

Til Københavns Kommune



Høringsvar til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplanstrategi 2014

13. OKTOBER 2014

Københavns Universitet, KU, har med interesse læst Københavns Kommunes forslag til Kommuneplanstrategi 2014 "Den sammenhængende By".

CAMPUS SERVICE
CAMPUS UDVIKLING

Som Danmarks største og ældste uddannelsesinstitution ser KU sig selv som en part i at bidrage til at realisere centrale visioner og indsatser i hovedstaden og dermed bidrage til at skabe vækst i hovedstaden og i resten af landet. KU står fagligt stærkt indenfor flere af klodens store udfordringer såsom sundhed, fødevarer, klima og bæredygtighed. Temaer, som kalder på løsninger i samarbejde mellem offentlige myndigheder, erhvervsliv og universitet og som også er centrale i kommuneplanstrategien.

NØRREGADE 10
PO BOX 2177
1017 KØBENHAVN K

KU ønsker at udbygge sin position som ét af Europas førende universiteter. Derfor har vi behov for fortsat at udvikle og udbygge de eksisterende campusområder med investeringer i nybyggerier, ombygninger og faciliteter. KU er glade for det tætte og gode samarbejde med Københavns Kommune bl.a. i Copenhagen Science City og omkring fysiske fornyelser i Nørre Campus.

BESØGSADRESSE:
ST. KANNIKESTRÆDE 18, 3 SAL

MOB 21 51 60 66

pernille.norby@adm.ku.dk

Med dette høringssvar vil vi gerne bidrage til den fortsatte dialog om udvikling og fornyelse af campusområderne i samspil med visionerne for byen.

Københavns Universitet før, nu og i fremtiden

KU har i dag 39.000 studerende og 9.200 ansatte heraf cirka 5.000 forskere, og de seks fakulteter udbyder tilsammen over 200 uddannelser. Universitetet har en årlig omsætning i 2013 på 8,3 mia. kr. og anvender et bygningsareal på 930.000 m², heraf 740.000 m² i Københavns Kommune.

KU's bygninger repræsenterer et bredt udsnit af Københavns historie og udvikling, - fra den ældste bygning dateret 1420 til de nyeste, der er taget i brug i 2013. Aktuelt har KU byggesager i gang til 5 mia. kr.

Bilag 1 "Københavns Universitet, nu og i fremtiden" giver et overblik over KU's campusområder og aktuelle byggeprojekter.

Københavns Universitets faglige profil

Grundforskning og forskningsbaseret uddannelse er KU's byggesten. De forskningsbaserede uddannelser sikrer, at offentlige og private virksomheder både kan ansætte dygtige medarbejdere og få adgang til den nyeste viden inden for så forskellige områder som sundhed, fødevarer, biologisk produktion og globalisering. Med en høj forskningskvalitet tiltrækker universitetet endvidere udenlandske studerende og forskere, der kan være afgørende for fremtidig vækst og udvikling i hovedstaden og Danmark i øvrigt.

KU vil gerne fremhæve samarbejdet i Copenhagen Science City, og er glad for det fokus, der er i kommuneplanstrategien på projektets potentiale for at styrke såvel byudvikling som erhvervsudvikling.

Bilag 2 "Københavns Universitets faglige profil" giver et overblik over KU's tværvideenskabelige styrkeområder.

Udbygningsbehov i eksisterende by

KU har behov for fortsat at udvikle sine aktiviteter, forbedre studie- og forskningsmiljøer samt skabe nye attraktive rammer for samarbejde internt og med erhvervslivet.

KU's tre campusområder i Københavns Kommune, City Campus, Søndre Campus og Nørre Campus er alle velbeliggende i hovedstaden, og da KU ikke forestiller sig at etablere nye campusområder, vil KU fortsat forny og udbygge de eksisterende campusområder. Dels gennem en effektiv udnyttelse af bygninger og faciliteter, dels gennem moderniseringer og nybyggerier.

KU's studerende og medarbejdere benytter helt overvejende cykel og kollektiv trafik, og den kollektive trafik er under stadig forbedring, særligt i nærheden af KU's campusområder. Søndre Campus ligger i umiddelbar nærhed af en metrostation og med den nye højklassede busforbindelse til Nørre Campus og Cityringens kommende metrostationer, vil Nørre Campus også ligge stationsnært.

KU oplever imidlertid, at Københavns Kommunes planbestemmelser er en barriere for omdannelse og nybyggeri i de eksisterende campusområder. Det drejer sig om bestemmelser vedrørende bebyggelsesprocenter, friarealer og

parkeringsnormer. De nugældende parkeringsnormer på fx 1 plads pr. 200 m² etageareal i Søndre Campus og 1 plads pr. 250 m² etageareal i Universitetsparken i Nørre Campus betyder, at KU ikke kan udbygge campusområderne, idet en udbygning vil betyde at fx parkering skal tilvejebringes under jorden. KU-befolkningen efterspørger ikke flere parkeringspladser, og KU har ikke midler til at finansiere parkeringspladser i konstruktion.

KU synes, det er meget positivt, at der i kommuneplanstrategien lægges op til en justering af planbestemmelserne og til en mere fleksibel tilgang til parkeringsnormerne, således at universitetet fortsat har muligheder for at udbygge egne aktiviteter og erhvervssamarbejde.

For at sikre en bæredygtig udvikling i campusområderne og skabe de bedste muligheder for samarbejde og synergi mellem forskning, undervisning og erhverv, ønsker KU, at kommuneplanens rammer giver mulighed for en større tæthed af universitetsaktiviteter, end de nuværende rammer. KU vil gerne i en dialog med Københavns Kommune drøfte, at et universitet og et campusområde på visse punkter er noget andet end en by og en bydel.

Bilag 3 "Københavns Universitets udbygningsmuligheder i Københavns Kommune" giver et overblik over udbygningsmuligheder og planmæssige udfordringer på Søndre og Nørre Campus.

Afslutningsvist vil Københavns Universitet fremhæve det gode samarbejde med Københavns Kommune, og vi ser frem til det fortsatte arbejde med at udvikle campusområderne.

Med venlig hilsen

Anders Boe Hauggaard
Vicedirektør



Københavns Universitet Nu og i fremtiden

Bilag 1 til Københavns Universitets høringssvar til Københavns
Kommunes Forslag til kommuneplanstrategi 2014



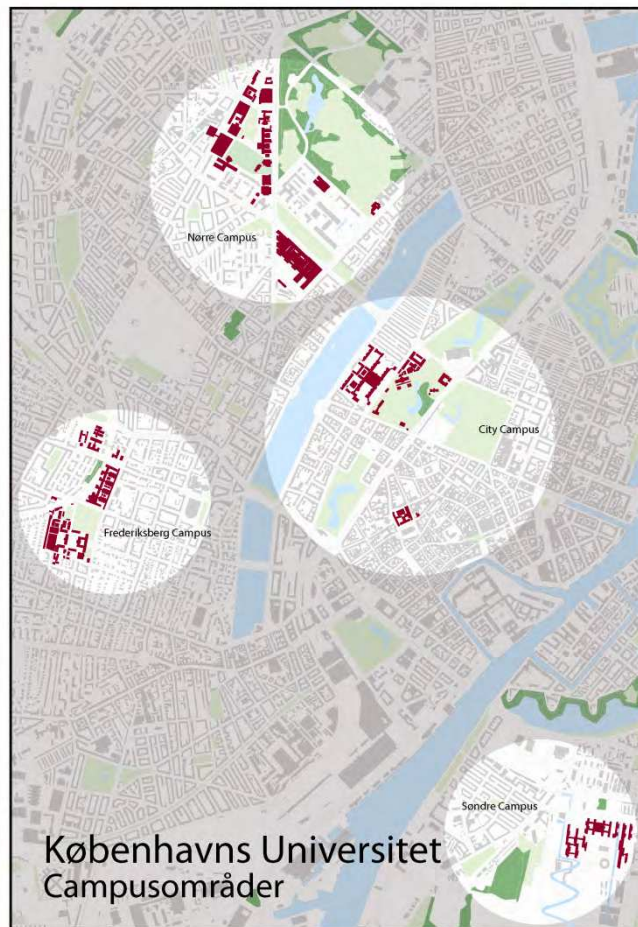
Københavns Universitet

Skandinaviens største universitet

- Cirka 39.000 studerende
- Cirka 9.200 ansatte (årsværk), heraf cirka 5.000 forskere
- 8 nobelpristagere
- 8,3 mia. DKK i omsætning
- På ranglisterne:
 - nr. 1 i Norden, nr. 3 i Europa og nr. 39 i verden
(Academic Ranking of World Universities - Shanghai, 2014)
 - nr. 13 i Europa og nr. 45 i verden
(QS World University Rankings, 2013)
 - nr. 62 i Europa og nr. 150 i verden
(Times Higher Education – THE, 2013)



Fire Campus områder



Nørre Campus 470,000m²
Det sundhedsvidenskabelige Fakultet
Det Natur og Biovidenskabelige Fakultet

City Campus 150,000m²
Det Samfundsvidenskabelige Fakultet
Det Juridiske Fakultet
Det Teologiske Fakultet

Søndre Campus 120,000m²
Det Humanistiske Fakultet

Frederiksberg Campus 190,000m²
Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet

Bygningsareal i alt 930,000m²

Igangværende nybyggerier

Byggeprojekter 2010-2018 med et budget på 5 mia. kr.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet

- Panum komplekset, Mærsk Bygningen 42.000m²
- Pharma Science Centre 5.000m²

Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet

- Niels Bohr Building 52.000m²
- Copenhagen Plant Science Centre 1 6.000m²
- Copenhagen Plant Science Centre 2 6.000m²
- Det Naturhistoriske Museum 30.000m²

Det Samfundsvidenskabelige Fakultet

- Center for Sundhed og Samfund, udvidelse 5.000m²

Det Humanistiske Fakultet, Det Juridiske Fakultet og Det Teologiske Fakultet

- KUA 3 37.000m²

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet og Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet

