del af håndfladen i fingerplanen med gode cykelforbindelser og fremtidig højklasset offentlig transport.



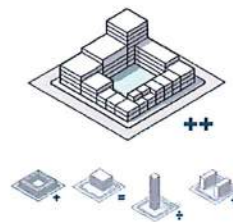
Tæthed = Indre KBH

Kløverkvarterets tæthed svarer til indre by og de Københavnske brokvarterer. Dette sikrer at bydelen har den tætte bys bæredygtighed i sit DNA - den centrale placering udnyttes optimalt i forhold til transport og bydelens funktioner.



Nærhed til hverdagsliv

Nærhed til hverdagsfunktioner mindsker behovet for transport og skaber et levende og varieret byliv over døgnet og året.



Menneskelig skala & bykvalitet

Bydelens tæthed og højde har en stor påvirkning på, hvordan vi som mennesker opfatter byrummene. Gader er mere interessante, når de rammes ind af facader. Gode byrum til Københavnerne kræver gode sol- og vindforhold.



Et tydeligt hierarki i mobiliteten

Gående prioriteres over cykler, cykler over metro og metro over biler.



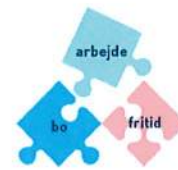
Byggeriet

Bæredygtigt og eksperimenterende byggeri med et mix af materialer, funktioner og ejerskab.



Inkluderende

Fælles funktioner mellem almene og private boliger. Udsatte og plejekrævende grupper tænkes med fra start.



Omfang

750.000 kvm grundareal
10-15.000 boliger
10-20.000 arbejdspladser inkl. offentlige funktioner.



Begynd med det gode liv som allerede findes

Der er allerede flere spændende kulturelle initiativer der skaber liv i området. Disse funktioner bevares og bygges videre på i Kløverkvarteret.



Integrerede aktiviteter for flere

Kløvermarken er et fantastisk sted for dem der spiller fodbold. Kløverkvarteret vil supplere med aktive tilbud og grønne oplevelser.



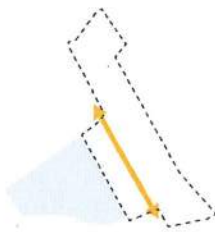
1,5 km ny kyst til Københavnerne

Med udviklingen af Kløverkvarteret vil Københavnerne få adgang til 1,5 km ny kyststrækning.



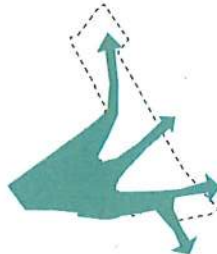
Stort potentiale i et bynært område

Et uudnyttet & relativt ukendt område med kun 10 minutter til Kongens Nytorv på cykel - et område med stort potentiale.



Kløverbrogade: En ny kobling

Bydelens centrale brogade forlænger Amager Strandvej, binder den eksisterende og kommende centrale by sammen samt nyfortolker brokvarterernes hovedgader.



Grønne kiler mod det blå

Kløverkvarterets grønne kiler forbinder Kløvermarkens rekreative faciliteter med vandkanten, Copenhill, det etablerede boligområde, Magretheholmen og mod syd den grønne kile mod Amager Strandpark.



Mobilitet med mere

De planlagte stationer og stoppesteder integreres i byrummet, så alle knudepunkter bliver en naturlig del af bydelen og ikke står alene. Stationer, stoppesteder og afkørsler programmeres med offentlige funktioner.



Kvarterer med kvalitet & nytænkning

Alle kvarterer har sin egen unikke karakter. De indeholder hver især en indre kerne med fælles funktioner, samt en stærk kobling til de større grønne byrum i omgivelserne. Nye innovative og eksperimenterende boligformer integreres i bydelen.

Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV

Skanska ejer ejendommen Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV. Ejendommen blev i forbindelse med Kommuneplan 2019 udlagt til byudvikling i et C*-område kaldet Bådehavngade NV, som kan udvikles til boliger- og serviceerhverv. I området er der imidlertid ikke påbegyndt byudvikling endnu, da der ikke er fundet en placering til skolen i området. Skanska er fortsat fortaler for den i Kommuneplan 2019 foreslåede byudvikling af området, hvor området omdannes fra et område med blandet industri og kontor til et egentligt

byområde med kontor og bolig. Skanska ser frem til de videre drøftelser af, hvordan området kan udvikles, når der er fundet en placering til skolen i området.

