

Claus Pedersen
Handläggare
040-675 32 50
Claus.Pedersen@skane.se

YTTRANDE

Datum 2014-09-12
Dnr 1401925

1 (5)

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen

Remiss. Den sammanhängande by

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan rubricerad remiss. Med anledning av detta vill Region Skåne framföra följande;

Regionfullmäktige antog i juni 2014 en ny regional utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030. Strategin innehåller fem prioriterade ställningstaganden:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktiv

Den regionala utvecklingsstrategin i första hand fokuserar på Skåne som geografiskt område, men innehåller också ställningstagande och strategier som förutsätter ett vidare rumsligt perspektiv där inte minst ett samlat Öresundsperspektiv är viktigt. Det finns flera ämnesmässiga beröringspunkter mellan den skånska utvecklingsstrategin och förslaget till kommunplanstrategi för Köpenhamns kommun.

Kommunplanstrategin för Köpenhamn bygger på en vision som i hög grad utgår ifrån att människor och företag väljer att flytta till och bo kvar i Köpenhamn på grund av den höga livskvaliteten, mångfalden och de särskilda kvaliteterna i staden. Köpenhamn är en tillväxtmotor för hela landet, vilket också förutsätter goda förbindelser till såväl den nära regionen som övriga omvärlden. Staden är till för alla, varför det är viktigt att satsa på lika möjligheter till utbildning, sysselsättning, hälsa med mera, men också säkerställa en variation av bostadstyper. Genom bland annat en grön

omställning av energiproduktionen och ett hållbart transportsystem ska Köpenhamn år 2025 vara en CO₂-neutral stad. Strategin behandlar fem olika teman av betydelse för stadens rumsliga utveckling:

- Plads til flere københavnere
- Bæredygtig udvikling
- Flere arbejdspladser i København
- En sammenhængende by
- Kvalitet i byen

Köpenhamn utgör i sin helhet en av Öresundsregionens främsta attraktionsfaktorer och rymmer en mångfald av historiska miljöer och arkitektoniska pärlor. Attraktiva miljöer, hög livskvalitet och goda framtidsutsikter samverkar för att attrahera såväl människor som företag till Köpenhamn. En förutsättning för att fullt ut dra nytta av de gynnsamma förutsättningarna är enligt Region Skånes mening en gränsöverskridande samverkan utifrån ett funktionellt helhetsperspektiv. Utifrån Region Skånes perspektiv skulle visionen vinna på att på ett tydligare sätt inkludera ett gränsregionalt perspektiv.

Plads til flere københavnere

Köpenhamns kommun har de senaste åren haft en tydlig befolkningstillväxt. Det beror både på en ökad inflyttning av yngre, ett betydande födelseöverskott och utrikes invandring. Med en förväntad befolkningstillväxt på 100 000 invånare till år 2027 är det en utmaning att skapa ytterligare 40-50 000 nya bostäder utan att bygga bort många av de värden som idag kännetecknar Köpenhamn.

En medveten hushållning med markresurserna ger förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. På den skånska sidan står inte minst Malmö inför samma utmaning med en förväntad tillväxt med ytterligare 64 000 malmöbor till år 2025, i hela Skåne förväntas befolkningen öka med omkring 10 000 invånare per år. I Strategier för Det flerkärniga Skåne är ett av de fem strategiområdena att Skåne ska växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning, vilket bland annat ställer krav på att arbeta aktivt med att förtäta befintliga strukturer och bygga integrerade stadsmiljöer i kollektivtrafiklägen. Att som i Köpenhamns kommuns fall utveckla metoder för att bättre förstå invånarnas bosättningspreferenser ger en bättre grund för den kommande planläggningen. Att dessutom våga utmana en etablerad planeringsdoktrin vad gäller ytstandard, parkeringsbehov med mera kan möjliggöra nya hållbarare lösningar. Region Skåne anser att förslaget till kommunplanstrategi fångar upp dessa frågor på ett mycket bra sätt.

Det är vidare positivt att Köpenhamns kommun betonar utvecklingsmöjligheterna kring existerande stationsområden. Fler boende och arbetande i stationernas närområde innebär inte enbart att allt fler människor kan utnyttja kollektivtrafiken, det innebär också att tryggheten kring stationsområdena ökar. Detta ligger helt i linje med den skånska strategin att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande vid förtätning och

nyinvestering. Köpenhamnsområdet har under många år varit en förebild i detta avseende, och det är glädjande att den strategiska inriktningen ligger fast.

Bæredygtig udvikling

I förslaget till kommunplanstrategi konstateras att den ökande regionaliseringen av bostads- och arbetsmarknaderna ställer krav på en utveckling av planeringsformer som går på tvärs av administrativa gränser. Köpenhamns kommun vill mot denna bakgrund etablera ett tätare samarbete med själländska och skånska kommuner och regioner för ett få en gemensam förståelse för regionens utveckling.

Öresundsregionen har en strategisk placering som Skandinaviens port till övriga Europa. Köpenhamns flygplats Kastrup har en synnerligen viktig roll som regionens internationella flygplats, en roll som är viktig att slå vakt om. Genom öppnandet av den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält förbättras de landbaserade anslutningarna till Tyskland och vidare söderut, vilket troligen kommer att påverka godstrafikflödena genom regionen. Det finns i dagsläget inte tillräcklig kunskap för en mer kvalificerad bedömning av hur godsflödena skulle påverkas, men ett scenario är att den spårburna godstrafiken över Öresundsförbindelsen kommer att öka. Ett sådant scenario aktualiserar frågan om den samlade kapaciteten för person- och godstransporter över Öresund och frågan om att långsiktigt säkerställa ett tillräckligt stort omland för Köpenhamns flygplats Kastrup. Det finns enligt Region Skånes uppfattning anledning att titta närmare på frågan kring gränsöverskridande transporter över Öresund utifrån ett samlat gränsregionalt perspektiv.

Köpenhamns kommun har som målsättning att gång-, cykel och kollektivtrafiken ska ta minst två tredjedelar av trafiktillväxten till år 2025 så att fördelningen mellan trafikslagen successivt ändras i en hållbar riktning. På lång sikt är visionen att högst en tredjedel av stadens trafik sker med bil. Detta ska bland annat kunna uppnås genom anläggande av pendelparkeringar i stadens utkant och supercykelvägar från omkringliggande kommuner. Region Skåne ser mycket positivt på denna ambition och ser Köpenhamn som ett tydligt föregångsexempel i dessa frågor.

Flere arbejdspladser i København

Förslaget till kommunplanstrategi lyfter fram vikten av att dels säkerställa att det finns goda etablerings- och utvecklingsmöjligheter för olika slags företag, dels säkerställa Köpenhamns roll som regionens överordnade ställe för handel och shopping.

Region Skåne ser särskilt positivt på att förslaget till kommunplanstrategi lyfter fram den nära kopplingen mellan stadens rumsliga kvaliteter, shopping, turism och konsumtion av kultur och nöjen, då ett medvetet arbete för att främja en sådan utveckling av det offentliga rummet bidrar till framväxten av en attraktiv och hållbar stad. Det kopplar vidare an till de

skånska strategierna, bland annat att skapa ett mer levande offentligt rum som en arena för kultur, aktivitet och evenemang och att utveckla fungerande mötesplatser som ger förutsättning för spontana möten.

I förslaget till kommunplanstrategi konstateras att konkurrensen mellan storstadsregioner har ökat. I jämförelse med Hamburg- och Stockholmregionerna var tillväxten i BNP och sysselsättning i Köpenhamn-Malmöregionen under 2012 betydligt lägre. Varken Köpenhamn, Malmö eller Öresundsregionen som helhet har förmått att attrahera investerare och företag i samma utsträckning som dessa andra regioner. Det konstateras mot denna bakgrund att det är nödvändigt att utvecklingsaktörerna agerar samfällt och ställer sig bakom en samlad insats för tillväxt och sysselsättning. Köpenhamns kommun efterlyser i detta sammanhang ett starkt och förpliktigande samarbete mellan själländska och skånska aktörer för att kunna realisera synergieffekter i regionen, och vill arbeta vidare med frågan inom ramen för det danska initiativet Fokuseret vækst dagsorden.

Region Skåne ser det som positivt att förslaget till kommunplanstrategi lyfter upp dessa frågor då de är centrala för möjligheterna att tillvarata den samlade potentialen i regionen. Utifrån sin roll som ansvarig för det regionala utvecklingsarbetet på den skånska sidan ser Region Skåne Öresundskomiteen som det naturliga och självklara forumet för utredning, diskussion och beslutsfattande i frågor som rör det gränsregionala sammanhanget, inte minst frågor som rör tillväxt, sysselsättning med mera. Region Skåne välkomnar ett starkt och förpliktigande samarbete i Öresundsregionen och ser att Öresundskomiteen med fördel kan utvecklas i denna riktning.

En sammenhængende by

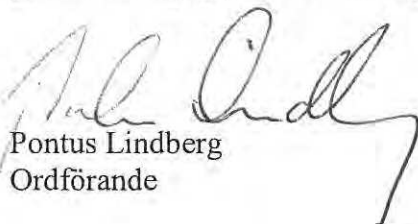
De socioekonomiska skillnaderna mellan olika stadsdelar i Köpenhamn ökar när det gäller kriterier som arbetslöshet, utbildningsnivå, hälsa, fattigdom med mera. Utifrån visionen om en sammanhängande stad måste Köpenhamns kommun arbeta för att stävja en fortsatt social snedvridning. Köpenhamns kommuns angreppssätt stämmer väl överens med strategier för Det flerkärniga Skåne och utgår ifrån ett synsätt där människan är i centrum för den fysiska planeringen. Detta kommer närmare till uttryck i strategiområdet Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet. Det är positivt att Köpenhamns kommun tar aktivt tag i stadens utsatta områden och har ett tydligt mål kring trygghet i staden med tydliga insatser i den fysiska miljön.

Kvalitet i byen

Köpenhamns kommun vill bli CO₂-neutral till år 2025 genom en grön omställning av energiproduktionen, mindre energiförbrukning och utvecklingen av hållbara transporter. Kunskapsuppbyggnad inom lågenergibyggande och energirenovering av befintliga byggnader kommer på sikt att bidra till att minska utsläppen av klimatpåverkande ämnen. Ett

multifunktionellt användande av byggnader och lokaler ger ett bättre nyttjande av befintliga lokaler och bidrar därmed i förlängningen till en bättre hushållning med resurser.

Det är glädjande att alltfler städer och kommuner världen över tar sig an de utmaningar det innebär att bromsa samhällets utsläpp av klimatpåverkande ämnen. Som offentliga myndigheter har kommuner, regioner och andra ett särskilt ansvar att vara pådrivande i detta arbete. Region Skåne har tillsammans med Länsstyrelsen och kommunerna i Skåne tagit initiativ till Klimatsamverkan Skåne och utmaningen "100 procent fossilbränslefritt Skåne 2020". Utmaningen innebär att vara 100 procent fossilbränslefria i energianvändningen i alla hus, i alla transporter samt i all elanvändning. Inom ramen för det kommande Interreg V-programmet för Öresund-Kattegatt-Skagerak, insatsområdet "Stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer", bör det finnas goda möjligheter att koppla ett gemensamt grepp om klimatfrågan i Öresundsregionen.



Pontus Lindberg
Ordförande



Mikael Stamming
Utvecklingsdirektör



AMAGER VEST
LOKALUDVALG

Sundholmsvej 8
2300 København S

E-mail
ZH3T@okf.kk.dk
www.avlu.dk

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Att. Marc Jørgensen

Hørings svar vedr. Kommuneplanstrategi 2014 - offentlig høring

Amager Vest Lokaludvalg takker igen Økonomiforvaltningen for at blive inddraget i arbejdet med Kommuneplanstrategi 2014.

Vi fastholder vores oprindelige høringssvar fra den interne høringsperiode i maj 2014. Høringssvaret genfremsendes således herunder. Forinden vil vi dog supplere høringssvaret med en række tilføjelser:

Lokaludvalget savner at Kommuneplanstrategien forholder sig mere tydeligt og klart til Københavns rolle som landets hovedstad og sammenhængen med det øvrige hovedstadsområde og regionen bredt. Udviklingen i Københavns Kommune må ses som forbundet med det øvrige område.

Kommuneplanstrategiens klare fokus på den befolkningsmæssige fremskrivning kræver et lige så klart fokus på de nødvendige følgeinvesteringer, herunder fx infrastrukturelle investeringer.

Samme kommentar retter vi til ønsket om 20.000 flere private arbejdspladser. Her efterspørger lokaludvalget at strategien svarer overordnet på hvordan, og måske hvor, der skabes plads til de flere arbejdspladser. Vi henviser i øvrigt til vores høringssvar vedr. Forslag til Københavns Kommunes Erhvervs- og vækstpolitik.

09-10-2014

Sagsnr.
2014-0061994

København skal være en god og velfungerende by uafhængigt af antallet af indbyggere og arbejdspladser. Det ville derfor også øge strategiens troværdighed at forholde sig til muligheden for fremtidige svingninger eller fald i væksten.

Dokumentnr.
2014-0061994-5

Den demokratiske proces ifm. at sammensætte en Kommuneplanstrategi og en Kommuneplan ligger lokaludvalget meget på sinde. Vi synes, at byens borgere skal tages med på råd fra



Amager Vest 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.

start. Det er ikke sket i forbindelse med Kommuneplanstrategi 2014. Vi opfordrer derfor til, at det konkret beskrives hvordan borgerne skal inddrages og høres om Kommuneplanstrategier og efterfølgende Kommuneplaner.

Endelig opfordrer lokaludvalget til, at Kommuneplanstrategien knytter tættere an til planerne for skybrudssikring og klimatilpasning af København, som vil forandre byen over de næste mange år. I den sammenhæng er kloaknettet og afstrømningsveje for overfladevand vigtige elementer i den miljø- og sundhedsmæssige strategi i kommunen.

Høringsvar fra den interne høring (2014-0061194-3)

Vi mener overordnet, at strategien har mange gode hensigter, ligger i tråd med de senere års byudvikling og på det tekniske plan udstikker nogle brugbare rammer for den fremtidige udvikling.

Amager Vest Lokaludvalg mener dog grundlæggende, at der i Kommuneplanstrategi 2014 er et for ensidigt fokus på vækstparameteren og tanken om byen som virksomhed. Vi anerkender, at et solidt økonomisk fundament er nødvendigt, men vi mener, at byen adskiller sig fra en virksomhed på en række områder. Vi savner et større fokus på andre lige så vigtige faktorer, der bidrager til at skabe en by for mennesker og en by, hvor demokratiet er i centrum. Faktorer som trivsel, mennesker, samvær og kvalitet, der alle er elementer, som vi i sidste ende ser som målet for implementeringen af en veludviklet kommuneplanstrategi.

I kommuneplanstrategien beskrives, hvordan befolkningstallet i København øges måned for måned. Dette skyldes ikke kun unge tilflyttere men også, at byens borgere vælger at blive i byen, når de stifter familie og får børn. Vi mener derfor, at der i strategien bør redegøres mere konkret for, hvordan væksten skaber jobs til de mange københavnere, samt hvordan Københavns Kommune vil sikre de følgeinvesteringer, der skal til, når byen vokser. De mange nye københavnere skaber efterspørgsel på kerneområder som børnehaver, skoler, andre vigtige institutioner og ikke mindst offentlig service. Vi mener, at det bør beskrives, hvordan kommunen vil sikre plads og investeringer til de mange nye københavnere. Samtidig er det vigtigt at fremtidssikre byen: Hvor der nu er brug for skoler, vil der måske om 20-30 år være brug for plejehjem eller kulturhuse – derfor er det vigtigt at skabe en fleksibel by. Den fremtidssikring savner vi beskrevet i Kommuneplanstrategi 2014. Konkret kan vi i Amager Vest pege på, at der de seneste år er skete en kraftig udbygning af boliger i området Islands Brygge syd, uden at der er afsat plads eller økonomi til at bygge en skole for dette ny områdes børn. Med det væsentligt større befolkningstal i området, sammenholdt med den nye skolereform vil Islands Brygges nuværende skole blive udsat for et helt urimeligt pres. Kommende

byudviklingsområder bør derfor fra start indeholde både plads til ny lokal skole, men også til rimelige udeområder. Det bør overvejes om der konkret skal tages stilling til hvor mange personer, der rent fysisk er plads til, indenfor kommunens grænser.

Konkret vil vi pege på, at en generel hævnning af bebyggelsesprocenterne kan have negative effekter for det liv, der også skal være plads til mellem bygningerne. Vi anerkender, at tæt, lavt byggeri har mange kvaliteter, men vi ser desværre, at byggeriet bliver så tæt, at der reelt ikke er plads til liv. Eksempelvis er flade tage, der før udgjorde en mulighed for ekstra frirum, nu blevet del af de frirum, der indregnes i forhold til lokalplanernes krav.

Vi savner, at der mere konkret beskrives, hvordan kommunen strategisk vil arbejde med de udfordringer, der er beskrevet i kommuneplanstrategien, såsom komplicerede ejerforhold og oprensning af forurenede jord, i omdannelsen af den eksisterende by. AVLU vil pege på at infrastrukturen, med et øget befolkningstal, vil blive sat væsentligt under pres og det bør derfor overvejes om emnet burde få en mere selvstændig status.

Som konsekvens af de seneste års fokus på vækst er nogle befolkningsgrupper presset ud af byen. I kommuneplanstrategien står der indledningsvis, at en mangfoldighed blandt københavnere gør det mere spændende at bo i byen. Vi bakker op om den holdning og efterlyser, at der i strategien konkret redegøres for, hvordan Københavns Kommune strategisk vil modvirke gentrificering og øget ulighed i byen. Vi savner svar på spørgsmålet om, hvordan der skabes synergi mellem vækst og den sammenhængende by, så der faktisk bliver plads i hele byen til de forskellige københavnere, der er med til at gøre København spændende.

Det er lokaludvalgets opfattelse, at kommunen mere aktivt bør inddrage lokaludvalgenes bydelsplaner i arbejdet med kommuneplanlægningen. Vi finder hverken tegn på, at kommunen har brugt dem i de strategiske overvejelser om Københavns udvikling i denne omgang, ej heller, at der er lagt op til mere aktiv inddragelse af lokaludvalgene i forbindelse med kommuneplanarbejdet. AVLU vil også pege på, at såfremt Borgerrepræsentationen tager demokrati, dialog og borgerinddragelse alvorligt, bør en kommende strategi bygge på flere input fra byens borgere. Vi vil derfor gerne pege på muligheden for at afvikle flere åbne møder/workshop, hvor alle får mulighed for at fremkomme med deres ønsker og behov til København. Vi erkender, at en sådan proces er både stor og langvarig, men her kunne lokaludvalgene spille en vigtig rolle som arrangør.

I Amager Vest Lokaludvalgs bydelsplaner fra både 2010 og 2013 beskriver AVLU, at der forsat bliver gennemført udviklingsprojekter på Amager Fælled, og at fælleden som ren natur mindskes gradvist i

størrelse. Samtidig truer større udviklingsprojekter, som en mulig havnetunnel, fælledens vilde natur. Vi efterspørger således, at strategien tager stilling til, hvordan Amager Fælled sikres overlevelse, så den i fremtiden stadig vil være et unikt stykke natur, der er offentligt tilgængeligt og til glæde for københavnernes. Bevarelse af dette store grønne område tæt på Københavns bymidte og som en væsentlig del af Amager Vest, ligger lokaludvalget stærkt på sinde.

Helt konkret vil vi pege på, at kortet på side 48 i kommuneplanstrategi 2014 over offentligt tilgængelige grønne arealer, fejlagtigt medtager vandrersjælland på Vejlands Alle som grønt område. Det er det ikke, og det bliver det endnu mindre med udbygningen af campingpladsen. Vi mener heller ikke, at Royal Golf Centers golfbane kan indtegnes som et offentligt tilgængeligt grønt areal, som det ellers fremgår af selvsamme kort. Kortet bør generelt opdateres, så det mere detaljeret fremgår, hvad der rent faktisk er offentligt tilgængeligt grønt areal på fælleden, og hvad der ikke er tilgængeligt.

Som afsluttende bemærkning er vi overordnet af den holdning, at hvis Københavns Kommune mener det alvorligt med strategien, bør kommunen også planlægge efter den. I de senere år, har vi bemærket et stigende antal dispensationer fra den overordnede planlægning. Selvom vi bakker op om, at kommunen kan være fleksibel i planlægningen, savner vi, at kommunen i højere grad står fast på de selvsamme principper, der skaber en sammenhængende by. Hvis kommunen mener, hvad den skriver i strategien, er det vores ønske, at kommunen også prioriterer værdierne konkret i byplanlægningen.

Et eksempel på dette er, at der i afsnittet om erhvervsudviklingen beskrives, at det er vigtigt for København, at der fortsat er plads til et bredt udvalg af virksomhedstyper i byen, og at kommunen overvejer at beholde områder i byen som rene erhvervsområder. Vi mener, at arealer som Enghave Brygge netop er et eksempel på et sådant sted, og vi finder det derfor modsætningsfyldt, at kommunen netop i sådanne sager vælger at se bort fra den overordnede strategi for at gøre plads til boliger, der ikke er mangfoldigt tilgængelige. Hvor skal der så være plads til de håndværkserhverv, hvis lære- og arbejdspladser, vi alle efterlyser?

For at skabe den sammenhængende og bæredygtige by, som vi alle ønsker, skal vækstparameteren have modspil i form af en stærk kommuneplanstrategi. Hensigterne er gode, men vi opfordrer Københavns Kommune til at sikre, at strategien ikke forbliver en hensigtserklæring, men udmunder i et solidt værktøj, der kan bruges aktivt i planlægningen, for at sikre et bedre København for alle.

Vi ser frem til det fortsatte arbejde med kommuneplanstrategien og den efterfølgende kommuneplan.

Med venlig hilsen,
på vegne af Amager Vest Lokaludvalg

Lars Rimfalk Jensen
Formand

Høringsvar vedr. forslag til Kommuneplanstrategi 2014

Amager Øst Lokaludvalg takker for modtagelsen af forslag til Kommuneplanstrategi 2014. Høringssvaret er diskuteret i Amager Øst lokaludvalg d. 25. september, og vi har følgende bemærkninger til forslaget:

1. Lokaludvalget ønsker et varieret boligudbud. Der skal være flere billige boliger, ungdomsboliger samt almene boliger. Vi mener, at målsætningen på 20 % almene boliger ikke er tilstrækkelig til at sikre, at byen er for alle. Desuden ønsker vi, at der i stigende omfang udvikles boliger beregnet på kollektivt brug.
2. Vi er imod en for kraftig byfortætning, der indskrænker byens nuværende grønne arealer. Vi lægger vægt på, at der sideløbende med byens udvikling afsættes arealer og økonomi til udvikling af de nødvendige kultur-, idræts- og fritidsfaciliteter.
3. Plads til flere københavnere. Amager Øst Lokaludvalg ser med glæde, at planlægningen nu også skal indeholde forbedring af den eksisterende by.

Lokaludvalget ønsker et varieret boligudbud. Planlægningen bør sikre opførelsen af flere billige boliger, ungdomsboliger samt almene boliger. Københavns Kommune bør undgå udvikling af ghettoer for henholdsvis økonomisk stærke, ressourcestærke eller udsatte københavnere.

Samtidig påpeger Amager Øst Lokaludvalg modsætningen mellem, at Københavns Kommune ønsker at tiltrække flere og flere indbyggere samtidig med, at kommunen lægger vægt på at bevare og udvikle grønne byrum.

Kommuneplanstrategien er baseret på den forudsigtelse, at byen skal vokse med 33 % indbyggere de næste 20 år. Det fremgår implicit, at dette er et mål, som København arbejder aktivt for at nå. I hvert fald indgår ikke nogen overvejelser om, hvorvidt dette er en ønskelig vækst og om et øget samarbejde med andre kommuner i hovedstadsregionen ikke med fordel kunne sprede befolkningstilvæksten.

Landspolitisk er der udbredt ønske om at styrke de små byer og lokalsamfund, men jo mere København indretter sin udviklingspolitik på at vokse, jo mere trækker København i modsat retning. København bør revurdere sin vækstpolitik og i langt højere grad fungere i et samspil med det øvrige Sjælland i befolknings- og arbejdspladsudvikling. Det kan ikke være et mål i sig selv at byen skal vokse, men at der alene planlægges i det omfang det rent faktisk sker.

18-09-2014

Sagsnr.
2014-0064799

Dokumentnr.
2014-0064799-5

Lokalt oplever vi, at denne ensidige fokus på vækststrategien presser bydelen ved en voldsom byfortætning, som lokaludvalget ikke finder hensigtsmæssig. Således bør lokalplaner ikke som hidtil konsekvent prioritere byfortætning.

Derfor bør en kommuneplanstrategi stille spørgsmål ved en så ekstrem voldsom vækst som ensidig planlægningspræmis, men se på andre udviklingsperspektiver som er bedre i samklang med befolkningens ønsker til byudviklingen og et landspolitisk mål om at gøre det mere attraktivt at bosætte sig i de mindre bysamfund.

4. Vi ønsker at der i større omfang satses på kollektive trafikformer og cykeltrafik, når byen udvikles. Der mangler visioner for at formindske pendlingen til og fra byen og visioner for at sammenbinde de eksisterende kollektive trafikformer på en mere effektiv måde.

Lokaludvalget peger her blandt andet på udvikling af et letbanenet som et væsentligt supplement til de nuværende offentlige transportformer.

Vi er optaget af generelt at reducere biltrafikken i byen og i den forbindelse reducere overfladeparkeringen.

Vi er ikke begejstrede for en havnetunnel, der vil medføre øget biltrafik på Amagers veje, og en reducere af bydelens grønne og rekreative områder.

5. Vi er enige i målsætningen om at give bedre forhold for cyklister og lægger her vægt på, at der gøres mere for børnecyklismen.

6. Vi er optaget af, at der skabes nye arbejdspladser i kommunen, og mener i den forbindelse, at man skal forhindre, at områder der på nuværende tidspunkt er udlagt til erhverv i almindelighed overgår til boligbyggeri og serviceerhverv. Vi er tilhængere af, at der skabes flere kreative zoner i bydelen. Kommuneplanstrategien har en vækst på 5 % årligt i BNP som erklæret mål. Således anses den hidtidige vækst på 2,2 % for alt for lille. Strategien er udtryk for en vækstfilosofi, som er en skrue uden ende og peger mod et storbyensamfund, der hele tiden skal vokse i antal arbejdspladser og borgere, trafik etc. Er det en sådan by københavnere ønsker? Det tror vi ikke. Det virker som om væksten i sig selv er blevet et mål uden at stille spørgsmål ved, hvad det betyder for byens udvikling og hvordan det spiller sammen med alle de kønne ord om fremtidens København i den øvrige kommuneplanstrategi.

Den stærke fokus på at skabe lokaliseringmuligheder for nye erhverv bør drosles kraftigt ned og i stedet bør der samarbejdes med resten af hovedstadsområdet om en fornuftig fordeling af nye arbejdspladser i samklang med en samlet regional bæredygtig udvikling. Dette udelukker ikke, at der skabes gode rammer som fastholder arbejdspladser i kommunen og giver rum for nye arbejdspladser, men dette bør ikke være styret af et bestemt ambitiøst vækst mål, men med afsæt i de potentialer og ønsker, der er i de enkelte bydele, fx at skabe

bedre rum for kreative erhverv i billige erhvervslokaler frem for nye kontorpaladser med internationale firmaer.

Lokaludvalget, ser gerne at planlægningen understøtter den blandede by, hvor kontor og handel, kreative erhverv, håndværk og lettere industri ligger tæt på boligerne. Vi ser ofte, at rene industriområder og de blandede erhverv/bolig-områder ønskes omdannet til rene boligområder. Det resulterer desværre i færre erhvervsmuligheder og ghettoisering, idet de nyopførte boliger stort set udelukkende er tiltænkt økonomisk stærke københavnere. Hovedgaden i Amager Øst, Amagerbrogade står overfor en større renovering. I den forbindelse ser vi gerne at støtten til erhvervsudviklingen mere direkte indgår i planerne. I Amager Øst har vi en del ældre industriområder, hvor der opstår nye virksomheder. Planlægningen kunne med fordel inddrage erfaringer fra kreative zoner til brug for videre udvikling af udlagte erhvervszoner. Erfaringer med erhvervsområder/ iværksætterhuse fra København eller andre kommuner kan også inddrages.

