



## Notat

### Svar til Cecilia Lonning-Skovgaard (V)

MB Cecilia Lonning-Skovgaard (V) har stillet Økonomiforvaltning følgende spørgsmål.

#### 1. Ghettoplan

1.1 *Hvad ligger der af effektanalyser ift. fysiske områdeløft? Om noget, hvad skal man så satse på?*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Rapporten "Evidens for sociale effekter af fysiske indsatser i udsatte boligområder" er efter Økonomiforvaltningens opfattelse en af de bedste effektanalyser af fysiske indsatser i udsatte boligområder. Rapporten er lavet i 2013 i et samarbejde mellem Københavns Kommune og Arkitektforeningen med bistand fra SFI Cambell og er et review af 27 forskellige effektstudier fra ni lande. Analysen finder evidens for, at fysiske indsatser i samspil med sociale indsatser medfører sociale effekter såvel for den enkelte beboer som for boligområdet. Hvilke sociale effekter der opnås, afhænger af om de fysiske forandringer er strukturelle eller ikke-strukturelle forandringer. Strukturelle forandringer ændrer fx byplanens struktur, vejføringer, bygningernes strukturer, forholdet mellem bygninger og udearealer og funktionerne i boligområder. Ikke-strukturelle forandringer er fx opgraderinger og forskønnelse af boliger, uderum og facader. Analysen finder evidens for, at:

- ikke-strukturelle fysiske forandringer i samspil med sociale indsatser fører til øget livskvalitet, øget tryghed og øget tilfredshed med at bo i området for de oprindelige beboere, men ændrer ikke områdets karakter af social udsathed.
- strukturelle fysiske forandringer i samspil med sociale indsatser forandrer et udsat område socialt ved at medføre positive effekter for arbejdsløsheden, uddannelsesniveaue, indkomstniveauet, kriminaliteten, andelen af beboere på overførselsindkomst, tryghed, tillid, samfundsengagement og øget tilfredshed med at bo i området, samt løfter de oprindelige beboeres indtægtsniveau, tryghed, tillid, stolthed og livskvalitet og medfører en imageforbedring.

På baggrund af evidensrapporten vurderer Økonomiforvaltningen, at fysiske indsatser i udsatte boligområder bør overvejende lægge vægt på strukturelle forandringer.

Med overførselssagen 2018-2019 blev iværksat et arbejde med at udarbejde fysiske forandringsplaner for de udsatte boligområder

7. februar 2020

Sagsnummer  
2020-0012625

Dokumentnummer  
2020-0012625-1

Sagsbehandler  
Anders Skovbo

Center for Byudvikling  
Team Planlægning  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009800176

Bispeparken og Aldersrogade (Sigynsgade). Forandringsplanerne skal give et bud på, hvordan boligområderne fysisk kan løftes ind i en varig positiv udvikling. Teknik- og Miljøforvaltningen præsenterede de indledende analyser på Borgmesterforum d. 9. december 2019. Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at de fysiske forandringsplaner netop tager afsæt i at skabe strukturelle fysiske forandringer. Arbejdet forelægges Borgmesterforum løbende og forandringsplanernes projekter kan indgå i forhandlingerne om Budget 2022.

### *1.2 Hvad er ØKF's holdning til et kombineret mad- og beskæftigelsesprojekt?*

#### *Svar fra Økonomiforvaltningen*

Økonomiforvaltningen vurderer, at beskæftigelsesindsatser i udsatte boligområder er et vigtigt ben i indsatsen for at skabe en varig social forandring af boligområderne og sikre, at områderne kommer af ghettolisten. Økonomiforvaltningen kender ikke det konkrete projekt, og kan derfor ikke vurdere projektet konkret. Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at der er gode erfaringer med beskæftigelsesindsatser, der indebærer en virksomhedsrettet indsats, hvilket fx kan være i en virksomhed inden for madbranchen.

## **2. Rækkefølgeplan**

### *2.1 Hvordan ser planen for de næste seks år (2020-2025) ud med den kommuneplan, der ligger nu? Dvs hvornår eksekveres på hvilke grunde?*

#### *Svar fra Økonomiforvaltningen*

Økonomiforvaltningen antager, at spørgsmålet henviser til forslag til Kommuneplan 2019, der er under behandling, og ikke gældende kommuneplan fra 2015.

Forslaget viderefører de eksisterende byudviklingsområder i Ørestad, Sydhavn, Valby, Carlsberg, Nordøstamager og Nordhavn. Forslaget udpeger desuden nye større sammenhængende byudviklingsområder på Godsbaneterrænet og omkring Bådehavnsvej samt mindre områder på Nordøstamager og i Valby. Der sker en ændring af rækkefølgen for arealer i Nordhavn. Endelig udpeges Tingbjerg og Bystævneparken som byudviklingsområder.