Øresundsvej 141-143, 2300 København S

Skanska ejer ejendommen Øresundsvej 141-143, 2300 København S. Ejendommen er beliggende på en metronær og attraktiv placering i umiddelbar nærhed til Øresund Station. Grunden var oprindeligt tiltænkt et parkeringshus til området og en række bebyggelser, der blev bygget for ca. 20 år siden. Det har efterfølgende vist sig, at parkeringsbehovet i området ikke har medført, at der er behov for parkeringshuset – særligt da området er blevet stationsnært med åbningen af Øresund Station.

I 2014 blev der vedtaget en ny lokalplan, der reducerede omfanget af det påtænkte parkeringshus, og muliggjorde, at stueetagen i parkeringshuset i stedet blev anvendt til 2.500 m² butik.

Skanska ønsker, at grunden i forbindelse med Kommuneplan 2024 tildeles en ny ramme med mulighed for indtil 185 % bebyggelse, samt at parkeringshuset udgår i en kommende lokalplan for grunden, og erstattes af muligheden for at anvende grunden til bolig eller hotel i supplement til den eksisterende mulighed for at etablere op til 2.500 m² butik på grunden.

Input til de generelle rammer i Københavns Kommune

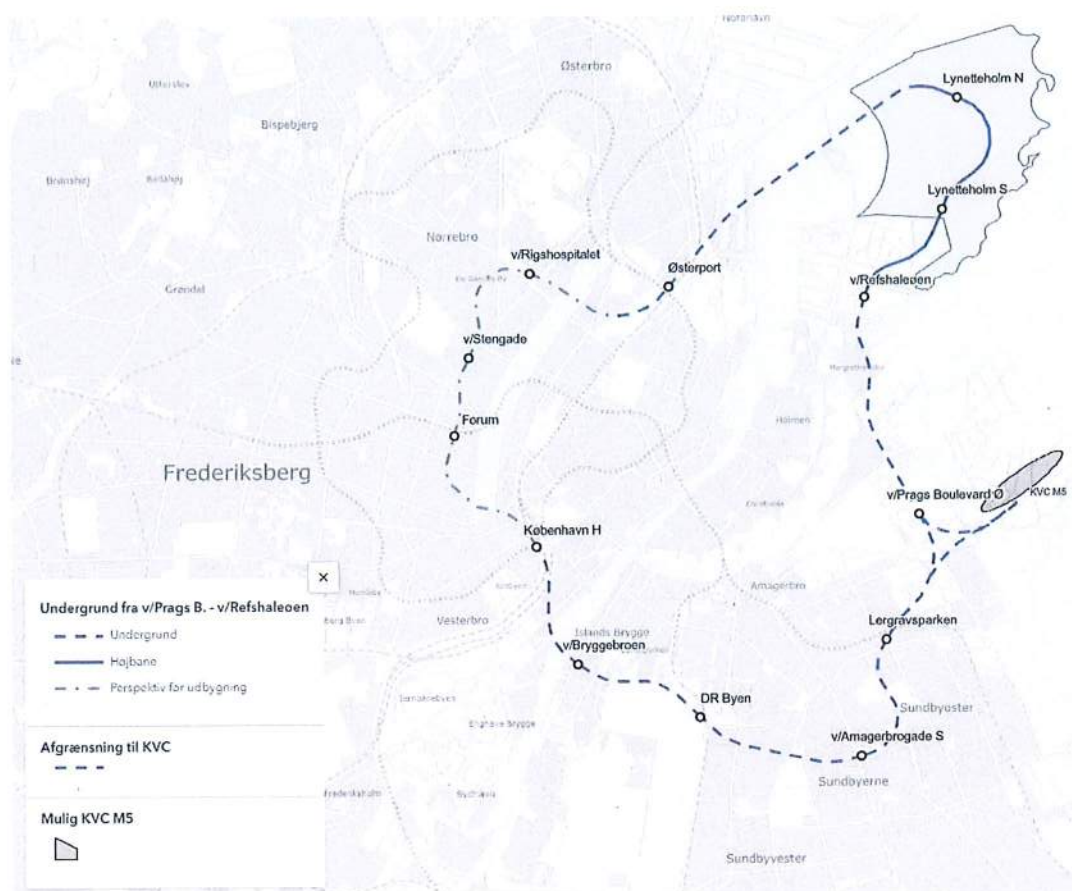
I de nedenstående afsnit er oplistet Skanskas input til de generelle byudviklingsrammer i København.