7. Man skal have et vedvarende fokus på byens sammenhængskraft og styrke de sociale og etniske fællesskaber. Opbygningen af et fælles socialt liv bør blive en integreret del af byplanlægningen. Lokaludvalget lægger vægt på at øge ligheden i sundheden og, at sundhedsindsatserne bliver mere opsøgende og borgernære.
8. Vi lægger vægt på, at der sker en øget borgerinddragelse i plansager på et så tidligt tidspunkt som muligt i processen.
9. Lokaludvalget ønsker, at der sker en udbygning af daginstitutioner og skoler i takt med de nye boligbyggerier. Vi advarer mod at man ændrer kravene til udearealer til børn i daginstitutioner og skoler. Børns bevægelsesmuligheder skal øges, ikke reduceres.

Med disse bemærkninger ønsker vi at indgå i den videre proces forvaltning og politikere og håber på en fortsat konstruktiv dialog om byens udvikling.

Amager Øst Lokaludvalg har taget initiativ til et projekt om Nordøst Amager. Med projektet vil lokaludvalget påvirke byudviklingen i området og sikre, at denne udvikling integrerer området med omkringliggende kvarterer og samtidig afspejler lokale ønsker og behov. Lokaludvalget har på den baggrund udarbejdet et bilag til høringsvaret vedr. forslaget til Kommuneplanstrategi 2014. Bilaget sendes til forvaltningen efter godkendelse på lokaludvalgs mødet torsdag den 23. oktober.

Venlig Hilsen

Ole Pedersen
Formand for Amager Øst Lokaludvalg



Bispebjerg
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 1 / 3

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling.

Høring: Kommuneplanstrategi – Den sammenhængende by

13.10.2014

Tak for muligheden for at komme med yderligere kommentarer til kommuneplanstrategien. Bispebjerg Lokaludvalg har sendt høringssvar til den interne høring i foråret. Det blev påpeget, at mange af vores forslag i den interne høring, hører til i kommuneplanen. Vi vil ikke kommentere yderligere på disse i dette høringssvar.

Vores høringssvar bygger især på borgermødet afholdt d. 30. september i samarbejde med Vanløse Lokaludvalg. Her deltog cirka 40 borgere og diskuterede tre emner: trafik og støj i yderområderne, grønne og rekreative rum samt erhverv og virksomme ideer. Høringssvaret er efterfølgende bearbejdet af formandskabet for Bispebjerg Lokaludvalg.

Støj og trafik:

Støj er et tema, som er stærkt underspillet i kommuneplanstrategien.

Et af de overordnede temaer for kommuneplanstrategien er at tænke i sammenhænge og undgå en social opspaltelse af byen. Vi ved, at langt de mest støjramte vejstrækninger er der en overvægt af almene boliger, og de mest støjramte er svære at udleje. Bispebjerg Lokaludvalg foreslår derfor at der et passende sted tilføjes: *Støj er et parameter, som er med til at skabe fysisk, social og sundhedsmæssig opsplitning af byen, som bør tages alvorligt.*

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår, at *kommuneplanstrategien løfter "Handlingsplan for vejstøj" ind i kommuneplanstrategien og at konkrete målsætninger på lige fod med at målsætninger som BNP, gennemførte ungdomsuddannelser mm. nævnes direkte i planen.*

I områder som Ryparken, hvor 50 % af boligerne er plaget af støj over 58 dB er løsningerne svære. Både fordi støjreducerende asfalt kun batter omkring 1,5 dB, og fordi en motorvej er statsejet, og derfor er problemløsningen for disse københavnske borgere afhængig af statens indsats.

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår derfor, at *der arbejdes for at etablere et tæt samarbejde mellem kommune og stat om at løse de trafikale og især støjmæssige udfordringer på statsvejene.*





Bispebjerg
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 2 / 3

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår endvidere, at *der iværksættes pilotforsøg for at finde metoder til at reducere støj, som er mere effektive end støjreducerende asfalt.*

Under afsnittet Bæredygtig udvikling, mobilitet og tilgængelighed nævnes, at kommunen ønsker at folk parkerer ved stationen udenfor byen og benytter kollektiv trafik.

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår derfor, at kommunen har *en målsætning om en dækkende offentlig transport, som rækker helt ud til kommunegrænsen.* Den vil både give borgerne i yderkanten af kommunen bedre mulighed for at bruge offentlig transport og afhjælpe problemet med, at pendlere udefra parkerer i yderområderne før de fortsætter med offentlig transport.

Herudover foreslår Lokaludvalget, at *der konsekvent udarbejdes ordentlig og solid planlægning af trafikknudepunkter, hvor flere transportformer mødes, så både parkeringsforhold for cykler og biler samt trafikregulering fungerer optimalt for fodgængere, cykler og biler.*

De grønne og rekreative områder

De grønne og rekreative områder har allerede været et prioriteret emne i lokaludvalgets høringssvar til den interne høring. Det bemærkes også, at andre Lokaludvalg har haft samme fokus. Herudover har SF fået en partiudtalelse med bagest i kommuneplanstrategien, som ligeledes plæderer for prioritering af det grønne. Det er således en opfordring om, at *en prioritering af de grønne og rekreative områder tages alvorligt.*

Som supplement til dette er der et ønske om bedre kortlægning af naturkvaliteten i de grønne områder til brug for planlægningen. Samt at der arbejdes med spredningskorridorer for dyrelivet.

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår også, at *der udarbejdes retningslinier, så byggegrunde ikke må stå ubenyttede hen, men kan anvendes midlertidigt til rekreative formål indtil grunden skal bebygges.*

Erhverv og virksomme ideer:

Kommuneplansstrategien savner fokus på målsætninger, der kan fremme de mindre erhverv, detailhandel og små produktionsvirksomheder i København og koble det til strategier for etablering af attraktive bymiljøer. Et sådant fokus vil øge konkurrenceevnen i dansk erhvervsliv, fremme væksten og skaffe flere arbejdspladser til København.

Under afsnittet ”Flere arbejdspladser i København”, er der for erhvervsudvikling en målsætning på 5 % vækst i BNP. Bispebjerg Lokaludvalg mener, at BNP-vækstmål er delvis vildledende, og *vi opfordrer til, at der også gives plads til målsætninger med grønne økonomiske /cirkulære økonomiske mål.*





Bispebjerg
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 3 / 3

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår, at *der udarbejdes en strategi for fremme af mindre erhverv, detailhandel og iværksætteri i København for bl.a. at hindre butiksdød.*

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår at, *strategien for vækst af mindre erhvervsvirksomheder tænkes sammen med begreber som attraktionsværdi og sammenhængende planlægning i de lokale bymiljøer. En sådan erhvervsstrategi kan eksempelvis handle om så vidt forskellige ting som lommeparker, helhedsplanlagte stationsområder, restriktioner overfor bygning af flere store butikcentre, fleksible løsninger for midlertidig brug af byrum, samarbejde med lokale erhvervsforeninger, og fremme af grøn transport.*

Københavns Kommune har i 2014 nedsat et erhvervsråd, der består af repræsentanter fra erhvervsvirksomheder, uddannelsesinstitutioner og organisationer, som skal være med til at sætte retningen for byens erhvervspolitik og udvikle en samlet langsigtet erhvervs- og vækstpolitik. Stor ros til dette! Erhvervsrådet prydes af store virksomheder, og Bispebjerg Lokaludvalg foreslår, *at der stræbes efter at Erhvervsrådet i lige så høj grad skal rumme mindre virksomheder indenfor detailhandel og iværksættermiljøet, hvilket vil give et mere nuanceret syn på erhvervspolitikken.*

Med venlig hilsen

Alex Heick
Formand
Bispebjerg Lokaludvalg



Økonomiforvaltningen

Økonomiforvaltningen har sendt forslag til Kommuneplanstrategi 2014 i offentlig høring med svarfrist den 13. oktober 2014.

Borgerdialog

Lokaludvalget havde den 1. oktober 2014 et offentligt møde på Papirøen, hvor vi orienterede om forslaget til kommuneplanstrategi og om lokaludvalgets holdning. De kommentarer, borgerne havde til sagen, er samlet i det vedlagte notat. Lokaludvalget henviser desuden til opsamlingen på workshoppen, som lokaludvalget havde den 7. maj 2014 om udkastet til forslag til kommuneplanstrategi - vedlagt.

Lokaludvalgets holdning

Visionen:

Christianshavns Lokaludvalg, som drøftede forslaget til kommuneplanstrategi i sit møde den 24. september 2014, værdsætter beskrivelsen af ”det gode liv” i visionen for byen.

Vi vil især pege på afsnittet om ”forskellige boliger til forskellige priser i alle bydele, så hele byen vedbliver at blive for alle”. Vi går ud fra at der med denne formulering både tænkes på at sikre social balance, boliger for alle indkomstniveauer også lavindkomst samt andre former for mangfoldighed som etnicitet mm. Vi opfordrer derfor til, at denne målsætning bliver mere tydelig i flere afsnit i den endelige kommuneplanstrategi.

Plads til flere københavnere:

Overordnet finder Christianshavns Lokaludvalg, at det vil være hensigtsmæssigt med en politisk diskussion af, om København skal have flere indbyggere.

Men ellers er vi enige i målsætningen om, at vi skal have et mangfoldigt boligudbud – men mangfoldigheden skal ikke kun være for de højeste indkomstgrupper. Derfor gør det ikke noget, at der i dette afsnit også nævnes noget om ejerformer og at vi må sikre flere almene boliger i hele byen.

Det er endvidere stærkt provokerende, at der stadig kan opføres ejerboliger uden bopælspligt i byen som f.eks. i øjeblikket på Krøyers

07-10-2014

Sagsnr.
2014-0186589

Dokumentnr.
2014-0186589-2



Plads, hvor vi risikerer halvtomme huse det meste af året, mens vi stadig savner boliger til rimelige priser.

Udvikling i den eksisterende by:

Der vil på grund af den massive tilflytning til Københavns Kommune i den kommende planperiode muligvis opstå behov for at omdefinere et af de store perspektivområder til by og boligområder. Det gælder bl.a. Refshaleøen. De dårlige erfaringer med manglende infrastruktur og kollektivtrafik ved f.eks. Sydhavnens nye by og boligområde får os til at spørge: Hvordan kan Kommuneplan 2015 sikre infrastruktur og kollektiv transportmuligheder til f.eks. Refshaleøen inden en egentlige byudvikling finder sted?"

Medbestemmelse:

I afsnittet om "Plads til flere københavnere" pointeres behovet for debat med beboere og brugere om, hvordan nye investeringer kan bidrage positivt til områdernes udvikling. Det er Christianshavns Lokaludvalg fuldstændig enig i. Vi har desværre set rigtig mange eksempler på, at dialogen og indflydelsen har manglet og skal blot nævne nybyggeriet på Krøyers Plads, Cirkelbroen, broerne over Christianshavns Kanal og cykelstinetet igennem Christianshavn og Christiania som de seneste eksempler på den manglende dialog og indflydelse.

Vi skal derfor anbefale en styrket og seriøs dialog til gavn for de beslutninger, som tages. Vi kan ikke inden for Kommunalplan 2015's tidsramme forestille os større beslutninger om Christianshavn inklusiv Christiania uden en reel inddragelse af christianshavnerne, christianitter og lokaludvalg i beslutningerne. Perioden burde endvidere bruges til at drøfte og vedtage et nyt lokaldemokrati som supplement til Borgerrepræsentationen. Lokaldemokrati giver bedre løsninger frem for den stærke centrale styring, vi har i byen.

Bæredygtig udvikling:

Trafik og byens rum:

Christianshavn har gennem årene mærket en stigende trafik igennem sine smalle gader. Med en stor gennemkørselsgade (Torvegade), som har fået status som strøggade (defineret ved prioriteret tilgængelighed for de "lette" trafikanter), men som samtidig skal formidle trafikken mellem Indre By og Amager, udover den lokale trafik, er Christianshavn meget vanskeligt stillet trafikalt. Samtidig findes der kun én gade, som kan fordele trafikken til Holmen og Refshaleøen.

Der er hidtil ikke fundet løsninger på et hensigtsmæssigt trafikmønster i bydelen, men Christianshavns Lokaludvalg mener, at der i den kommende Kommuneplan skal vises en mulighed for at implementere en bæredygtig helhedsplan for trafikken på Christianshavn.

De christianshavnske gader er allerede meget befærdede af biltrafikken, ligesom vejnettet tæt på Inderhavnen er det i det øvrige København – derfor ser vi en meget tiltrængt aflastningsmulighed for biltrafikken i en meget større udvikling af og brug af Inderhavns vand både til person- og vare/arbejdstransport!

Den trafikale overanstrengelse i de små christianshavnske gader har således gennem de senere år helt eller delvist fjernet de små gaders opholdsrum. Tæt parkering og massiv gennemkørsel ændrer de christianshavnske byrum fra opholdsrum og mødesteder for beboere og gæster til støjende, utrygge og trafikfarlige byrum.

Fodgængere:

Flere sundhedsekspertter har peget på, at københavnere (og danskerne) går al for lidt. Der er meget lav prestige i at være fodgænger i Københavns Kommune og ikke megen vilje til at arbejde for flere fodgængere i byen. Men fodgængerne er bl.a. presset af den store vækst i cykeltrafik, uhensigtsmæssigt parkerede cykler, sammenblanding af cyklister og fodgængere samt al for korte perioder for grønt lys for fodgængere over befærdede veje og cykelstier. Derfor: Hvordan kan kommuneplanen for 2015 medvirke til at fremme antallet af fodgængere i København, deres tryghed og fremkommeligheden for dem?

Havn og kanaler:

Christianshavn er en af de bydele i byen med tættest tilknytning og afhængighed af vandet i havn og kanaler. Havnen og kanalerne er under pres og vandarealerne kan blive yderligere reduceret med opfyldninger og installationer, som ikke tager afsæt i havnens unikke miljø. Kommuneplanen må sikre, at vandarealerne ikke reduceres i havn og kanaler.

For at sikre friskt og rent vand samt større sikkerhed for småbåde i havnen har vi brug for flere gennemstrømningssteder for kanalernes og havnens vand f.eks. ved opførelse af nye broer i stedet for dæmninger ved Kongebroen, Værftsbroen og broen til Christiansholm.

Kommuneplanen må endvidere sikre, at Christianshavns kanaler ikke fyldes med husbåde, som forhindrer adgang til kajanlæg og udsigt til kanalernes vand.

Færger som transport:

København er omgivet af vand. Det virker oplagt at tænke transport på vand ind i en samlet plan for mobilitet og tilgængelighed i byen. Vi vil derfor foreslå, at Kommunen får gennemført en analyse af mulighederne for at indsætte færger til persontransport på lang og på tværs af havnen fra Nordhavnens nye krydstogtterminal til Sydhavnen.

Christiansholm – Papirøen:

Christiansholm – kaldet Papirøen – huser en række midlertidige borgerrettede serviceaktiviteter. Her er Experimentarium, cafeer, foodmarked samt galleri.

Men alt er midlertidigt til udgangen af 2017 eller til begyndelsen af 2018. Lokaludvalget satte derfor et større projekt i søen for at få borgere og ildsjæle til at deltage i formuleringen af en vision for den permanente brug af Papirøen efter 2017.

Visionen vedlægges. Den indeholder:

1. Et helårshavnebad med basar og bystrand
2. Et center for dansk og europæisk kolonihistorie
3. Almene boliger med øremærkede seniorboliger

Øen skal både være folkelig, mangfoldig og tilgængelig, men også med aktiviteter og udformning, som sætter København på det internationale landkort.

Flere arbejdspladser i København:

Med målsætningen om 20.000 nye arbejdspladser i planperioden savner vi et vækstpotentiale inden for oplevelsesøkonomien. Vi kender især her på Christianshavn de kreative erhverv som film, mode, design, arkitektur og kunst, og her foregår en inspirerende vækst.

Vi mangler et forslag om turisme. Ikke som den sædvanlige, vi kan møde overalt – men en økoturisme som med overnatning, mad og aktiviteter tiltrækker mennesker, for hvem bæredygtighed ikke blot er ord, men også handling. Der vil være en mulighed i mindre skala for etablering af denne form for oplevelsesøkonomi på Christianshavn i planperioden og det kan også være med til at brande byen i den rigtige retning.

Uddannelse:

Ingen kan vel være i uenig i en målsætning om, at 95 % af unge gennemfører en ungdomsuddannelse:
Kommunen har dog ikke længere ansvar for ungdomsuddannelser. Men Københavns Kommune kan som arbejdsgiver vælge en langt mere aktiv rolle for at nå målsætningen.

Det kræver tæt samarbejde mellem Kommunen og uddannelsesinstitutionerne, og vi kan bl.a. anbefale et forsøg med et dualt uddannelsessystem, som man kender det andre steder i Europa, f.eks. i Tyskland ved Bodensøen, hvor arbejdsgivere og uddannelsesinstitutioner samarbejder og har fælles ansvar for omfattende uddannelsesaktiviteter for unge.

En sammenhængende by:

Social balance:

Den økonomiske ulighed mellem københavnere er stigende. Ny økonomisk forskning viser, at denne udvikling ikke alene er problematisk for de fattigste men for alle grupper i samfundet.

Et af de instrumenter, Kommunen har til at vende udviklingen, er at sikre opførelse af nye boliger til billige priser og pt. er det alene almene boliger der kan leve op til det krav.

I Kommunens forslag ønskes 20 % almene boliger af alt nybyggeri i planperioden. Men hvorfor er det 20 % og ikke f.eks. 30 %, som kunne modvirke den øgede ulighed i hurtigere takt?

Klima og Miljø:

Med det senest års stormflod og skybrud kan vi sikkert forvente tilsvarende i planperioden. Ved skybrud har vandet svært ved at komme væk fra vejene her på Christianshavn på grund af manglen på gennemløbsmulighed for vandet ved alle kajer.

Stormfloden i efteråret 2013 gav højvande, som vi ikke har oplevet tidligere. Vandet fossede ind i mange gader og selv om gaderne ikke blev oversvømmet i meters højde, var det for os et forvarsel om kommende stormfloder. Christianshavnerne mener ikke, at nærheden til kanal og Inderhavn er tilstrækkelig, da vandet ved stormflodernes indtrængen eller skybrud netop ikke kan optages i havnen/kanalen, men i stedet løber ned i de udsatte kældre.

Vi kan ikke vente på den nødvendige reduktion af CO₂ i atmosfæren, men må opbygge et beredskab til imødekommelse af skybrud og stormflod.

Kommunen må overveje bedre kloakering og anlæg af diger ved den nordlige del af havnen f.eks. ved Trekroner.

Kommuneplanstrategien omtaler, at ”der skal sikres nødvendig plads og kapacitet til vedvarende energi i byen”. Det finder vi ikke særlig fremsynet, når vedvarende energianlæg mest hensigtsmæssigt kan placeres uden for byområderne, når den nødvendige infrastruktur til transport af el og varme allerede er til stede.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

Referat fra Christianshavnermødet

1. oktober 2014 kl. 17-19 på Papirøen

– om Papirøens udvikling og Kommuneplanstrategien

Første del: Rundvisning på Papirøen (kl. 17.00-18.00)

Deltagere: ca. 50

Idemand og ejendomsudvikler Klaus Kastbjerg viste rundt på Papirøen, og fortalte om dens historie og hvad der foregår på øen nu.

Efter rundvisningen spiste folk en sandwich i p-hallen.

Anden del: Kommuneplanstrategien 2014 (kl. 18.00-18.40)

Antal tilhørere: ca. 40

v/ lokaludvalgsmedlem Erling Ekegren

Om kommuneplanstrategien

Hvert 4. år udarbejder Københavns Kommune en Kommuneplanstrategi. Kommuneplanstrategien præsenterer overordnede mål og indsatser i de kommende års byudvikling og udstikker retningslinjer til Kommuneplanen 2015. Kommuneplanstrategien hedder denne gang 'den sammenhængende by'. Hovedtemaet er, at København fortsat skal være en fysisk og socialt sammenhængende samt mangfoldig by.

•Tema 1: Plads til flere københavnere

–Nyt areal til flere boliger og fortætning i den eksisterende by, bl.a. omkring metrostationer

•Tema 2: Bæredygtig udvikling

–Nå målet om CO2-neutralitet og samarbejde med omegnskommuner om business region, byudvikling og infrastruktur

•Tema 3: Flere arbejdspladser i København

–Fastholdelse af rene erhvervsområder, plads til både gamle og nye virksomheder

•Tema 4: En sammenhængende by

–Imødegå polarisering af byen økonomisk og socialt, bl.a. ved flere boliger, bedre forbindelser og løft til udsatte byområder

•Tema 5: Kvalitet i byen

–Imødegå pres på bygninger og arealer via flerfunktionel anvendelse. Udvikle byens grønne og blå elementer til rekreative aktiviteter

Proces:

I offentlig høring til 13/10.

I november – december laver Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen en hvidbog

I marts 2015 vil forslaget til Kommuneplan 2015 ligge klar

Lokaludvalgets hørings svar til kommuneplanstrategien

Trafik:

- Hvordan kan Kommuneplan 2015 sikre infrastruktur og kollektiv transportmuligheder til f.eks. Refshaleøen inden en egentlige byudvikling finder sted?
- Mulighed for at implementere en bæredygtig helhedsplan for trafikken på Christianshavn.

Dialog med borgerne:

- Vi anbefaler en styrket og seriøs borgerdialog til gavn for de beslutninger, som tages. Vi har desværre set rigtig mange eksempler på, at dialogen og indflydelsen har manglet.

Flere broer:

- For at sikre friskt og rent vand samt større sikkerhed for småbåde i havnen har vi brug for flere gennemstrømningssteder for kanalernes og havnens vand f.eks. ved opførelse af nye broer i stedet for dæmninger ved Kongebroen, Værftsbroen og broen til Christiansholm.

Klima:

- Behov for løsning for Christianshavn, når der er skybrud og/eller stormflod.

Vækst og erhverv:

- Vi savner et vækstpotentiale inden for oplevelsesøkonomien. Vi kender især her på Christianshavn de kreative erhverv, og her foregår en inspirerende vækst.
- Vi mangler et forslag om turisme. Ikke som den sædvanlige, vi kan møde overalt – men en økoturisme som med overnatning, mad og aktiviteter tiltrækker mennesker, for hvem bæredygtighed ikke blot er ord, men også handling.
- CLU har også udtalt sig om Erhverv- og vækstpolitikken: Vi mener, at væksten skal styres, så den er socialt afbalanceret, bæredygtig og grøn og at den bl.a. skal baseres på små innovative og kreative vækstzoner, som fx Papirøen, der har værdi for bylivet.

Papirøen:

Alt er midlertidigt til udgangen af 2017 eller til begyndelsen af 2018. Lokaludvalget satte derfor et større projekt i søen for at få borgere og ildsjæle til at deltage i formuleringen af en vision for den permanente brug af Papirøen efter 2017.

Lokaludvalgets vision for området indeholder:

1. Et helårshavnebad med basar og bystrand
2. Et center for dansk og europæisk kolonihistorie
3. Almene boliger med øremærkede seniorboliger

Øen skal både være folkelig, mangfoldig og tilgængelig, men også med aktiviteter og udformning, som sætter København på det internationale landkort.

Bemærkninger i Christianshavnermødet – både til Kommuneplanstrategien generelt og i forhold til Papirøens udvikling:

Trafik:

- *Christianshavn er beboet og befærdet med mange cyklende og gående, og der er behov for at gøre denne færdsel endnu tryggere. Som led i trafiksaneringer og -forbedringer bør indføres hastighedsbegrænsning på maksimalt 30 km/timen bortset fra egentlige trafikveje som Torvegade. Christianshavn har tidligere været foreslået som forsøgsområde for en 30 km-zone, og det vil ikke*

betyde en stor ændring i den reelle hastighed, bortset fra de bilister, der i dag kører uforsvarligt stærkt. 30 km-hastighedszoner anbefales af EU-parlamentet og er udbredt i de større svenske byer på den anden side af Øresund. Nu bør tiden være kommet til Christianshavn.

- Vi skal have flere færgeforbindelser – også uden om Christianshavn - for at undgå belastningen på broerne. Færgerne skal sejle alle dage og kunne tage cykler med.
- Lokaludvalget har bedt kommunen om en analyse af muligheder for flere færgeforbindelser.
- Jeg er også enig i, at vi skal have flere færgeforbindelser.
- Vi skal fjerne dæmningen ved Papirøen og have en bro i stedet. Det bør være et krav til den kommende bygherre at sørge for dette.
- Det er vigtigt med gratis cykler til turisterne.
- Man skal huske at få etableret en ordentlig infrastruktur til Papirøen og Refshaleøen generelt, inden det hele er blevet udbygget.
- Der bør være brede cykelstier.
- Gratis cykler til turister.

Klima:

- Den øgede vandstand går ud over de boliger, der ligger tæt på havnen. I Sofiekælderens skal man fx hele tiden have en pumpe kørende, som holder grundvandet nede.
- I takt med at havnen fyldes ud og indsnævres, forstærkes vandstigningen ved højvande. Der bør allerede nu - som man ser ved andre vandstæder - lægges planer for, hvordan man ved hjælp af et slusesystem kan regulere vandstanden i havnen.
- Fra kajkanten og 1½ m ind er der sand under overfladen.

Erhverv:

- Der er mange kreative erhverv på Papirøen – vi kan gøre den mere attraktiv for disse kreative erhverv.
- Ift. erhverv og vækst kan man forsøge sig med at sætte arbejdstiden ned til ca. 32 timer om ugen. Det har man gode erfaringer med i Göteborg.
- Københavns Kommune er Danmarks største arbejdsgiver, så kommunen kan godt påvirke arbejdsvilkårene.
- Det er ærgerligt, at mange små virksomheder med tiden er forvundet fra bydelen.
- Bedre offentlig service, fx hjemmepleje, vil give flere jobs.
- Eksisterende byggerier kan bruges til håndværkervirksomheder.

Andet:

- Christianshavn har været centrum for flåde og handelsliv, og det foreslåede center for kolonihistorie bør også omfatte den danske orlogshistorie med temasejlture til de unikke, velbevarede anlæg og museumsskibe beliggende på Holmen.

Brug også gerne kommunens høringsportal: blivhoert.kk.dk

Diskussion

Boligstørrelse:

Christianshavns Lokaludvalg har i sit hørings svar peget på behovet for boliger, som er til at betale for alle. Det vil pt. sige almene boliger.

I Kommunens forslag ønskes 20 % almene boliger af alt nybyggeri i planperioden. Men hvorfor er det 20 % og ikke f.eks. 30 %, som kunne modvirke den øgede ulighed i hurtigere takt?

De senest mange års nye boliger her på Christianshavn er større lejligheder beregnet for familier

Men:

Skal fremtidigt boligbyggeri på Christianshavn fortsat være lejligheder for familier med far, mor og børn eller mindre boliger– Og hvorfor?

Fest i gaden:

I de senest år har vi set en stigning i udeserveringer og udendørsliv især langs Christianshavns Kanal og dermed også mere musik og støj i det offentlige rum.

Men:

Er bydelen for død?

Eller har udeserveringerne taget overhånd?

Og skal vi differentiere udviklingen mellem forskellige dele af Christianshavn?

Bemærkninger i Christianshavnermødet:

Boliger:

- *Det er et godt oplæg lokaludvalget har lavet omkring Papirøen. Jeg vil dog mene, at vi skal lave 100 % almene boliger på øen. Kommunen skal ikke sælge grundene herude.*
- *Vi skal gøre noget for de studerende på Papirøen – fx boliger.*
- *Hvordan laver man en fleksibel almen bolig, der kan tilpasses forskellige behov, så den kan holde mange år ud i fremtiden? Der kunne laves en arkitektkonkurrence om dette.*
- *Den idé har også været oppe at vende i 70'erne i Ishøjplanen, men kunne ikke realiseres fordi bygherren ikke ville det.*
- *Jeg synes ikke, der skal være boliger på Papirøen.*
- *Fleksible boliger er godt. Man bør bygge kontorbygninger således, at de let kan laves om til boliger.*
- *Man skal lave 1- og 2-værelses lejligheder til enlige og studerende.*
- *Ungdomsboliger, gerne med små værksteder tilknyttet.*
- *Der kunne være eksperimentel byggeri på Papirøen.*

Fest:

- *Underetagerne på Papirøen skal være forbeholdt caféer, udstillinger og lign. så det kan skabe et liv på øen.*
- *Jeg synes, der er alt for meget støj. Man burde forbyde elektronisk forstærkning.*
- *Men man bor i en by, og støj følger med.*
- *Vi skal finde en god balance.*
- *Christianshavn er en bydel, hvor der historisk har været plads til både boliger og værtshuse. Det handler om at finde balancen mellem hensynet til bylivet og de, der bor i området. Der må gerne være liv, men det må ikke tage overhånd, som vi har set i Nyhavn og på Gråbrødre Torv.*
- *Som det ser ud lige nu foregår der en del på det gamle Christianshavn, mens det er mere dødt, når man bevæger sig ud til Holmen.*

Referat af Christianshavnermødet den 7. maj 2014 i Christianshavns Beboerhus om Kommuneplansstrategien

Poul Cohrt bød tilhørere velkommen og orienterede om dagsordenen.