- Laboratorierenoveringer 100.000m²



Nørre Campus - Mærsk Bygningen



13. Oktober 2014
Dias 5



Nørre Campus - Niels Bohr Bygningen



13. Oktober 2014
Dias 6



Nørre Campus - Pharma Science Building



13. Oktober 2014
Dias 7



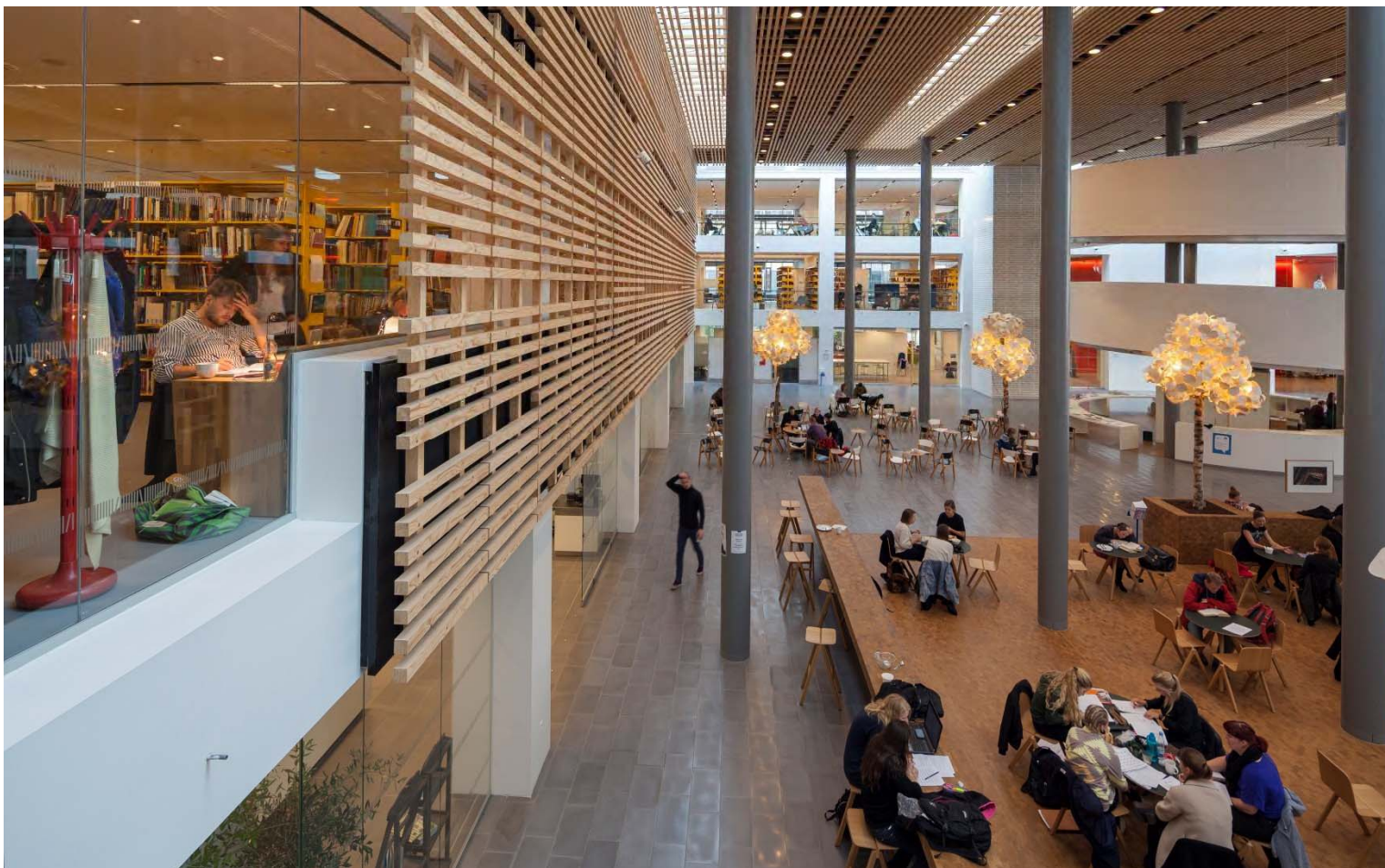
City Campus – Det Naturhistoriske Museum



13. Oktober 2014
Dias 8



Søndre Campus - KUA 2 og 3



13. Oktober 2014
Dias 9





Københavns Universitets faglige profil

Bilag 2 til Københavns Universitets høringssvar til Københavns Kommunes Forslag til kommuneplanstrategi 2014



Grundforskning og forskningsbaseret uddannelse

Grundforskning og forskningsbaseret uddannelse er Københavns Universitets byggesten. Den forskningsbaserede uddannelse sikrer, at offentlige og private virksomheder både kan ansætte dygtige medarbejdere og få adgang til den nyeste viden inden for så forskellige områder som sundhed, fødevarer, biologisk produktion og globalisering.

Viden skabt på tværs

Flere og flere samfundsmæssige problemstillinger involverer i dag en tværvidenskabelig tilgang, hvor forskere fra forskellige discipliner og med forskellige videnskabelige tilgange arbejder sammen om at belyse og forstå en problemstilling. Fx kan både sociologi, politisk videnskab, natur- og sundhedsvidenskab være vigtige redskaber til forskning i ulande.

Tværgående styrkeområder

For at udnytte den faglige mangfoldighed og bidrage til samfundsdebatten på væsentlige områder har Københavns Universitet udpeget en række forskningsområder, hvor universitetet står stærkt. Områderne adresserer alle store samfundsmæssige udfordringer som fx sundhed og miljø, og de kalder på løsninger i samarbejde mellem offentlige myndigheder, erhvervslivet og universitetet.



12 tværgående styrkeområder



Biologisk produktion

Hvis der skal være mad og energi nok til alle i fremtiden, kræver det udvikling af klimatilpassede planter, en større produktion af plantebiomasse og udvikling af bioteknologibaserede produktionssystemer.



Digitale relationer

Digital teknologi giver helt nye muligheder. It-værktøjer er derfor en vigtig brik i løsningen af fremtidens udfordringer indenfor fx sundhed og klima.



Fødevarer

Fremtidens behov for sikker fødevareforsyning og et øget fokus på forebyggelse af livsstilssygdomme stiller voksende krav til produktion af sunde, sikre og velsmagende fødevarer.

12 tværgående styrkeområder



Globalisering

Verden står over for globale udfordringer. Derfor er der brug for ny viden om det globale samfunds komplekse sammenhænge, kulturer, sprog og strukturer.



Klima og bæredygtighed

Stigende forbrug, klimaændringer, knaphed af ressourcer og uoprettelige skader på økosystemer kan føre til samfundsmæssige uligheder og sikkerhedspolitiske konflikter.



Nye lægemidler

Jordens befolkning vokser og bliver ældre. Det betyder, at der bliver flere sygdomme at behandle, og det udfordrer verdens sundheds-systemer og den farmaceutiske industri.

12 tværgående styrkeområder



Selvet

Hver dag træffes der tusindvis af beslutninger om indretningen af samfundet og dets institutioner. Hver eneste af den slags beslutninger involverer synet på mennesket.



Sundhed og livsstil

Vores sundhed er udfordret af en livsstil, der skaber sygdomme, og de globale sundhedsproblemer er massive. Forskningen leder efter det lange og sunde liv med høj livskvalitet.



Vand

Vand er grundlaget for alt liv her på jorden, og behovet for vand stiger støt i takt med den hastigt voksende verdensbefolkning. Allerede i dag mangler cirka en milliard mennesker rent vand.



Københavns Universitets udbygningsmuligheder i Københavns Kommune

Bilag 3 til Københavns Universitets høringssvar til Københavns
Kommunes Forslag til kommuneplanstrategi 2014



KU har behov for udbygningsmuligheder

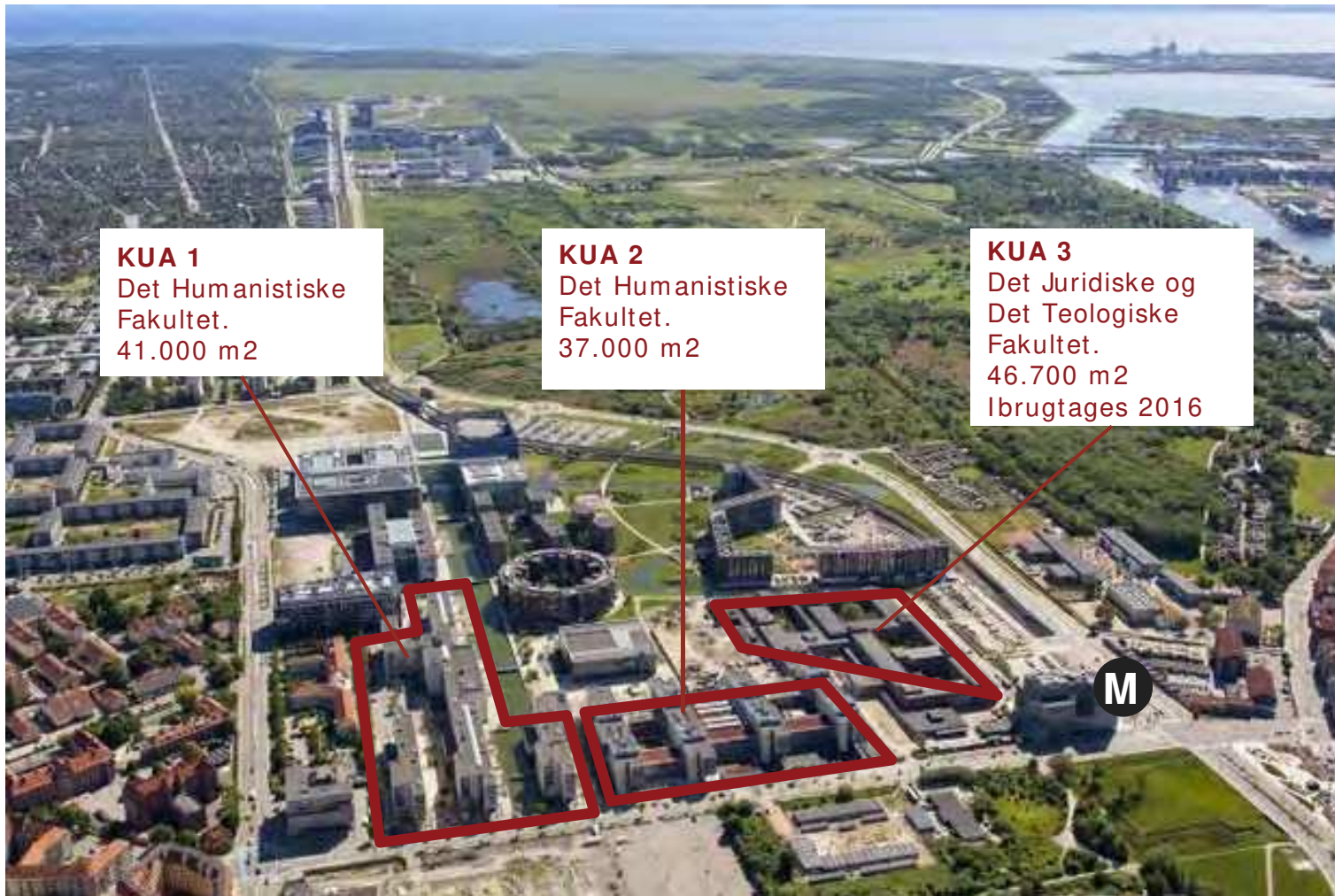
KU vil fortsat udvikle sine aktiviteter og har behov for udbygningsmuligheder i København fordi:

- KU ønsker fortrinsvist at udbygge og fortætte de eksisterende campus, da de er velbeliggende i hovedstaden, og det ligger udenfor KU's aktuelle muligheder at etablere et nye campusområder.
- KU har behov for fortsat at samle og effektivisere campusområderne.
- KU har behov for at skabe nye attraktive rammer for samarbejde internt og med erhvervslivet.
- KU har behov for at forbedre studiemiljøet og skabe forskningsmiljøer i international klasse.
- KU ønsker at universitetets bygninger er så bæredygtige som muligt i både anlæg og drift, samt at de inviterer til en bæredygtig adfærd.