Mobilitet

Københavns Kommune har i de sidste mange år gjort en stor indsats for at fremme cyklisme ved at sikre gode cykelforhold i byen. Det har betydet, at København nyder international anerkendelse som en af de bedste cykelbyer i verden⁵. På samme vis er den kollektive trafik i København blevet revolutioneret i de sidste 20 år efter åbningen af metroen, og særligt i forbindelse med Cityringens indvielse er de fleste dele af København nu forsynet med højklasset offentlig transport.

Metroen er meget populær, og på en del af den første metrostrækning – havnesnittet mellem Kongens Nytorv og Christianshavn St. – er der således begyndt at opstå udfordringer med manglende kapacitet. Heldigvis kan der via den kommende byudvikling på det nordøstlige Amager sikres metrokapacitet til de nye byudviklingsområder og til aflastning af havnesnittet via den foreslåede linjeføring metro M5 som p.t. miljøvurderes.

⁵ <https://www.dr.dk/nyheder/seneste/cnn-kaarer-koebenhavn-til-en-af-verdens-bedste-cykelbyer>



Metrolinje M5 (Undergrund fra v/Prags B.-v/Refshaleøen)⁶

Skanska er fortalere for Metrolinje M5, som Skanska også synes rummer gode fremtidsperspektiver i form af en fremtidig forbindelsesmulighed til en Øresundsmetro, der i fremtiden vil knytte København og Malmø tættere sammen. I Skanskas optik er det væsentligt for kvaliteten af byudviklingen på det nordøstlige Amager, at metro M5 etableres som underjordisk bane på strækningen Prags Boulevard – Refshaleøen, da højbanen på strækningen igennem Kløverparken og langs Forlandet vil resultere i, at områderne opbrydes på en ikke hensigtsmæssig måde. Samtidig vil højbanen resultere i, at Margretheholm Havn enten gøres utilgængelig for sejlskibe med høj mast, eller at der skal bygges en meget høj bro over den, hvilket vil påvirke et stort areal negativt visuelt, heraf fredede arealer ved Christianshavns Vold.

Skanska anbefaler, at Københavns Kommune, som det har været tilfældet ved den kommende forlængelse af M4 til Sydhavnen, forbereder de fremtidige rejsemønstre ved at tilpasse de eksisterende busruter til den kommende metrobetjening. Eksempelvis kunne buslinjen der i dag har endestation ved Sløjfen ved Lergravsparken St. forlænges via Øresundsvej og Amager Strandvej til krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard nær den kommende station på Kløverparken.

I forhold til adgangen til parkering i København ser Skanska gerne, at der åbnes op for mere fleksible rammer for parkering i København. Herunder at:

- Minimumsnormen for parkering generelt afskaffes, eller reduceres til et minimum, så krav om parkering i konstruktion m.v. ikke fordyrer boliger i København i de tilfælde, hvor markedet ikke efterspørger parkering.

⁶ <https://storymaps.arcgis.com/collections/3963f11909aa4e0cacbbc97c4e479abd?item=1>

- Københavns Kommune sikrer via planlægningen af de offentlige vejarealer, at der er nok offentlige tilgængelige parkeringspladser i terrænen til besøgende, håndværkere og beboere med HC-licens.
- Maksimumsnormen for parkering til kontorerhverv hæves generelt, og særligt for en række placeringer med særlig god beliggenhed ift. pendlere fra omegnskommunerne, når disse samtidig er beliggende tæt på højklasset infrastruktur. For eksempel ved Vasbygade, nær København S station, og ved udmundingen af Nordhavnstunnelen i Nordhavn. Skanska ser, at disse placeringer vil være attraktive for virksomheder, der i dag bor i omegnskommunerne og som ønsker at komme tættere på byen, uden at miste eksisterende ansatte, der kommer i bil, hvorfor en højere mulig parkeringsnorm på disse særlige placeringer kan hjælpe med at reducere den generelle bilisme i hovedstadsområdet, når arbejdspladser koncentrerer sig i centralkommunerne.
- Parkeringsnormen for hoteller hvor der anvendes en konkret vurdering er forvirrende og gør det svært at planlægge nye hoteller. Det anbefales derfor i stedet at der fastsættes konkrete områdespecifikke maksimumsnormer for hoteller, så hoteller ved indfaldsveje har mulighed for at etablere mere parkering end hoteller i indre by m.v. Minimumsnormen for hoteller kan i Skanskas optik afskaffes.