Første del: Kommuneplansstrategien

Antal tilhørere: 17

Erling forklarer, om kommuneplansstrategien. De vigtigste emner for Christianshavn er:

- Social balance
- Trafik og byrum
- Havnens fremtid og klima
- Erhvervsudvikling og uddannelse

Poul forklarer, at Kommuneplansstrategien kommer i høring til efteråret 2014, og at vi derfor nu kan være med til at påvirke konklusionerne i strategien inden den kommer i høring.

De tilhørende bliver delt i to grupper, der skal diskutere kommuneplansstrategien – én om Trafik og byrum og én om Havnens fremtid og klima.

Havnens fremtid og klima

Konklusioner fra gruppediskussionen:

- I kommuneplansstrategien står der ikke noget om, hvordan havnen skal anvendes. Det skal inddrages.
- Vi ønsker ikke mere formindskelse af havnen og vandarealerne, som det er sket tidligere.
- I kommuneplansstrategien står der meget om 'de grønne områder'. 'De blå områder' skal også tilføjes som et rekreativt element.
- Der skal laves en ny plan for sammenhængen mellem land og vand, så vi får bedre og lettere adgang til havnen (fx flere trapper).
- Vi skal bruge havnen mere til kollektiv transport.
- Vi skal have flere mindre lystbådehavne.
- Vi skal have flere både på havnen.

Andre kommentarer under gruppediskussionen:

- Havnen er vigtig i forhold til skybrud.
- Broer og liv er vigtigt omkring havnen.
- Vand er rekreativt. Derfor skal der, hver gang der bygges nyt ved vandet, også etableres en promenade, hvor borgerne kan få glæde af vandet.
- Kan man lave nye vandarealer på Christianshavn? Ligesom man gør det på den sydlige del af Islands Brygge.

Trafik og byrum

Konklusioner fra gruppediskussionen:

- Vi skal have en samlet plan for trafikken på hele Christianshavn, Holmen, Margretheholm og Refshaleøen. Planen skal definere, hvilken strategi kommunen vil have for trafikken er, hvilket mangler i kommuneplansstrategien.
- Man skal lave en bro over kanalen ved Strandgade, så folk kan køre over til Papirøen og Dokøen. Dermed bliver trafikken ledt uden om selve Christianshavn.
- Desuden skal man grave dæmningen til Papirøen væk af hensyn til sejladsen.
- Man skal opprioritere den kollektive trafik, så man kan mindske biltrafikken. Vi skal også have mere kollektiv trafik på vandet.
- Vi vil have bilfrie områder på Christianshavn (fx på Holmen) eller veje, hvor man ikke må køre i dagtimerne (kun særlig transport må køre der i dagtimerne).
- Byrummet skal styre trafikken og ikke omvendt.
- Vi vil gerne have flere byrum langs fortovene.
- Man skal skille den hårde og bløde trafik mere fra hinanden.
- Vi skal ikke have parkeringspladser langs kanalerne, som det er nu. Vi vil gerne have parkeringsfrie pladser. Måske mister man en p-plads, men til gengæld får man et byrum.
- Kommunen skal lave en strategi for byrummene.
- Vi skal huske at inddrage og aktivere borgerne og få dem til at deltage i arrangementer og bidrage med ting (fx opstille små boder, lave noget på legepladserne, skøjtebane ect.)

Andre kommentarer under gruppediskussionen:

- Tunnel under Torvegade.
- Når kommunen skriver, at aktiviteter på Holmen er 'midlertidige', behøver kommunen ikke at lave mere offentlig trafik. Derfor er det vigtigt, at lokaludvalget får sat det på dagsordenen nu. Der findes ligeledes en ejerforening på Refshaleøen som kæmper meget for det.

~~Anden del: Aktuelle sager fra Christianshavns lokaludvalg~~

~~Antal tilhørere: 25~~

- ~~1. Trafiksanerering af Prinsessegade~~
- ~~2. Flytning af busstoppested i Prinsessegade~~
- ~~3. Cykelsti gennem Christiania og langs Hal C~~
- ~~4. Midlertidig parkeringsplads ved Quintus Bastion~~
- ~~5. Etablering af sundhedshus~~
- ~~6. Stil op til brugerbestyrelsen i Hal C~~

~~1) Trafiksanerering af Prinsessegade~~

- ~~• Teknik- og Miljøforvaltningen har orienteret lokaludvalget om trafiksaneringsprojektet i Prinsessegade~~

Økonomiforvaltningen

Økonomiforvaltningen har sendt "Kommuneplanstrategi 14 - Den Sammenhængende by" i offentlig høring på [bliv hørt-portal](#) med svarfrist den 13. oktober 2014.

Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget drøftede sagen i sit møde den 9. oktober 2014 og har følgende bemærkninger til enkelte afsnit i forslaget til kommuneplanstrategi:

Forslagets "Visionen for byen – det gode liv"

Bemærkningerne nedenfor skal ses som udtryk for lokaludvalgets ønske for en helhedsorienteret plan for Indre By, der tager udgangspunkt i, at bydelen har ca. 40.000 indbyggere. Mantraet for planen skal være "Kvalitet i Indre Bys byliv" i overensstemmelse med bemærkningerne i afsnittet i forslaget til kommuneplanstrategi "Visionen for byen – det gode liv". "Kvalitet" skal indgå i byudviklingen bl.a. for at imødegå den igangværende udvikling i dele af Indre By, hvor gadehandel, billige værtshuse, tarvelige butikker mv. trækker ned i oplevelsen af byen.

Indre By Lokaludvalg mener, at en sådan plan skal håndtere dilemmaet mellem det forhold, at store dele af Indre By er beboelsesområde, og det forhold, at bydelen rummer mange arbejdspladser og er indkøbs- og oplevelsescentrum for regionen. Det er særligt visionen om det gode liv for beboerne i bydelen i relation til Indre Bys status som centrum for regionens natteliv, store arrangementer og events i byrummet, som lokaludvalget ønsker, at der bliver taget stilling til. Men også trafikken gennem Indre By, der giver udfordringer i form af trængsel og luft- og støjforurening, samt manglen på idrætsfaciliteter, bør der ses på.

13-10-2014

Sagsnr.

2014-0202237

Lokaludvalget ønsker, at der bliver udarbejdet en plan for bydelen i dialog med bydelens borgere, erhverv og brugere, der sikrer, at Indre By udvikler sig til en bæredygtig, levende og unik bydel, som er god at bo, arbejde, drive erhverv og være gæst i. En plan for en sådan

udvikling skal sikre Københavns status som en unik metropol.

Temaet ”Plads til flere københavnere”

Lokaludvalget mener,

- at kommuneplanstrategien skal tilgodese en udvikling, hvor den hidtidige vækst med flere og flere københavnere må forventes at fortsætte og at væksten skal tilgodese mangfoldighed. Væksten medfører ikke automatisk større mangfoldighed, men indeholder risiko for flere regler med deraf følgende ensretning. Kommunen skal derfor aktivt arbejde for at sikre mangfoldighed.
- at det skal sikres, at borgere med almindelige indkomster og unge får mulighed for at bo i Indre By Fremfor at bygge nyt i Indre By kan de almene boligselskaber købe ledige kontorejendomme og ad åre omdanne dem til almene boliger og/eller ungdomsboliger/kollektiver.
- at Kommunen bør rette henvendelse til staten om forældre køb af lejligheder, da de påvirker boligmarkedet i en uheldig retning for mange unge. Kommunen og Staten bør se på skatteforholdene omkring forældre køb samt på, hvordan de medfører et træk på sociale ydelser.
- at Kommunen bør se på, hvad der skal til for at begrænse antallet af boliger uden bopælspligt. Det, man måtte nå frem til, bør drøftes med Staten, således at bopælspligten med tiden kommer til at gælde for alle boliger.
- at befolkningstilvæksten ikke må medføre, at man indskrænker de grønne og blå områder i Indre By, jf. nedenfor.

Temaet ”Bæredygtig udvikling”

Indre By Lokaludvalg mener,

- at vedtagelsen om at friholde Indre By for højhuse skal udstrækkes til brokvartererne, så Indre By ikke bliver til dukkehuse i forhold til de omgivende højhuse. Københavns skyline bør fredes bortset fra nye højhuse i Ørestaden, på Carlsberg-grunden og i Nordhavnsområdet. Det er allerede vedtaget, at der ikke må bygges højhuse inden for voldene.
- at metro-systemet skal udbygges både linje- og kapacitetsmæssigt i det omfang, det er muligt, og suppleres med andre kollektive trafikformer. Metro-systemet bør således suppleres med

letbaner/sporvogne, hvor det giver mening og der er plads til det. Lokaludvalget henviser til DTU-rapporten "Trafikanalyser af et net af letbaner og BRT i Hovedstadsområdet": <http://www.transport.dtu.dk/Nyheder/2014/04/Rapport-8-2014>

Der er planlagt en letbane fra Gladsaxe til Nørrebro.

Lokaludvalget beder om, at Kommunen fremmer en analyse af mulighederne for at få den ført videre til Amager udenom Middelalderbyen.

- at København skal fortsætte med at forbedre forholdene for cyklisterne. Der skal etableres flere cykelstativer i Indre By, så det er attraktivt at cykle til sine bestemmelsessteder. Cykelstativerne vil samtidig kunne give mere ordnede forhold i Indre Bys gaderum. I øjeblikket står rigtig mange cykler parkeret udenfor cykelstativerne. De fylder og er til gene for forbipasserende.
- at nedlæggelse af parkeringspladser i Indre By må ske koordineret med etableringen af alternativerne. Parkeringsanlæg ved omegnsstationer og tilstrækkelig kapacitet i det kollektive trafiksystem må således etableres, før der nedlægges parkeringspladser. Når parkeringsmulighederne i Indre By indskrænkes, skal det endvidere gøres med særligt hensyn til beboerne i Indre By, så brugen af beboerlicensen ikke forringes, som det er planlagt ved Sankt Annæ-projektet.
- at Kommunen skal fremme etableringen af park & ride-anlæg ved stationer i omegnskommunerne.
- at parkeringspladserne i Indre By i hovedsagen bør forbeholdes bilerne, som tilhører beboere samt håndværkere med ærinde i bydelen og de små forretningsdrivende i bydelen. Parkeringspladser til håndværkere med ærinde i Indre By og til de små forretningsdrivende i bydelen bør i overvejende grad forbeholdes el-biler.
- at der er behov for en egentlig politik for detailhandlen i Indre By. Lokaludvalget ser med bekymring på, at stadig flere butiksljemål i Indre By enten står tomme, skifter lejer med jævne mellemrum, udlejes til discount-forlystelsessteder, udlejes til liberale erhverv, eller anvendes til discountsalg. Lokaler med adgang fra gaden skal anvendes til publikumsorienterede aktiviteter, som kan styrke bylivet og dermed tiltrække borgere til bydelen. Lokaludvalget mener, at kommunen i sin planlægning bør prioritere detailhandlen i Indre By over butikcentre.

- at Kommuneplanstrategien og Kommuneplanen bør indeholde en passus om, at Indre By friholdes for husbåde. Debatten om lokalplanforslag "Gammelholm og Nyhavn" har vist, at borgerne er meget forbeholdne over for permanent oplæg af husbåde langs bolværkerne i Indre By; både husbåde til beboelse og husbåde til erhverv. De nuværende bestemmelser er under alle omstændigheder ikke tilfredsstillende for så vidt angår højde og drøjde. Husbåde - hvad enten det er til midlertidig eller permanent oplæg - skal have et martimt udtryk og ikke dominere det omkringliggende miljø.

”Retning og indsatser” på side 27 i forslaget til kommuneplanstrategien:

- Lokaludvalget foreslår en analyse af det fremtidige transportbehov i Indre By i takt med den befolkningstilvækst i kommunen, der forudses. Analysen skal vise, hvordan en sådan vækst vil skabe behov for øget transport i bil såvel som på cykel, til fods og med offentlig transport.
- Lokaludvalget beder om, at man fremmer en analyse af en letbane fra Nørrebro udenom Middelalderbyen til Amager og opfordrer tillige kommunen til at analysere effekten af en letbaneudbygning i form af et kollektivt trafiknet, således som det er beskrevet i rapporten ”Trafikanalyser af et net af letbaner og BRT i Hovedstadsområdet”, DTU Transport marts 2014.
- Lokaludvalget foreslår en undersøgelse af, hvad der skal til, for at københavnere, især bevægelseshandicappede, vil benytte bussen.

Temaet ”Flere arbejdspladser i København”

Lokaludvalget mener,

- at forslaget til kommuneplanstrategi skal forholde sig udviklingen i Indre Bys erhvervsliv.
- at forslaget mangler at beskrive udviklingen inden for events og stor arrangementer i Indre By. Kommunen har tilkendegivet, at events og store arrangementer er i kommunens interesse, fordi de skaber omsætning og giver beskæftigelse. Det er imidlertid ikke belyst, hvilke konsekvenser events har for Indre Bys liv og kommunens økonomi. Lokaludvalget gør opmærksom på, at Indre By lægger byrum til 1.100-1.300 events om året, hvilket er langt flere, end hvad der er i andre bydele og mere end hvad der er kapacitet til.

- at forslaget beskrivelse af, hvordan man vil sikre de unges uddannelse og beskæftigelse bør suppleres med en beskrivelse af, hvordan man vil sikre de midaldrendes beskæftigelse. Det er en befolkningsgruppe, som har svært ved at komme ind på arbejdsmarkedet.

”Retning og indsatser” på side 33 i forslaget til kommuneplan:

- Lokaludvalget foreslår en egentlig politik for detailhandlen i Indre By, der har som mål at sikre og styrke en omfangsrig og varieret detailhandel på bydelens hovedstrøg og for Middelalderbyens vedkommende også i sidegaderne.
- Lokaludvalget foreslår en analyse, som viser, hvad henholdsvis Indre By og Københavns Kommune tjener på arrangementer og events i Indre By og hvilke udgifter, arrangementer og events påfører henholdsvis Indre By og Københavns Kommune.

”Retning og indsatser” på side 35 i forslaget til kommuneplanstrategi:

- Lokaludvalget foreslår en beskæftigelsesindsats for borgere over 40 år.

Temaet ”En sammenhængende by”

Lokaludvalget mener,

- at forslaget bør forholde sig til, hvordan Indre By skal udvikles. Med de mange bygge- og infrastrukturprojekter, som Indre By rummer, ligger det lige for at se bydelen som et nyt byudviklingsområde med behov for pejlemærker for, hvordan de enkelte projekter skal spille sammen med hinanden og den eksisterende by. Indre By Lokaludvalg har tidligere budt ind med idékataloger for Rådhuspladsen-området og for Nørreport-området (vedlagt) og overvejer også at udarbejde et idékatalog for Østerport-området og Kgs. Nytorv-området på basis af en borgerdialog.

”Retning og indsatser” på side 39 i forslaget til kommuneplanstrategi:

- Lokaludvalget foreslår, at man arbejder koordineret med Indre By, så kommunens og privates indsatser og investeringer i bydelen understøtter den eksisterende by. Lokaludvalget er gerne tovholder på en proces som denne.

Temaet ”Kvalitet i byen”

Indre By Lokaludvalg mener,

- at Kommunen skal tage initiativer, der kan modvirke den tarveliggørelse af Indre By, som i øjeblikket sker. I et større perspektiv handler det, hvad vi skal byde os selv og ikke mindst turisterne.
- at Kommunen skal se på effekten af de mange julemarkeder, som Teknik- og Miljøforvaltningen vil tillade i Indre By i år. De bør evalueres, så man kan få viden om, hvordan de har påvirket livet i Indre By. Lokaludvalget tror således, at julemarkederne vil skade de eksisterende forretningers omsætning, men det må komme an på en prøve.
- at balancen mellem hensyn til beboere og restaurationer skal justeres, så der tages mere hensyn til beboerne; f.eks. ingen nye klokken 5 bevillinger, ligesom det må sikres, at klokken 5 bevillinger ikke de facto er en bevilling ud over kl. 5. Der skal lukkes, så der er tid for kommunen til at renholde gaderne, før butikkerne åbner.
- at kommunen skal arbejde for en ændring i lovgivningen, så planmæssige overvejelser om en restaurations profil i forhold til omgivelserne kan inddrages som et parameter, når en ansøgning om eller fornyelse af en bevilling skal behandles.
- at det er uhensigtsmæssigt at placere alle store arrangementer og events i Indre By. Indre By skal kunne fungere, selv om der er arrangementer og events i regionen. Lokaludvalget har fornyelig sendt Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen et brev om events - vedlagt.
- at væksten i såvel indbyggertal som BNP skal respektere de grønne og blå elementer i Indre By. Væksten må ikke medføre, at byens grønne og blå elementer indskrænkes. Derudover skal væksten respektere fredningsbestemmelser. Fortidsminderne i København er både historisk og kulturelt værdifulde. Det er derfor vigtigt at beskytte dem og at være varsom med ændringer i deres omgivelser. Der må derfor ikke laves lokalplaner og/eller kommuneplantillæg, som indebærer ophævelse af fredninger og /eller beskyttelseslinjer om fortidsminder.
- at helt overordnet skal fodgængere prioriteres. Forholdene for fodgængerne i Indre By, særligt i Middelalderbyen, skal forbedres. Lokaludvalget foreslår derfor, at Kommunens

fodgængerstrategi "Flere går mere" (vedlagt) får mere vægt, end den har i dag.

- at busserne i Indre By i stort omfang bør omlægges til el-busser.

"Retning og indsatser" på side 45 i forslaget til kommuneplanstrategi:

- Lokaludvalget opfordrer Københavns Kommune til alternativt at ændre drivhusgasudslippets beregning fra et territorielt baseret til et forbrugsbaseret drivhusgasudslip, så vi kan få et overblik over, hvordan byen og dens indbyggere via sine aktiviteter påvirker klimaet. Så længe den territorielt baserede beregningsmetode anvendes globalt, bør København naturligvis anvende begge beregningsmetoder. Det skal understreges, at Region Hovedstaden allerede har fået foretaget et sådant klimaregnskab.

"Retning og indsatser" på side 49 i forslaget til kommuneplanstrategi:

- Lokaludvalget foreslår, at der vedtages en politik, som friholder rekreative områder som fx. parkerne i Indre By for støjende og affaldsgenererende arrangementer og events.
- Lokaludvalget foreslår en undersøgelse af, hvordan der kan skabes flere idrætsfaciliteter i Indre By.
- Havnens rekreative potentialer: Indre By Lokaludvalg og Christianshavns Lokaludvalg afholdt i 2013 en offentlig konkurrence om anvendelsen af Inderhavnen og kanalerne. Lokaludvalgene modtog 33 forslag og arbejder nu på at realisere et af dem. Projektet, som det ser ud nu, er vedlagt.

"Retning og indsatser" på side 51 i forslaget til kommuneplanstrategi:

- Lokaludvalget foreslår en indsats mod affald og støj i Indre Bys byrum, særligt fra de kilder, som kommunen har indflydelse på, nemlig byggepladser, trafikken, events, arrangementer og så videre.
- Lokaludvalget foreslår en konkret indsats mod luftforureningen i Indre By. Bydelen rummer de mest luftforurenede vejstrækninger i Danmark.
- Lokaludvalget beder om, at trafikrapporten, som en række medlemmer fra forskellige lokaludvalg i kommunen har

udarbejdet, tages med i de videre overvejelser om kommuneplanstrategien - vedlagt.

Lokaludvalget beder om at få tilsendt de analyser, der måtte vedrøre Indre By, hurtigst muligt - gerne til kommentering Vi forstår, at analyserne skal være bilag til forslag til Kommuneplan 2015.

Borgerdialog

Lokaludvalget havde den 1. oktober 2014 et borgermøde om forslaget til kommuneplanstrategi. Et referat fra mødet er vedlagt.

Som konklusion på borgerdialogen kan man fremhæve følgende synspunkter:

Visionen for byen

- Balance mellem beboere og gæster i Indre By fungerer ikke. Støj, skrald og mange udendørs events er med til at forringe hverdagslivet for beboerne i Indre By.
- Kommunens ønske om at tiltrække unge kan betyde, at ressourcestærke ældre borgere flytter ud af bydelen. Dette vil skabe en ensidig befolknings sammensætning.
- Der er ønske om decentralisering af arrangementer i byen: Middelalderbyen er ikke stor nok til at rumme dem alle.

Plads til flere

- Kommunen bør arbejde for en bred aldersmæssig spredning blandt borgerne. Der skal både være plads til unge og ældre. Det er godt med et miks af forskellige generationer i ejendommene, så der ikke opstår aldersmæssige enklaver.
- Tomme erhvervslokaler i Indre By kan bruges som boliger til unge studerende, gerne kollektiver.

Bæredygtig udvikling

- Københavns Kommune mangler at indberegne fodgængertrafik i målsætningen om max. 1/3 biltrafik, min. 1/3 cykeltrafik og 1/3 offentlig transport. Fodgængertrafik er vigtig i Indre By, og der bør ses på, hvordan man kan forbedre forhold for fodgængere.

- Der er behov for en indsats for forbedring københavnernes cykelkultur og lægges en strategi for cykelparkering i Indre By.
- Erhvervsdrivende og håndværkere bør have særlige vilkår for parkering i dagtimerne.
- Overvej om man kan indføre en regel om, at der kun udstedes én parkeringslicens pr. husstand i Indre By.
- Der mangler konsekvens og håndhævelse i byens rum. Overvej om parkeringsvagter kan få nye opgaver, f.eks. ift. registrering af ulovlige eller uordentlige forhold, f.eks. ødelagte fliser, mærkning af forladte cykler mv.
- Turistbusser fylder for meget i Indre By og er ofte et problem for andre trafikanter, f.eks. cyklister.
- Eldreven transport bør fremmes, f.eks. elbusser.

Flere arbejdspladser

- Specialbutikker er et væsentligt aktiv for Indre Bys handelsliv og bør understøttes.
- Kommunen bør se på, hvordan man kan hindre store huslejestigninger for butikshavere i Indre By, som tvinger små erhvervsdrivende til at lukke eller flytte ud af bydelen.
- Københavns Kommune bør overveje, hvilken type turister kommunen ønsker at tiltrække.
- Turisterne kommer af sig selv, hvis bare byen fremstår pæn og ren.
- Frivillige ældre er et stort aktiv for foreningslivet.

En sammenhængende by

- Havneområderne skal ikke bebygges yderligere, men udnyttes rekreativt.
- Københavns Kommune bør se på, hvordan man undgår ensartet anvendelse af byens ejendomme, f.eks. at der bliver skabt værtshusområder.

- Der er behov for intime grønne områder, flere legepladser og flere bænke.
- Hjemløse er et stigende problem i flere af byens centrale parker og pladser. Kommunen bør se på, hvordan man tager sig af disse udsatte grupper, så de ikke bliver utryghedsskabende.
- Det kunne være godt at synliggøre side- og parallelgaderne til Strøget for turister, så de små forretningsdrivende i disse gader fik større kundegrundlag.

Kvalitet i byen

- De rekreative rum, f.eks. parker, i Indre By, skal friholdes fra events. Det rolige ophold skal prioriteres højt.
- Bydelens liv, mangfoldighed, arkitektur, tryghed og rekreative muligheder er med til at skabe det gode hverdagsliv.
- Støj, affald, hærværk, natteliv, for mange events og udeservering kan være til begrænse beboernes livskvalitet.
- Luftforurening fra dieseldrøjet og støj er væsentlige sundhedsbelastninger for borgere i Indre By. Kommunen bør se på, hvordan dieseldrøjet kan begrænses.
- Alkoholkultur, både blandt Indre Bys gæster og beboere, bør undersøges nærmere.

Lokaludvalget beder forvaltningen tage konklusionen på borgerdialogen med i den videre proces for kommuneplanstrategien.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Økonomiforvaltningen
Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalg har i løbet af foråret 2014 haft borgerdialog om events i bydelen. Vi har blandt andet været på gaden for at spørge bydelens borgere og gæster om deres oplevelse af events i Indre By.

Det har resulteret i en spørgeskemaundersøgelse med 131 besvarelser. Derudover har vi også lavet en lille spørgeskemaundersøgelse målrettet lokale erhvervsdrivende. Til sidst har vi også modtaget en række henvendelser fra borgere angående konkrete events i bydelen, som vi har diskuteret på lokaludvalgets møder og i en af lokaludvalgets arbejdsgrupper.

Vi håber at konklusionerne fra borgerdialogen samt vores forslag til løsninger kan give anledning til refleksion og overvejelser i forhold til kommunens praksis omkring arrangementer.

Overordnede konklusioner på borgerdialog om events

Generelt er de adspurgte i undersøgelsen tilfredse med antallet af events: 48,9 % svarer, at de finder antallet passende, men 19,1% svarer at der er for mange events. I de uddybende svar nævner mange af respondenterne dog, at de er generet af støj og andre gener fra events.

I undersøgelsen blandt de erhvervsdrivende oplevede flertallet ingen positiv effekt af events på deres omsætning. Ifølge besvarelserne er det altså ikke bydelens eget erhvervsliv, der nyder godt af det høje antal af events. Over halvdelen oplever trafikale problemer for deres butik i forbindelse med events; heraf oplever 28,2 % i høj grad problemer. Blandt de erhvervsdrivende er det kun en fjerdedel, der oplever støjgener, mens flere oplever gener med manglende renhold som følge af events.

07-10-2014

Sagsnr.
2014-0174401

Dokumentnr.
2014-0174401-2

Jeg har vedlagt de samlede resultater af borgerdialogen som bilag.

Lokaludvalgets holdning

Tilladelser til afholdelse af events og arrangementer bliver i dag uddelt administrativt, men med det massive antal af events og

arrangementer i Indre By, har disse stor indflydelse på livet for bydelens beboere og erhvervsdrivende. Det er således lokaludvalgets oplevelse, at vi er ude over det maksimalt acceptable hvad angår antallet af arrangementer og events i Indre By.

Så overordnet mener Indre By Lokaludvalg, at der bør sikres transparens i forvaltningens uddeling af tilladelser til events og arrangementer, og at borgere og erhvervsdrivende skal have mulighed for at blive hørt om de rammebetingelser, der angiver omfanget og antallet af events og arrangementer.

Løsningsforslag

1. I arbejdet med at skabe plads til events, skal forvaltningen samtidig arbejde strategisk for at sikre nogle af bydelens områder som rekreative områder, der friholdes for events og arrangementer ("fred og ro-zoner").
2. Forvaltningen skal opdatere dokumentet "Retningslinier for miljømæssige forholdsregler ved udendørs musikarrangementer i Københavns kommune" (2007, Teknik- og Miljøudvalget), således at det dækker alle de byrum i Indre By, der i praksis anvendes til koncertarrangementer, og på den måde fastsætte præcise rammer for omfang og antal af koncertarrangementer for et givent byrum.

Med det massive antal af events og arrangementer i Indre By er de generelle retningslinjer ganske enkelt ikke tilstrækkelige. Ved tilkomsten af nye byrum i forbindelse med byudvikling bør forvaltningen løbende supplere retningslinjerne, således at reglerne fremstår klare og transparente for både beboere og arrangører.

Forvaltningen bør med retningslinjerne tage hensyn til, at visse områder i forvejen er udsat for gener fra eksempelvis natteliv.

Forvaltningen bør i det opdaterede dokument tage hensyn til sammenhængende plads- og parkområder, hvor flere uafgrænsede offentlige rum støder sammen, og hvor beboerne således udsættes for støj og gener fra mere end ét offentligt rum.

Endelig er det altafgørende, at forvaltningen håndhæver bestemmelser om lydniveau under arrangementer, idet omgivelserne vitterlig er udfordret.

3. Forvaltningen skal sikre, at borgere og lokale næringsdrivendes klager i forbindelse med arrangementer havner det rette sted. Eksempelvis skal I sikre, at henvendelser til kommunens Støjgeneenhed om arrangementer i det offentlige rum også tilgår

Erhvervservices Bylivs-enhed, så henvendelserne kan indgå i overvejelserne om fremtidige tilladelser.