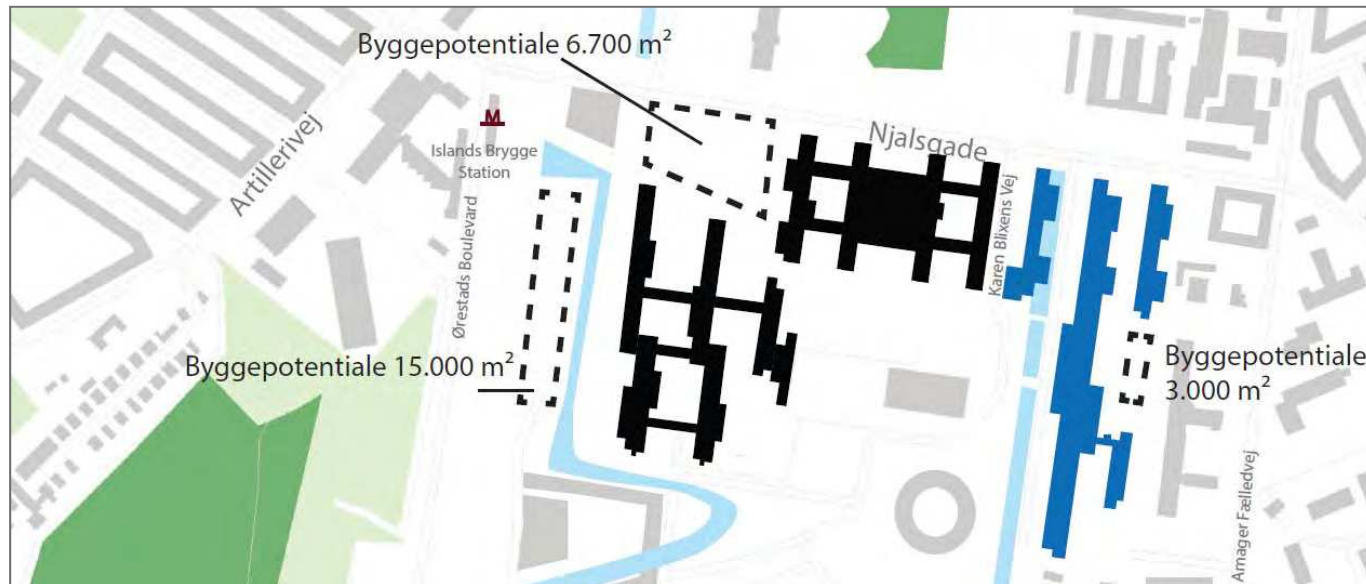
KU har særlig behov for at udbygge Søndre og Nørre Campus.



Søndre Campus - oversigt



Søndre Campus - udbygningsmuligheder



Udbygningsmuligheder

KU ser mulighed for yderligere udbygning:

- Ved KUA 1 giver lokalplanen mulighed for at bebygge et lille byggefelt i en senere etape. KU anslår at der kan opføres 3.000 m². Arealet er i dag udlagt til parkering.
- Vest for KUA 3 giver lokalplanen mulighed for et byggefelt og en byggemulighed på 15.000 m². Arealet er i dag udlagt til parkering.
- På den trekantede grund mellem KUA 2 og Metropol. Et byggeri på denne grund, som KU anslår til at kunne have et omfang på 6.700 m² vil arkitektonisk styrke bymæssigheden omkring Njalsgade og ramblaen fra Metrostationen til torvet. Arealet er i dag udlagt til parkering.

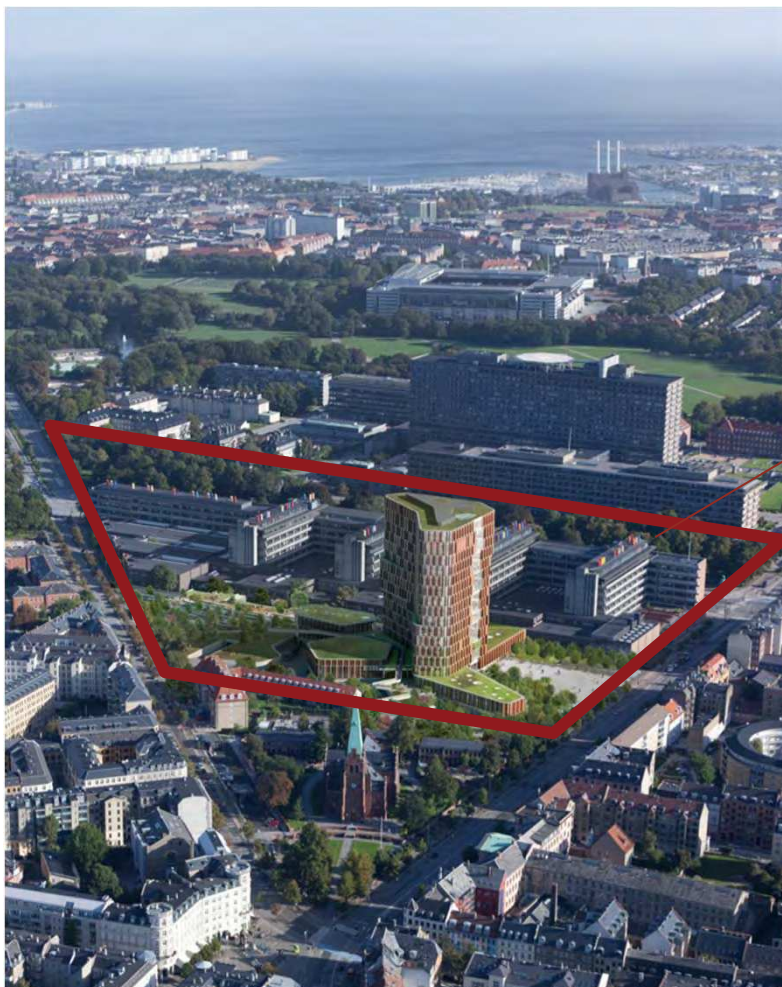
Søndre Campus – udfordringer i kommuneplan

Kommuneplanmæssige udfordringer

1. P-normering på 1 pr. 200 m² etageareal forhindrer udbygningen og udnyttelsen af de resterende byggefelter. KU mener, at parkeringsnormen for udbygning af Søndre Campus bør reduceres fordi:
 - Søndre Campus ligger i umiddelbar nærhed af en metrostation.
 - Registrering af brugen af parkeringspladserne viser, at belægningsprocenten i gennemsnit er 55%. Registreringen blev foretaget inden ibrugtagning af KUA 2, men KU vurderer, at de studerende og ansattes transportvaner er tilsvarende i dag. Det reelle behov for p-pladser er således væsentligt mindre end det tilgængelige antal anlagte p-pladser.
 - KU har gode erfaringer med at dele p-pladser beboerne i de nærliggende boligområde, således at beboerne kan benytte pladserne aften/nat og weekend, mens KU benytter dem i dagtimerne på hverdage. Dermed kan det samlede behov for p-pladser i området reduceres.
2. I den gældende lokalplan er der ikke udpeget et byggefelt på den trekantede grund mellem Metropol og KUA 2. KU mener, at en fremtidig bebyggelse på denne grund vil:
 - Bidrage til at skabe tæthed i det stationsnære område omkring Islands Brygge metrostation.
 - Styrke den bymæssige sammenhæng omkring Njalsgade og ramblaen fra metrostationen til universitetstorvet og dermed det levende bymiljø, som er intentionen med Ørestad Nord.



Nørre Campus – oversigt Panumkomplekset



PANUM og MÆRSK BYGNINGEN

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet.
140.000 m² inkl. Mærsk
Bygningen, som
ibrugtages 2015

Nørre Campus – oversigt Universitetsparken sydlig del



Nørre Campus – oversigt Universitetsparken nordlig del



UNIVERSITETSPARKEN
Det Sundhedsvidenskabelige
Fakultet.
47.000 m² inkl. Pharma
Science Building, som
ibrugtages 2015

Nørre Campus - udbygningsmuligheder



Udbygningsmuligheder

KU har pt tre store nybyggerier på vej i Nørre Campus: Mærsk Bygningen ved Panum og Niels Bohr Bygningen og Pharma Science Building i Universitetsparken. KU kan forudse at der på sigt vil opstå yderligere behov for nybyggerier og ombygninger særligt i Universitetsparken som følge af

- Fortætning af aktiviteter og tilflytning fra andre lokaliteter
- Forandringer som følge af opførelse af Det Naturhistoriske Museum
- Enkeltbygningers tilstand og egnethed
- Bedre rammer om erhvervssamarbejde og innovationsmiljøer

13. oktober 2014

Dias 9



Nørre Campus – udfordringer i kommuneplan

Kommuneplanmæssige udfordringer

1. Efter anlæg af de p-pladser, der udløses af byggeriet af Niels Bohr Bygningen og Pharma Science Building, vil det ikke være muligt at skaffe plads til yderligere p-pladser i Universitetsparken. Med en p-norm på 1 plads pr 250 m² etageareal KU vil dermed være forhindret i at opføre yderligere nybyggeri til erstatning for udtjente bygninger eller til udvidelse af aktiviteterne.
KU mener derfor p-normeringen på Nørre Campus, Universitetsparken, bør reduceres fordi:
 - Nørre Campus vil med den nye busforbindelse på Nørre Alle og de kommende metrostationer på Vibenshus Runddel og Skjolds Plads være meget godt betjent med kollektiv trafik.
 - Kommuneplanrammen for Mærsk bygningen har en p-norm på 1 pr 320 m² etageareal.
 - I regi af Copenhagen Science City arbejder KU på at etablere og forbedre et net af forbindelser for fodgængere og cyklister, der vil bidrage til at studerende og ansatte færdes til fods og på cykel i området. Vidensbynetværket vil endvidere omfatte mødesteder og aktivitetsmuligheder samt skabe mulighed for, at KU kan åbne op mod omgivelserne og formidle, hvad der foregår bag murene.
 - Erfaringer fra brugen af parkeringspladser på andre campusområder viser, at det reelle behov for p-pladser er væsentligt mindre end det antal p-pladser der vil kræves med den nuværende p-norm.
 - KU har gode erfaringer fra andre campus med at dele p-pladser beboerne i de nærliggende boligområde. KU er indstillet på at indgå lignende aftaler i Nørre Campus



Nørre Campus – udfordringer i kommuneplan

Kommuneplanmæssige udfordringer fortsat...

2. KU ønsker, at Nørre Campus udvikles som en tæt, bæredygtig og levende del af byen, med faciliteter og forskningsmiljøer i international klasse og mulighed for at realisere visionen om nye samarbejder mellem vidensinstitutioner og erhvervsliv.

KU ønsker derfor, at kommuneplanens rammer for bebyggelsesprocent, anvendelse, bebyggeshøjde, friarealer og parkering giver mulighed for en stor tæthed og bæredygtig udnyttelse af byggefeltene i Nørre Campus fordi:

- Geografisk nærhed og bymæssig tæthed vil give de bedste muligheder for tværfaglige forskningsmiljøer, synergi og styrkelse af værdikæden fra forskning til erhverv.
- Yderligere investeringer og aktiviteter i området vil stimulere udviklingen af hele Copenhagen Science City.
- Med de kommende metrostationer og den nye effektive busforbindelse vil hele Nørre Campus være stations- og busnært.
- Nørre Campus er velforsynet med grønne områder både internt med Universitetsparkens grønne fælled og med Fælledparken.



Professionshøjskolen Metropol

Professionshøjskolen Metropol har ingen kommentarer til høringen vedr. Kommuneplanstrategi 14.

