



Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4, 2 sal  
1758 København V

Telefon  
26121318  
Direkte telefon  
2612 1318  
E-mail  
ltb@okf.kk.dk  
EAN nummer  
5798009800176

## Hørings svar vedr. den interne høring til Kommuneplanen

Kommuneplanen er blevet diskuteret på flere åbne møder i Vesterbro Lokaludvalget samt i de tre fagudvalg Teknik- og Miljøudvalget, Social- og Sundhedsudvalget og Kultur- Fritids- og Børneudvalget. Vesterbro Lokaludvalg har følgende bemærkninger.

### Visionen

Kommuneplanen indeholder ret positive vendinger om mulighederne for København som by i vækst. Billedet tegnes næsten problemfrit for at realisere 3 målsætninger om Det gode liv, København som motor for grøn vækst og Metropol for viden og erhverv.

Det forekommer, som om vinklingen i initiativerne prioriterer private initiativer, for eksempel ved den grønne vækst, hvor det dog ofte er kommunen, der først skal skabe de rette rammer for disse initiativer ud fra et helhedssyn til realisering af målsætningerne. I praksis ses det således, at privat foretagsomhed kan stå i modsætning til borgernes ønsker og muligheder for at realisere Det gode liv. Vi vil her gøre opmærksom på, at der med København i vækst også vokser behovet for nær-rekreative muligheder, hvis byen skal fremstå som tidssvarende, moderne storby.

Ved nye byudviklingsområder er det derfor vigtigt, at borgernes ønsker om rekreative muligheder prioriteres på lige fod med andre tiltag. Det er også vigtigt, at planlægge ud fra bydelenes forudsætninger med henblik på grønne arealer, hvor Vesterbro er en presset bydel.

For at bevare en sammenhængende by skal der desuden være opmærksomhed på den sociale sammensætning af bydelene, der i modsat fald kan medføre uønskede konflikter.

### Vesterbro Trafik og Byrumsplan

På Vesterbro har tidligere borgerinitiativer resulteret i udarbejdelsen af en Trafik og byrumsplan, der i de forgangne år har udmøntet sig i en række succesrige forbedringer for bydelen. Her kan der nævnes omdannelsen af Halmtorvet og særligt Sønder Boulevard, der er blevet et centralt og afholdt sted for sociale aktiviteter. Andre succesrige forbedringer er den Brune Kødby, omdannelse af Gasværksvej, Istedgade, etablering af Bryggebroen og Cykelslangen m.m., som har

06-05-2015

Sagsnr.  
2015-0069333

Dokumentnr.  
2015-0069333-1



Et lokaludvalg i  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Vesterbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

vist sig at imødekomme eksisterende behov hos borgerne.  
Derfor vil vi gerne videreføre denne proces i udvikling af bydelen.

### **Certificering af Byrum**

Ved udvikling af fremtidige byrum skal der også tages hensyn til skybrudsløsninger, hvor der mangler tilfredsstillende beregninger, der kan indgå i en konkret udformning og planlægning. Derudover er er nogle af løsningsforslagene i modstrid til målsætninger om Det gode liv.

Vi tror, at certificering af byrum være et godt redskab til udredning af planer, som nogle eksempler i byen allerede har vist.

Der skal også ydes opmærksomhed på kulturarvsmiljøer, der har betydning for borgerne og bydelens historie og identitet, for ikke at ende med en anonym storby uden særtræk.

### **Metro-byggepladser**

Udbygningen af Metroen vil præge bybilledet i en årrække med dens byggepladser. Her er det bydende nødvendigt, at generne for borgerne holdes indenfor acceptable rammer efter standarder, der tager højde for borgernes helbred og daglige liv. En bekendtgørelse, der ikke længere vil anvende den øvrige miljølovgivning på metro-arbejdspladser finder vi ret betænkeligt og uacceptabel i forhold til internationale forpligtigelser.

Ved retablering af pladser efter metrobyggeriet skal der ydes opmærksomhed på borgernes ønsker som en mulighed for kompensation for besvær i forhold til det gode liv.

### **Trafik**

København har længe været plaget af trængselsproblematikken på veje og i byrum i takt med relativ nedsættelse af anskaffelses og driftsomkostninger for privatbiler.

Udbygning af den kollektive trafik skulle afhjælpe en del af problemerne, men er ikke slået igennem i praksis uanset principperne for byudvikling i stationsnærhed.

Udbygningen af Metroen med Cityringen og afgreninger er heller ikke tilstrækkeligt til at klare transportbehovet i en voksende storby.

Der mangler i høj grad et net af højtklassede kollektive forbindelser som også kan opfylde behovet for tværforbindelser og pendlertrafik ind og ud af byen.

Målsætningen om fordelingen af trafikken med en trediedel til kollektiv trafik, en trediedel til cykling og gang og en trediedel til biler tager ikke højde for en maksimal grænse for antal af biler i byen og er således ikke en anvendelig målestok i en reducere af trængslen i byen.

En ændring af parkeringsnormerne kunne være medvirkende til, at reducere bilismen i byen, som i sin nuværende form virker kontraproduktiv både med henblik på trængslen og spildtid og også i

forhold til anvendelse af byrum.

Som det fremgår af andre høringssvar foreslås der ændringer af parkeringsnormer ved uddannelsessteder og plejehjem, da behovet her er væsentligt mindre, mens der omvendt mangler grønne arealer ved den type bebyggelser.

### **Klima og Miljø**

Kommunens overordnede klimamålsætning er at blive CO<sub>2</sub>-neutral i år 2015, hvilket implicerer et fald på ca. 200.000 tons CO<sub>2</sub> om året. Udledning af NO<sub>x</sub> skal reduceres ca. 150 tons om året og partikelforurening i form af PM2.5 skal reduceres med ca. 10 tons årligt frem til 2015. Der er ikke fastsat noget mål for de ultrafine partikler, som ikke måles, men som er de mest skadelige for menneskers helbred, og som i modsætning til de større partikler alene frembringes af den lokale biltrafik.

Alt i alt vil de foreslåede ændringer af parkeringsnormerne føre til mere biltrafik, øget CO<sub>2</sub>-udslip og øget forurening med NO<sub>x</sub> og partikler, hvilket fremgår af Miljøvurderingen side 31-32.

Kommunens trafikpolitik er således på kollisionskurs med kommunens miljøpolitik, til trods for at kommunens klimaplan i sin tid blev vedtaget af en enig Borgerrepræsentation.

Modsætningen mellem målsætninger på trafik- og miljøområdet fremgår klart i de opsummerende afsnit i Miljøvurderingen om trafik og klima s. 34: på den ene side vil forslag til ændrede parkeringsnormer stadig understøtte kommunens trafikmål om at mindst 2/3 af væksten i den samlede persontrafik skal forgå med kollektiv trafik og cykling, på den anden side vurderes den foreslåede ændring af parkeringsnormerne ”derfor ikke at understøtte målet om CO<sub>2</sub> neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes”.

For reelt at kunne opnå klimamålene, skal kommunens beregninger af CO<sub>2</sub>-emissionen også orientere sig efter det globale fodaftryk, da der ellers formidles falske forestillinger om tendenserne.

### **Forurening**

Der eksisterer stadig en del tungt forurenede grunde især på Vesterbro, også som opfyldte grunde med slagter og rester efter Vestre Gasværk. Denne problematik nedtones ofte, mens det er nødvendigt med reel klarlægning af miljøfarlige stoffer i undergrunden for at kunne fremtidssikre anvendelsen af byrum og skabe sikkerhed for borgerne, hvis København skal leve op til sine målsætninger.

Med venlig hilsen

Thomas Warburg