4. Visse af de oplysninger (arrangementsbeskrivelse, dato og udstrækning for arrangementet samt det forventede deltagerantal), der er blevet givet i forbindelse med ansøgningen om tilladelse til at afholde et arrangement, bør fremgå af kommunens hjemmeside. En sådan samling af oplysninger vil både kunne tjene som en kulturkalender til det offentlige rum og som information til borgere i nærområdet, så de kan orientere sig om et arrangement går ud over de rammer, der er givet tilladelse til og hvor mange arrangementer, der er givet tilladelse til inden for en given periode.
5. Sportsarrangementer og andre arrangementer, der ledsages af musik med en lydstyrke, der svarer til en koncert, bør være underlagt de samme retningslinjer som koncertarrangementer. De udsætter lokalmiljøet for den samme støjpåvirkning, og de bør tælle med i den samlede mængde af koncertarrangementer, der kan afholdes i et givent byrum.
6. Forvaltningen bør udarbejde et sæt retningslinjer, der pålægger event- og koncertarrangører at informere beboere og forretningsdrivende i god tid om et forestående arrangement, så de eventuelt kan forberede sig eller træffe andre dispositioner for den berørte periode. Det skal fremgå af informationen, hvem man kan tage kontakt til, hvis man mener, at arrangementet er løbet ud af kontrol og forvaltningen bør forpligte arrangøren til at svare på henvendelser.
7. Forvaltningen bør ikke tillade arrangementer, der afspærrer hele Indre By for omverdenen, eller kun tillade dem på dage, hvor butikkerne i forvejen holder lukket. Forvaltningen bør ved delvise afspærringer varsle forretningslivet i god tid, så de kan disponere derefter.
8. Der er en meget skæv geografisk fordeling af arrangementer inden for kommunen, hvilket ses tydeligt i Københavns Kommunes bylivsregnskab 2013. Her fremgår det, at der i 2013 var 1.134 arrangementer i Indre By, hvor der i den næstmest populære bydel Østerbro blev afholdt 352 arrangementer. Målet for antallet af arrangementer i Indre By er som nævnt nået. Hvis Indre By fortsat skal være et rart sted at bo og drive virksomhed i, bør flere arrangementer flyttes væk fra bydelen. Enten til steder som Refshaleøen, hvor der er få naboer, eller til bydele, hvor events og arrangementer kan hjælpe til at løfte bydelen kulturelt og socialt.

9. I forhold til det aktuelle forslag til kommunalplanstrategi, er Indre By Lokaludvalg derfor ikke enig i, at Indre Bys særlige status som oplevelsescentrum for hele regionen bør opretholdes. I stedet bør kommunen bruge events og arrangementer som et strategisk værktøj til at udbygge den kulturelle infrastruktur i hele kommunen.

Middelalderbyen er i sig selv en attraktion, hvorfor man ikke behøver at placere arrangementer og events dér for at tiltrække turister.

Denne henvendelse, som lokaludvalget vedtog i sit møde den 11. september 2014, vil indgå som bilag til lokaludvalgets høringssvar om forslag til Kommuneplanstrategi.

Lokaludvalget vil inden så længe invitere medlemmer af Borgerrepræsentationen til et offentligt dialogmøde om kommunens eventpolitik.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Kopi sendt til Kultur- og Fritidsforvaltningen

Hørings svar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om Den sammenhængende by - Forslag til kommuneplanstrategi for København 2014

I Nørrebro Lokaludvalg er vi glade for at se, at man i forslaget til Kommuneplanstrategien for 2014 arbejder med mange af de samme ting, som vi i Nørrebro Lokaludvalg arbejder med. Vi har dog følgende kommentarer til Kommuneplanstrategien.

Plads til flere københavnere

I Nørrebro Lokaludvalg mener vi ikke at det skal være et mål i selv, at vi bliver 100.000 flere københavnere i 2025. Vi mener i stedet at dette er en udfordring, der skal løses uden at man går på kompromis med det overordnede mål, at København skal blive en bedre by at bo i for alle københavnere. Det at vi bliver flere i København medfører et pres bl.a. på bydelens grønne områder. Her på Nørrebro er der pt. et igangværende byggeprojekt på Assistens Kirkegård, hvor metrostationen på hjørnet ved Runddelen kommer til at reducere det grønne åndehul, som kirkegården er. Nørrebro Lokaludvalg er af den klare opfattelse, at Nørrebro må betragtes som værende fuldt udbygget, og at der ikke er plads til flere boliger i bydelen. Det er derfor ikke relevant at tænke i øget byfortætning i de stationsnære områder på Nørrebro, som det sker aktuelt ved Nuuks Plads med planerne om at bygge et højhus. Der er derimod brug for at tænke i bæredygtige byrum omkring metrostationerne, der kan fungere som gode opholdsrum, og hvor der både indtænkes LAR- og grønne løsninger. Nørrebro Lokaludvalg mener i øvrigt, at en fornuftigt diameter for det, der kaldes ”stationsnære områder” – og dermed muligheden for at bygge højt (over 1500 etagemeter) – skal være 300 m og ikke de 600 m, som der bliver opereret med i Kommuneplanstrategien.

06-10-2014

Bæredygtig udvikling

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at mindske den gennemkørende biltrafik på Nørrebro. Dette kan bl.a. gøres ved at udbygge den kollektive trafik på Nørrebro. Der er på nuværende tidspunkt en stor del af det indre Nørrebro, som ikke er dækket af højklasset kollektiv trafik. Indre Nørrebro er et område, hvor der ligger en række store arbejdspladser bl.a. Rigshospitalet og Panum, hvilket medfører en del gennemkørende trafik, som ville kunne formindskes med tilførslen af højklasset kollektiv trafik til området.

Sagsnr.
2014-0203988

Dokumentnr.
2014-0203988-1



Flere arbejdspladser i København

I Nørrebro Lokaludvalg mener vi, at det vigtigste mål for Kommuneplanstrategien må være at København bliver en bedre by at bo i for alle københavnere. Derfor mener vi ikke, at det bør være et mål at i sig selv at have en 5 % vækst i København, da dette mål kan stå i vejen for nogle af de andre mål man har, bl.a. målet om, at København skal være CO₂-neutral i 2025. Man kan dog diskutere om målet om 5 % vækst i stedet kan være et middel til at nå nogle af de mål, man har med Kommuneplanstrategien, det er bare vigtigt, at det ikke bliver et mål i sig selv.

En sammenhængende by

Nørrebro Lokaludvalg er enig i at de enkelte kvarterer i bydelen skal knyttes bedre sammen, så der ikke er områder i bydelen, der ikke hænger sammen med resten af byen. På Nørrebro har vi store sociale udfordringer, og mange udsatte byområder, som skal knyttes bedre til bydelen – både fysisk og socialt.

Vi ser frem til at vores skole-, kultur- og fritidstilbud, samt beskæftigelsesmuligheder og sundhedsfremmende tilbud forbedres på Nørrebro. Borgerne på Nørrebro har en kortere levealder end andre steder i byen, og Nørrebro har heller ikke de samme sportsanlæg og rekreative anlæg, som man finder andre steder i byen.

Med øgede boligpriser er det vigtigt at sikre at der fremover stadig er en vis del almene ungdoms-, ældre- og familieboliger til en rimelig pris, således at der sikres en blanding af lav, mellem- og højindkomstfamilier, og at disse boliger er fordelt rundt i bydelen, så man får en blandet by og boligmasse som vi har visioner om i Nørrebro Lokaludvalg.

Kvalitet i byen

Ambitionen om at København skal være CO₂-neutral i 2025 er glimrende. Ambitionen er dog modstridende med, at man i Kommuneplansstrategien opererer med øget vækst i trafikken. Vi går ind for en omstilling af transporten til gang/cykel og kollektiv trafik. Konkret er satsningen på København som cykelby strålende og et eksempel til efterfølgelse, som også kunne være en måde at skabe nye arbejdspladser på.

Fremtidens klimaforandringer vil påføre meget befæstede og urbane områder som Nørrebro, store skader, hvis infrastrukturen ikke tilpasses til fremtidens udfordringer. I urbane områder med en befæstingsgrad på omkring 81 % er det vigtigt, at løsningerne er

robuste, og samtidig at borgerne inddrages i beslutnings- og planlægningsprocesserne. Indfasningen af de 3 forskellige skybrudsplaner for Nørrebro kræver derudover en samtænkning på tværs af de traditionelle forvaltninger, og helhedsløsninger. De løsninger, der foreslås for nogle dele af Københavns Kommune med store arealer til at aflede skybrudsvand, passer ikke til urbane og stærkt befæstede områder som Nørrebro. Derfor er det vigtigt at der findes urbane løsninger. Dette kunne eksempelvis være, at yde økonomisk tilskud til andelsboligforeninger til at etablere grønne tage med LAR-løsninger.

Bæredygtig byudvikling i et urbant område som Nørrebro kræver kreativitet, hvilket projektet Ladegårdsåen er et eksempel på. Åbningen af Ladegårdsåen er et projekt der kan løse flere udestående problemer for Københavns Kommune. Forurening fra biler er et fortløbende sundhedsproblem på Nørrebro, og prognoserne for trafikken ser ikke ud til at blive løst indenfor denne kommuneplanstrategi med omkring 60.000 biler i døgnet på Åboulevarden. Derfor kan en kombination af en tunnel til biltrafikken under Åboulevarden og Ågade, der samtidig kan fungere som skybrudssikring, løse flere af byens udfordringer i området, og skabe flere grønne m² på Nørrebro og øge livskvaliteten for byens borgere.

Dette høringssvar er et udtryk for flertallet i Nørrebro Lokaludvalgs holdning. Hans Mejlshede, Karina Bergmann og Jette Nielsen ønsker at gøre opmærksomme på at de er uenige i de holdninger som dette høringssvar giver udtryk for.

Med venlig hilsen

Uzma Ahmed Andresen
Forkvinde for Nørrebro Lokaludvalg



VALBY LOKALUDVALG

Valby Lokaludvalg
Valby Kulturhus, 1. sal
Valgårdsvej 4-8
2500 Valby

www.valbylokaludvalg.kk.dk

Høringssvar vedr. "Kommuneplanstrategi 2014"

Valby Lokaludvalg har den 15. august 2014 modtaget høringmateriale vedr. "Kommuneplanstrategi 2014".

Lokaludvalgets By- og Trafikudvalg har drøftet høringen på sit møde den 7. oktober 2014 og udarbejdet nedenstående høringssvar, med forbehold for lokaludvalgets endelige godkendelse på sit møde den 14. oktober.

Valby Lokaludvalg ønsker at fremhæve følgende, som der har været fokus på i høringsfasen. I øvrigt er Lokaludvalgets synspunkter i den interne høring, som blev indsendt den 14. maj 2014, stadig gældende og vedlægges derfor her som en del af vores høringssvar.

1) Intelligent fortætning

Valby Lokaludvalg ønsker, at der i kommuneplanen sættes fokus på at kvalificere stationsnærhedsprincippet, så enhver luftlinjeafstand få under 600 meter til enhver station eller andet højklasset trafikknudepunkt ikke automatisk giver anledning til at give et område en høj bebyggelsesprocent. I Kommuneplan 2010 blev en række generelle kommuneplanrammer ændret, så der blev mulighed for øget tæthed, og det øgede presset på friarealer mv.

08-10-2014

Begrundelsen for fortætning i stationsnære områder er som udgangspunkt, at stationsnærheden gør det muligt at afvikle en stor del af trafikken som kollektiv trafik. Forudsætningen for, at det giver mening, er at stationsnærheden er reel og relevant. Vi ved fra kommunens egne undersøgelser, at med en afstand på op til ca. 200 meter er der stor effekt af stationsnærhed, idet over op til ca. 60 % bruger den kollektive trafik, hvis den er helt tæt på og kører relevante steder hen. I en afstand af ca. 400 meter er effekten faldet til 30-40 % og i en afstand af 600 meter er den faldet til ca. 20 %. Der er derfor intet argument for, at det i sig selv giver specielt meget mening at fortætte på et sted, der ligger 550 meter fra nærmeste station.

Sagsnr.

2014-0206252

Dokumentnr.

2014-0206252-2



Et lokaludvalg i

KØBENHAVNS KOMMUNE

Valby 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.

At stationsnærheden er reel er en anden forudsætning. Hvis ikke der er direkte cykel- og gangstier, der giver adgang til stationen, giver luftlinjeafstand ingen mening. Der bør derfor i alle projekter, der udnytter stationsnærheden, lægges vægt på, at der sikres konkret direkte adgang til stationen, og at dette er forudsætningen for at udnytte muligheden for fortætning. Et godt eksempel er her adgangen fra Grønttorvet til Vigerslev Alle station, hvor gangafstanden er en betragtelig omvej, hvis der ikke bygges en direkte gangforbindelse fra området til S-togs Perronen.

At stationsnærheden er relevant er et andet forhold. En central station som Ny Ellebjerg, hvor man kan komme mange steder hen, giver god grund til at udnytte stationsnærheden. En station som Danshøj, hvis primære funktion er omstigning mellem to S-togslinjer og som ikke har adgangsveje fra syd, giver ikke nogen rimelig anledning til at bygge tæt inden for stationsnærhedszonen.

2) Fremtidige letbaneplaner

Valby Lokaludvalg ser det som meget positivt, at Københavns kommunes langsigtede udviklingsplaner for den kollektive trafik er lagt ind i kommuneplanstrategien og specifikt at der arbejdes med muligheden for i fremtiden at etablere en letbane fra Ny Ellebjerg via Grønttorvet til Hvidovre Hospital. Der er reserveret plads til en eventuelt kommende letbaneendestation ved Ny Ellebjerg og det finder vi meget positivt.

Valby Lokaludvalg finder, at det nu er afgørende vigtigt, at der også lægges "vejdlægslinjer" ind, så det sikres, at letbanen kan få plads til en station på Grønttorvet og at der ikke gives lov til at bygge i udviklingsområdet på måder, der forhindrer en fremtidig letbaneføring. Vi ønsker også at den videre konkrete undersøgelse af denne letbane fremskyndes.

3) Skoleplacering

Valby Lokaludvalg finder, at det er vigtigt at kommuneplanen indarbejder nye muligheder for at sikre plads til fremtidige skoler. Det er anerkendt, at der på grund af den store udbygning i Valby og Sydvest bliver behov for 1-2 nye skoler i området, idet der kommer til at mangle 3-5 spor. Vi peger på, at en stor del af det vestlige Valby langs Sjælør Boulevard og helt op til Roskildebanen, nu hører under skoledistrikter i Sydhavnen. Det ville være naturligt at der blev indarbejdet en planmulighed, så der reserveres plads til bygningen af en ny skole i det sydlige Valby. Alternativt bør man se på muligheden for at omdanne Sankt Annæ Gymnasium til en folkeskole, hvis planerne om at flytte gymnasiet til Carlsbergområdet realiseres.

4) Fortætning af villaområder

Vi oplever, at der i stigende grad gives lov til en fortætning i villaområderne, som øger presset på parkering og som mindsker områdernes funktion af grønne lommer i byen. Der gives ofte lov til at bygge dobbelthuse, hvor der tidligere lå en villa, og til at bygge på en større del af grunden end tidligere. Ud over det generelle pres, som kommuneplanen har givet lov til, er det er også vores opfattelse, at kommunen administrativt løbende giver dispensationer, som yderligere øger denne fortætning.

Der bør udarbejdes bestemmelser i rammerne i kommuneplanen, der giver mulighed for at stille krav til, at der ikke fortættes uhensigtsmæssig i villaområderne, fx i form af krav til parkering på egen grund, i form af krav om permeable belægninger og i form af skærpede krav til bevarelse af større træer.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsø
Formand for Valby Lokaludvalg



VANLØSE LOKALUDVALG

Vanløse Lokaludvalg
Frode Jakobsens Plads 4, 1. sal
2720 Vanløse

Telefon
2890 2676
EAN nummer
5798009800176

Hørings svar vedr. Kommuneplanstrategi 2014

Supplerende holdninger og ønsker i forbindelse med Kommuneplanstrategi 2014 og dens status af forarbejde for Kommuneplan 2015.

Vanløse lokaludvalg takker for endnu en gang at blive hørt.

Vi har siden den interne høring om Kommuneplanstrategien, i samarbejde med Bispebjerg lokaludvalg, d. 30. september afholdt et borgermøde med 45 deltagere. På mødet diskuterede vi udviklingen af København med fokus på de udfordringer, der opstår i forbindelse med, at vi bliver flere københavnere. På den baggrund vil vi gerne supplere vores tidligere indmeldte holdninger med tanker, spørgsmål og ideer, fremkommet på borgermødet.

Overordnet:

- Der er behov for, mellem stat og kommune, at samarbejde om planer for at begrænse støj- og partikelforurening.
- Vi lægger vægt på samarbejde og koordination på tværs af forvaltninger om strategier og planers indhold.

Kvalitet i byen:

- Kvaliteten i de grønne områder bør højnes, bl.a. ved at man i plejen bliver bevidst om konsekvenserne for f.eks. biodiversitet i de valg, der træffes.
- Aktivitetsøer skal integreres i parker, så de også appellerer til unge.
- Det skal sikres, at der bliver plads til såvel organiserede som uorganiserede brugere i parkerne og idrætsfaciliteterne.
- Når der bliver et større pres på hver kvadratmeter rekreativt areal, bliver det vigtigere, at udnytte alle arealer i byen bedst muligt. Vi anbefaler midlertidig udnyttelse, når f.eks. en byggegrund står ubrugt.
- Når presset på de grønne områder stiger, peger vi på behovet for at undgå byggerier, der begrænser de grønne arealer. Eksempel herpå er en institution foran lille grønt anlæg ved Vanløse skole.
- Eksisterende idrætsfaciliteter i fredede parker bør ligestilles med almindelige idrætsanlæg med lignende anvendelse, så der fredes efter reelle naturværdier.
- Samtænkning af LAR-løsninger med fredninger og andre tiltag i parkerne, så indsatserne er koordinerede.
- Vi er glade for, at der fokuseres på støj og bl.a. udarbejdes støjhandlingsplan, men efterlyser tidsplan for implementering eller økonomisk prioritering af planen. Vi mener ikke, at støjdæmpende asfalt er tilstrækkelig til at fjerne alle støjgener. Nogle steder vil der

10-10-2014

Sagsnr.
2014-0209529

Dokumentnr.
2014-0209529-1



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Vanløse 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.

formentlig blive behov for større løsninger som afskærmning eller nedgravning.

- I Vanløse har vi en del erstatningsarealer, som blev udlagt for at tillade smallere veje ved udbygningen. Disse arealer kunne kommunen evt. overtage forpligtelser for, mod at man kunne anvende dem som grønne åndehuller og etablere LAR-løsninger.

Bæredygtig udvikling – mobilitet og tilgængelighed:

- Vi kunne ønske at man blev bedre til at få gennemført de cykelstiprojekter, der er vedtaget, så man ikke skal vente efter at pengene er afsat.
- Vi opfordrer til, at man tager fodgængerplanen op til endelig godkendelse. En del borgere færdes gerne til fods og det er vigtigt, at dette dels er muligt - også f.eks. med rollator - dels også er attraktivt.
- I forbindelse med stationer er det vigtigt at sikre ordentlige parkeringsforhold for cykler. Sikres cykelparkering ikke ordentligt, går det ud over handicaptilgængeligheden ved stationerne, da cykler bliver stillet, uanset om der er en planløsning eller ej.
- Bedre vedligehold på pladser og veje

Flere arbejdspladser i København – Erhvervsudvikling:

- Små erhvervsdrivende er med til at skabe en spændende by at bo og leve i. De skal medtænkes i arbejdet for at tiltrække virksomheder.
- 5% BNP-vækst et fint mål. Vi ser dog gerne, at dette indtænker cirkulær, grøn og ressourcebesparende økonomi i BNP-væksten. Dette også for at kunne indfri målet om at blive CO2-neutral i 2025. Kommunen kan understøtte dette ved at hjælpe virksomheder med at finde ressourcebesparende løsninger.
- Vi støtter fortsat, at der er udlagt 2 områder til kreative zoner i Vanløse, og ønsker at bibeholde de nuværende forhold heri.
- Man kan understøtte de lokale mindre erhverv ved at forgrønne strøggader sådan, at de bliver mere attraktive at færdes og opholde sig i.
- Vi er glade for at se, at der i kommuneplanstrategien fokuseres på uddannelse og kunne i den forbindelse ønske, at kommunen gør mere for aktivt at skaffe lære- /praktikpladser til de unge, der ønsker en faglig uddannelse.

Vanløse lokaludvalg takker for muligheden for at blive hørt om Kommuneplanstrategi 2014 og ser frem til det videre arbejde med Kommuneplan 2015.

På lokaludvalgets vegne

Bent Christensen, Formand



ØSTERBRO
LOKALUDVALG

Randersgade 35, parterre
2100 København Ø

Telefon

3555 7436

Direkte telefon

2612 1211

E-mail

adh@okf.kk.dk

EAN nummer

5798009800176

Hørings svar vedr. Kommuneplanstrategi 2014, den sammenhængende by

Østerbro Lokaludvalg er overordnet set positiv overfor Kommuneplanstrategien, visionen er god med den store vægt på byliv, byrum, grøn udvikling og miljø. De grønne forhåbninger er gode, og ikke mindst ønsket om åben dialog med københavnernes om byens varige og midlertidige indretning, vil lokaludvalget gerne bidrage til. Lokaludvalget har dog et par bemærkninger til strategien, og ser på det grundlag frem til den videre dialog om Københavns planlægning og udvikling.

Boliger og Byliv

Østerbro Lokaludvalg mener, at bebyggelsestætheden i de allerede tætbyggede bydele ikke skal øges, men at vilkåret her er at indrette gader og arealer, så de bidrager til at køle bygningsmassen de næste årtier – en gigantisk opgave. Altaner, tilgængelige tagflader og kanaler er absolutte goder, men de kan ikke erstatte, at de grønne arealer i terræn må øges i takt med befolkningstallet.

Østerbro Lokaludvalg mener der er behov for at diskutere sammensætning af boligstørrelser kvarter for kvarter, frem for de samme overordnede krav gældende for hele byen, så der er opnåede muligheder for alle og vi kan undgå og kan opløse ghettodannelser i bosætningen. På den baggrund er der også et ønske om at bofællesskaber og alment nybyggeri får en noget stærkere rolle i strategien.

25-09-2014

Lokaludvalget ser mange positive muligheder i forbindelse med samlokalisering af bibliotek, idræt og leg med skolerne som det centrale anlæg, men er bekymret for, hvordan man vil undgå at det vil medføre en ringere faglig kvalitet for hver af de enkelte dele, samlet set.

Sagsnr.
2014-0183095

Befolkningsvækst og byudvikling

Det er et fremskridt at forstærke det strategiske og praktiske samarbejde med Sjælland og Skåne om byudviklingen. Det foreslås, at byudviklingen i almindelighed placeres stationsnært i langt flere byer end i dag, og at en videre spredning af byudviklingen i de enkelte byer mindskes.

Dokumentnr.
2014-0183095-1



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

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

Det er et klart ønske i Østerbro Lokaludvalg, at indgå i en mere overordnet drøftelse med Økonomiforvaltningen i forhold til, hvorledes Københavns Kommune planlægges og udvikles og i sammenhæng med og som del af Region Hovedstaden og Region Sjælland. En klarere fælles strategi for den regionale udvikling inklusive København vil være en styrke for hovedstadsområdet, for hele Sjælland og for København, og det vil understrege behovet og muligheden for at fastholde og udvide grønne områder også på Østerbro, samt gøre det lettere at bevare og bygge på væsentlige kvaliteter i det eksisterende København.

Østerbro Lokaludvalg er ikke så sikker på prognosers holdbarhed, hvad enten de fremskriver befolkningsvækst eller trafik, men er klar over, at prognoserne har politisk tiltrækningskraft, når de peger på stor vækst. Lokaludvalget udfører ikke prognosearbejde, men forskningen bør kunne opstille bymodeller baseret på alternative antagelser. Det ville også være oplagt at lægge op til en kommunalreform for hovedstadsområdet som del af Sjælland.

Østerbro Lokaludvalg vil klart foretrække, at strategien vægter øget tilgængelighed frem for øget mobilitet i regionen, når det nu er en bæredygtig udvikling og høj miljøfaktor, man sigter mod.

Befolkningsvæksten bør ikke kun placeres i rækkefølgeplanens nye bydele og bykvarterer, men også omkring nye letbaners stoppesteder på de radialruter fra Ring 3 mod centrum, som omegnskommunerne lægger op til i pressen. Østerbro Lokaludvalg har tidligere nævnt, at den rådende skarpe skellen mellem "Metroland" i de tætte bydele og "Letbaneland" uden for de tætte bydele vil føre til for mange skift på rejserne til målet, og at der er behov for at sikre kombinationen. Der bør derfor undersøges flere letbaneruter til at komplementere udbygningen af metroen.

Østerbro Lokaludvalg taler for en fortsat funktionsblanding i arealanvendelsen, som især bør ske stationsnært og letbanenært. Det er der, hvor virksomheder med mange medarbejdere på få etagemeter bør placeres. Det må samtidigt fortsat være helt væsentligt også at sikre boligandelen i stationsnære områder, så de stationsnære områder stadig er en del af det almindelige byliv.

Med venlig hilsen

Axel Thrige Laursen
Ff. Østerbro Lokaludvalg



ØSTERBRO
LOKALUDVALG

Randersgade 35, parterre
2100 København Ø

Telefon

3555 7436

Direkte telefon

2612 1211

E-mail

adh@okf.kk.dk

EAN nummer

5798009800176

Mindretalsudtalelse vedr. Høring om Kommuneplanstrategi ”Den sammenhængende by”

Mindretallet ser med stor bekymring på den fremlagte Kommunalplanstrategi. Alle ønsker selvfølgelig en Hovedstad og et Østerbro med et levende byliv, rare byrum, grøn udvikling og miljø. Men planstrategiens grundlæggende præmis om, at der skal være plads til flere københavnere og plads til flere arbejdspladser er totalt forfejlet og uærlig i forhold til de ønskede mål om et grønnere bysamfund m.v. 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 – resultatet er tværtimod.

Ingen af de **nuværende** københavnere og Østerbro borgere 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 det. Men dertil er at sige, at alle de, der gerne vil bo på Christiansø, heller ikke kan komme til at bo dér.

Københavns Kommunes politikere og forvaltning må bremses i deres enøjede volumensyge og betontænkning. Der må alternativer på bordet til en åben og demokratisk debat. Demokrati består netop også i på lige fod at kunne diskutere **grundlæggende** forskellige alternativer. Og ikke kun i, at borgerne kan fremkomme med ændringsforslag til magthavernes udspil.

Det er således en klar opfordring til Københavns Kommunes politikere og Forvaltningen om, at der fremlægges alternative strategier for, hvorledes Københavns Kommune kan planlægges og udvikles til at omfatte **færre borgere end i dag**.

Prognoser viser, at kommunen i 2027 vil have 665.000 indbyggere på det samme areal mod 540.000 i dag. Lad os få nogle **dristige strategialternativer** med et indbyggertal på f. eks 450.000 eller 400.000. Lad os få belyst, hvorledes dette kan lade sig gøre med inddragelse af Region Hovedstaden og Region Sjælland.

25-09-2014

Sagsnr.

2014-0183095

Dokumentnr.

2014-0183095-6



Et lokaludvalg i

KØBENHAVNS KOMMUNE

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

Mindretallet tror umiddelbart på, at et København med færre indbyggere og arbejdspladser vil give en Hovedstad med højere livskvalitet og en markant grønne profil. Samtidigt vil en sådan udvikling kunne vitalisere resten af Hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland.

**Kjeld Kristian Lykke, Arvin Storgaard, Bjarne Jess Vennike,
Jørgen Johannes Thomsen, Annette Engell og Jan Due**
Østerbro Lokaludvalg

Bryggen For Alle 1

Jeg ønsker en levende by, hvor der er trygt for beboerne at opholde sig. Det er dejligt med en levende by, men antallet af events- VM, Marathon, Triathlon, Ironman, musikfestivaler etc. bør spredes ud over hele byen.

Det hele behøver ikke at foregå i Islands Brygges Havnepark. Vi beboere ser med gru frem til sommeren, hvor nattesøvn og færdsel i Havneparken er en by i København for os, der bor tæt op ad Havneparken. Det vil være dejligt, hvis der blev gjort en stor indsats mod affald og skrald i København. Hvis man kunne formå skraldegrisene til at ramme skraldespandene, kunne man i stedet bruge de mange millioner til oprydning til at lave parker, store som små. Og antallet af udendørs festivaler og events kan sagtens reduceres og evt. lægges inden døre. Så ville beboernes behov for fred, tryghed og nattesøvn i deres boliger kunne respekteres.

BORGERNES NATTERO ER VIGTIG I ET GODT BYLIV

KOMMUNEPLANSTRATEGI TIL GAVN FOR BORGERNE

Kommentarer til kommuneplanstrategien fra borgerinitiativet BRYGGEN FOR ALLE (www.bryggenforalle.dk)

Københavns kommune har med skriftet ”Den sammenhængende by” lagt op til konstruktiv debat om kommuneplanstrategien. I indledningen skriver overborgmesteren, at der skal være gode rammer for en række ting. Først og vigtigst nævnes - selvfølgelig - ”*familielivet*” og længere fremme hedder det helt korrekt ”*udvikle vores (kommunens) service til københaverne, så hverdagen fungerer godt for den enkelte*”. Den service kunne f. eks. bestå i, at kommunen stoppede sine mekaniske og ukritiske tilladelser til støjende arrangementer rundt om i byen. Intet nævnt – intet glemt!