Med venlig hilsen
Kirstine Wolsing Thers
Direktionskonsulent
Ledelsessekretariatet
Professionshøjskolen Metropol
Direkte 72 48 76 25
kith@phmetropol.dk

Camilla

Der er gode overskrifter og intentioner i forslaget. Det ses også, at lokalplanforslaget for Enghave Brygge ikke lever op til disse intentioner. Hverken hvad angår bæredygtighed, kvalitet i byen, gode forhold for idræt, respekt for byens historie, biodiversitet, nærdemokrati eller miljø.

Forhåbentlig giver overvejelserne her i strategien anledning til, at der kommer en anderledes Københavnervenlig lokalplan for Enghave Brygge området i stedet.

Overordnet er det fint med visioner for København men det vigtigste er at tilgodese københavnernes basale behov for søvn, sundhed, boliger uden vand i kælderen og tryghed, når de færdes i deres by. Østersdyrkning og badning i havnen er underordnet for borgerne, hvis det betyder vand og svamp i kælderen, oversvømmede billedminder, ødelagt indbo, når der er skybrud.

Med en strategi følger konkrete målsætninger, som der følges op, evt. i forhold til KPI'er. – ellers er det umuligt at konkludere hvilke indsatser, der er succeser og hvilke der er fiaskoer.

Kommuneplanstrategien indeholder en masse positive tilkendegivelser og intentioner men er blottet for konkrete målsætninger og KPI'er. Det er centralt problem for forretningen 'København' og ikke mindst dens 'kunder', nemlig os borgere.

Med primært udgangspunkt i min bopæl i Indre By/middelalderbyen hermed mine kommentarer til kommuneplanstrategien:

Plads til flere københavnere/ Flere boliger

Mangfoldighed er en sympatisk tanke og selvfølgelig skal der, som det allerede er tilfældet, bygges flere boliger. Når det er sagt, så skal Teknik- og Miljøforvaltningen respektere museumslov, planlov og gældende kommuneplan.

Der er for mange eksempler på, at det ikke er tilfældet, og at personlige skøn fremfor faglige og saglige kompetencer råder. Det er stærkt kritisabelt og bekymrende, at udviklingen af København sker på bekostning af demokratiet. Det må ikke være på bekostning af demokratiet, at sagsbehandlingen i KK bliver mere effektiv.

Forslag:

- Skærpet tilsyn med Teknik- og Miljøforvaltningen; inkl. undersøgelse af kulturen og sagsbehandlingen i forvaltningen.

Kvalitet i byen/ Sunde rammer for københavnernes

Den fysiske indretning af byen:

- Fred de grønne og blå rekreative områder og hold dem fri for udendørsarrangementer, så der er plads til at det stigende antal indbyggere kan udfolde sig fysisk eller finde åndehuller i byens larm og støj.
- Det er kritisabelt, at f.eks. Kongens Have kan spærres af for københavnernes i mere end en uge, fordi Cirkus Arla og andre arrangører har købt noget af haven.

Forslag:

- Kommunen må stille krav til Slots- og Ejendomsstyrelsen om at friholde Kongens Have og andre grønne og rekreative områder under styrelsen.

Støj og luft:

- *Trafikken* og dermed forureningen er blevet øget på færre gader og øger risikoen for dødbringende sygdomme for borgerne.

Forslag:

- Indfør udelukkende el-busser i Indre By og bilfri (søn-)dage.

- Antallet af *udendørsarrangementer* er eksploderet i Indre By (1300 events i K vs. 250 events i Ø). Middelalderbyen, som i forvejen er plaget af støj og skrald, kan ikke klare det voldsomme træk.

Forslag:

- Arrangementerne må decentraliseres, så støj- og skrald-belastningen på Indre By reduceres.

- Reglerne for udendørsarrangementer (herunder støjniveauet) skal ikke lempes men strammes.
- Den manglende kontrol af *natbevillinger* i Indre By og deraf følgende støj og skrald er en stressfaktor for mange københavnere. Musik fra cyklende diskoteker, råben og skrigen ødelægger nattesøvnen for mange borgere og dermed livskvaliteten ved at bo i byen.

Forslag:

- Det skal være samme enhed, der udsteder natbevillinger og kontrollerer bevillingerne. I dag ved højre hånd ikke hvad venstre hånd gør, og der er intet overblik over situationen.
- Der skal udarbejdes en database/app, som de kontrollerende medarbejdere i Center for Miljø kan bruge, når de er ude i nattelivet, og så skal der afsættes flere ressourcer til opfølgning i nattelivet, ikke bag skrivebordene.
- Flere ressourcer til politiet er også nødvendigt for at håndhæve lovgivningen om ikke at støje, pisse, kaste op, efterlade sig skrald osv. København er blevet en lovløs by og københavnere er dårligere stillet end f.eks. århusianerne. Vi er ikke lige for loven, og det er et problem for mange borgere. Og for de udenlandske og danske turister, som ser efterladenskaberne fra bylivet. I sidste ende kommer det til at koste dyrt på Københavns renommé som en tiltrækkende og ren by.

Tiggeri, tyveri vs tryghed i byen

- I forlængelse af problemstillingerne med nattelivet og den utryghed, som borgerne oplever, savner jeg konkrete udspil på en anden problemstilling, som København som andre europæiske storbyer oplever, nemlig antallet af tilrejsende østeuropæere.
- Det er en problemstilling, som KK og politi må forholde sig proaktivt til.
- Der er nemlig dokumenteret sammenhæng mellem det stigende antal af tilrejsende østeuropæere og lomme-, taske- samt café og restaurationstyverier. Fra 2010 til 2013 steg antallet af *anmeldelser fra 20.525 til 29.724*. (Kilde: <http://www.b.dk/nationalt/tyveriturisme-haerger-koebenhavn>)
- Det er ødelæggende for Københavns renommé, hvis turister skal associere byen med lommetyve og tiggere. Og det er utrygt for borgerne. Indre By, især området omkring Nørreport, Kultorvet, H.C. Ørstedsparken og Kgs. Have er tynget af østeuropæiske tilrejsende.
- De østeuropæiske tilrejsende bor i arkader og parker og tigger og musicerer ulovligt til stor gene for erhvervsliv og borgere uden for supermarkederne og på Nørreport station.
- Tiggeriet og gademusikanterne er professionelt organiseret og skal håndteres professionelt.

Forslag:

- For at øge sikkerheden og trygheden indsæt politipatruljering i området omkring Nørreport, gerne gående eller cyklende politi, der håndhæver lovgivningen.

René Benjamin Hansen

Tyler Brûlé fra magasinet Monocle, der har været med til at kåre København som verdens bedste by at bo i, har tidligere givet Københavns Kommune 3 gode råd til København, om hvordan man kan holde føringen som verdens bedste by.

For tiden virker det til at Københavns Kommune ikke ønsker at få titlen i fremtiden, da man fx. for tiden prøver at trumfe Enghave Brygge igennem, hvor man bla. vil fylde Københavns Havn op med 8 boligøer. Lyt til Tyles råd, hvis man ønsker at bevare det flotte image til vores by. Også tag dog at lev op til Københavns havnevision fortsatte arbejde "En havn af muligheder". STOP OPFYLDNING AF Københavns Havn!

Tyler Brûlé fra Monocle:

3 TING, KØBENHAVN SKAL ARBEJDE MED FOR AT HOLDE FØRINGEN

1. Pas på ved havnefronten - både i Nordhavnen og Sydhavnen. Fyld ikke havnen op. Ja, byen vokser, men gentag ikke fejl med nybyggeri uden tanke på miljø. En solrig dag vil folk være i grønne omgivelser, så stil krav til bygherrerne om, at der skal plantes 30-40 år gamle træer i stedet for spirer i de ny områder.
2. Sørg for at give gode vilkår for kulturbærende handelsliv såsom boghandler, små designere og mindre brands.
3. Gør byen til en legeplads for unge entreprenører og sørg for, at der er små lejemål at få. Undgå at handlen rykker ud og væk fra byens centrum.

Læs artikel "København kåret som verdens bedste by at bo i. <http://politiken.dk/kultur/ECE2314131/koebenhavn-kaaret-som-verdens-beds...>

David Neil Kristensen

FRANK JENSEN BYGGER KUN TIL MUSLIMER.

Alt hvad Frank Jensen gør er en katastrofe.
Takket være Frank Jensen er København fyldt med tobaksnarkomaner, alkoholikere, drukkenbolte, hashnarkomaner, narkomaner og muslimer.

Alt hvad politikerne og embedsmændene gør er katastrofe.

København vil kun bygge højhuse over det hele.
I højhuse, etagehuse og rækkehuse må man ikke spille musik eller foretage sig noget.

I stedet for at tæppebombe byen med nazistisk slum foreslås det at man sender muslimerne og deres terror retur til de lande hvor de kom fra.
Fjern også jyske terrorister, tobaksnarkomaner, alkoholikere, hashnarkomaner, narkomaner og dopingbrugere.

Så vil der pludselig være masser af boliger til alle der vil bo godt i København.

Det foreslås at man udvider Amager Strandpark og laver flere gode store gode strande således at der er god plads.

Det foreslås at man bygger nogle villaer diverse steder, herunder ved Amager Strand.
Undertegnede ønsker at bo i en ny stor villa ved Amager Strand.

Frank Jensen vil kun bygge til muslimer og deres terror. Dette må der sættes stop for.

Jens Povelsen

Trafikale forhold:

De fleste af døgnets timer er der ingen problemer med trafikafviklingen i København. Kun morgen og sidst på eftermiddagen går det galt. Derfor: I stedet for at investere milliarder i tekniske løsninger (asfalt), der kun har betydning i nogle få timer dagligt, så er der langt mere perspektiv i at påvirke befolkningens adfærd. Gør det stærkt attraktivt for både virksomheder og medarbejdere at indføre mere fleksible arbejdstider, så "spidsbelastningsperioderne" bliver bredt mere ud. Kommunen kan som arbejdsgiver selv gå foran i forhold til de 50.000 medarbejdere. Det vil bl.a. også kunne føre til, at der er en række kommunale kontorer/centre, der kan have åbningstider, som er mere "kundevenlige". En del af besparelserne på asfalth løsninger kan så bruges til at gøre det økonomisk fordelagtigt for private virksomheder at indføre mere fleksible arbejdstider for deres medarbejdere.

Dette er ikke en her-og-nu-løsning - men derimod et forslag, der på lidt længere sigt kan være et vigtigt bidrag til at skabe "Den Sammenhængende By".

13.10.2014

Kommentar til Nordhavns metro, om Den Sammenhængende by.

Inden Høringen af den kommunale strategiplan 2014 er udløbet, så kan man i Politiken læse, at politikerne i BR ser sig i stand til at vedtage et boligbyggeri med 130 lejligheder på Poppelstykket i Ny Ellebjerg området. Lille sag måske, men det understreger, at så meget er Høringen «Strategien for Den Sammenhængende by» altså værd, jeg mener, man planlægger ikke en ny trafikterminal «Ny Ellebjerg», som skal indgå i en overordnet ramme for et tidligere stort sammenhængende industriområde i Valby, for så at give en bygherre lov til at bygge 130 boliger på stedet. Det ligner en finte fra den som ejer området.