Boliger

I den igangværende planperiode har et af de vel nok mest debatterede emner været ungdomsboliger, og hvordan der i Københavns Kommune er blevet opført en række byggerier, som af navn er ungdomsboliger, men reelt ikke væsentligst er beboet af studerende.

Konklusionen på den diskussion lader indtil videre at være et lovindgreb, der fremadrettet gør det muligt for kommunerne at føre tilsyn med, at boliger, der er opført som ungdomsboliger på plangrundlag og byggetilladelser efter 1. januar 2024, anvendes af studerende. Den dominerende diskurs i debatten frem til indgrebet har været rimeligheden i, at ikke-studerende bor i boliger, der er opført som ungdomsboliger, og at disse ikke-studerendes stærkere betalingsevne presser lejeniveauet i vejret og dermed fjerner boliger, der var tiltænkt de studerende.

Det er nok de færreste, der vil erklære sig uenig i, at det er en uskøn situation, hvis byens unge studerende stikkes blå i øjnene, og tror, der er boliger på vej til dem, hvor det sidenhen viser sig ikke at være tilfældet. Når dette er sagt udestår dog stadig spørgsmålet:

- Hvorfor må en person, som ikke er studerende, ikke vælge at bo på 33 m² på en central beliggenhed ved Kødbyen frem for 50 m² på en mindre attraktiv beliggenhed, hvis vedkommende foretrækker det?

Særligt dette spørgsmål syntes relevant i forhold til Kommuneplanstrategien, der på side 28 rummer et afsnit med overskriften "*Den tætte by er mest klimavenlig*". Med baggrund i den vurdering, kan man undre sig over, at det fremadrettet ikke skal være muligt at bygge små boliger til ikke-studerende i det omfang, at disse boliger efterspørges.

Når det grundet kommuneplanens bestemmelser ikke er muligt at imødegå den beskrevne efterspørgsel på små boliger, tvinger det dem, som efterspørger disse boliger til i stedet:

- at bruge flere penge på en større bolig, som de egentlig ikke ønsker.
- at flytte til et billigere område, hvor de egentlig ikke ønsker at bo.

- at flytte sammen med andre i en delt lejlighed, selv om de helst vil bo alene.

I forbindelse med udlejningen af nyopførte udlejningsboliger opleves særligt den sidste af ovenstående problematikker i forbindelse med udlejningen af store lejligheder, som er opført med baggrund i kommuneplanens krav til gennemsnitsstørrelse på boliger, og af nedenstående figur ses også en eksplosiv stigning i antallet af husstande bestående af flere familier de sidste 15 år, der dog er aftaget i forbindelse med, at Kommuneplan 2019 har øget andelen af nye boliger, der er undtaget mindstestørrelseskravet på 95 m² fra 25 % til 50 %.

Voksne 1. januar efter område, husstandstype og tid

	2008	2013	2018	2023
København				
Enlige mænd	71 781	67 164	65 551	72 435
Enlige kvinder	90 045	86 353	85 441	93 342
Ægtepar	99 244	104 518	110 834	120 062
Et par i øvrigt	73 524	82 864	97 108	105 954
Andre husstande bestående af flere familier	78 066	107 346	131 021	132 462

1-8-2023 Danmarks Statistik, © www.statistikbanken.dk/FAM122N

Udviklingen af forskellige typer af husstande i Københavns Kommune (DST-tabel FAM122N)⁷

Det er Skanskas anbefaling, at Københavns Kommune i forbindelse med Kommuneplan 2024 afskaffer størrelseskrav til det gennemsnitlige BR-areal i boliger i kommuneplanen for i stedet at koncentrere sig om kvaliteten af boligerne. Som eksempel kan fremhæves retningslinjerne for ungdomsboliger som Teknik- og Miljøforvaltningens har opstillet⁸, hvor der i stedet stilles krav til gulvarealet i boligen. Eksempelvis kunne der fremadrettet i stedet sættes krav til minimumsgulvareal i hhv. badeværelse, køkken, 1. opholdsrum og efterfølgende værelser.

Det virker gammeldags og orienteret mod et "traditionelt" familiemønster, at der stilles specielle krav til studerendes boliger ift. andre grupper. Derfor ser Skanska gerne, at minimumskravene gøres generelle for alle boligtyper, så kravene tager udgangspunkt i, hvad en minimumsbolig i 2023 skal levere. Derudover kan det med fordel gøres muligt at reducere gulvarealet i boligen, når boligen har adgang til fællesfunktioner uden for boligarealet, hvilket vil give mulighed for flere innovative boligformer, bofællesskaber med videre i byen.