I BRYGGEN FOR ALLE har vi netop fokus på familieliv og en god hverdag, og da Islands Brygge trods sine herlighedsværdier er ved at udvikle sig til et åbent diskotek på en rodet og hærget markedsplads, sender vi disse kommentarer til kommuneplanstrategien. Vi deltager selvfølgelig gerne i de videre diskussioner med kommunen, Amager Vest Lokaludvalg, Bryggens Lokalråd og interesserede borgere.

Vi taler også gerne på vegne af andre områder i København - ikke mindst Indre By – hvor udvalgte pladser, parker, gader, etablissementer og åbne områder i stigende grad i weekenderne bliver udsat for græshoppelignende sværme af støjende, hærgende, voldelige, drikkende og oprydningsevillige mennesker. Og det, de efterlader i porte og kældernedgange, nævner vi ikke, men det er der!

Her og i dette svar tager vi udgangspunkt i forholdene på Islands Brygge. Et smukt og varieret område, der med naboskabet til havnen og det åbne himmelrum har alle muligheder for at være en oase for alle borgere og ikke bare Bryggens befolkning. Men oasen forvandles 3 – 4 dage om ugen fra først i april til sidst i oktober til et støj-inferno, der gør det svært for Bryggens beboere at have et roligt familieliv. Og dermed giver det dem vanskeligheder med at få gode hverdage. Hvis den planlagte dansescene etableres i 2016 efter afslutningen af HOFORs arbejde, så vil vi komme fra ondt til værre. Meget værre!

Der peges flere steder i udspillet på behovet for bæredygtighed og sundhed, men netop det hærgende natteliv på Bryggen – båret af både kommunalt godkendte arrangementer og spontane højdecibel-fester uden reel politiovervågning – gør bæredygtighed til et tomt

slagord og sundhed til noget, beboerne på Islands Brygge og i nærområdet ikke kan føle i deres hverdag. For de fik ikke sovet sidste nat!

Når man derfor skriver, at det handler om at *”løfte København til et højere niveau af vækst og livskvalitet”*, så er den vækst, som Bryggeboerne mest oplever, ”væksten i decibelniveauet” og livskvaliteten noget de kan opleve, hvis de op til en weekend forlader Bryggen og besøger deres søster på Sorø-kanten. Eller er privilegerede med en kolonihave eller et sommerhus, hvor de kan søge hen!

Det er tankevækkende, at der i publikationen om kommunestrategien, hvor der findes mange spændende tal og gode synspunkter, stort set ikke er fokus på støjproblemer. Der er fokus på luftforurening – og af gode grunde! For København halter bagud i forhold til f. eks. EU-standarder. Men støjen er kun omtalt ved de vigtige færdselsårer. Ellers er støj et ”ikke-problem”. Og dog er støj lægeligt anerkendt som et alvorligt sundhedsproblem, fordi det truer borgernes nattesøvn og dermed deres livskvalitet. Og der **kan** sættes klare decibelgrænser for graden af sundhedsskadelighed ved forskellige støjniveauer.

Derfor kommer de manglende beskrivelser af støjproblemer til at virke verdensfjerne, når realiteten er, at f. eks. Islands Brygge er hårdt ramt af støj- og andre gener, men ikke mindst støjen. De skraldmængder, der ligger tilbage næste dag, støjer jo i det mindste ikke!

Når det derfor f. eks. på side 49 anføres, at *”Havnens potentiale som rekreativt rum skal derfor udvikles til gavn for byen”*, så er det lige præcis den form for ”halv-tænkning”, vi ikke bryder os om. Nej! *”Havnens potentiale som rekreativt rum skal derfor udvikles til gavn for **borgerne og beboerne i områderne ved havnen**”*. Sådan bør det hedde! Det er helhedstænkning og ikke halvtænkning!

Og lad os så én gang for alle aflive den overfladiske påstand om, at har man valgt at bo i byen, så har man valgt støj, møg og naboskab til åbne diskoteker.

To afgørende forhold taler imod denne lalle-påstand! Det første er, at adskillige byområder fra år til år er blevet mere og mere udsat for støjarrangementer fra både 1. godkendte og 2. spontane decibelorgier. Islands Brygge er bare et eksempel blandt andre!

Og det andet handler om, at mennesker vælger at leve og bo i en by sammen med andre mennesker, der har det samme ønske – og ofte deres arbejdsplads i nærheden. Vel er der mere uro i en by som København end inde midt i Gribskov, men når vi i BRYGGEN FOR ALLE taler om støj, så er det den støj, der med større kommunal og politimæssig

ihærdighed kunne reduceres, så mennesker kan både bo og leve et almindeligt liv i byen og så lystighed også er muligt!

Her er ikke noget med at tage det sure med det søde. Her handler det om, at kommuneplanstrategien skal sikre, at en masse steder i byen ikke gøres til åbne diskoteker 3 – 4 dage om ugen. Derfor: Drop planen om en dansescene på Bryggen! Sæt borgerne før bas-tonerne!

Der tales om at gøre byen CO₂ neutral. BFA vil gerne - sagt lidt polemisk – have en støjneutral by, hvor der også kan være udendørs lystighed, men hvor familieliv, sundhed og trivsel er højest prioriteret og i centrum, og hvor kommune og myndigheder tager deres opgaver alvorligt! Til gavn for borgerne!

Med venlig hilsen

Helen Majew Søren Bald

formand næstformand

Snorresgade 7, 4. sal Gunløgsgade 35, 1. sal th

2300 S 2300 S

Der er god plads til at gøre København grøn

København har af siden 1990'erne været i gang med en stor byudvikling, og den fortsætter de næste årtier. Det er en udvikling, der markant vil omforme København. Det er en udvikling med masser af muligheder for at skabe en levende og grøn by, som københavnere kan trives i årtier frem.

Disse muligheder bringer kommunen ikke frem. I stedet er Københavns kommune benhårdt i gang med at skabe en meget tæt by, hvor der er meget lidt plads til det grønne. Kommunens planer for Enghave Brygge et eksempel herpå. Der er kun et meget lille hengemt grønt areal til hele området. Kommunen inddrager endda værdifulde vandarealer til byggegrunde. Det er en udvikling, der giver dårlige bomiljøer og måske en by med uovervindelige trafikproblemer.

København har altid udviklet sig i epoker eller i spring. Den epoke, der nu er i gang er den fjerde epoke. Den overgår i omfang de tidligere epoker.

Første epoke foregik i sidste halvdel af 1600-tallet, da Christian IV udvidede middelalderbyens rammer ved at inddrage arealer nord for Gothersgade og til Kuppet samt Christianshavn. Den blev styret af kongehuset og datidens idealer. Det blev en udvidelse med store parker, slotte og palæer.

Den anden epoke havde København, da det blev tilladt at bygge uden for voldene i slutningen af 1800-tallet. Brokvartererne skød op. Det blev spekulanterne, der kom til at forme de nye kvarterer. Der manglede offentlig regulering af byvæksten. Det blev en udvidelse med tætte, mørke, usunde og brandfarlige boligområder.

Den tredje epoke havde København efter 1901, hvor omegnskommunerne blev indlemmet i København. Det gav rammer for ny vækst i f.eks. Nordvest og Kgs. Enghave. Det var en vækst præget af solide socialdemokratiske normer for god byudvikling og byggeri og en styring af den. Det blev en udvidelse med boligområder med lys og luft og ejendomme af høj kvalitet.

Den fjerde epoke fik sin begyndelse i 1990'erne. Tidligere aktive havne- og industriområder var ikke længere aktive områder. Indtil da havde det været vanskeligt at finde nye større byggegrunde til byudvikling. Det er på disse arealer, at den væsentlige byvækst nu foregår i København og vil gøre det de næste årtier. Den er præget af mangelfuld byplanlægning og offentlig spekulation i jord. Fortsætter udviklingen i det spor den er startet, bliver det en udvidelse med alvorlige mangler og problemer.

Det er store områder, der er i spil til en nyudvikling af København. Der er plads til 12 mil. etagekvadratmeter byggeri. Det svarer til, at der kan bo cirka 200.000 flere indbyggere i København og være cirka 180.000 flere arbejdspladser, hvis det hele blev bebygget. Der er i dag knap 570.000 indbyggere i København og cirka 350.000 arbejdspladser. Disse arealer rummer derfor muligheder for at nyforme København.

Den måde, vi bebygger arealerne på, vil få store konsekvenser. Gør vi det forkert, kan vi få en by, som vi vanskeligt kan komme rundt i. Blot en udbygning af en fjerdedel af arealerne vil markant øge trængslen på vejene. Det vil medføre, at bilister i hovedstadsområdet får fordoblet den tid, de skal bruge på kørsel. Det vil kunne mærkes.

Der er i dag i Københavns kommune ikke nogen planlægning for den samlede udvikling af de store områder, der er i spil til ny byudvikling. Københavns kommune har sig kun beskæftiget sig med den ene halvdel af disse byudviklingsområder. Den anden halvdel (perspektivområderne) er ikke indgået planlægningen. De er sparket til hjørne.

Den planlægning, der foregår, har mest karakter af projektplanlægning og ikke af byplanlægning. Kommunen har alene udpeget nogle områder til udvikling. Der er ikke nogen sammenhængende planlægning for de samlede byudviklingsområder. Der foretages ikke nogen vurdering af konsekvenserne ved at bygge videre på alle områderne.

Det er i sær de trafikale konsekvenser af den stigende biltrafik, der ikke bliver belyst. I stedet optræder diverse forslag til dyre trafikinvesteringer. Der er skitser til ekstra metrolinjer til mindst 50-60 mia. kr. Der er en havnetunnel til mindst 30 mia. kr. De lanceres ikke som en del af en samlet plan for byudviklingen. Dermed forhindres en relevant byplanlægning om, hvor det er trafikalt hensigtsmæssigt at placere byudvikling. Gjorde man det, ville man hurtigt afskrive Refshaleøen som område til intensiv byudvikling og afskrive en omfattende byudvikling af Nordhavn.

Projektplanlægningen medfører også, at kommunen ikke viser og borgerne ikke får vist de potentialer, der ligger i de store udviklingsområder.

Der er i sær to forhold, der har styret byudviklingen, og stadig ser ud til at gøre det. Det ene er en offentlig spekulation i jord og det andet er en løben efter prognoser.

Da Metroen blev besluttet, blev den indlejret i et selskab (Ørestedsselskabet), der skulle finansiere anlægsudgifterne for metroen ved at sælge de store arealer som stat og kommune ejede i København og især i tilknytning til havnen. Metroen blev dyr og efterlod Ørestedsselskabet med en stor gæld, som tyngede metroen. Der blev derfor lavet to selskaber, et metroselskab og By og Havn. Det sidste overtog det meste af gælden og By og Havn skal nu afvikle gælde ved at sælge jord. Det er en vanskelig opgave, som kræver, at byudviklingen formes, så jorden kan sælges til høje priser. Det kræver tæt byggeri og få friarealer. Det kræver også, at udviklingen begrænses til få områder. Det bliver en endnu mere presset opgave, når selskabet nu skal stå for en stor del af finansieringen af en dyr metro til Nordhavn og Sydhavnen.

Presset er stort på By og Havn er desværre stort og giver sig mange problematiske udslag. De mange 6-7 etages boligblokke er et udslag af dette pres. Inddragelse af værdifulde vandarealer i Kalveboderne ved Enghave Brygge er også et resultat af dette pres. Presset efterlader en byudvikling, hvor grønne områder og byggeri i mere menneskelige dimensioner har ringe kår. Det gør det vanskeligt at bygge billige boliger, og dermed vanskeligt og måske umuligt at skabe den sammenhængende by, som kommuneplanstrategien har som mål.

København har gjort prognoser styrende for planlægningen. Det er så markant, at København nærmest indskrænker byplanlægning til prognoseplanlægning. Prognoser er vigtige som grundlag for byplanlægning, men prognoser må ikke køre alle andre hensyn over. Byplanlægning bør både på det nære og det overordnede niveau være præget af ønskede kvaliteter til byens udvikling. I København er det blevet et alt dominerende løb efter prognoserne.

Det er endda prognoser, der er meget skrøbelige. De baserer sig på de sidste 4 års befolkningsudvikling i Københavns kommune. Der skal derfor ikke mange ændringer til, for at prognoserne om få år vil se anderledes ud.

De sidste år har 40 pct. af befolkningsvæksten i København har skyldtes udenlandsk indvandring. En stor del er indvandring fra Østeuropa. 40 pct. er kommet fra fødselsoverskud. De sidste 20 pct. er kommet som følge af overskud på de indenlandske flytninger. Bag de 20 pct. gemmer sig, at det er unge, der mest flytter ind og flere familier flytter ud end ind. Ifølge prognoserne, vil København og Frederiksberg kommuner vokse med 140.000 indbyggere fra 2011 frem til 2040.

Denne vækst er imidlertid meget følsom overfor forskellige ændringer i samfundsudviklingen. COWI har for Naturstyrelsen foretaget nogle beregninger af konsekvenserne af nogle ændrede forudsætninger.

Det er meget muligt, at indvandringen fra Østeuropa vil blive mindre, når levestandarden i de østeuropæiske lande øges. Det vil i sær have betydning, når det sker i Polen, som ligger tættest ved os. En mindre indvandring svarende til indvandringen frem til 2007 – vil ifølge COWI medføre, at væksten i København og Frederiksberg kommuner mindskes med 80.000 indbyggere - fra 140.000 til 60.000 dvs. mere end en halvering. Væksten i København er derfor meget følsom overfor ændringer i indvandningsmønsteret.

Der er udenom Københavns kommune også store arealer, der står for en ny byudvikling. Det er arealer i samme størrelsesorden som i København. En del af dem vil blive mere attraktive, når der bygges en letbane i Ring 3. Det kan medføre, at 40.000 færre vil flytte til København.

I de fleste byområder er aldersprofilen påvirket af bebyggelsens alder. Det er derfor typisk, at en stor del af et områdes beboere bliver gamle i samme tidsperiode. Det vil i løbet af de næste 20 år være tilfældet i mange omegnskommuner til København. Det betyder, at der vil komme et større udbud af boliger i omegnskommunerne og med relativt lave ejendomspriser til følge. Det vil givet trække mange familier med børn til omegnskommunerne. For København vil det betyde, at færre flytter til og at flere familier med børn vil flytte fra kommunen. Det indgår ikke i prognoserne, idet de bygger på de sidste 4 års udvikling.

Hertil kommer, at vi alle lever i en tid med en usikker global økonomi, og hvor ændringer i den globale økonomi kan skabe nye vilkår for befolkningsudviklingen og dermed andre flyttemønstre.

Det er derfor langt fra sikkert, at prognoserne for befolkningsudviklingen, som Københavns kommune arbejder med holder. Væksten kan toppe indenfor nogle få år.

Der er kun sparsomme prognoser for erhvervsudviklingen. København kommune skønner, at der kommer 52.000 flere arbejdspladser frem til 2040. I arealudlæggene frem til 2025 er der imidlertid sat plads af til cirka 95.000 nye arbejdspladser.

Selv med den høje vækst i de befolkningsprognoser, som København kommune arbejder med i dag, vil der være rigeligt med plads til at imødekomme behovet for boliger og erhvervsbyggeri.

Der er frem til 2025 plads til 6 mil. etagekvadratmeter bygning i de byudviklingsområder, som kommunen har bragt i spil. Der vil i følge prognoserne kun være brug for det halve. Der er ikke prognoser for perioden 2025-2040. Hvis man antager, at tilvæksten i denne periode er den samme som i prognoserne for 2013-2025, vil der kun være brug for halvdelen af de udviklingsområder (perspektivområderne), der er reserveret til perioden 2025-2040.

Det betyder, at der frem til 2040 kun vil være brug for halvdelen af de samlede udviklingsområder. Arealer, som kan rumme 6 mil. etagekvadratmeter byggeri, vil der ikke være brug for til boliger og erhverv. Det svarer til områder, der er næsten 2 gange hele Nordhavnsområdet (indre og ydre), eller hele godsbaneområdet vest for hovedbanen 8-9 gange eller Refshaleøen 4 gange.

Det giver mulighed for en strategi, der lægger større områder ud til grønne områder og til mindre intensiv udnyttelse.

De mest åbenlyse områder hertil er Refshaleøen og Ydre Nordhavn. De ligger begge trafikalt dårligt. En byudvikling af dem kræver store trafikale investeringer. Refshaleøen kan blive et mindre intensivt byområde med store grønne områder og rekreative funktioner. Det vil fjerne behov for en havnetunnel. I et af de vindende forslag for udviklingen af Nordhavn var ydre Nordhavn reserveret til at blive mere og mere grøn jo længere man kom væk fra byen. Den ide bør styre udviklingen af Ydre Nordhavn, så der kan blive en stor park til Østerbro og med adgang til vandet. Godsbanearialet vest for hovedbanegården kunne blive til en stor park for indre By og Vesterbro. Det har man gjort i Kreuzberg i Berlin med stor succes.

København er en del af et tæt og sammenhængende bysamfund, der mindst omfatter Frederiksberg og København kommuner og omegnskommunerne (i det tidligere Københavns Amt). Københavns kommune fokuse-

rer imidlertid alt for snævert på kommunens område. Det er en meget indskrænket form for byplanlægning. Det medfører, at man ikke optimerer for det samlede bysamfund i hovedstadsområdet, og at alle muligheder ikke bringes i spil. Der er brug for en samlet strategi for dette sammenhængende byområde.

Der er store arealer i spil til udvikling i Københavns omegn. De har samme størrelsesorden, som de arealer, der er i spil i Københavns kommune. Det er et kolossalt udviklingspotentiale.

Hele dette område skal hænge sammen og i høj grad trafikalt. Det giver letbaner mulighed for, og i særdeleshed i København omegn. For de penge, det koster at bygge 1 km metro, kan man bygge 5-10 km letbane. Der er derfor store perspektiver i at inddrage Københavns omegn i Københavns byplanlægning.

De mange mia. kr. til ekstra metro, som mange politikere i København mener, at en tæt byudvikling i København kræver, kan i stedet bruges til letbaner. For disse penge kan der laves et kollektiv banenet, der er 5-10 gange så dækkende som med metroen. Det vil kunne få hele det store sammenhængende byområde i Storkøbenhavn til at hænge sammen med en bæredygtig trafikstruktur.

Det vil give ekstra plads til at tænke på København som en spændende, grøn og åben by, hvor der også er områder med mindre intensiv udnyttelse.

Der er brug for handling nu, så mulighederne ikke ødelægges af mangelfuld planlægning. Med den udvikling, der nu er i gang, risikerer vi at få et København, hvor tætheden går ud over by- og boligkvaliteter. Det bliver en by med høje bygninger, der tager lyset, og med få friarealer. Vi risikerer at få en by, hvor det bliver svært at løse de trafikale udfordringer. Vi risikerer, at få en by, som ikke fungerer, fordi trængselen gør det vanskeligt at komme fra sted til sted.

Jeg ser i København en mulighed for at bygge en bæredygtig by i menneskelige dimensioner og med masser af grønt. Det kræver, at man nu lægger strategi for det sammenhængende bysamfund i Storkøbenhavn. Der er plads til at skabe en storby med lys og luft i boligområderne og med boliger menneskevenlige dimensioner og med boliger mange kan betale. Der er plads til store nye grønne park- og friluftsområder.

Jeg vil med ovenstående som baggrund foreslå:

- at kommuneplanen inddrager det samlede arealpotentiale for byudvikling i kommuneplanlægning og herunder udpeger, hvor der kan være større friarealer,
 - samt at der vurderes hvorledes Ydre Nordhavn, banearealet og Tippen kan udlægges til åbne friarealer, eventuelt for Ydre Nordhavns vedkommende ved at bruge det konkurrenceforslag for Ydre Nordhavn, der gjorde området meget åbent
 - samt at Refshaleøen udlægges til mindre intensiv udnyttelse
- at tætheden for kommende byområder revurderes i lyset af de samlede arealpotentialer
- at kommuneplanlægningen kæder udbygningen af de samlede arealpotentialer sammen med mulige trafikale løsninger,
 - og at det sker på baggrund af offentligt tilgængelige analyser af, hvad forskellige udbygningsstrategier kræver af trafikale løsninger og investeringer og
 - at udbygningen af København sker således, at transporttiden ikke øges som følge af øget trængsel
- at kommunen i sin anvendelse af prognoser inkluderer den usikkerhed, der er ved prognoser og inkluderer konsekvenser af mulig ændret indvandring og øget byggeri i omegnskommunerne, samt inkluderer, at der på grund af en kommende ældrepuke i omegnskommuner, vil blive flere boliger til salg i omegnskommunerne de næste årtier.
- at kommunen i kommuneplanlægningen indregner, at behov for byggeri i hovedstadsområdet kan dækkes i både København, Frederiksberg og omegnskommunerne (kommuner i tidligere København Amt), og samarbejder med Frederiksberg og omegnskommunerne om en strategi for den samlede udbygning af hovedstadsområdet.
- at det vurderes, hvorledes et bæredygtigt bysamfund i hovedstadsområdet kan fremmes gennem en mindre tæthed i byggeriet og udbygning af det kollektive trafiknet med letbaner.

Knud Erik Hansen

Civilingeniør, Formand for Miljønetværket i SF København

København den 12. oktober 2014

Vedrørende: Den sammenhængende by. Forslag til kommuneplanstrategi for København 2014

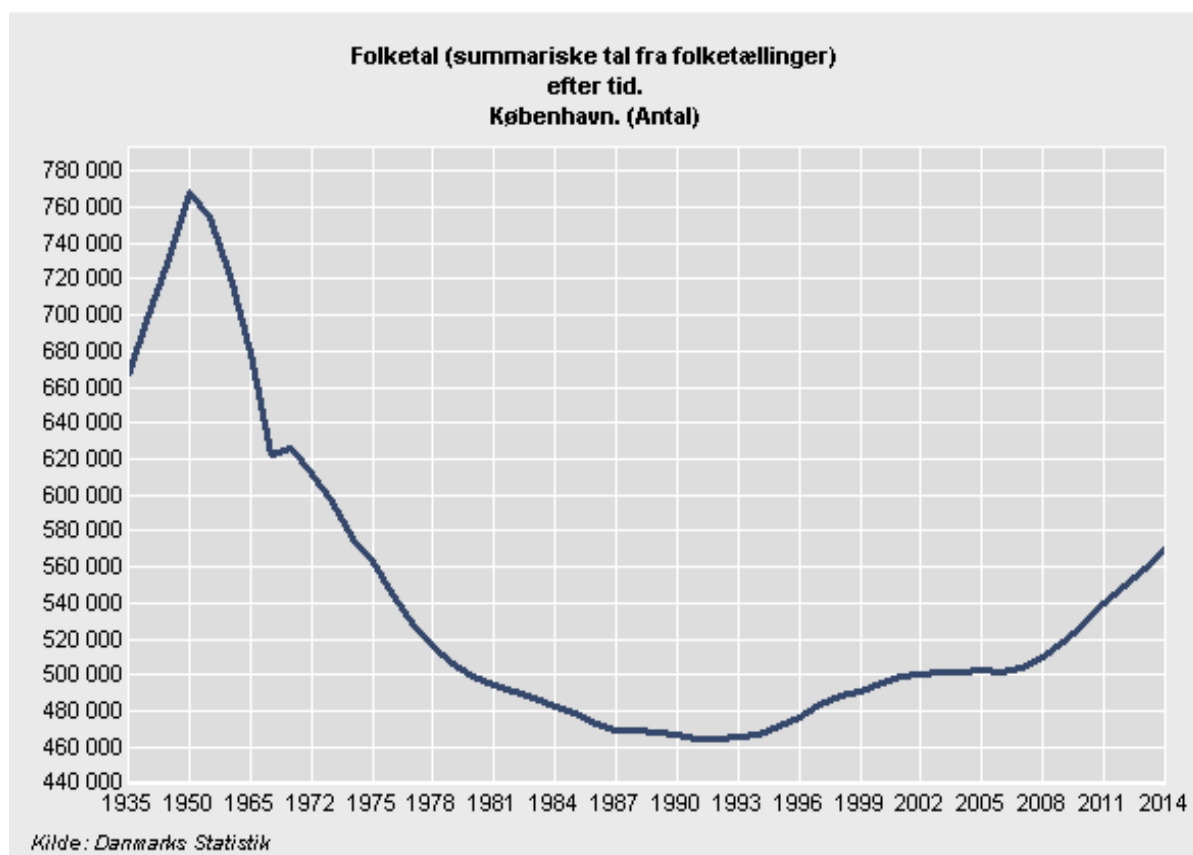
NOAH-Trafik vil naturligvis især beskæftige os med de trafikale aspekter ved forslaget.

”Befolkningsvækst

København oplever en stærk befolkningsvækst. I 2025 vil vi være 670.000 københavnere. Det er 100.000 flere end i 2014 og en stigning på 33 % set over 20 år. Udviklingen drives af mange unge tilflyttere, et betydeligt overskud af nyfødte i forhold til døde og indvandring fra udlandet.”

Kilde ”Den sammenhængende by

Det er i denne forbindelse dog vigtigt at bemærke, at Københavns kommune i 1950 havde ca. 768.000 indbyggere og i år kun ca. 569.000 indbyggere. Der kan altså komme 200.000 ekstra borgere i København før man slår rekorden fra 1950.



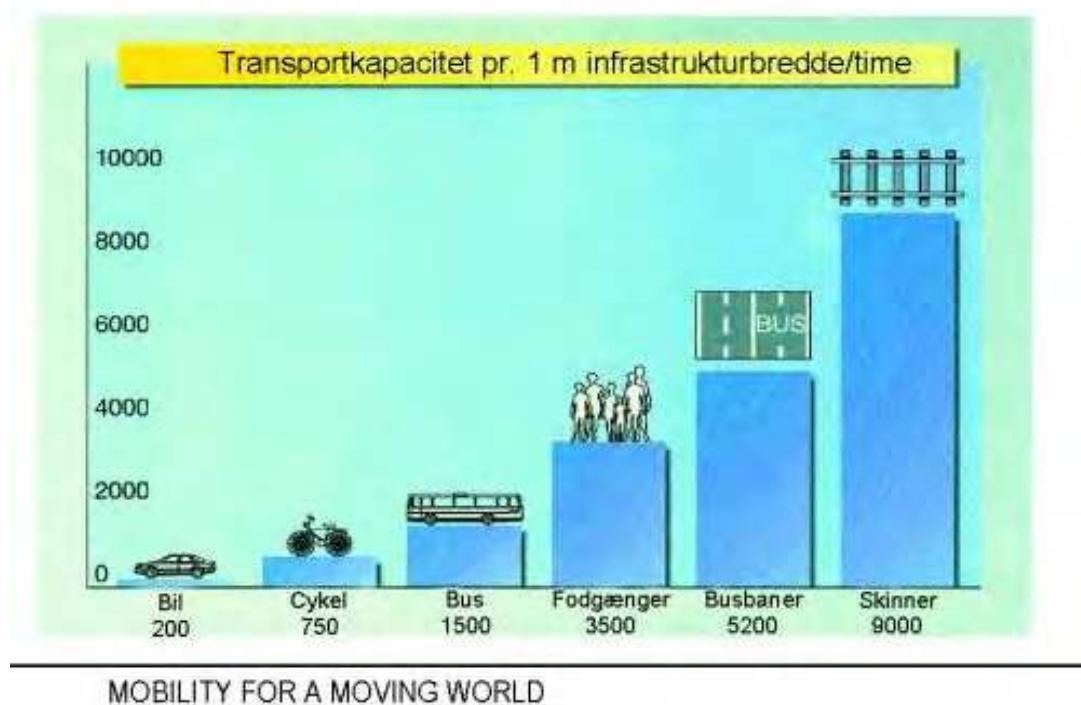
Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

En befolkningsvækst, som forventet, kan København godt klare trafikalt, dersom man målbevidst satser på miljøvenlige arealbesparende transportformer.

Det gælder derfor om at bruge pladsen fornuftigt. Da Københavns indbyggertal toppede var det cykler og kollektiv transport, der klarede langt det meste persontransporten. Her illustreres forskellene mellem arealforbruget for forskellige transportformer. Biler er den allerdårligste løsning:

SIEMENS

Nye nærtrafiksystemer Den knappe pladsressource i byen



Det er derfor afgørende, at de nye borgere og de nuværende ikke i særligt stort omfang bruger bil som transportmiddel. Der må derfor heller ikke investeres i store trafikgenererende anlæg som en havnetunnel/østlig ringvej. En sådan vil i uhørt grad forkæle biltrafikken og derved stimulere folk til at vælge biltransport frem for cykel og kollektiv transport.