Nu er Nordhavnens metro i Høring samtidig med, og det var en rigtig smart finte By & Havn gjorde tilbage i 2012, som byen København i min optik, og dens skatteydere i dag hænger på. Finten kan læses i forvaltningens prospekt om Levantkaj, citat :

«Af aftalen fremgår det blandt andet, at værdiskabelsen fra byudviklingen af Nordhavn skal medvirke til at finansiere metroens nye Cityring» og længere fremme : «Ved aftalen mellem Københavns Kommune, Staten og By & Havn om en metro til Nordhavn fra 2012, forpligter Københavns Kommune sig til at tilvejebringe et plangrundlag for totalt 870.000 m² i Nordhavn.»

I en tid, hvor København svømmer i By & Havns ufærdige projekter, som jeg har kommenteret i et tidligere indlæg, så skal der skaffes et plangrundlag i Nordhavn på 870.000 m², som skal være med til at afdrage på Cityringen, og anslået yderligere 3 mia. kr. til et kostbart metroben. Metroselskabet forventer metroen skal betjene 11.000 passagerer dagligt, men det må siges at være et skud i tågen. Ingen kan nemlig på nuværende tidspunkt estimere et antal brugere til og fra Orientkaj, når der i Nordhavn først om 50 eller 100 år skal bo 40.000 mennesker, som samtidig forventes at rumme 40.000 arbejdspladser.

Metroselskabet skriver : *«Den nye Metrolinje skal sikre, at der er effektiv, kollektiv transport til de mange mennesker, som forventes at bosætte sig i det nye Nordhavnen. De første Metrotog til Nordhavnen forventes at rulle frem til perron i år 2019.»*

I teorien er det planen, at Nordhavnens boliger skal reducere pendlingen, men den forudsigtelse er der vist heller ikke belæg for. Vi ved overordnet set ikke hvilke typer af arbejdspladser og hvilke typer af boliger der overvejer Nordhavn, og byens egne behov kan hurtigt skifte.

Mig bekendt bor der endnu ikke et øje på Orientkaj, og det vrimler ikke med familie boligprojekter, så jeg ved ikke om det er lige netop dette metroprojekt byen står og mangler mest. Det tjener mere By & Havns økonomiske interesser, som søger at presse citronen, end det tjener byens interesser, og det må siges at være rigtig smart. De skriver selv :

«Der er kun få boliger som nære naboer til byggeriet i Nordhavn, mens området er domineret af erhverv, herunder mange kontorer. For disse gælder, at der hovedsageligt er mennesker til stede i dagtimerne.»

Laver man et regnestykket, at i 40.000 boliger bor der 80.000 borgere, hver familie med 2 børn, hvor mange boliger har man på sigt så brug for i Nordhavn? Eller hvis København skal rumme 650.000 indbyggere om ti år, hvor mange boliger er der så brug for i 2035 og 2045? De regnestykker om en naturlig befolkningstilvækst er ikke medtaget i strategien, hverken for Nordhavn eller for andre projekter, hvor der i 1990'erne var helt andre toner fra kommunen.

Folketingets beretning :

Staten og Københavns Kommune har i medfør af forhandlingsresultatet af 10. juni 1994 mellem regeringen og Københavns Kommune bl.a. oprettet et statsligt ejendomsselskab til afhændelse af Københavns Kommunes beboelsejendomme.

Ser man på, hvem det er, som til dato har investeret i Nordhavn, så er det virksomheder med et længerevarende tilhørsforhold til Østerbro; FN er flyttet fra flere adresser til

Marmormøllen, PFA flytter fra Sundkrogsgade til Redmøllen, og CIS fra Østerbro til Levantkaj. Der er ikke tale om ny arbejdspladser, de er blot flyttet til tidssvarende lokaler på en ny adresse, så hvis øvelsen er at flytte arbejdspladser fra Københavns omegn til nybyggeri i Nordhavn, så er der noget som slet ikke hænger sammen.

Og, hvis man sparer 300 mio. kr. ved at bygge et metroben her og nu, og det er det argument som er brugt for at bygge nu, så kunne man omvendt argumentere, at hvis man erstattede projektet med en miljørigtig, langt billigere og mere fleksibel letbane, som ville kunne betjene langt flere af byens borgere, så ville man jf. denne VVM redegørelse kunne spare byen for 5 års trafik og støj, måske spare 300 mio. kroner, eller måske spare endnu mere. For 3 mia. kroner får man vist lidt mere letbane end 2 metrostationer, og tænk, en sådan kan man om nødvendigt bygge om på.

Men det er ikke byens nuværende indbyggere, som er målgruppen for By & Havns aktiviteter, det er den kvantitative befolkningstilvækst, og så håber man på, at den økonomiske vækst klarer resten, og at arbejdspladser derefter vil komme af sig selv. Nu er der det ved vækst, at den har politikerne ventet på i mange år, og den forventes ikke at se dagens lys de første mange år. Den bliver faktisk fortsat nedjusteret. By & Havn generer sig imidlertid ikke, de spiser alle byens rum, levner en græsplæne og bådebro her og der, og der er ikke tale om en langsigtet strategi for byen, men om en italesættelse af det øjebliksbillede man ønsker at tegne, som kun forholder sig til nødvendigheden at byen udvides, for at man kan bygge metro. Det kan nemt lyde som et surt opstød, og det er det måske også, men en letbane løsning er at foretrække, for den kunne komme mange flere københavnere til gode.

Tilbage i 2004 kunne man læse: Staten bidrager til finansieringen af Cityringen ved at indskyde værdien af Københavns Havn i projektet. Den samlede anlægsudgift for Cityringen skønnes til ca. 13,5 mia. kroner. Værdien af havnen skønnes til 3 mia. kr. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forudsættes at bidrage med tilsammen ca. 4 mia. kr. mens de fremtidige passagerindtægter fra Cityringen skønnes at kunne finansiere de resterende 6,5 mia. kr. Antallet af brugere blev anslået til 250.000 passagerer i døgnet.

Udgiften til Cityringen er i 2014 estimeret til næsten 22 mia. kroner, men om der er kommet en ny passagerprognose som løfter indtægten, det ved jeg ikke. Måske også havnens værdi var sat lidt for lavt! Den oprindelige passagerprognose for den første metro var på 77 mio. passagerer. Dette tal blev lagt til grund for de økonomiske modeller, men det tal blev senere nedjusteret til 59 mio. for at blive nedjusteret til 44 mio. I august 2004 blev prognosen justeret helt ned til 36 mio. passagerer, som blev den endelige prognose. I 2004 havde metroen 34 mio. passagerer, og 2012 har tallet inklusive trafik til lufthaven stabiliseret sig omkring 54 mio. passagerer, mod 78 mio. i den seneste prognose. Det kommunale selskab, By & Havn, har i 2014 overtaget den gæld som fulgte i kølvandet på det projekt.

Nordhavnsbenet kalkulerer med 11.000 daglige passagerer, men hvor de kommer fra er ikke forklaret nærmere, og om de skal til København H, eller til Klampenborg, det er der vist ingen som ved. Da der mellem metrostationer er langt at gå, så vil en åbning af Nordhavn S-togs station mod Kalkbrænderihavnsgade være det mest naturlige trafikvalg for langt de fleste som i dag har deres arbejde i området, så der skal virkelig ske noget inden 2019, hvis prognosen skal holde.

Nordhavnen skal være en bæredygtig og grøn bydel, men hvad der skal forstås ved bæredygtighed, det kan man anlægge et forskelligt syn på. By & Havn gør meget ud af at beskrive den miljørigtige bæredygtighed, og de fremtidige rige udfoldelsesmuligheder langs kaj arealerne, men har det hold i virkeligheden! Den miljørigtige bæredygtighed er også den certificerede FN by på Marmormolen, men mig bekendt er indeklimaet i den første etape ikke særlig godt, og her har man gentaget mange af de ny glasdomicilers skavank; overophedning og ringe indeklima. Før i tiden kunne man rulle et gardin ned, og lukke et vindue op, men sådan er virkeligheden ikke længere.

Omkring metrobenet, så har By & Havn heller ikke lært af sine fejltagelser i Ørestad, for er der noget højbanen i Ørestad er udtryk for, så er det den opdeling af byrummene på Amager højbanen repræsenterer. Enten er man på den ene side, eller på den anden side af bymuren. Der er ikke noget midt imellem, og højbanen er ikke særlig miljøvenlig. Det er en af de rigtig store udfordringer i Ørestad. Ørestad Boulevard er en opslidende

korridor kørsel fra Njalsgade til Fields, og hjem igen. Jeg kører turen dagligt, eller rettere sagt jeg gjorde, for i dag kører jeg udenom.

Den sociale bæredygtighed er mere kompleks, og ofte sidestilles eller forveksles den med mangfoldighed. Byen har siden 1960'erne udviklet sig til en blanding af alt muligt, og den er vel i sin substans mere etnisk mangfoldig, end den har været det nogensinde før. Så det er en tak for nemt, at beklage sig over manglen på billige boliger. De som er tilbage efter TORs udsalg, de er bare bleven optaget.

I mine unge dage, hvis man var født og opvokset på Christianshavn, så var man christianshavner, og generationer boede for 50 år tilbage ofte side om side. De var knyttet sammen i et fællesskab. Det samme gjaldt for en københavnner, men sådan er det ikke mere. For det er ikke den slags fællesskaber byplanlæggerne i København har opereret med. De børn som er vokset op i byen siden 1990, de kan i 2014 ikke finde en passende størrelse bolig, og samtidig med de flytter ud, så flytter ny generationer ind. Familiemønstre bliver splittet op, og det løses ikke med en metro, men så har man vel Face Time.

De mange tilflyttere stiller helt givet de samme krav, som de gamle generationer gjorde. De vil have adgang til grønne områder, de vil have mulighed for, at deres børn kan få en bolig, de vil have nem adgang til offentlig transport, og en umættelig selvforstærkende spiral er sat i gang, da udbud og efterspørgsel ikke hænger sammen. De fleste kan være enige om, at forældrekøb har været med til at skævvride udviklingen, men hvem er skyld i det, og TOR solgte som nævnt på kommunens foranledning kommunens boliger med store tab, for at genoprette den kommunale økonomi

Hele Nordhavnsprojektet bør, inden det er for sent, sættes i bero.

Mvh

Ole Rasmussen

Burmeistersgade 4

1429 K

Høringssvar til Den sammenhængende by - forslag til Kommuneplanstrategi for København 2014

Indledning

I udgangspunktet må kommuneplanstrategien roses, da den gennemgående tager fat i mange af de store udfordringer, som København står over for de kommende år. Mange af de efterfølgende bemærkninger er derfor tænkt som en støtte til de gode takter, som kan aflæses i kommuneplanstrategien.

Den udvikling, der kendetegner byen i disse år, er naturligvis delvis udtryk for en global trend: flere mennesker søger ind mod storbyerne.