Turisme og hoteller

Af udkastet til kommuneplansstrategien fremgår på side 15 et dilemma i relation til turisme:

"Hvilke tiltag kan der gøres for at skabe en bæredygtig turisme, hvor der både er plads til byens hverdagsliv og besøgende udefra?"

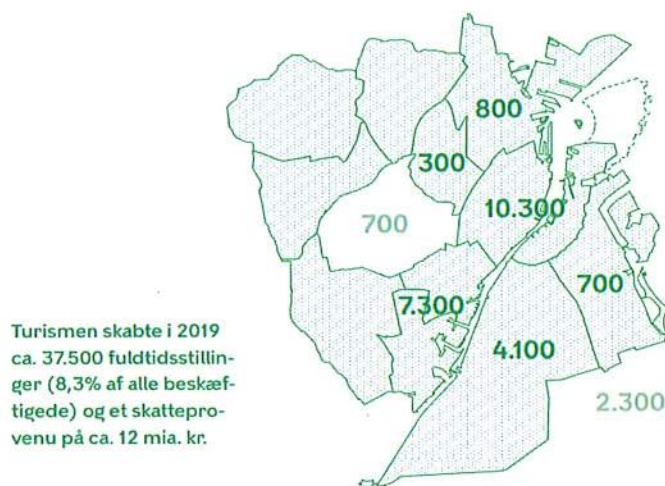
I Skanskas optik er dette dilemma en smule misvisende, da der opstilles en kontrast mellem byens hverdagsliv og besøgende udefra, som ikke nødvendigvis eksisterer. Af Økonomiforvaltningens analyse af hotelkapaciteten i København fra december 2022 fremgår

⁷ <https://www.statistikbanken.dk/FAM122N>

⁸ <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/4567dcaf-8260-44b4-8f91-84f9f86ca098/2e63f1b5-1fc7-4a64-b82f-189da58ca7c8-bilag-2.pdf>

det, at 65 % af københavnerne vurderer, at turismen i deres lokalområde skaber flere positive end negative konsekvenser, og at det kun er 6 %, der vurderer det modsatte⁹. Med baggrund i det, kan man undre sig over det opstillede dilemma, og hvorvidt et mere relevant dilemma kunne være: "Hvordan kan flere bydele få glæde af det aktive butiks- og restaurationsliv som byens hoteller skaber?".

Forslaget til kommuneplanstrategien beskriver på side 62, hvordan Københavns Kommune overvejer at indføre et nyt administrationsgrundlag, der bl.a. skal have til formål at fastsætte kvoter for hoteller. Af nedenstående figur fra forslaget til kommuneplanstrategien fremgår den nuværende hotelkapacitet.



Antal hotelværelser fordelt på bydele ultimo året 2022, forslag til Kommuneplanstrategi 2023¹⁰

En kvote for hoteller er i Skanskas optik ikke den rette vej at gå, da de nok desværre vil få den konsekvens, at der vil blive etableret færre hoteller i København end ellers, samt at værelsespriserne på de eksisterende hoteller på attraktive placeringer vil stige - og turisterne vil derfor enten finde alternativer i form af Airbnb i København, eller helt fravælge København som destination fordi det bliver for dyrt at besøge byen.

Skanska anbefaler, at man som alternativ til tvungen fordeling af overnatningsmulighederne i stedet arbejder på at sprede nogle af attraktionerne i byen ud, og derved giver turisterne en årsag til at besøge andre bydele, end de mest besøgte. Visit Copenhagen har på sin hjemmeside udgivet en række kvarterguides, som promoverer de forskellige kvarterer i København, hvilket man måske kan læne sig op ad¹¹. Derudover kan der med fordel arbejdes med at sikre planmuligheder for at etablere hoteller uden for centrum på særligt attraktive metronære placeringer.

Med venlig hilsen
Skanska A/S

Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør

Daniel Bro Kristensen
Forretningsudviklingschef

⁹ https://kps23.kk.dk/sites/default/files/2023-02/KK_Analyse_udvikling_i_hotelkapacitet.pdf, s. 18

¹⁰ https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/forslag_til_kommuneplanstrategi_2023_offentlig_hoering.pdf, s.63

¹¹ <https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/neighborhoods/guides>