Byen kan ikke tåle den biltrafik, der er i dag – hverken miljømæssigt eller pladsmæssigt. Derfor burde der være en målsætning om, at biltrafikken ikke må stige. Københavns Borgerrepræsentation besluttede faktisk i januar 1997, at biltrafikken i København ikke måtte stige over niveauet i 1996. Desværre blev trafikpolitikken ikke indrettet sådan at målsætningen blev opfyldt.

”København vil være CO2-neutral i 2025. Grøn omstilling af vores energiproduktion, et markant mindre energiforbrug og grøn mobilitet er vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger”.

Kilde ”Den sammenhængende by

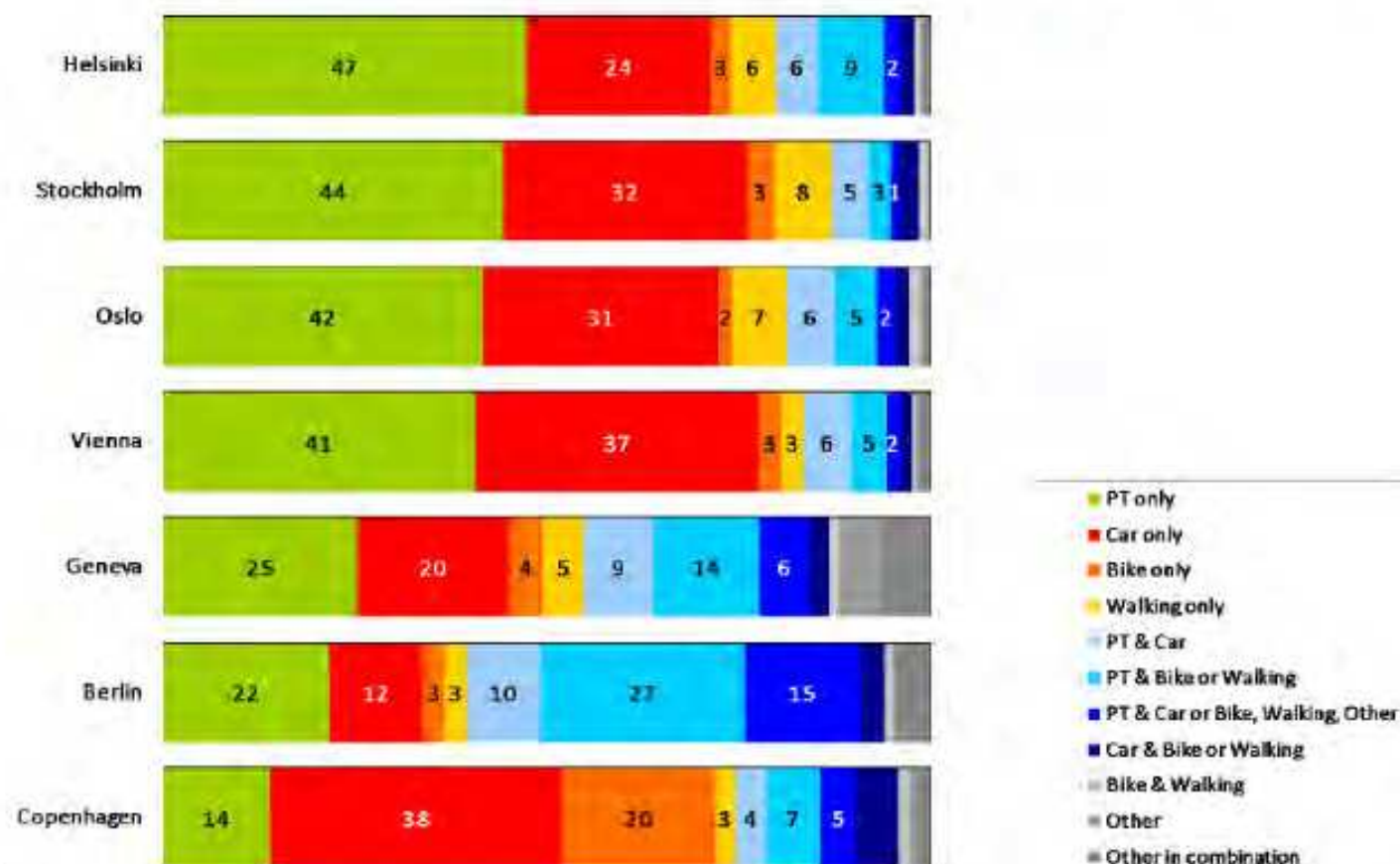
København har som nævnt besluttet at være CO2-neutral i 2025. En efterlevelse af denne målsætning vil kræve afgørende ændringer i trafikpolitikken.

Man kan f.eks. ikke fortsætte med at kræve så mange nye parkeringspladser ved nybyggeri og heller ikke anlægge flere i eksisterende bydele.

København er i udpræget grad en bilorienteret by. Biltrafikken har generelt fremragende forhold både i signalstyringen og arealanvendelsen på vejene. Ifølge undersøgelsen nedenfor er bilandelen af ture højst i København blandt de 7 undersøgte byer.

Kun vores pæne andel på cykel redder lidt af æren, mens den kollektive andel er den laveste blandt de undersøgte byer. Det er beskæmmende for København.

Use of mode to work /school



Kilde: BEST Survey 2008

”Flere eksisterende bykvarterer i København bliver bedre tilgængelige og dermed mere attraktive, når de nye stationer på metrocitringens åbner. Det samme gælder for Nordhavn, når de nye metrostationer er færdige, og for de områder, som eventuelt vil blive betjent af nye metro- og letbanelinjer. Den nye infrastruktur giver mulighed for at udnytte eksisterende arealer i byen bedre ved fx at opføre bolig- og erhvervsbyggeri i nærheden af stationer. Det understøtter en bæredygtig byudvikling, hvor flere kan bruge den kollektive trafik”

Kilde ”Den sammenhængende by

For at kunne få den største nytte af investeringerne i den kollektive trafik er det nødvendigt, at man ikke samtidigt gør det attraktivt *ikke* at benytte den kollektive trafik.

”Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden”

Kilde: Ritt Bjerregaard, daværende miljøkommissær i Det fri aktuelt 12. august 1996.

Det gør man imidlertid ved f.eks. at bygge Nordhavnsvejen og en forlængelse med en tunnel til Nordhavnen. Disse 2 vejanlæg, der tilmed vil komme til at koste i nærheden af 4 mia., kr. vil gøre det ekstremt attraktivt at pendle i bil og bruge bil i alle andre sammenhænge fra Nordsjælland.

S-banen kombineret med metro til Nordhavnen vil ikke tilnærmelsesvis kunne klare sig i den tidsmæssige konkurrence. Det, at nogen lastbiltrafik vil være mindre generende efter disse anlæg er bygget, kan ikke opveje alle de negative konsekvenser af en sådan ekstra stor vej

”Belyse byggemulighederne i de stationsnære områder i den eksisterende by, særligt omkring de nye stationer på metrocityringen og omkring de eventuelt kommende letbanestationer og stationer på Sydhavnsmetro.”

Kilde ”Den sammenhængende by”:

For at få folk stimuleret til at benytte den kollektive trafik skal man heller ikke lokke med masser af pendlerparkeringspladser. Selv ved stationsnær beliggenhed af erhverv kræver Københavns kommune desværre et stort antal pendlerparkeringspladser. Derved undergraves effekten af stationsnær beliggenhed på afgørende vis:

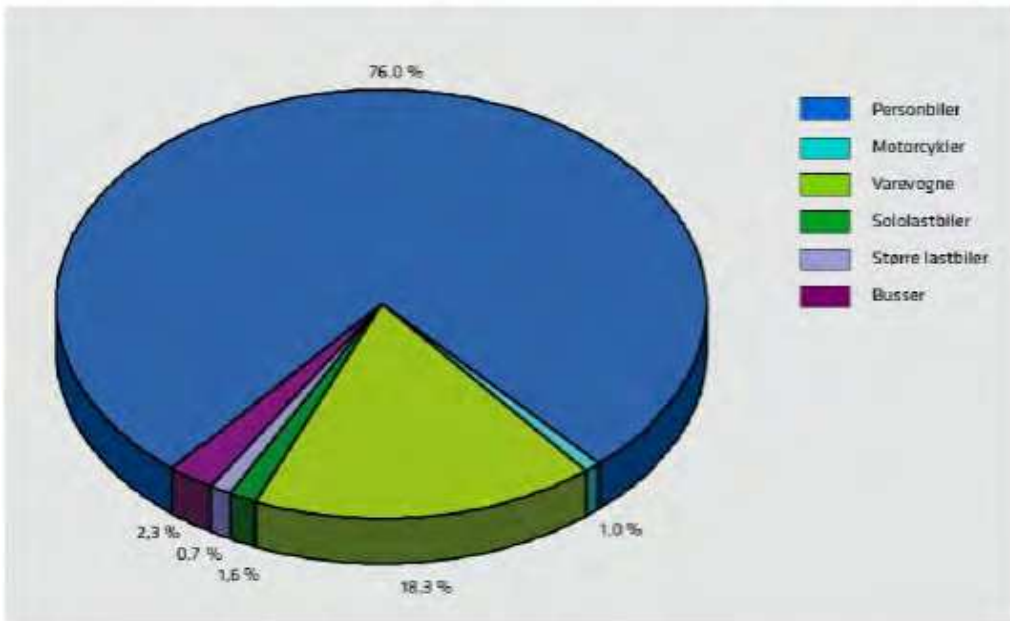
| Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal) | | |
|---|--|---|
| Områdetype | Tætbyen og udpegede byudviklingsområder | Øvrige områder |
| B (boliger) | Mindst 1 pr. 200 m ² , højst 1 pr. 100 m ² | |
| C (boliger og serviceerhverv) | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m ² | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ² |
| S (serviceerhverv) | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m ² | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ² |
| E (blandet erhverv) | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ² | |
| J (Industri) | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ² | |
| H (havneformål) | Højst 1 pr. 100 m ² | |
| T (tekniske anlæg) | Højst 1 pr. 100 m ² | |
| O (institutioner og fritidsområder) | Højst 1 pr. 100 m ² | |

Desværre er de eksisterende parkeringsnormer mindre miljøvenlige end dem, der var i Kommuneplan 2009. Selve tallene er de samme, men i stedet for ”HØJST” i kommuneplan 2009, står der nu i gældende kommuneplan ”I STØRRELSESORDEN OG HØJST”. Det er af afgørende betydning, idet man derved lægger en norm, der svarer til det højeste antal parkeringspladser man må bygge.

Det er vigtigt at gøre sig klart, at det er privatbiler med deres ringe belægning der bruger det meste af vejpladsen. Mange af varebilerne er også til persontransport på grund af lavere afgifter. Der vil være masser af plads til erhvervstrafikken hvis færre kørte rundt i hver sin bil. Færre tillokkende p-pladser vil være med til at sikre sikre en sådan udvikling.

Det er biltrafikken, der optager det meste af pladsen på vore veje.

Her fordeling af køretøjer på hverdage i København klokken 07-19 i 2010.



Kilde: Trafikken i København. Trafiktal 2010. Københavns Kommune.

Den tunge trafik udgør en meget lille og tilmed faldende andel af trafikken.

Tung trafik

Andelen af tunge køretøjer (over 3,5 tons) varierer fra strækning til strækning. I kommunegrænsen og i søsnittet ligger andelen på omkring 4,2 % i 2011.

Den tunge trafik over både kommunegrænsen og søsnittet har generelt været faldende siden 2000. Fra 2010 til 2011 var der et fald i den tunge trafik over kommunegrænsen på 12,8 % (siden 2000 et fald på 42,3 %).

Over søsnittet faldt den tunge trafik med 12,0 % fra 2010 til 2011 (siden 2000 et fald på 44,5 %).



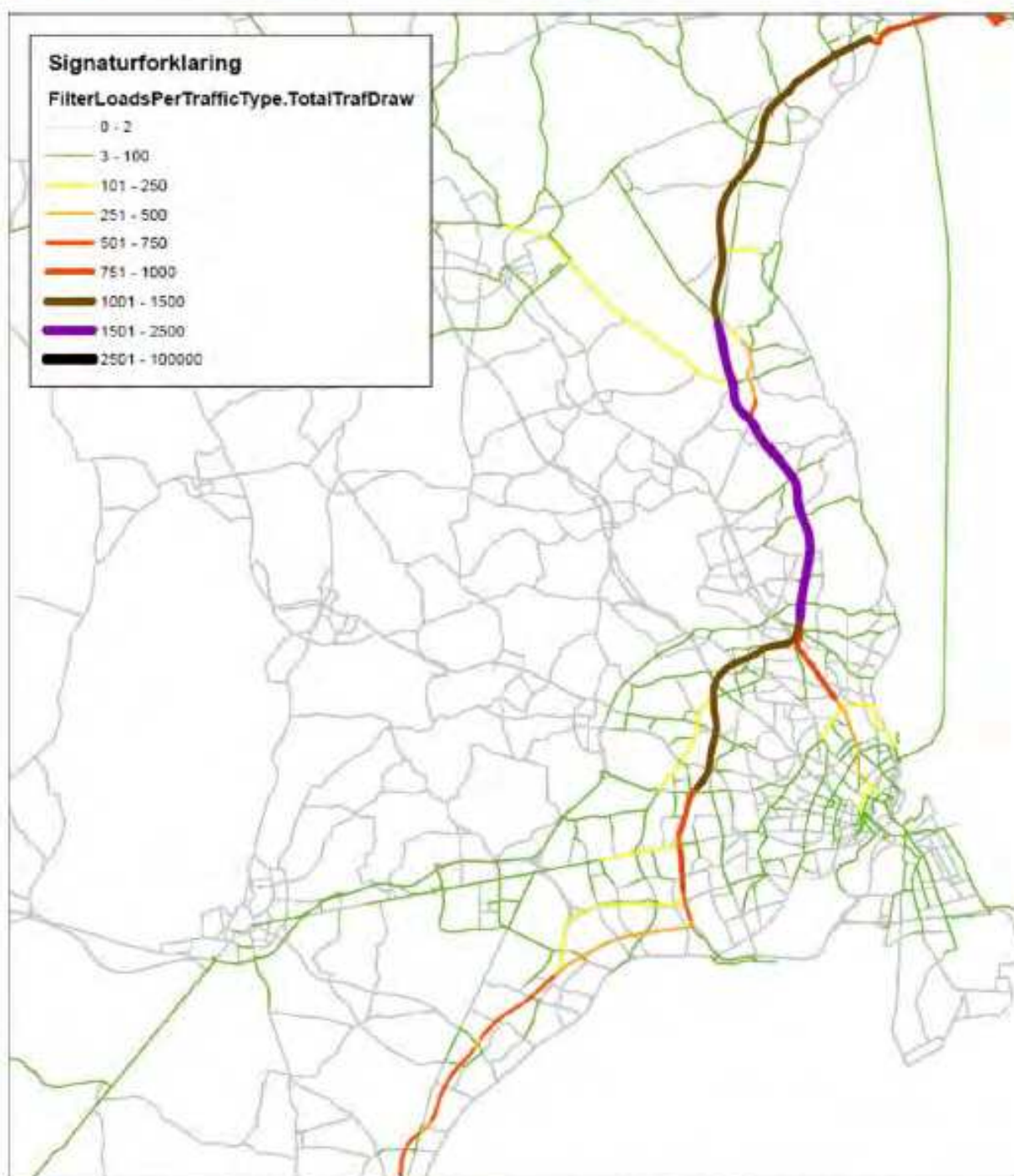
Kilde: Trafikken i København. Trafiktal 2007-2011.

<http://www.kk.dk/~media/1FECC6785D984A7AB741F41F78577536.ashx>

Som det fremgår af ovennævnte udgør den tunge trafik kun en meget lille del af den motoriserede trafik i København og den er over søsnittet faldet med 44,5 % siden 2000.

Nedenfor er en illustration der viser, hvor den tunge trafik fra Helsingørmotorvejen kører hen. Som man kan se, er det kun en meget lille del der kører mod de centrale bydele og den trafik har primært mål på Sjællandssiden. På grafen kan man se, at der stort set ikke er tung trafik fra Helsingørmotorvejen når man når til broerne.

Figur 29 viser lastbiltrafik ad Helsingørmotorvejen. Det ses, at hovedparten af lastbiltrafikken her er fjerntrafik, og kun en meget lille andel har mål i Centrum af København.



Figur 29 Analyse af flaskehalse. Helsingørmotorvejen, snit ved Gl. Holte. Lastbiler

Kilde: DTU Transport. Professor Otto Anker Nielsen

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Trængselskommissionen/7%20møde%20i%20trængselskommissionen/TrængselsOpgørelser%20v5.pdf>

”Den sammenhængende by” indeholder forskellige afsnit om parkering. De trækker i noget forskellig retning. Her er de:

”Også kommuneplanens bestemmelser om bebyggelsens omfang, friarealer og parkering kan skabe udfordringer. Endelig kan de ofte mindre grunde medvirke til, at investorer umiddelbart overser mulighederne”.

”Undersøge om de generelle rammebestemmelser for bygningers omfang, friarealer og parkering mv. udgør en barriere for omdannelse og nybyggeri i den eksisterende by og derfor har behov for justeringer”

”Erhvervslivet efterspørger bedre fremkommelighed på vejene, let adgang til varetransport og distribution, bedre parkeringsforhold samt god tilgængelighed for medarbejdere og kunder. Der er stor variation i valget af transportmiddel til virksomhederne og dermed også forskel på behovet for bil- og cykelparkering i forbindelse med kontor erhverv, forskellige typer virksomheder og detailhandel. Moderne kontorbyggeri indrettes i dag således, at der i de enkelte bygninger arbejder flere mennesker end tidligere. Det har desuden vist sig vanskeligt at dobbeltudnytte bilparkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. Kommunen vil derfor undersøge, om der bør ske en justering af parkeringsnormerne”

Kommentar: Et moderne erhvervsliv burde også være interesseret i en miljøvenlig by og bør derfor ikke som nu presse på for at modvirke en sådan udvikling ved at arbejde for mere parkering og større veje, som f.eks. direktør Michael Svane fra DI-Transport gør. I Trængselskommissionen, hvor undertegnede også sad, var det beskæmmende at se, hvordan Michael Svane arbejdede intensivt for miljøfjendtlige trafikinitiativer.

”Undersøge behovet for en revision af parkeringsnormerne for bil og cykel for erhvervsbyggeri under hensyntagen til blandt andet det stigende antal arbejdspladser pr. m² og kommunens målsætning om en bæredygtig trafiksammensætning”

”De fleste nye boliger opføres som etagebebyggelse, fx som karrébebyggelse eller høje punkthuse bl.a. ved Amager Strand, men der er også stor efterspørgsel efter rækkehuse som eksempelvis Margretheløkken og AlmenBolig+ boligerne på Grøndalsvænget Allé. I nogle tilfælde er de eksisterende planbestemmelser en barriere for at bygge nye rækkehuse og tæt-lav bebyggelse. Ligeledes kan reglerne for parkering begrænse byggeriet af boliger. Forskellige mennesker -fx unge - har forskellige behov for adgang til parkering, hvilket kommunen vil prøve at imødekomme”

Vi håber, at en revision af parkeringsnormerne vil reducere *kravet* om p-pladser samt sætte snævre grænser for hvor mange man i det hele taget må bygge. Desværre tyder nogle af de citerede udsagn på, at man vil gøre ondt værre med at tillade mere parkering. Det vil naturligvis modarbejde alle de pæne ord om CO₂-neutralitet og en bæredygtig trafik.

Vi må håbe på at alle gode kræfter vil arbejde for en moderne miljøvenlig by og derfor ikke presse på for at *modvirke* en sådan udvikling.

Et skræmmende eksempel på den nuværende praksis er kravet om 180 parkeringspladser ved det i udpræget grad stationsnære Scala-byggeri. Det ligger lige ved Vesterport, Københavns Hovedbanegård og den kommende metrostation på Rådhuspladsen. Disse p-pladser vil formentlig generere mere end 1100 ekstra daglige bilture til Københavns centrum. Tidligere var der ingen parkeringspladser ved Scala.

I forbindelse med spørgsmålet om parkeringspladser er det også vigtigt at tage anlægspriser og driftomkostninger i betragtning.

Det er belastninger som skal samtænkes med de store miljømæssige og trængselsmæssige konsekvenser som et stort antal parkeringspladser medfører.

Her er en oversigt over hvad parkeringspladser koster i anlæg og drift:

| Type | Grundpris pr m2 | | 8000 | | Drift & vedligehold | Afskrivning over 50 år | Total årlig udgift pr. plads |
|-------------------------------------|----------------------|------------------------------------|------------------------------|-----------|---------------------|------------------------|------------------------------|
| | Pris pr. plads Grund | Pris pr. plads Anlæg Ekskl. grund* | Pris pr. plads Grund & Anlæg | Rente -3% | | | |
| På eksisterende vej* | 200.000 | 50.000 | 250.000 | 7.500 | 2.500 | 1.000 | 11.000 |
| Alm. P-hus -250 pladser | 64.000 | 300.000 | 364.000 | 10.920 | 10.000 | 6.000 | 26.920 |
| Underjordisk anlæg m. 250 pladser | 1.600 | 575.000 | 576.600 | 17.298 | 10.000 | 11.500 | 38.798 |
| Underjordisk anlæg m. 250 pladser | 1.600 | 550.000 | 551.600 | 16.548 | 10.000 | 11.000 | 37.548 |
| Undersøisk anlæg Sortedamssøen | 1.600 | 575.000 | 576.600 | 17.298 | 10.000 | 11.500 | 38.798 |
| P-siloer m. 75 pladser - v. 20 stk. | 1.600 | 600.000 | 601.600 | 18.048 | 25.000 | 12.000 | 55.048 |
| P-siloer m. 75 pladser - v. 10 stk. | 1.600 | 625.000 | 626.600 | 18.798 | 25.000 | 12.500 | 56.298 |
| P-siloer m. 75 pladser - v. 2 stk. | 1.600 | 625.000 | 626.600 | 18.798 | 25.000 | 12.500 | 56.298 |
| Fuldautomatisk anlæg -250 pladser | 1.600 | 700.000 | 701.600 | 21.048 | 25.000 | 14.000 | 60.048 |
| Pendleranlæg ved kommune grænse | 60.000 | 180.000 | 240.000 | 7.200 | 10.000 | 3.600 | 20.800 |

*Kilde Kbh. Kommune, Teknik & Miljø Forvaltningen (dok.nr. 2011-26925)

Fastforrentet, 3% uden afdrag

Alle priser ekskl. moms

*Baseret på grundpris på grundpris på 15.000 m2 der svarer til forskellen på alm. P-hus og pendleranlæg ved Kommunegrænse, samt Nordhavns grundpriser.

Parkering skaber trafik. Det er en gammel sandhed. Man har ofte i København brugt den tommelfingerregel, at hver parkeringsplads i gennemsnit medfører omkring 6 daglige kørsler

Vi vil i denne forbindelse citere den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl:

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til debiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser.”

Citat fra ”Den tænkende storby,” Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Desværre har denne- måske lidt bastante - melding fra Jan Gehl ikke haft indflydelse på parkeringsnormerne i den gældende kommuneplan.

Naturligvis skal der være parkeringspladser til handicappede bilister, vare- servicetrafik og besøgende til virksomhederne.

Når det gælder pendlerparkering ved arbejdspladser er der gennem årtier bygget titusinder af nye pendlerparkeringspladser i Københavns kommune.

Disse parkeringspladser er en afgørende forudsætning for den voldsomme vækst i biltrafikken, som har fundet sted til og fra byen.

Der findes ikke i kommunen nogen samlet oversigt over, hvor mange ekstra private parkeringspladser, der er og er kommet i København de seneste årtier.

Man har heller ikke et samlet overblik over, hvor mange der er under anlæg, og hvor mange der er krævet i forbindelse med planlagte byggerier.

Der er dog et enkelt alarmerende tal for udviklingen i antallet af pendlerparkeringspladser fra ca. 1992 til 2002, men det omfatter kun nye større erhvervsbyggerier i nævnte periode. Der er kommet over 10.000 ekstra parkeringspladser:

"I forbindelse med de sidste 10 års større erhvervsbyggerier i København, bl.a. i havneområderne er der således anlagt over 10.000 parkeringspladser på privat grund eller parkeringskældre".

Kilde: Københavns Kommune: Trafik- og miljøplan 2003. Status og hovedproblemer

NOAH-Trafik har gennem mange år forgæves forsøgt at få en oversigt over alle private parkeringspladser ved arbejdspladser i København. Københavns Kommune har undskyldt sig med, at man ikke havde ressourcer til at lave en sådan oversigt.

Den 9. november 2001 sendte NOAH-Trafik derfor igen en henvendelse til Københavns Kommune og med en oversigt, der viste det omtrentlige antal parkeringspladser, der var anlagt de seneste år, var under anlæg eller mulige ifølge lokalplanerne. Det drejede sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal altså over 33.000. Vi spurgte om kommentarer. En unavngiven embedsmand udtalte til Jyllandsposten, at det nok skulle passe i løbet af omkring 15 år.

Det er ikke lykkedes for os at få svar om hvor mange nye p-pladser, der er kommet siden 2001. Vi vil derfor her benytte lejligheden til at stille spørgsmålet igen.

Havnetunnel

En havnetunnel spøger desværre stadig. Københavns Borgerrepræsentation besluttede ellers i 2000, at droppe planerne, idet man konkluderede at en sådan ville skabe flere problemer end den løste.

Hvis man ønsker en miljøvenlig trafikudvikling skal man ikke samtidig undergrave en sådan udvikling med miljøundergravende tiltag som en havnetunnel/østlig omfartsvej.

"Havnetunnelen bør opgives. Den underminerer det progressive i Ørestadsplanlægningen."

skriver af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen bl.a.:

"Netop det forhold, at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skullet udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city.

Problemet har været, at vi i alt for ringe grad har formået at styre denne decentralisering. Den regionale planlægning har været for svag i forhold til den kommunale planlægning. Boliger og arbejdspladser er gennem årtier blevet lokaliseret fjernt fra stationerne på det banenet, som er rygraden i den fingerbystruktur, som skulle have været grundlaget for byudviklingen.

Resultatet er et stort og stærkt voksende biltransportarbejde i hovedstadsområdet, og en bystruktur, som er blandt de mest bilafhængige blandt europæiske storbyer, og blandt de mindst bæredygtige når det gælder mulighederne for reduktion af transportsektorens CO2 udslip. Hvad nytter roadpricing, forbedring af den kollektive transport med ønskelige letbaner, ringbane etc. når bystrukturen, dvs. placeringen af boliger og arbejdspladser, kun er gearret til biltransport? Skal mere miljøvenlige transportformer fremmes, må den fremtidige byudvikling understøtte bestræbelserne".

Kilde Ingeniøren : <http://ing.dk/artikel/15411>

"Københavns skal være CO2-neutral i 2025".

Som tidligere nævnt skal bl.a. grøn mobilitet bane vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger.

Dette står i kontrast til dette om at det kun er den kollektive trafik der skal være CO2-neutral.

"I 2025 skal den kollektive trafik være CO2-neutral, og 60 % af udslippet af Nox-partikler skal fjernes, så luften bliver renere. Kommunen udarbejder en plan, der sikrer CO2-neutrale busser i 2025, og har samtidig forsøg med el-og hybridbusser. Byudviklingen skal styrke brugen af disse klimavenlige trafikformer"

Hvis biltrafikken blot skal fortsætte med at stige bliver det både umuligt at opnå målet om CO2-neutralitet og samt at få "Sunde rammer for Københavnerne"

"Københavnerne skal leve længere, have flere gode leveår og have lige muligheder for et sundt og aktivt liv. Københavnernes overlevbarhed som følge af luftforurening skal reduceres"

Pendling

"I dag pendler ca. 170.000 ind til arbejdspladserne i København, og det giver bl.a. pres på indfaldsvejene. Dette pres kan mindskes, ved at beboerne i omegnskommunerne parkerer ved stationerne uden for byen og benytter kollektiv trafik. Mulighederne for at cykle helt ind til byen fra de nærmeste omegnskommuner kan udbygges gennem etablering af nye cykelsuperstier"

"I den modsatte retning pendler ca. 110.000 københavnere hver dag til arbejdspladser uden for Københavns Kommune. En del af disse arbejdspladser er placeret relativt langt fra stationerne, så en betydelig del af udpendlingen fra København foregår med bil"

Kilde: "Den sammenhængende by"

Det nævnte tal på indpendling på 170.000 må vel forstås som indpendlingen over kommunegrænsen. Der nævnes *park and ride*, men det er ofte dyrt, grimt og upopulært at anlægge sådanne parkeringspladser. Derfor må løsningen være at folk kommer til stationerne med cykel og et kraftigt udbygget net af "til- og fra-bringerbusser".