Men København har også i høj grad selv bidraget til denne udvikling: sammenlignet med situationen for få årtier siden er byen blevet overordentlig attraktiv. Stilstand og tilbagegang er afløst af grøn og miljørigtig vækst. Forfaldne og ubrugte arealer er blevet aktiveret. Der er etableret pladser, der inviterer til ophold, og mange af byens strøggader er blevet forskønnet. Havne- og industriområder, som der ikke længere var brug for, er omdannet til attraktive byområder, og der er opstået havnepromenader i områder i byen, som ingen københavnere besøgte før i tiden. Kulturen har fået afgørende løft, bl.a. med en ny opera, nyt skuespilhus, nyt koncerthus, men også et langt mere varieret udbud af store og små kulturelle kraftcentre. Borgerne kan bade midt i byens centrum, og på Amagers østkyst er der opstået en stor strandpark. Fælledparken er blevet forskønnet og bruges af flere borgere end nogensinde før, og Københavnerne er ved at få øjnene op for et fantastisk naturområde midt i byen: Amager Fælled og Kalvebod Fælled. Byen er godt på vej til at have gennemført strukturændringen fra industriby til videns- og serviceby. Der er og bliver investeret i et omfattende metrosystem, og ad åre forhåbentlig også i et letbanesystem.

København er med andre ord ved at blive et overbevisende argument for den voksende storby, hvilket byens internationale topplacering hvad angår livskvalitet er med til at understrege. Svaret på bl.a. de miljømæssige udfordringer er ikke en udflytning fra storbyerne, herunder København. Selv om fingerplanen i sin intention er fornuftig, foregik meget af væksten i efterkrigstiden på en sådan måde, at bilen blev uundværlig når borgerne skulle til og fra arbejde. Som Kommuneplanen også er inde på er koncentrationen af borgere og arbejds- og uddannelsespladser i København forudsætning for en miljømæssig mere afbalanceret udvikling. Storbyen står med andre ord ikke længere som modsætning til en "grøn" og miljømæssig forsvarlig livsopfattelse, men må snarere anses for dennes forudsætninger. Og på dette punkt (grøn vækst og grøn livsstil) skal København være ambitiøs.

Kommuneplanstrategien er et godt bud på, hvordan de chancer, som København har, kan og må gribes, og hvilke udfordringer, der må løses i den forbindelse.

Skal der overhovedet være plads til flere københavnere?

Svaret er et klart "Ja! Selvfølgelig!". Der er ikke tvivl om, at de 110.000 flere indbyggere, som kommunen har fået siden befolkningstallet "bundede" i 1992 har været med til at bidrage til at Københavns Kommune har fået et "overskud" - ikke kun økonomisk, men også et overskud til at være én af verdens førende byer hvad livskvalitet angår. Denne befolkningstilvækst har været med til at sikre, at byens strøggader (på trods af store problemer grundet ændrede indkøbsvaner) i store træk fortsat fungerer. Nordre Frihavsgade, hvor jeg selv boede indtil for nylig, var næppe avanceret fra at være en afdanket "Frøkjær-gade" til at være én af byens mest attraktive forretningsgader, hvis ikke befolkningstallet i nærområdet var steget så markant og befolkningssammensætningen ændret som tilfældet har været er de senere år.

Det værste, der vil kunne overgå København vil være, at man lukker af over for omverdenen ud fra en fuldstændig misforstået tankegang om, at byen har indbyggere nok. Byen skal udnytte attraktiviteten, sørge for at der bliver bygget attraktive boliger i attraktive kvarterer, så den voksende befolkning kan være byens fremtidssikring. Angsten for at et stigende indbyggertal vil resultere i tilstandene i sidste århundrede - hvor mange børnefamilier boede i små, usle lejligheder - er uforståelig. De senere års udvikling har jo netop vist, at den løbende forbedring af byens storbykvaliteter (herunder flere rekreative områder) samt højnelse af byens boligstandard mv. er gået hånd i hånd med et stigende befolkningstal.

København er en storby og storbyens tæthed er grundlaget for de kvaliteter, der får mange til at vælge København i disse år. Derfor giver det også god mening at operere med høje bebyggelsesprocenter i f.eks. stationsnære områder og nye bydele som Århusgadekvarteret.

Af samme grund er det uforståeligt, at der fortsat fra forskellig side argumenteres for en udtynding og for, at lav bebyggelse er idealet. Der er ganske enkelt for mange eksempler på, at byområder med lave bebyggelsesprocenter ikke har tilstrækkelig kritisk masse til at det byliv, som de fleste københavnere ønsker, kan etableres. Selvfølgelig skal vi værne om de mange, til dels meget fine villakvarterer, som vi også har midt i København. Men vi bor i en storby, og i en storby lever man tæt, uden at vi behøver at gå på kompromis med livskvaliteten. Så hvad angår de nye bykvarterer i denne by må man efter min opfattelse ganske enkelte meld klart ud, at man må belave sig på, at man kommer til at bo tæt.

Frederiksberg Kommune er de facto en fuldt udbygget kommune, med begrænsede muligheder for vækst. Men på trods af at Frederiksberg af mange fremhæves som en meget grøn kommune med mange grønne åndehuller og store villaområder, ændrer det ikke ved kendsgerningen, at den gennemsnitlige befolkningstæthed på Frederiksberg er næsten 12.000 indbyggere pr. km².

Den gennemsnitlige befolkningstæthed i Københavns Kommune er på ca. 6.400 indbygger pr. km², d.v.s. ca. halvdelen af Frederiksbergs befolkningstæthed. Og selv med de store byudviklingspotentialer i f.eks. Nordhavn, Sydhavn, Carlsberg og Valby vil der stadig være langt til Frederiksbergs niveau. Selv hvis man tager Amager Fælled ud af statistikken, så ville der skulle bo 900.000 københavnere på de resterende ca. 75 km² (d.v.s. uden Amager Fælled) før vi når op på niveauet for det grønne Frederiksberg.

Derfor virker påstandene om, at Københavns Kommune med knap 600.000 indbyggere skulle have nået smertetærsklen useriøse. Selvfølgelig er der plads til 100.000 nye københavnere, og også flere til. Det er alene et spørgsmål om at prioritere og udnytte pladsen intelligent. Sluseholmen, hvor jeg

selv bor, er det glimrende eksempel herpå. Uudnyttede havne- og industrianlæg uden rekreativ værdi er nu omdannet til et attraktivt boligkvarter, og man har via de brede havnepromenader gjort det blå element til en væsentlig livskvalitet. Og Amager Fælled kan nås inden for ganske få minutter på cykel.

Det er med andre ord ikke et spørgsmål om antal københavnere, men om at byen skal ligge i top kvalitativt. Hellere 800.000 tilfredse københavnere med hurtig adgang til grønne/blå rekreative områder, tilstrækkeligt med uddannelses- og arbejdspladser, gode boliger, livligt bymiljø med et blomstrende butiks- og kulturliv end 400.000 københavnere, der lever i en askegrå, fattig og forsømt by (som København var i 1980'erne), hvor der ikke er råd til selv de mest basale services og slet ikke til at indrette nye parker, kulturinstitutioner o.s.v.

Byens tæthed er ikke en fare (Frederiksberg lever mig bekendt i bedste velgående), men tværtimod forudsætningen for, at byen kan byde sine borgere og gæster alt det, der udgør en attraktiv storby.

Jeg kan hurtigt nævne skræmmeeksempler f.eks. flere af storbyerne i det tyske Ruhrdistrikt. Manglende perspektiv har ført til en voldsom befolkningstilbagegang. Tag f.eks. en by som Gelsenkirchen, som i løbet af få årtier mistede ca. 35% af sine indbyggere, og i dag rummer 250.000 indbyggere, der kan boltre sig på 105 km². Byen har en uoverskuelig gæld og ikke penge til noget som helst. Sammenlign med Paris, hvis godt 2,2 mio. indbyggere har nøjagtig samme plads til rådighed end Gelsenkirchen. Mig bekendt afholder tætheden i Paris hverken turister fra at valfarte til byen eller at borgere søger ind mod Paris, og ingen vil seriøst kunne hævde, at indbyggerne i Gelsenkirchen har en højere livskvalitet end indbyggerne i Paris. At de astronomiske priser på boliger i Paris så giver helt andre problemer i forhold til en sammenhængende by, er en anden historie.

Københavns udvikling gennem de senere år viser med al tydelighed, at lighedstegnet mellem tæthed i storbyerne og dårlig livskvalitet savner et sagligt grundlag. Vi kan ikke blive ved med at holde fast i billederne af de horrible forhold i den daværende Sorte Firkant og lejekaserne på det gamle Vesterbro som et argument imod, at den moderne storby også må være tæt. "Forstadsidealene" hører ikke til i København. Så når vi skal lade os inspirere, så skal vi kigge på de positive eksempler i de metropoler, som vi kan sammenligne os med.

Konkrete forslag

Ud over de allerede prioriterede byudviklingsområder skal jeg pege på følgende supplerende ideer, som kommunen bør understøtte:

- Der bør gøres en ekstra indsats for at skabe mere storbyliv i Ørestad City. Ørestad er tænkt som Københavns nye CBD, dog i form af et integreret byområde. Men det der mangler mange steder i Ørestad er byliv, og det sted, hvor denne mangel træder tydeligst frem er området mellem Fields og Copenhagen Towers/Rambøll – dette område burde være Ørestads absolutte højdepunkt hvad storbyliv angår. Det giver ingen mening, at det er et ingenmandsland midt i Ørestad City, og at man skal over en brølende motorvej og en jernbane. Derfor: igangsæt et projekt med henblik på at få overdækket motorvejen og jernbanen. Det areal, der opstår herved, vil kunne danne grundlag for et helt særligt, tæt bebygget område med unikke storbykvaliteter.

- Initiativerne til at omdanne kontorarealer i den historiske del af København til boliger bør understøttes. Det er den umiddelbare vurdering, at der her er mulighed for at etablere et stort antal boliger - med det formål at Indre By bliver en mere livlig bydel, også efter kontortids ophør.

Flere arbejdspladser i København

På dette punkt synes jeg, at kommuneplanstrategien "halter" og dette er da også mit væsentligste kritikpunkt, da jeg synes at målsætningen om 20.000 nye private arbejdspladser frem mod 2020 er uambitiøs. Umiddelbart havde jeg forventet et mål på f.eks. 5% nye private arbejdspladser årligt, da det jo også er arbejdspladserne, der skal være med til at sikre byens fremtid.

Det afgørende hensyn må være, at de nye arbejdspladser etableres stationsnære, således at færrest mulige skal bruge bilen til og fra arbejdet. Københavns Kommune må alt andet lige have en interesse i, at der skabes flere arbejdspladser i København til den voksende befolkning. Dette kan også være med til at sikre, at bilpendlingen kan reduceres, og at flere vælger cyklen eller den kollektive transport.

I det hele taget er det problematisk, at det forhold, at f.eks. et internationalt firma ønsker at etablere sit hovedsæde i København, af forskellige kræfter bliver betragtet som noget negativt. Det potentielle problem er selvfølgelig, at nye arbejdspladser genererer ny biltrafik - derfor også kravet om højklasset, kollektiv trafik og stationsnær placering. Men arbejdspladser betyder nu engang også liv i dagtimerne.

Jeg kunne også savne en tydeliggørelse af, hvad København fremadrettet skal leve af. D.v.s. en tydeliggørelse af, at vi er dybt afhængige af vækst f.eks. inden for de vidensstunge brancher (hvilket underbygger behovet for videregående uddannelser og forskning), at turisme er en vigtig branche for fremtidens København, at de kreative erhverv er med til at sikre byens overlevelse, da disse har "fingeren på pulsen", og at København selvfølgelig som landets Hovedstad helt naturligt må huse hovedsæderne for de firmaer, der søger mod Danmarks eneste metropol.