Frem mod 2025 forventes der først og fremmest opført mange nye boliger i de eksisterende byudviklingsområder, hvor der allerede er vedtaget en byggeretsgivende lokalplan. Det er altså særligt i Ørestad, Sydhavn, Valby og Carlsberg samt i mindre grad Nordøstamager og Nordhavn. Desuden forventes udviklingen af de nye byudviklingsområder påbegyndt, når der er vedtaget lokalplaner for områderne. Det

forventes bl.a. at ske på Godsbaneterrænet, Vejlands Kvarter, Tingbjerg og omkring Bådehavnsgade. Nogle arealer vil dog først kunne bringes i spil efter 2025 pga. udflytning af funktioner og tilvejebringelse af ny infrastruktur, fx udflytning af DSBs værksteder på den indre del af Godsbaneterrænet, flytning af containerterminalen på Levantkaj Øst (holm 10) og etablering af en Nordhavnsvej (inden udvikling af holm 10 og 12).

### 3. Lynetteholmen

*3.1 Hvornår er de forskellige forundersøgelser (trafikal, ruter, betalingsvillighed, mm.) færdige, og hvornår kan vi som ØU-medlemmer få dem?*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Udviklingen af Lynetteholmen består af flere separate undersøgelser, der er inddelt i fem overordnede undersøgelsesspor:

- 1) Østlig Ringvej
- 2) Metrobetjening af Lynetteholmen,
- 3) VVM-undersøgelse af Lynetteholmens udformning
- 4) Finansiering og organisering
- 5) Flytning af BIOFOS renseanlæg

Analyserne udarbejdes i samarbejde med staten, og forventes at være færdige i løbet af 2020, hvorefter Økonomiudvalget og forligspartierne i Folketinget vil få analyserne.

*3.2 Hvornår er de forskellige København-spor-analyser færdige, og hvornår kan vi som ØU-medlemmer få dem?*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

I forbindelse med Overførselssagen 2018/19, blev det besluttet at igangsætte syv analyser i Lynetteholmens Københavnerspor.

Analyserne vedrør:

- 1) Roadpricing,
- 2) Scenarier for udvikling af Prøvestenen,
- 3) Konsekvenser for den nuværende infrastruktur ved udviklingen af Østhavnen og Kløverparken,
- 4) Portløsninger til stormflodssikring,
- 5) Trafikløsning over jorden fra Amager til Refshaleøen,
- 6) Mulighed for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm,
- 7) Interessentanalyse

Interessentanalysen er afsluttet og blev afrapporteret for partierne i BR d. 22. august 2019. Alle de øvrige analyser forventes at være færdige, og vil blive præsenteret sammen i februar/marts 2020. Økonomiforvaltningen vil invitere medlemmerne af Borgerrepræsentationen til et

møde, hvor analyseresultaterne vil blive præsenteret af Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

### *3.3 Er der mulighed for allerede nu at bestille en second opinion på Rambøll-analysen, som ifølge flere af de interviewede "eksperter" opleves som uvidenskabeligt politisk bestillingsarbejde?*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Rambøll foretager en række analyser vedrørende Lynetteholmen. Det gælder:

- VVM-redegørelsen (Vurdering af Virkninger for Miljøet) forankret i By & Havn.
- Københavnersporsanalyse om bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm samt alternativer til Østlig Ringvej forankret i Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Analyserne af mulige portløsninger til stormflodssikring forankret i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Yderligere analyser eller genberegninger af eksisterende analyser vil skulle finansieres i Overførselssagen eller i Budget 2021.

### *3.4 Hvordan ser den konkrete tidsplan for 2020 ud - måned for måned? Dvs. hvornår træffes hvilke beslutninger i hvilke fora?*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Den videre proces og tidsplan for Lynetteholmen er på nuværende tidspunkt under afklaring, og forventes at forelægges når analyserne i Københavnersporene fremlægges i februar/marts.

## **4. Stejlepladsen / Vejlandskvarteret**

### *4.1 Hvem har bedt arkitekterne på Stejlepladsen om at lave bilfrihed til et "bærende dogme"? Det fremgår ikke af den politiske aftale - ligesom vi ikke kan se, at der i opdraget fra KK har været beskrevet et krav eller dogme om, at bydelene skal være helt eller delvist bilfri.*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Projektselskabet (By & Havn og PFA) har bestemt indholdet af konkurrenceprogrammet for Stejlepladsen. Det bemærkes, at By & Havn i konkurrenceprogrammet har lagt til grund, at der skal være en parkeringskælder med ca. 100 parkeringspladser i kælder i periferien af Stejlepladsen, ca. 75 parkeringspladser på terræn langs Sejlklubvej og at de resterende parkeringspladser skulle etableres vest for Bådehavnsgade (udenfor lokalplanområdet). Herudover skal der være handicapparkering og afsætningspladser tæt på boligerne.