Der benævnes, at "en betydelig del" af de 110.000 udpendlere fra Københavns kommune kører i bil ud af byen. Det er miljømæssigt yderst uheldigt, idet der netop på deres rejsetidspunkter er god ekstra kapacitet i togene ud af byen om morgenen og ind mod byen om eftermiddagen. Gode busforbindelser fra stationerne til arbejdspladserne vil også kunne medvirke til at få flere til at udpendle uden bil.

Som det kan ses af skemaet nedenfor, er der dagligt omkring 138.000 personer, som pendler til København i bil. En beskedent del er disse bilister er handicappede. Resten må formodes at være raske og røriges således, at de må kunne pendle på anden og mere bæredygtig måde.

Figur 2: Personer med arbejde eller uddannelse i København, fordelt efter transportform og afstand til job/studie (TU-data 2008).

| | 0-2 km | 2-4,9 km | 5-9,9 km | 10-14,9 km | > 15 km | ALLE |
|-------|--------|----------|----------|------------|---------|---------|
| GANG | 30.000 | 5.000 | 0 | 0 | 0 | 36.000 |
| CYKEL | 35.000 | 67.000 | 43.000 | 9.000 | 1.000 | 155.000 |
| BIL | 3.000 | 18.000 | 27.000 | 23.000 | 67.000 | 138.000 |
| BUS | 1.000 | 9.000 | 14.000 | 3.000 | 1.000 | 29.000 |
| TOG | 1.000 | 4.000 | 13.000 | 13.000 | 43.000 | 74.000 |
| ANDET | 0 | 0 | 1.000 | 1.000 | 4.000 | 6.000 |
| ALLE | 70.000 | 105.000 | 88.000 | 49.000 | 116.000 | 438.000 |

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Københavns Kommune. "Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025".

NOAH-Trafik har derfor overfor Folketinget foreslået, at fri pendlerparkering skal beskattes med markedsværdien som fryns ligesom fri bil og fri telefon. Det vil være uhyre effektivt i retning af at få folk til at overveje om de kan pendle uden bil. Se henvendelsen her: <http://noah.dk/trafik/gratis-parkering-er-stoette-til-bilpendling/>

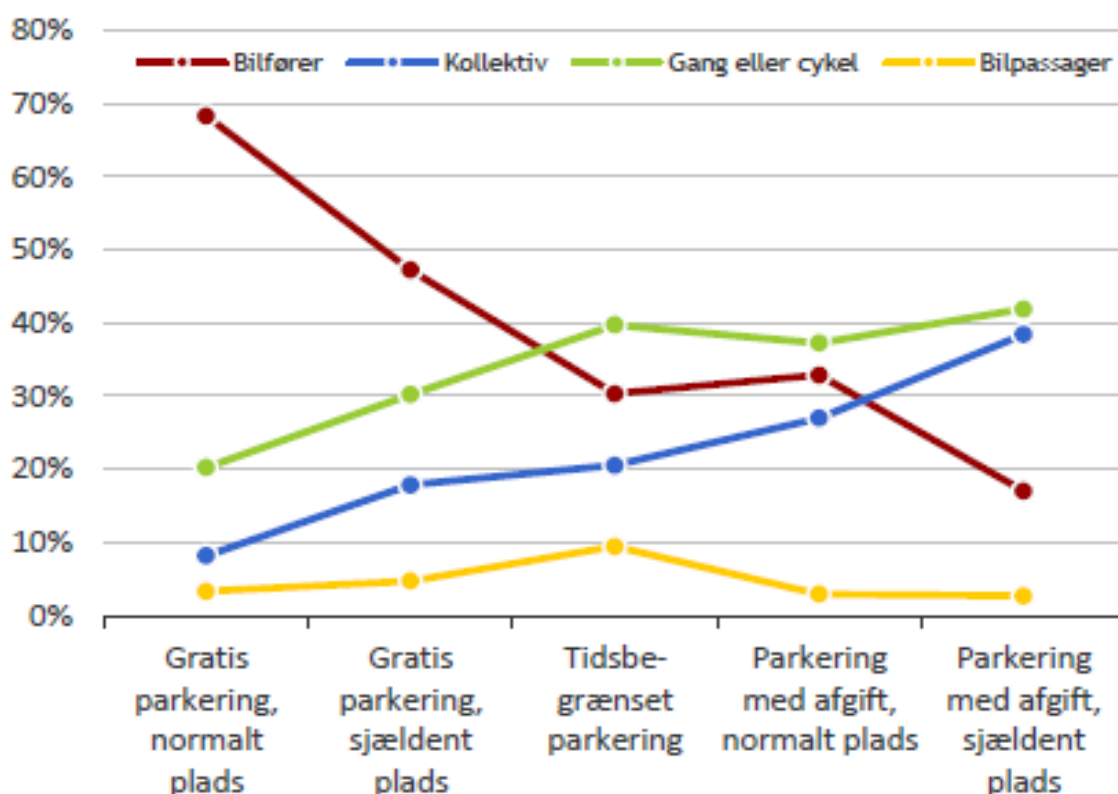
Vi er klar over, at det med beskatning ikke er noget kommunen kan beslutte, men man kan arbejde for det overfor Folketinget. Det vil lette presset på indfaldsvejene, som presses af de 73 %, som er stort set altid er sikret fri parkeringsplads ved deres arbejdsplads.

Det Københavns kommune kan gøre selv, er at undlade at kræve/tillade så mange pendlerparkeringspladser i byen.

Det er indlysende at gratis parkering er stærkt motiverende for bilpendling.

Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenterne som bilfører 68 %. Når parkerings mulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30-40 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2011-2013.

Kilde: Faktaark om pendling. Transportvaneundersøgelsen

Analyse af antal personer i biler i morgenspidstimen mod København

Det ser voldsomt ud på en fyldt motorvej, men "blikket" bedrager. Der er f.eks. kun 3.449 personer i bilerne i spidstimen på Lyngbyvejen ved kommunegrænsen mod København.

Vi har udarbejdet nedenstående analyse, der viser, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at skaffe mere miljøvenlig transport til en pæn del af de pendlere, der er på de undersøgte indfaldsveje i "spidstimen" mellem 8 og 9.

Det siger sig selv, at kan man håndtere "spidstimen" så er alle andre af døgnets timer endnu lettere at klare. Det samme gælder den modsatte køreretning. Også en større reduktion kan håndteres ved fælles indsats fra bus- og bane-operatører.

Hvis man eksempelvis kunne få 20 % af disse bilpendlere på Lyngbyvejen til i stedet at vælge den kollektive transport, drejer det sig kun om 690 personer. De kunne sidde i 1 tog eller 16 busser.

| | Antal personbiler mod Kbh. i "spidstimen" | Antal personer i disse biler. I gennemsnit kun 1,11 person i hver personbil i spidstimen mod København | 20 % af disse personer i spidstimen udgør så mange personer: | Antal tog/busser til transport af 20 % af pendlere på disse veje i spidstimen mod København. Der regnes med 45 personer pr. bus og 800 personer pr. tog: |
|-----------------------------------|---|--|--|--|
| Eksempler på indfaldsveje: | | | | |
| Lyngbyvejen | 3108 | 3449 | 690 | 1 tog eller 16 busser |
| Hareskovvejen | 1761 | 1954 | 391 | 1/2 tog eller 9 busser |
| Strandvejen | 889 | 986 | 198 | 1/4 tog eller 5 busser |
| Tuborgvej | 1589 | 1741 | 349 | 1/2 tog eller 8 busser |
| Holbækmotorvejen | 1519 | 1686 | 338 | 1/2 tog eller 8 busser |
| Frederikssundsvej | 748 | 830 | 166 | 1/4 tog eller 4 busser |
| Jyllingevej | 853 | 946 | 190 | 1/4 tog eller 5 busser |
| Slotsherrensvej | 647 | 718 | 144 | 1/4 tog eller 4 busser |
| Roskildevej | 1158 | 1285 | 257 | 1/3 tog eller 8 busser |
| Islevhusvej og Horsebakken | 514 | 570 | 114 | 1/6 tog eller 3 busser |
| Mørkhøjvej | 381 | 422 | 85 | 1/9 tog eller 2 busser |

Kilde vedrørende antal biler: Københavns Kommune. Der er regnet med en gennemsnitsbelægning på 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden mod København. Kilden hertil er Vejdirektoratets rapport: Personer pr. bil 2009.

I skemaet ovenfor er regnet med tal fra Vejdirektoratets undersøgelse fra 2009. Nyere analyser viser, at gennemsnitsbelægningen i myldretiden nu er faldet til 1,05 person pr. bil.

DTU's transportvaneundersøgelser viser, at der ved ture til arbejde i gennemsnit i Danmark er 1,05 personer i bilen. Set på alle ture, er bilerne lidt bedre udnyttet, da der her er 1,37 personer i hver bil. Men der er stadig mange ledige sæder i bilerne. Det er i pendlingen til arbejde, at belægningen i personbiler ligger lavest.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Gate 21

Gennemsnitsbelægningen på døgnbasis er også faldet voldsomt. Ovennævnte oplysning fra Transportvaneundersøgelsen tilsiger tilmed en endnu lavere belægningsprocent end denne graf fra Vejdirektoratet

Transportsystemets produktivitet forbedes ikke i samme takt som efterspørgslen stiger

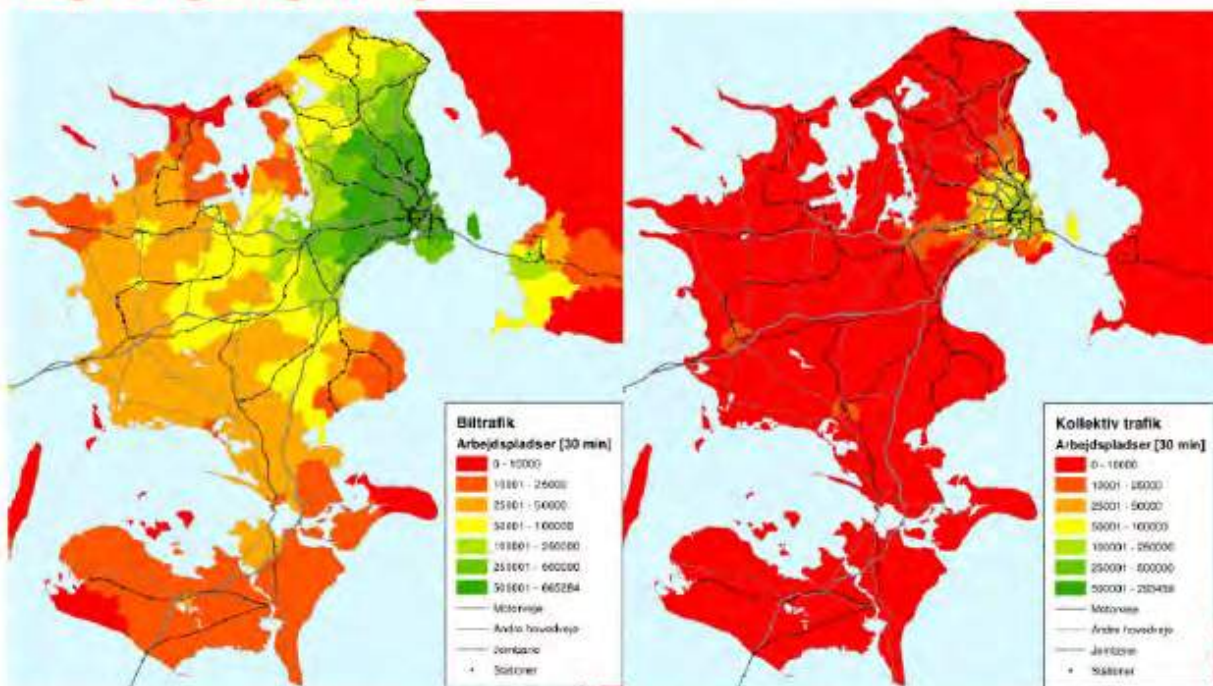


Forholdet mellem personkilometer og køretøjskilometer



Som det fremgår af denne graf fra DTU-transport er biltrafikken ekstremt privilegeret sammenlignet med situationen for de kollektive trafikanter:

Hvor mange arbejdspladser kan nås fra forskellige områder på 1/2 time (samlet tilgængelighed)



Bil

Kollektiv

Udvidelse af vejkapaciteten mod København burde stoppes

De store motorvejsanlæg mod København gør det ekstra fristende at vælge bil frem for andre transportmidler. Som det fremgår af ovennævnte er det tilmed biler med ringe belægning, der fylder vejene. Alligevel er indfaldsvejene gennem årtier udbygget og udbygget.

Københavns Magistrat og Tengvad-udvalget forsøgte i 1988 at få sat en stopper for denne miljøfjendtlige udvikling:

I 1988 udtalte København magistrats 4. afdeling i sit hørings svar (Hovedjournal nr. 2182-2) om en evt. udvidelse af Helsingørmotorvejen bl.a.:

"Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet". Det hed videre: "I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen. En udvidelse af vejkapaciteten mod København må forudses at medføre ønsker om også at udvide kapaciteten på det københavnske vejnet stik imod kommunens og statens ønske".

Det samtidige såkaldte Tengvad-udvalg (Udvalget om Hovedstadsområdet Trafik), udtrykte problemerne med udbygning af vejene således: "På vejområdet står vi overfor betydelige problemer. De seneste års stigning i biltrafikken kan ikke løses ved en udbygning af vejene, som blot ville flytte problemerne til andre steder i regionen. I stedet må der sættes på en overflytning til den kollektive trafik".

Siden da er trafikken vokset kraftigt bl.a. på grund motorvejsudvidelser, uden at der er grebet ind. For øjeblikket udbygges f.eks. Helsingørmotorvejen og flere udvidelser og forlængelser af motorveje er bebudet.

Gennemføres disse planer vil det give centralkommuner store ekstra trafikbelastninger og gøre det endnu mere attraktivt at benytte bil frem for kollektive trafikmidler samt medføre et øget pres for at udbygge kapaciteten på det Københavnske vejnet. Altså en videreførelse af den onde cirkel.

"Nu har vi har veje nok", som tidligere vejdirektør Per Milner erklærede i dette interview i Ingeniøren: <http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf>

Der burde i stedet alene sættes målbevidst på kapacitetsstærke og arealbesparende kollektive transportmidler. Her en illustration, der viser forskellene i kapacitet mellem forskellige kollektive transportmidler:



”BÆREDYGTIG UDVIKLING MOBILITET OG TILGÆNGELIGHED

MÅLSÆTNINGER”

Det er ærgerligt og skuffende, at der nu frem til 2025 kun er en målsætning der vedrører *stigningen* i trafikken:

”Frem mod år 2025 er det målet, at mindst 2/3 af væksten i trafikken - målt som det samlede antal personture skal ske inden for fodgænger-, cykel-og kollektiv trafik, så trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning”

I kommuneplan 2009 var målsætningen nedenfor ikke kun på langt sigt, men den aktuelle målsætning

”På langt sigt er det visionen, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil”

Det er alt for beskedne målsætninger for en by, der ønsker at fremstå som en miljømæssig frontløber. På transportområdet er man miljømæssigt dårligt kørende.

**Med venlig hilsen
NOAH-trafik**

Ivan Lund Pedersen

Kbh. den 9. oktober 2014

Til Københavns Kommune

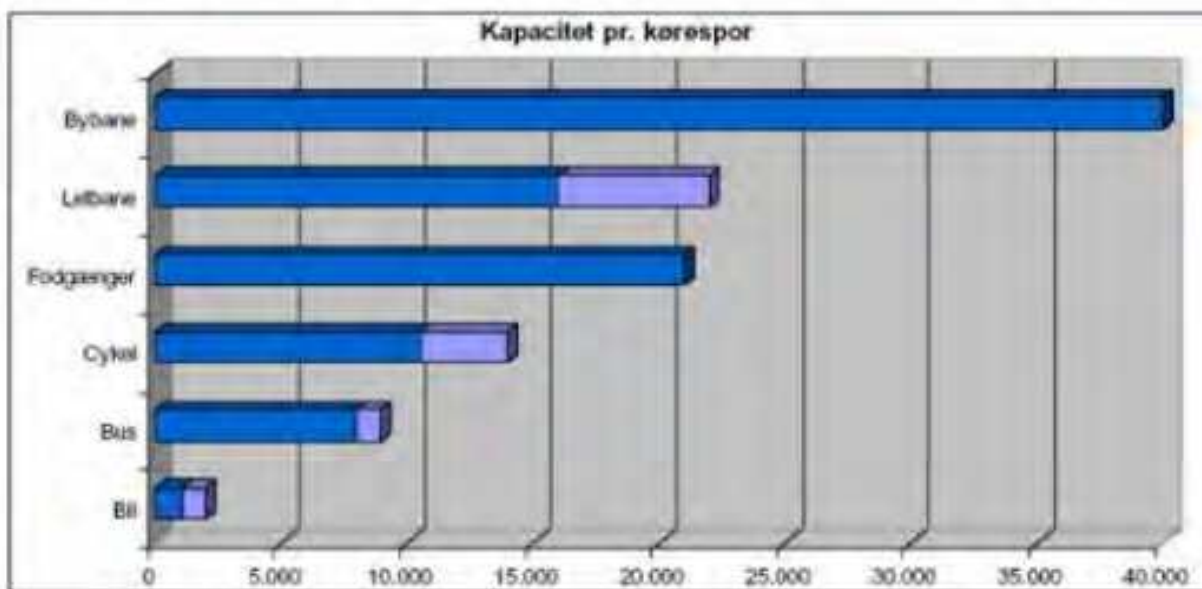
Vedrørende: Den sammenhængende by

Bygge – og teknikudvalget har fornylig behandlet ”Servicemål og forslag til prioritering af trafikken i Københavns Kommune”. Vi indsendte i den anledning det følgende hørings svar. Eftersom problematikken er afgørende for den fremtidige trafikudvikling i København indsender vi det hermed også i denne sammenhæng.

Det er godt, at Københavns Kommune lægger op til en diskussion om prioritering af transportformerne i forbindelse med signalstyring og arealanvendelse. Eftersom Københavns Kommune har målsætninger om en klar grøn profil på alle områder, herunder at blive CO2-neutral i 2025, er det afgørende, at der sker en prioritering, hvor man støtter disse målsætninger i praksis. For at kunne nå målene om en mere miljøvenlig trafik i København er det nødvendig med en klar opprioritering af de mest miljøvenlige trafikanter som fodgængere, cyklister og den kollektive trafik. Som bilag 1 er gengivet målsætningen på trafikområdet.

Når man skal prioritere bruges af vejarealer er det mest centrale at støtte de grupper, der bruger arealer mest effektivt. Nedenfor er gengivet en illustration fra Europa Kommissionens Transportdirektorat, der viser forskellene.

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.

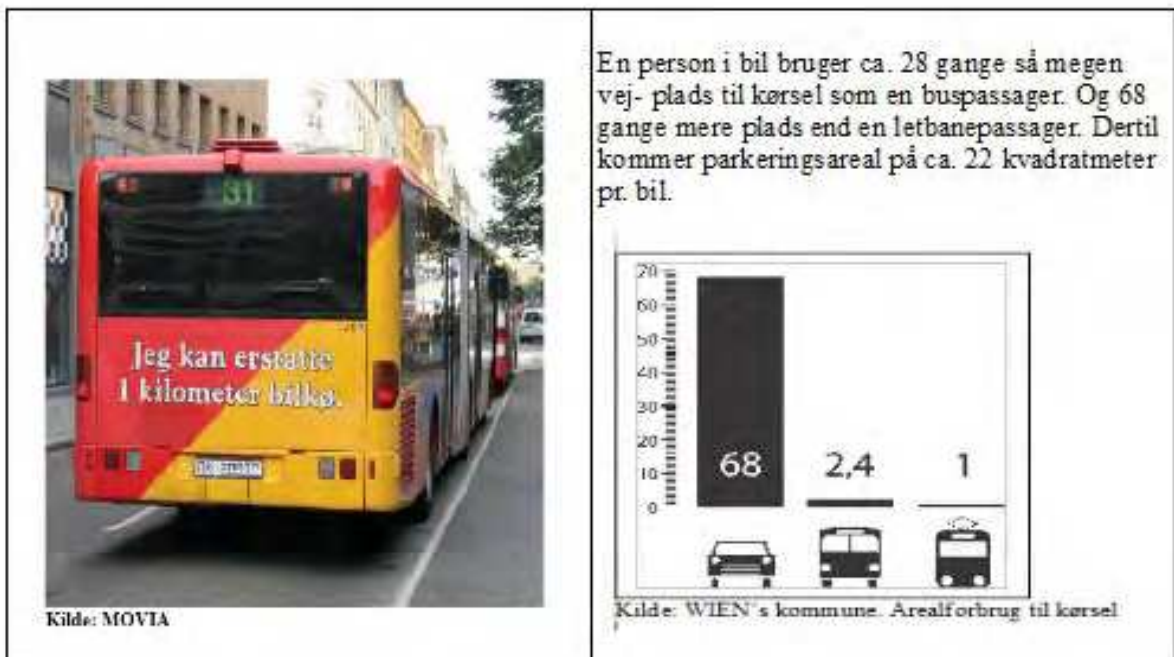


Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

”Som det ses af *Figur 12* er bilen det transportmiddel der er mest arealkrævende pr. transporteret person. Både individuel trafik på cykel og til fods kan transportere væsentlig flere personer pr. time på samme plads, mens det er banesystemerne der kan transportere flest personer i den kollektive trafik. Ved at satse på den kollektive trafik kan gaderummene udnyttes bedre end i dag, og i byområder med meget trafik kan letbaner og bybaner være et reelt alternativ til busser da de kan transportere flere passagerer.”

Kilde: Fremtidsscenerier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck. http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file_2706944/content

Her andre illustrationer vedrørende arealforbrug:

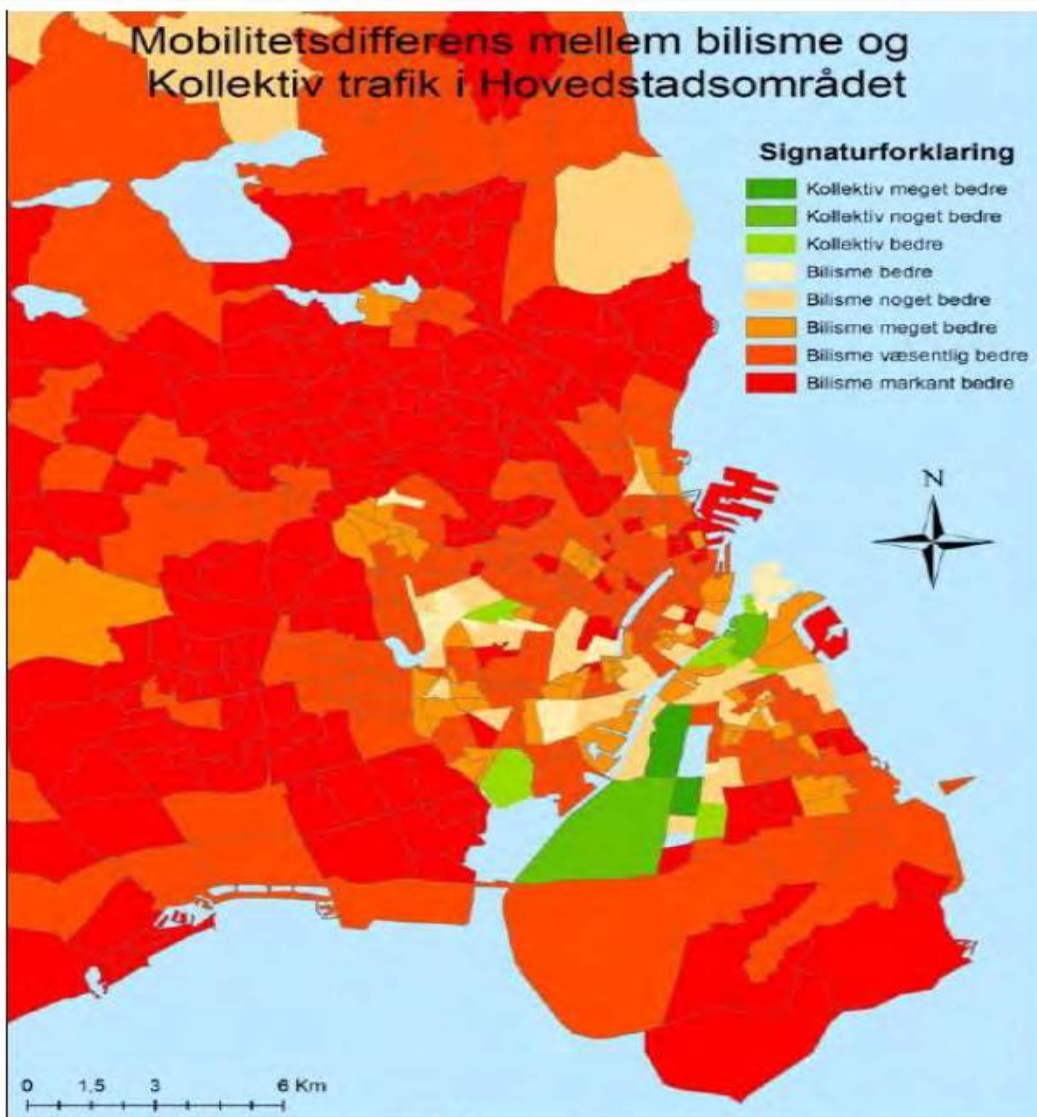


Kilde: MOVIA

Biltrafikken er meget privilegeret i Hovedstadsområdet

I forbindelse med Trængselskommissionens arbejde udarbejdede DTU-Transport en analyse af forskellen mellem bilisters og kollektive trafikanters tidsmæssige serviceniveau.

Tidsforbrug er ofte af afgørende betydning for transportmiddelvalget. Da bustrafikken er af vital betydning for den samlede kollektive trafik er hurtig, hyppig og præcis bustrafik helt central. Desværre er bustrafikken i dag stærkt hæmmet af biltrafikken, der generelt er topprioriteret både hvad angår vejarealer og signalstyring. Der er få undtagelser, som dog ikke ændrer på totalbilledet.



Figur 3 Mobilitet for kollektiv trafik i forhold til bil (gennemsnitlig rejsetid for eksisterende personrejser).

”Som det fremgår, er mobiliteten for kollektiv trafik bedre end for bil i Ørestaden, omkring Flintholm og Ny Ellebjerg stationer, samt i Christianshavn. Men ses der bort fra disse succeser, så er det tankevækkende, at mobiliteten for biler er markant bedre end kollektiv trafik i meget store dele af Hovedstadsområdet”.

Kilde: Notat af 9. november 2012 fra professor Otto Anker Nielsen, DTU-Transport vedrørende definition og mål for mobilitet og tilgængelighed. Ligger her:

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2012/Trængselskommission/5%20møde/Mobilitet%20og%20tilgængelighed.pdf>

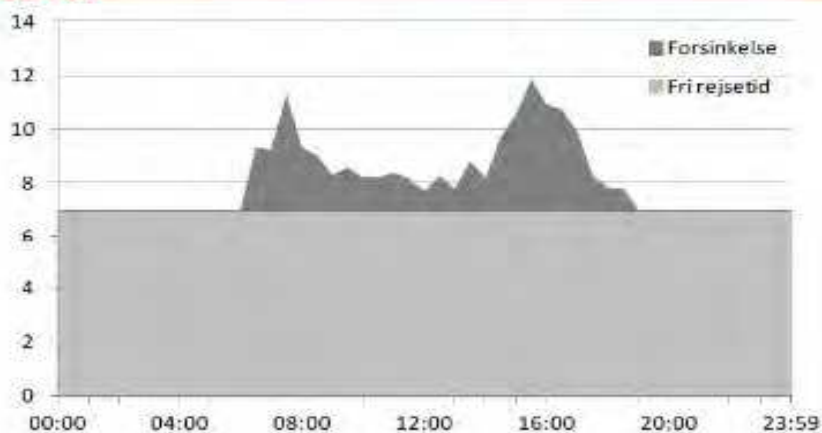
Trængsel

Under arbejdet i Trængselskommissionen blev det klarlagt, at der er store forskelle mellem hvordan man opgør trængsel/forsinkelse for biltrafikken og bustrafikken. Mens biltrafikens forsinkelse udregnes ved at sammenligne med en situation som eneste bil på vejen (free-flow), beregnes forsinkelse for busser kun som den ekstra tid, der bruges udover den køreplanlagte, som er afstemt efter den ofte dårlige fremkommelighed på grund af mange biler.

Derved diskrimineres buspassagerne idet de må afgive tid til fordel for bilister, som fylder langt mere på vejene pr. person.