Muligvis bør man overveje at koble erhvervsstrategien - der ligeledes er i høring - bedre med kommuneplanstrategien?

Lokaludvalgenes rolle

Mine væsentligste bemærkninger – og kritikpunkter – retter sig ikke mod kommuneplanstrategien som sådan, men derimod den måde, hvordan enkelte lokaludvalg "udfylder deres rolle". Det er iøjnefaldende, at der er enkelte lokaludvalg, der - i stedet for at komme med konstruktive indspark - fremkommer med negativitet og fortsat fremfører 68'er tankegods, til dels med obskure udløbere.

Det mener jeg er i strid med det, der er lokaludvalgenes rolle. Jf. kommissoriet for lokaludvalgene er disses formeste opgave at være bindeled mellem lokalområdet/borgerne og Borgerrepræsentationen.

For ikke at generalisere (der er faktisk lokaludvalg, der har valgt en ganske konstruktiv tilgang), har jeg udvalgt to grelle eksempler på lokaludvalg, der efter min opfattelse modarbejder byen:

Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg har den 12. maj 2014 udarbejdet en 16 siders tryksag som internt hørings svar.

I forhold til emnet "Liv i havnen" bruger Vesterbro Lokaludvalg bl.a. spaltepads til at citere fra et indlæg i Berlingske den 23. juli 2013, hvor Bent Flyvbjerg - ikke overraskende - kritiserer København, og mener at byer som Hamborg, Barcelona, Malmø, Oslo og Vancouver på et helt andet niveau har evnet at udnytte havnens rekreative potentiale.

Konkret beskæftiger man sig herefter med HafenCity projektet i Hamborg. Dette projekt er ikke resultatet af en sammenhængende planlægning for hele Hamborgs havn, og er bestemt ikke etableret for at bibringe den almindelige Hamborgenser et væld af rekreative oplevelser. Etableringen af projektet var ikke mere velforberedt end f.eks. etableringen af nye byområder ved Amerika Plads eller Sydhavnen, hvor der jo rent faktisk blev udarbejdet Masterplaner for områderne. Hamborgs HafenCity skulle ganske enkelt med i alt 45.000 kontorarbejdspladser være med til at skabe og sikre arbejdspladser i byens centrum, og skulle også omfatte boliger til 12.000 indbyggere og publikumsorienterede faciliteter for at undgå en død bydel. Men i bund og grund var formålet med HafenCity i Hamborg nøjagtigt det samme som med Ørestad i København: at sikre metropolens arbejdspladser. Det ville have klædt Vesterbro Lokaludvalg at oplyse den almindelige københavner om denne ikke helt uvæsentlige kontekst. Resultatet er nemlig - også i HafenCity - "blankpolerede firmadomiciler", og internt i Hamborg bliver HafenCity kritiseret for at have udviklet sig til en rigmandsghetto, ligesom arkitekturen til dels har været voldsomt kritiseret. At postulere, at man i Hamborg har været så meget bedre til at etablere store promenader, publikumsorienterede aktiviteter o.s.v. er ganske enkelt ikke korrekt. Enkelte af de ejendomme, der er bygget i HafenCity og som rummer kontorarbejdspladser, ligner til forveksling noget af det, som Kalvebod Brygge er blevet så voldsomt for kritiseret for. Så netop Vesterbro Lokaludvalgs fokusering på HafenCity i Hamborg som det gode eksempel, som København bare uden videre kan lære af, tyder på at lokaludvalget ikke har føling med virkeligheden - i hvert fald ikke virkeligheden i Hamborg.

I det hele taget er det ærgerligt, at Vesterbro Lokaludvalg anvender omtalte artikel fra Berlingske den 23. juli 2013 som "bevis" for, at tingene ikke fungerer i København. Artiklen er journalistisk mere end tvivlsom, hvilket følgende citater illustrerer:

"Tager du til Hamburg, kan du gå til koncert eller til kunstudstilling på små oer i byens havnebassin..." Ja, korrekt – og tager du til København kan du tage havnebussen til Operaen, Skuespilhuset og Det Kongelige Bibliotek, som er blevet en turistattraktion i sig selv.

"...og skal du bare et smut til vores naboer i Malmo, kan du hoppe i vandet fra både strande og havnebade eller slikke sol i et af havnens grønne områder med Øresundsudsigt." Da journalisten skrev artiklen havde Amager Strandpark allerede en del år på bagen (inkl. Øresundsudsigt!), og også på det tidspunkt kunne vi hoppe i vandet fra flere havnebade midt i København, i øvrigt selvsamme havnebade, der har været med til at gøre København til én af de mest attraktive storbyer på kloden.

Selvfølgelig kan vi gøre det meget bedre i København, end det vi har præsteret hidtil – men det kan de også i de andre havnebyer, og den form for læring er helt naturlig. Ja – hvad omdannelsen af

udtjente havneområder angår, kan København lære meget af Hamborgs Hafencity – men Hamborg kan så sandelig også på dette punkt lære af meget af København. At postulere, at København "halter bagefter verdens andre havnebyer" er ganske enkelt noget vås. Jeg har adskillige opdaterede tyske rejseførere derhjemme, der bl.a. roser Københavns udvikling af nye bydele i de udtjente havneområder. Men Vesterbro Lokaludvalg er god til at slå ned på det, der ikke fungerer i København (og ignorerer det positive), mens man gør det modsatte i Hamborg og Malmø. Det er useriøst.

Topmålet er imidlertid når Vesterbro Lokaludvalg så anvender Sluseholmen som det dårlige eksempel, og vedlægger nogle deprimerende (næsten sort-hvid) fotos, der viser et område uden byliv. Det er ganske enkelt manipulation på lavt niveau. Kære lokaludvalg: I burde være taget ud til Sluseholmen denne sommer, så skulle I have set et liv ved vandet. Mange københavnere solbader på promenaderne, svømmer/kajakker i vandet, svømmer i havnebadet - opholdet på Sluseholmen var nærmest som i en sydlandsk ferieby. Og alle har været velkommen, selv om der på visse tidspunkter var ret trangt af solhungrende københavnere på de i øvrigt brede promenader. Også de hollandske turister, der ekstra tog til Sluseholmen for at rose bydelen, der efter deres opfattelse rummer bedre bymæssige kvaliteter end forbilledet i Amsterdam.

Hertil kommer, at ikke alle havneområder nødvendigvis skal ligne Havneparken på Islands Brygge. Havneparken er én af byens store succeshistorier, der har været med til at få København til at rykke en liga op hvad attraktion og livskvalitet angår. Ingen tvivl om det. Men med så mange kilometer havnepromenade, som der er mulighed for i København, skal der da også være plads til områder, hvor folk bare nyder solen og vandet i dagtimerne, men hvor det ikke vælter frem med cafeer og klubber om aftenen.

Og jeres regnestykke vedrørende "herlighedsværdi for uforstyrret havnefront" er i bedste fald underholdende. Man kan også vende tingene på hovedet og postulere, at de mennesker, der på Sluseholmen bor med udsigt til vandet (husk: der er også almene boliger på Sluseholmen med enestående vandudsigt, så dette er ikke en "velhaverdiskussion") pr. meter havnefront, som de kan se hver eneste dag, har en betydeligt større herlighedsværdi end de borgere, som kun af og til vil vise sig på den "uforstyrrede havnefront", og da slet ikke i vinterhalvåret.

Så jeg har opstillet et alternativt regnestykke: da jeg kan se havnefronten fra mit vindue hver eneste dag hele året - herunder solopgange og udsigten - udgør min og de andre beboere på Sluseholmens herligheds- og rekreationsværdi skønsmæssigt 10 kr. pr. 10 meter havnefront pr. dag. Fra mit vindue kan jeg se ca. 1 km. havnefront. Så ser regnestykket for 3.000 beboere på Sluseholmen således ud:

$10 \text{ kr.} \times 100 \times 3.000 \times 365 \times 50 \text{ år} = 55 \text{ mia. kr.}$, d.v.s. en opnået herligheds- og rekreationsværdi, udelukkende fordi Sluseholmen blev bebygget, som den gjorde. Og i dette regnestykke har jeg ikke medregnet alle de mennesker fra andre bydele, der på en sommerdag gør brug af Sluseholmens herlighedsværdier. Og hvis vi også regner Teglholmen med, har vi skabt en herligheds- og rekreationsværdi, der langt overstiger den tabte. Hvilket herligt regnestykke!

Det er ganske enkelt useriøst, og hvis Vesterbro Lokaludvalgs regnestykke skulle være videnskabeligt funderet (kildeangivelse mangler i så fald!), så giver jeg ikke fem flade ører for den slags undersøgelser. Måske giver det jo (helt uvidenskabeligt forstås) netop mening at sige, at det er bedre at lade 3.000 indbyggere på Sluseholmen få herlighedsværdierne hele året rundt (samtidig

med at alle andre er hjertelig velkomne til at besøge området), end at københavnere skal have mulighed for i ny og næ at besøge en ubebygget Sluseholm (eller Enghave Brygge). Vi, der bor på Sluseholmen, er da i det mindste med til at give dette område liv året rundt.

Endelig: hvilket belæg har Vesterbro Lokaludvalg for at postulere, at hvis Enghave Brygge blev omdannet til en park eller bare fik lov til at ligge ubrugt hen, at så ville københavnere valfarte dertil? Kun de færreste borgere på Vesterbro bor tættere på Enghave Brygge end f.eks. på Søndermarken eller Søerne. Og hvis man endelig forestillede sig, at man som københavnere står på Dybbølsbro, vil Havneparken på Islands Brygge (som kan nås via cykelslangen og bryggebroen) være (lidt) tættere på end Enghave Brygge.

Skal jeg som skatteborger virkelig være med til at betale den slags manipulerende useriøsitet?

Østerbro Lokaludvalg

Mens jeg er rygende uenig med Vesterbro Lokaludvalg, og mener at udvalget manipulerer fakta (men det er i det mindste en diskussion, som man kan tage), så savner jeg ord når jeg kigger på Østerbro Lokaludvalgs bidrag til Københavns fremtid.

Østerbro Lokaludvalg har i foråret 2014 nærmest erklæret byen København åben krig, ved at fremføre, at København i stedet for at tage hånd om byens udvikling med henblik på at kunne huse 100.000 flere københavnere om 10 år skal have "...dristige strategi-alternativer med et indbyggertal på f.eks. 450.000 eller 400.000..."

Hvad Østerbros dristige udviklingsstrategier består i, står hen i det uvisse.

Imidlertid kan en mindretalsudtalelse til lokalplanforslaget for Beauvais-grunden give en retning for, hvad dristigheden går ud på. I mindretalsudtalelsen har et mindretal fraktion i Østerbro Lokaludvalg under ledelse af en tidligere bydelsborgmester bl.a. fremført følgende:

"Mindretallets høringssvar skal ses i lyset af følgende overordnede udviklingsstrategi-punkter for Københavns Kommune og Østerbro:

- at befolkningstallet i Københavns Kommune og på Østerbro ikke skal forøges. Tværtimod skal der planlægges efter en reduktion af indbyggertallet på 20-25 % inden for et tidsrum af 20-25 år*
- at der tilsvarende skal ske en reduktion af arbejdspladser i København og på Østerbro*
- at en sådan ændret udviklingsstrategi for Østerbro og Hovedstaden skal ske i et tæt planlægningssamarbejde med Region Hovedstaden og Region Sjælland"*

Dette bliver uddybet i en mindretalsudtalelse vedrørende lokalplanforslaget Viborggade, hvor man bl.a. anfører følgende: "...Det er vigtigt at fastholde og udvide grønne områder, også på Østerbro og øge livskvaliteten ved, at vi bliver færre indbyggere. Til gengæld skal spændende og kreative befolkningscentre udbygges og etableres på det øvrige Sjælland."