Vinderforslaget har derefter fortolket opgaven og angiver en "overvejende bilfri struktur" (s. 7 i vinderforslag). Forslaget vil fortsat muliggøre den nødvendige adgang ind i området for af- og pålæsning, skraldebiler og redningskøretøjer med videre. Hertil er det fortsat muligt for beboerne at køre inde i området ved diverse ærinder som flytning, taxa mv. Den kommende parkeringsnorm i Kommuneplan 2019 vil blive overholdt for lokalplansforslaget, hvor parkeringen vil blive lokaliseret i områdets 'kant', så de indre dele af Stejlepladsen kan fredeliggøres til gavn for de bløde trafikanter.

*4.2 For Vejlands Kvarter har det været en del af opdraget fra KK, at "unødvendig brug af bil undgås". Hvor kommer dette krav fra? Igen, det fremgår ikke af den politiske aftale...*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Økonomiforvaltningen forstår, at der i spørgsmålet henvises til formuleringen i afgrænsningsnotatet for miljøkonsekvensrapporten for Vejlands Kvarter udarbejdet af Sweco på vegne af projektselskabet (Pension Danmark og By & Havn) og Københavns Kommunes høringsmateriale, som er udarbejdet i forbindelse med den forudgående høring om idéer og forslag til afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingen.

Det har ikke været en del af opdraget fra Københavns Kommune, at "unødvendig brug af bil undgås". At formuleringen fremgår af kommunens høringsmateriale, afspejler projektselskabets intention for Vejlands Kvarter. Projektselskabet skriver i konkurrenceprogrammet for Vejlands Kvarter, at selskabet ønsker at 'minimerer den interne biltrafik på området'. Det vil fortsat være muligt for borgerne i området at have bil.

Den endelige udformning af parkering i området vil blive fastlagt i lokalplanen, med afsæt i den endelige kommuneplan 2019.

*4.3 Hvad er ØKFs vurdering af salgsprisen for boligerne - stiger eller falder den ift. muligheden for at parkere sin egen bil tæt på sin bolig? Får et evt. udslag i salgsprisen for boligerne betydning for den indtægt, som KK / By & Havn vil få i kassen?*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Salgspriserne for boligerne afhænger af mange forhold, heriblandt parkeringsmulighederne tæt på de kommende boliger. Projektselskabernes indtægt afhænger af salgspriserne (og udlejningspriser) i forhold til (primært) byggeomkostningerne.

Et bilfrit kvarter vil medføre lavere opførelsesomkostninger, da man ikke skal bygge parkeringskonstruktion. Fravær af parkeringspladser kan omvendt medføre, at boligerne bliver mindre attraktive og priserne derfor falder.

Det er vanskeligt præcis at vurdere, hvilke parametre der vejer tungest.

Økonomiforvaltningen bemærker, at der pt arbejdes med en parkeringsstrategi for Vejlandskvarter, hvor parkeringen er fordelt fire steder, og nær boligerne.

#### *4.4 Hvad er bygherrerne vurdering af disse delvist bilfri bydele - er det mere eller mindre attraktivt for bygherrerne at opføre disse byggerier?*

##### *Svar fra Økonomiforvaltningen*

Det vil afhænge af en kommerciel vurdering ved det konkrete projekt. På den ene side vil helt eller delvist bilfri bydele medføre færre omkostninger til opførelse, og på den anden side potentielt lavere salgspris for de færdige boliger og dermed lavere byggeretsværdi. De to projektselskaber er indforstået med nedjusterede parkeringsnormer som følge af vedtagelse af Kommuneplan 2019, og har ikke problematiseret at fastholde værdiansættelsen af arealerne.

Økonomiforvaltningen har forelagt By & Havn ovenstående svar. By & Havn har på det foreliggende grundlag ingen bemærkninger til Økonomiforvaltningens svar.

#### *4.5 Hvad er ØKFs vurdering af, hvilke beboertyper, disse bilfri kvarterer tiltrækker? Passer de til familiernes behov? Vil ØKF bygge for at tiltrække og fastholde familier i KK?*

##### *Svar fra Økonomiforvaltningen*

Forvaltningen har ikke specifikt undersøgt sammenhængen mellem bilfrie kvarterer og præferencen hos forskellige familietyper og deres behov. I forhold til spørgsmålet vedr. om ØKF vil 'bygge for at tiltrække og fastholde familier i KK' kan forvaltningen henvise til forslag til Kommuneplan 2019, hvor i det er et mål, at 'der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og ældre, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder'. Det må antages, at projektselskaberne bag de to arealer vil sikre, at deres kommende boliger er attraktive for en bred målgruppe, herunder børnefamilier.

## **5. Brint-tankstation**

*5.1 Både erhvervslivet og brint-branchen hævder, at det er ØKF, der ikke vil give den fornødne tilladelse til at få oprettet en brint-tankstation. Why not?*

*5.2 Hvor kan de alternativt lægge et tankanlæg?*

*Svar fra Økonomiforvaltningen*

Økonomiforvaltningen henviser til forvaltningens tidligere besvarelse af spørgsmålet ang. brinttankstation til om placering af brinttankstation i København fremsendt den 9. januar 2020.