København befinder sig i disse år i en situation, hvor befolkningsprognoserne viser, at vi må forvente en tilvækst på ca. 100.000 indbyggere inden for de kommende 10 år. Det visionære mindretal på Østerbro går den stik modsatte vej: inden for måske allerede 20 år skal befolkningstallet reduceres med op til 200.000.

Ud over at disse personer ikke nævner, på hvilket grundlag kommunen skulle begynde at planlægge i modstrid med virkeligheden og slet ikke hvorfor (ud over at der vist skulle være et ønske om flere grønne områder), så må "visionen" give anledning til en række overvejelser. Selv om mindretallet ikke afslører, hvordan de vil nå frem til deres dristige mål, må man jo gå ud fra, at man har tænkt tingene nærmere igennem.

I sit seneste høringssvar til kommuneplanstrategien skriver mindretallet så følgende:

"...Det siger sig selv, at der ikke er sammenhæng mellem at proppe 1000 nye borgere pr. måned ind i København på samme areal og så påstå, at det giver bedre livsbetingelser og en grøn by - tværtimod. Ingen af de nuværende københavnere og Østerbroborgere kan være interesseret i en sådan udvikling, der jo ikke er til gavn for københavnernes i dag. Nogle vil nok fremføre, at det er synd, at alle de der gerne vil bo i København, ikke også kan komme til et. Men dertil er at sige, at alle de, der gerne vil bo på Christiansø, heller ikke kan komme til at bo der."

Sådan! Dermed har mindretallet i hvert fald cementeret, at mindretallet konsekvent har lukket øjnene for udviklingen gennem de seneste år, og derfor i bedste fald taler mod bedre viden. Og sammenligningen med Christiansø er blot tårekrummende pinligt. Må jeg igen minde om, at København er landets hovedstad og eneste metropol, med det deraf følgende ansvar for hele landet.

At sætte lighedstegn mellem færre indbyggere og øget livskvalitet er notorisk forkert. Det er uvidenskabeligt og Østerbro-mindretallet har ingen argumenter, der bare tilnærmelsesvis kan sandsynliggøre en sådan sammenhæng. Ud over udviklingen i København de senere år, gentager jeg gerne argumentet om attraktive, tætbefolkede byer som Paris, i modsætningen til byer, der har en befolkningstæthed på det depressive niveau som de tyske storbyer i Ruhrdistriktet.

De seneste 20 års udvikling har vist, at en befolkningstilvækst på 25% hænger glimrende sammen med en forbedret livskvalitet, og at København – fra at være landets problembarn – nu endeligt er begyndt at tage sit ansvar som landets hovedstad alvorligt. Eller sagt på en anden måde: fakta modbeviser Østerbro-mindretallets "teori" – men man skal selvfølgelig ikke lade sig forstyrre af fakta.

Dertil kommer, at mindretallet tilsyneladende ikke har sat sig synderligt ind i, hvad begrebet "nuværende københavnere" dækker over. I betragtning af den befolkningsfluktuation, der sker i den københavnske befolkning, er de "nuværende" københavnere rent statistisk blevet udskiftet i løbet af ca. 10 år. Hvert år forlader ca. 10% af københavnernes byen, mens et p.t. lidt større tal flytter til. Så når mindretallet vil det de nuværende københavnere så godt, bunder det i en fuldstændig mangel på forståelse af hvordan en storby fungerer. Man er så at sige blevet fanget i en tidslomme.

Hvis man skulle spille med på præmisserne, som mindretallet opstiller, så lad os overveje, hvilke muligheder der kunne være for at lede udviklingen i de baner, som dette mindretal fra Østerbro lokaludvalg ønsker:

a) man limiterer tilflytningen, således at det f.eks. kun skal være muligt for et begrænset antal personer årligt at flytte til København. Problem: mig bekendt har kommunen ikke en sådan hjemmel til at begrænse tilflytning, ligesom det vil være et indgreb i den personlige ejendomsret. I 2013 flyttede 61.000 personer til Københavns Kommune, mens 53.000 fraflyttede. Og da der samtidig er et stort fødselsoverskud i København (ca. 5.000 i 2013), vil man med udgangspunkt i 2013-tallene skulle begrænse den årlige tilflytning til ca. 40.000 pr. år for at nå Østerbro-gruppens

mål. D.v.s. at kun 2 ud af 3 personer, der ellers ville flytte til København, kan få lov. Dette vil i hvert fald betyde interessante konsekvenser både på lejemarkedet og på ejerlejlighedsmarkedet. Og det vil nok afstedkomme dramatiske scener ved kommunegrænsen når kvoten i september er opbrugt. Måske er det tanken, at Frederiksberg så må give midlertidigt asyl for de mennesker, der blev afvist ved kommunegrænsen? Man kan vel indrette flygtningelejre på de store idrætspladser, som ligger i den sydvestlige del af Frederiksberg?

Man ser det for sig: jeg sætter min lejlighed til salg i september måned, men får af kommunen at vide, at ingen må flytte ind i den, da "kvoten" for i år er opbrugt. Og da der allerede står så mange på venteliste til at sælge deres bolig og lade andre flytte ind, må jeg vente 3 år.

b) man tvangsforflytter københavnere til de spændende og kreative sjællandske byer, som dette mindretal er så varme fortalere for. Indrømmet - sådanne muligheder findes. Det sås bl.a. i det tidligere Sovjetunionen under Stalin og i Cambodja under Khmer Rouge. Og hvis tidshorisonten for virkeliggørelse af Østerbro-visionen er 20 år, kan man måske nøjes med at tvangsflytte 5.000 – 10.000 københavnere årligt. Det virker selvfølgelig ikke helt så dramatisk som da Khmer Rouge deporterede hele Phnom Penhs befolkning på få dage. Problem: med den nuværende lovgivning mangler den nødvendige hjemmel for at kommunen kan tvangsforflytte københavnere ud til de sjællandske drømmeområder. Jeg er også stærkt interesseret i at få oplyst, efter hvilke kriterier de mennesker, der skal tvangsflyttes fra København bliver udvalgt. Vil der finde en årlig lodtrækning sted? Og igen: hvis jeg bliver udtrukket – hvem må jeg så sælge min ejerlejlighed til, eller er det så kommunen, der overtager den?

c) man indfører en 1-barn politik i København (ligesom tidligere i Kina), og således at familier, der får flere børn bliver tvangsflyttet jf. punkt b). Der må dog lige skabes en hjemmel først.

d) for at sikre sig imod evt. senere befolkningstilvækst sørger man for at reducere boligantallet i København med ca. 25%. Dette gøres ganske enkelt ved at ekspropriere (der må formentlig først vedtages en ganske særlig lov for København, da hensynet til almenvellet formentlig ikke vil være tilstrækkeligt for at ekspropriere 75.000 københavnerboliger). Det er naturligvis kommunen, der opkøber disse boliger. Uden at have regnet nøje på det, må det ved f.eks. gennemsnitligt 2 mio. kr. pr. bolig kunne klares for omkring 150 mia. kr. Hertil kommer udgifter til nedrivning og omdannelse af områder til parker o.lign.

Selvfølgelig vil det være muligt at kombinere modellerne a, b og c.

Men uagtet hvordan man nu forestiller sig at man i løbet af de næste 20 år skulle slippe af med næsten 200.000 københavnere, så vil konsekvenserne af virkeliggørelsen af Østerbro-visionerne være åbenlyse: skolelukninger, lukning af en stor del af de kulturelle indretninger i København. Da skatteunderlaget hurtigt svinder ind, er der ikke længere midler til at forskønne København, allerede fordi kommunekassen efter få måneder er drænet grundet opkøb af de boligejendomme, som kommunen river ned. Der vil ikke blive råd til at vedligeholde parkerne, og da slet ikke indrette nye. De karreer, som med Østerbro-mindretallets velsignelse vil blive revet ned, vil derfor ligge øde hen og alene blive brugt til hundeluftningsoaser. Og da kundeunderlaget forsvinder, vil Nordre Frihavsgade og Østerbrogade - og alle andre indkøbsgader i København - være øde og fyldt med lukkede butikker. Jeg ser det da for mig: hver 4. karre på Nordre Frihavsgade (hvor jeg selv har boet indtil for nylig) revet ned og ligge øde hen fyldt med alskens affald – blot for at virkeliggøre nogle virkelighedsfjerne "idealer"!

Og her sætter min alvorlige kritik ind: det er ganske enkelt for nemt at få et officielt talerør for den slags uvidenskabelige og udokumenterede postulater. Ud over ordet "dristigt" er der intet i "oplægget" fra Østerbro, der bare tilnærmelsesvis giver et bud på, hvad fordelene for København og københavnernes ville være, hvis man førte forslaget ud i livet. Igen: den manglende ansvarlighed er overvældende. Man dræner kommunekassen for penge, da man ikke ønsker vækst, hverken befolknings- eller erhvervsmæssigt, men forestiller sig herefter luftige "visioner" om, at hele Nordhavn kan omdannes til en lækker folkepark til den hastigt aftagende befolkning. Man ønsker ikke at bidrage med en ansvarlig politik, herunder komme med forslag til, hvordan "visionerne" skal finansieres, men stiller blot krav om at andre finansierer de store "visioner" – måske forestiller mindretallet sig, at det øvrige land gerne vil betale for at København de næste 20 år kan omdannes til en døende museumspark? Ja – muligvis. Men det er i så fald ikke i Københavns interesse.

Mindretallets "visioner" kan derfor udelukkende kategoriseres som rendyrket egoisme.

Det, der forarger mig allermost er igen, at jeg via mine skattepenge er med til at finansiere den slags. Min opfordring herfra til mindretallet skal være: hvis I har et så stort problem med at acceptere virkeligheden og det faktum at København er en storby i en rivende udvikling - så gør os den tjeneste og flyt. Det, der udgår fra mindretallet er direkte uansvarligt, det minder mest om forræderi mod København!

Konklusion

Dette indlæg skal først og fremmest forstås som en opmuntring fra en almindelig københavnere med en international baggrund: København er på rette vej, og kommuneplanstrategien er et godt bud på hvordan vi kommer videre. Konstruktiv kritik er nødvendig, og selvfølgelig kan også kommuneplanstrategien gøres bedre på forskellige punkter.

Men når jeg læser de beskæmmende indlæg fra enkelte lokaludvalg føler jeg bare trang til at opfordre politikerne på Københavns Rådhus til at stå fast: den vej, som København har valgt er den rigtige. København skal være verdensførende i grøn vækst og skal være rollemodel for alle andre metropoler. Jeg ønsker at København bliver det verdensførende eksempel på at der er sammenhæng mellem grøn vækst og stigende livskvalitet for den voksende befolkning.

Med venlig hilsen

Matthias Reitz