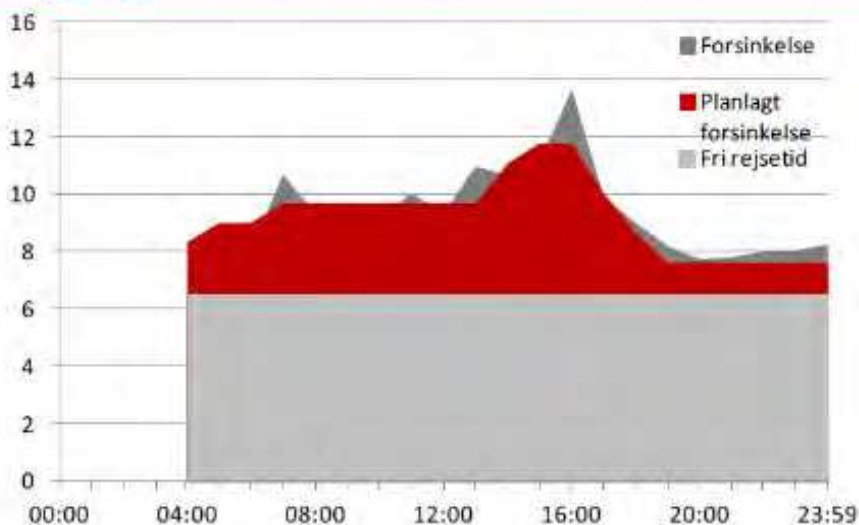
Her et eksempel på forskellen i beregninger af tidstab for biltrafik og bustrafik:

Figur 3 Rejsetider (i min.) med bil mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej



Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

Figur 4 Rejsetider (i min.) med linie 21 mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej



Kilde: Rejsetidsmålinger fra Movia for perioden 1. oktober - 31. december 2010

For bil medregnes al rejsetid ved hastigheder under den fri rejsehastighed som forsinkelse, mens der for bus kun medregnes rejsetid udover den køreplanlagte tid, som er justeret i forhold til den forventede trængsel.

For eksemplet med Ring 2 betyder det, at det lysegrå område i begge tilfælde er fri rejsetid, mens det mørkegrå område er forsinkelse. Her er forsinkelsen i eksemplet for bil (Figur 3) væsentligt større end forsinkelsen i eksemplet for bus (Figur 4) selvom Figur 2 viste, at rejsehastigheden er lavere for bus end for bil.

Yderligere oplysninger kan findes i denne kilde:

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2012/Trængselskommission/4%20møde/Definition%20af%20trængsel%20-%20DTU.pdf>

Ved opgørelser over tidstab bliver biltrafikken stærkt favoriseret, idet der som nævnt sammenlignes med free-flow, mens de bilskabte forsinkelser er indregnet i buskøreplanerne.

Hvis man for buspassagerer brugte samme målestok – i dette tilfælde optimal busfremkommelighed - ville tidstab for buspassagerer naturligvis være langt højere

Der er ydermere den store forskel, at man som buspassager normalt både skal vente på bussen og ofte skal skifte til anden bus eller til et tog, mens man som bilist normalt tager hele turen i samme transportmiddel.

For bilister regner man forsinkelser fra start til mål, mens forsinkelser for buspassagerer kun er den tid man bruger mere i bussen end den køreplanlagte.

Den forsinkelse som en buspassager udsættes for kan derfor let resultere i, at man ikke når en bus eller et tog, som går sjældent. Derved kommer et ekstra tidsforbrug, som heller ikke indgår i opgørelserne over busforsinkelser.

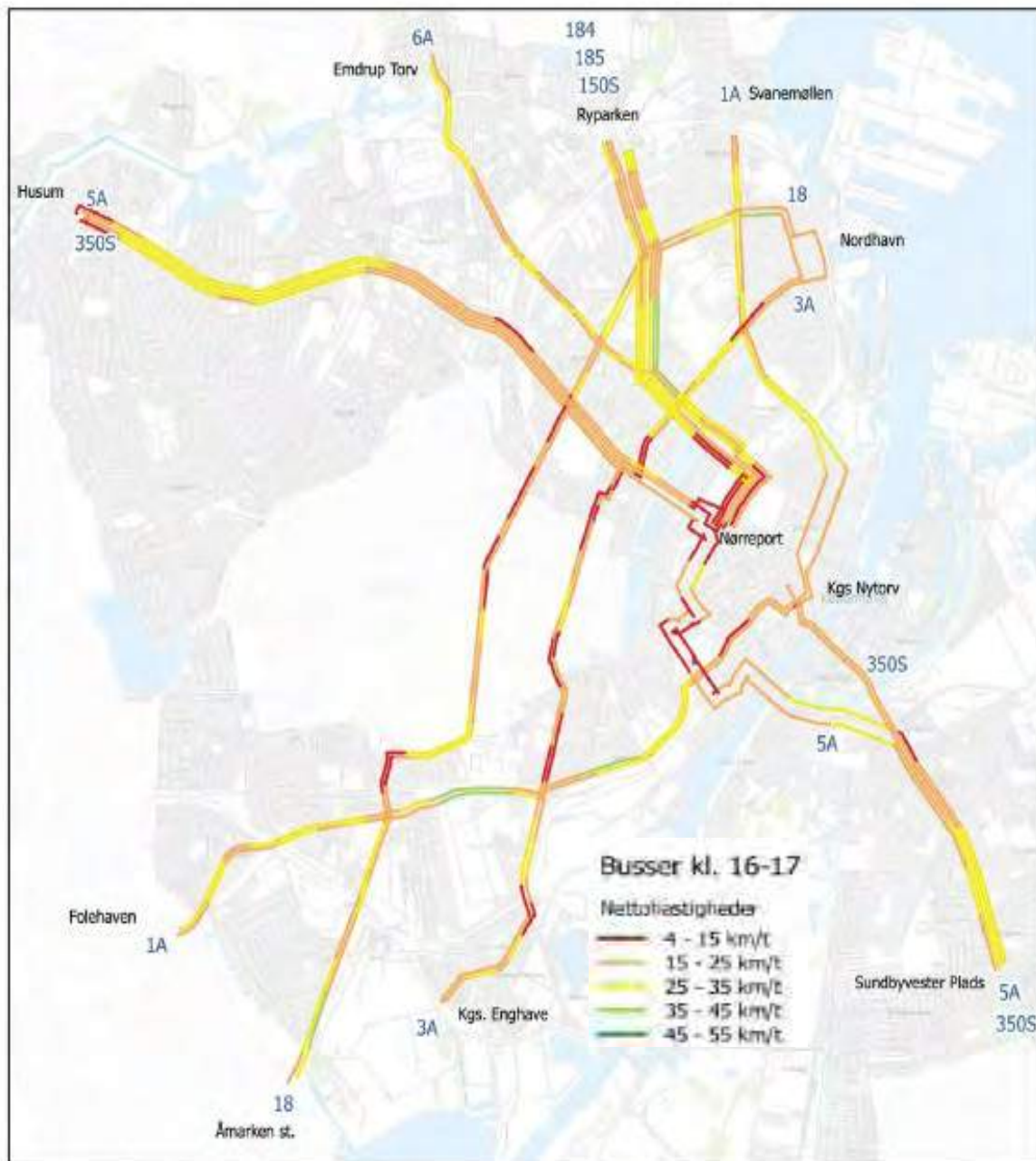
Da hele turen for bilister er med i analyserne og man er derfor langt mindre sårbare overfor forsinkelser end buspassagerer. Som bilist kan man tilmed ofte indhente eventuelle forsinkelser. Derved får biltrafikken yderligere en stor tids- komfort- og konkurrencemæssig fordel.

Bushastighed og passageres rejsehastighed

Denne graf viser bussernes hastighed om eftermiddagen. Denne ofte lave hastighed er end ikke udtryk for passagerens *rejsehastighed*, idet der som nævnt også er gangtider og ventetider og tillige ofte skiftetider i en samlet rejse med kollektive transportmidler.

Buspassagerer kommer sjældent frem fra startsted til rejsemål med højere rejsehastigheder end 6-8 km/t i centrale byområder med kraftig biltrafik. Det er mange gange lavere hastighed end for bilister. Den dårlige fremkommelighed betyder også ubekvem kørsel med mange opbremsninger og ofte overfyldte busser. I bilerne er man sikret siddeplads foruden normalt 3-4 tomme pladser.

De lave rejsehastigheder for de kollektive buspassagerer betyder desværre også, at folk fravælger bus til fordel for biler, hvorved situationen forværres yderligere for busstrafikken, erhvervsstrafikken og miljøet.



Fra rapporten side 29

Kun ca. 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden på motorvejene i Storkøbenhavn

Den motoriserede trafik, der kører på gaderne i København, er fortrinsvis personbiler. De kører (mellem kl. 7 og 19) omkring 76 % af de kørte motoriserede kilometer. Dertil kommer, at en ukendt del af varevognene (på gule eller gul-hvide plader), der står for 18,3 % af kørslen, også i stor udstrækning er købt til persontransport fordi afgiften er lavere.

Desværre er der tilmed meget få personer i de biler, der skaber det største pres på vejene og busstrafikkens fremkommelighed. Hvis flere pendlere således benyttede kollektive transportmidler og

cykler ville bilpresset falde og den kollektive busstrafik og erhvervstrafikken kunne få langt bedre vilkår. Se bilag ”Omregningstabel” fra motorvej til bus- og banetrafik.

Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgenmyldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90 % af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Kilde: Vejdirektoratet: Personer pr. bil 2009

Indfaldsvejene stopper alt for mange biler ind i København

De store indfaldsveje med de mange næsten tomme biler lægger et voldsomt pres på København. Indfaldsvejene er gennem årtier bygget og udbygget uden hensyntagen til at presset på andre trafikanter og miljøet i Centalkommunerne derved blev kraftigt forøget.

Spørgsmålet er om Kommunens veje fortsat skal indrettes så de på bedst mulige måde kan ”aftage” alle de næsten tomme privatbiler, som de store statslige motorveje sender til byen. Trængselsafgiften kunne have dæmpet belastningen, men blev desværre ikke indført.

Kunne Københavns Kommune ikke overveje at nedsætte belastningen ved i højere grad at indrette signalstyringen således at biltilstromningen over kommunegrænsen blev reduceret og folk blev stimuleret til at vælge andre transportmidler.

Der har også været forskellige forslag om, at der af alle berørte myndigheder målrettet kunne arbejdes for at omprioritere arealforbruget på indfaldsvejene således at busserne fik en af vejbanerne. Til støtte herfor er gengivet ”Nogle tanker om miljøvenlig trængselsreduktion”, som er en henvendelse til Trængselskommissionen fra professor i byplanlægning Petter Næss.

Stort udbud af pendlerparkeringspladser stimulerer til bilpendling

Af andre tiltag til dæmpning af bilbelastningen er parkeringspolitikken, hvor det store udbud af pendlerparkeringspladser naturligvis betyder at folk vælger bilen. En ændring af parkeringsnormerne, så det blev mindre attraktivt at pendle i bil, kunne lette presset.

Adgang til parkering ved arbejdsplads, fordelt på respondentens bopælskommune, for lønmodtagere i 2011

| Bopælskommune | Adgang til parkering ved arbejdsplads | Procentfordeling |
|-------------------------------|--|-------------------------|
| København eller Frederiksberg | Normalt/altid plads | 81 |
| København eller Frederiksberg | Sjældent/aldrig plads | 19 |

Kilde: *Transportvaneundersøgelsen*

Parkeringspladserne er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattet, selvom den repræsenterer en meget stor markedsværdi. En markedsværdi på omkring 3.000 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af op til 36.000 kr. om året. En ændring af skattereglerne ligger naturligvis ikke i kommunens hænder.

Ny amerikansk forskning viser – ikke overraskende - at fri parkering er så attraktiv, at det overskygger andre tiltag, der skulle reducere bilbelastningen. Se:

http://wamu.org/news/14/08/04/free_parking_trumps_transit_benefits_according_to_virginia_tech_stud

Afslutningsvis

Vi er som sagt glade for at der tages hul på diskussionen om hvordan den fremtidige prioritering skal være i forbindelse med signalstyring og arealanvendelse. Vi er også glade for de små forbedringer der foreslås for bus- og cykeltrafikken, men det betyder ikke tilnærmelsesvis, at Københavns Kommune nærmer sig målet om en bæredygtig trafik.

Der lægges ikke op til, at der sættes mål for et ændret fokus på hvilken trafik der skal prioriteres for at få en bæredygtig udvikling. Der foreslås ikke en egentlig opprioritering af de arealeffektive og miljøvenlige transportmidler.

Forslagene ligner mest en uprioriteret videreførelse af dagens politik med lidt til alle – uanset de store forskelle i miljø- og arealbelastning.

Derved ændres der ikke ved, at biltrafikken fortsat vil have langt bedre forhold end f.eks. bustrafikken. Biltrafikken vil derfor, trods det store arealforbrug og derfor dårlige udnyttelse af det fælles vejareal, på det meste af vejnettet og i signalstyringen fastholde de nuværende privilegier.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf

Ivan Lund Pedersen

DEN SAMMENHÆNGENDE BY

FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI
FOR KØBENHAVN 2014

MÅLSÆTNINGER

Frem mod år 2025 er det målet, at mindst 2/3 af væksten i trafikken - målt som det samlede antal personture - skal ske inden for fodgænger-, cykel- og kollektiv trafik, så trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning. På langt sigt er det visionen, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Bilag 2

Nogle tanker om miljøvenlig trængselsreduktion

Petter Næss

Professor i byplanlægning, Aalborg Universitet

Hvis den kollektive trafik skal kunne vinde passagerer på bekostning af bilismen, er det ikke nok at forbedre kollektivtilbuddet. Mindst lige så vigtigt er det at undgå at forbedre 'bilismetilbuddet' gennem byggeri af nye og udvidede veje og forøget parkeringskapacitet. At gøre begge dele - bruge nogle milliarder på metro, letbane osv. og nogle andre milliarder på nye motorveje eller flere kørebaner på de eksisterende - er som at træde på speederen og bremsen samtidigt.

I storbyområder kan man nemlig ikke vejbygge sig ud af trængslen, idet udvidet kapacitet på vejene vil udløse et latent behov for mere plads på vejene og dermed tiltrække flere bilister. Så længe trafikken flyder så godt på de udvidede veje, at bilkørsel opleves af nogle hidtidige kollektivtrafikanter eller cyklister som mere attraktivt end de alternative transportmidler, vil flere biler blive ved med at strømme til de nye og udvidede veje. Denne proces fortsætter indtil bil og konkurrerende transportformer gennemsnitligt opleves som lige attraktive. Vejbyggeri i købelastede byområder vil derfor ikke fjerne trængslen, men kun bidrage til at flere biler deltager i den. Den umiddelbare reduktion i trængslen er kun kortvarig. Vælger man denne strategi, skal man stadig udvide kapaciteten (predict & provide) – men hvad bliver der da tilbage af byen, og hvad koster det miljømæssigt og i penge? Omvendt vil reduktion af vejkapaciteten ikke forøge trængslen varigt, men kun bidrage til at færre deltager i den (forudsat at der findes alternative transporttilbud med tilstrækkelig kapacitet til at

befordre dem, der holder op med at køre bil). Der er rigeligt med teoretisk og empirisk belæg for de ovennævnte sammenhænge (se bl.a. SACTRA 1994, Mogridge 1997, Noland & Lem 2002, Cairns et al. 2002, Næss, Mogridge & Sandberg 2001, Strand et al. 2009, Litman 2012).

Noget af det mest effektive man kan gøre for at begrænse trængslen og forbedre miljøet, er at lave bilkørebaner på de veje, hvor der er plads til det, om til busbaner eller sporvognslinjer. Dermed vil der blive plads til færre biler, mens busserne drøner forbi bilerne der holder i kø. Foruden den konkurrencefordel dette giver den kollektive trafik, giver det en stor psykologisk effekt. Erfaringer fra en række byer viser, at trængslen ikke bliver varigt værre - det bliver blot færre biler, der deltager i trængslen. (Se fx Cairns et al. (2002): "Disappearing traffic"). Det samlede tidstab på grund af trængslen (forsinkelse per bil gange antal biler) vil således falde markant.

I den norske by Trondheim (160.000 indbyggere) har man for nogle få år siden (2008) lavet to af kørebanerne på den sydlige hovedvej ind mod centrum om til busbaner, således at der nu kun er en bilkørebane i hver retning, mod tidligere to. Der er desuden en cykelbane i hver retning - den eksisterede også før busbanen blev etableret. Det er altså ikke umuligt i Skandinavien at tage vejareal fra bilerne og give til den kollektive trafik.

I tillæg er det behov for kørselsafgifter, indføring af (højere) parkeringsafgifter, reduktion af det samlede parkeringsudbud osv. Byplanlægningen, og især lokaliseringen af nye kontorarbejdspladser, må derudover styres stramt, så byfunktioner, der har mange ansatte eller besøgende per arealenhed, placeres i områder med god kollektivtilgængelighed og lav tilgængelighed med bil. Dvs. fortrinsvist i Københavns indre bydele tæt på S-togsstationer, sekundært tæt på knudepunktstationer i forstæderne (Se Næss, 2012).







De ovenfor skitserede tiltag er mere effektive end den traditionelle tilgang, som går ud på at forbedre kollektivtilbuddet samtidigt som man også bygger veje for at tage højde for forventet trafikvækst. Med den sidstnævnte, traditionelle tilgang, vil de nye kollektivpassagerer i stor grad komme til at bestå af tidligere cyklister og gående, mens kollektivsatsning kombineret med besværliggørelse af bilkørsel i stedet tager trafikanter fra bilismen. Det er imidlertid vigtigt at forøge kapaciteten i kollektivtrafikken (den eksisterende så vel som nye linjer), så den bliver i stand til at modtage de nye passagerer, som restriktioner på biltrafikken kan skabe.

Litteraturreferencer:

- Cairns, C.; Atkins, S. & Goodwin, P. (2002) 'Disappearing Traffic? The Story So Far.' Proceedings of the Institution of Civil Engineers; *Municipal Engineer*, Vo. 151, Issue 1 March 2002, pp. 13-22; at www.ucl.ac.uk/transport-studies/tsu/disapp.pdf.
- Litman, T. (2012) *Generated Traffic and Induced Travel*. Implications for Transport Planning. Victoria Transport Policy Institute, Victoria.
- Mogridge, M. J. H. (1997). 'The self-defeating nature of urban road capacity policy. A review of theories, disputes and available evidence.' *Transport Policy* 4 (1), pp. 5-23
- Noland, R. B. and Lem, L. L. (2002) 'A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the US and the UK', *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 7 (1), pp. 1-26.
- Næss, P. (2012) 'Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context.' *Journal of Transport and Land Use* 5 (2), pp. 21-45).
- Næss, P., Mogridge, M.J.H. and Sandberg, S.L. (2001) 'Wider roads, more cars', *Natural Resources Forum*, 25, pp. 147-155.
- SACTRA (1994) *Trunk roads and the generation of traffic*. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, London.
- Strand, A., Næss, P., Tennøy, A. and Steinsland, C. (2009) *Gir bedre vejer mindre klimagassutslipp?* TØI report 1027/2009. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Bilag 3

”Omregningstabel” fra motorvej til bus- og banetrafik

| Definition og illustration af forskellige serviceniveauer for biltransport på 4-sporede motorveje. (Se forklaring på næste side). | Antal biler og personer pr. time pr. retning på en 4-sporet motorvej i myldretiden ved forskellige serviceniveauer. Antal busser/S-tog til samme antal personer. |
|---|--|
| <p>A</p>  | <p>Serviceniveau A for en 4-sporet motorvej defineres som op til 768 biler - pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til 907 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 19 busser eller 1 S-tog.</p> |
| <p>B</p>  | <p>Serviceniveau B for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 769 og 1728 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 2040 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 41 busser eller 3 S-tog.</p> |
| <p>C</p>  | <p>Serviceniveau C for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 1729 og 2688 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 3172 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 64 busser eller 5 S-tog.</p> |
| <p>D</p>  | <p>Serviceniveau D for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 2689 og 3264 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 3852 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 77 busser eller 6 S-tog.</p> |
| <p>E</p>  | <p>Serviceniveau E + F for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 3265 og 3840 biler pr. time i hver retning.</p> |
| <p>F</p>  <p>serviceniveauerne for en 4-sporet vej</p> | <p>Det svarer til op til 4532 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 91 busser eller 7 S-tog.</p> |

I vejtrafikken opererer man med forskellige serviceniveauer. Vi har brugt den amerikanske ”Highway Capacity Manual” til at beregne hvor mange biler, der er på en 4-sporet motorvej ved de forskellige serviceniveauer fra A til F. Derefter er der, ud fra en gennemsnitsbelægning i bilerne i spidstimen, beregnet hvor mange personer der er i bilerne. Derefter er beregnet hvor mange busser med 50 siddende passagerer eller S-tog med 672 siddende passagerer, der skulle til for at transportere det samme antal mennesker. Blot for at vise, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at transportere pendlere på en mere miljøvenlig måde end i privatbiler med ringe belægning.

Høring om Kommuneplanstrategi 2014 for København.

I forbindelse med høringen om Kommuneplanstrategi 2014 for København har Østerbro Havnekomité følgende bemærkninger.

Kommuneplanstrategien er muligheden for at gøre helhedsstatus over byudviklingen i København. Det indbefatter

- status over fordelingen mellem nybyggeri af kontorarealer og boligarealer, især procentdelen af nybyggeri af almennyttige boliger og planer for, hvordan man når de 20 %, som er sat som mål. Ligeledes en statistik over ledig kontorareal i hovedstaden.
- status over om det er lykkedes at forankre byplanlægningen i en debat mellem politikerne og københavnernes eller om det fortsat er økonomiske overvejelser og spektakulære event og ikke københavnernes behov, der styrer især udviklingen i de nye byudviklingsområder.

I Østerbro Havnekomité er vi bekymrede over byudviklingen af Nordhavn.

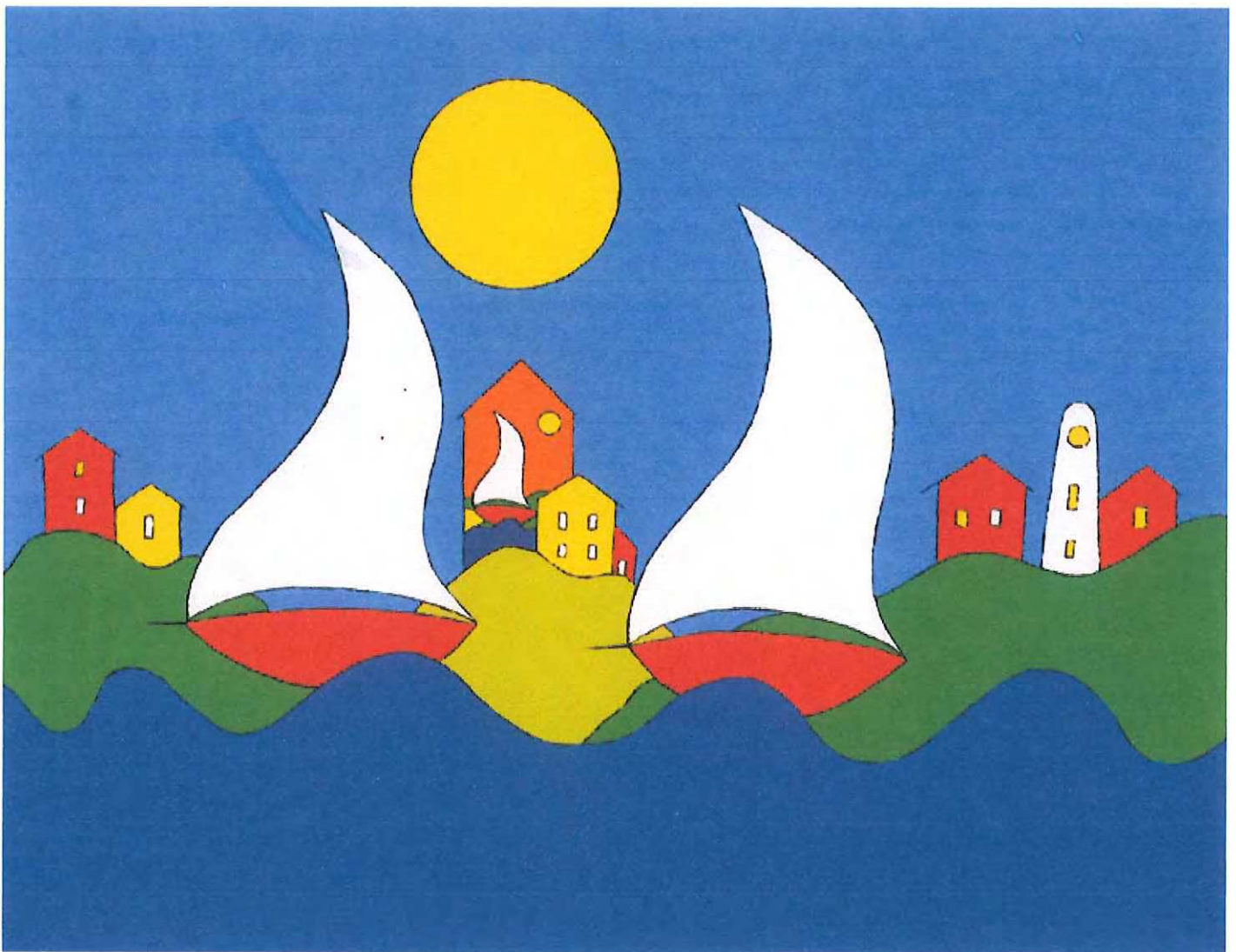
Vi har på baggrund af samtaler med ledelsen i Fjordbyen i Oslo og inspireret af havneudviklingen i Hamborg udformet vedhæftede pjece : Planlægningsprincipper for Nordhavn.

Vi håber den vil indgå i den videre debat om Kommuneplanstrategi 2014.

Med venlig hilsen

Østerbro Havnekomité
v. formand Inger Hutters,
Ribegade 18,3 2100 København Ø
Mail ingerhutters@gmail.com

Planlægningsprincipper for Nordhavn



Østerbro Havnekomité September 2014

Byudviklingen i Nordhavn har stor betydning for københavnernes, nu såvel som langt ud i fremtiden. Østerbro Havnekomité finder det derfor vigtigt, at der sættes fokus på, at gøre Nordhavn til en bæredygtig bydel, der lægger vægt på livskvalitet for beboere i alle aldre, og hvor de store herlighedsværdier sikres for alle københavnere.

Der blev i 2008 udskrevet en international idékonkurrence om udviklingen af Nordhavn. Tre tegnestuer fik 1. præmie og blev bedt om at kvalificere deres forslag og derefter blev forslaget fra Cope, Sleth og Rambøll udpeget som masterplan. Men den konkrete planlægning for området følger ikke masterplanen.

- Containerterminalen, som ikke indgik i oplægget til den internationale konkurrence, blev placeret, så den optager en stor del af det grønne område i masterplanen. Den natur og biodiversitet, der her var opstået over tid, er ødelagt, og offentligheden er forment adgang til nogle spændende naturoplevelser, nu og i mange år fremover. Kørslen til og fra containerpladsen vil fremover være meget belastende for de nye boligområder

- Redmolen, som i masterplanen fremstod med en skulpturel bygning, der skulle indeholde offentlige funktioner og være publikumsmagnet er blevet købt af PFA til opførelse af et nyt domicil med en restaurant i stueetagen.

- Den sydvendte Sandkaj var tegnet og tænkt som en hovedpromenade og en meget vigtig brik i udviklingen af Århusgadekvarteret med en bred offentlig promenade på 17 m med faste opholdsarealer, adgang til vandet og bademuligheder. I stedet ser den nu ud til at blive erstattet med en lille brygge på 5 m. For at udføre den brede promenade, som indgik i masterplanen, skulle der i følge lokalplanen for området skaffes ekstra finansiering (hvilket drejer sig om 50 mil. over 3 år).

Vi har fra havnekomiteen presset på for at få finansieringen med i de sidste 2 års budgetforhandlinger i København. Sidste år kom det med som en hensigtserklæring om, at man ville skaffe penge til den brede løsning i budgettet for 2014, men i år var det ikke med i budgetaftalen.

Østerbro Havnekomité nærer derfor stor bekymring for, at alle intentionerne om at Nordhavnskal sætte nye standarder for byudvikling på et bæredygtigt grundlag, fysisk og socialt, som er vedtaget i København Kommune, løber ud i sandet.

Vi henstiller til, at politikerne i Københavns Kommune tager visionerne seriøst, som de var formuleret i programmet for den internationale idèkonkurrence om Nordhavn, og træffer beslutning om at udarbejde nogle konkrete principper for byudvikling i Nordhavn. **Planlægningsprincipperne** skal fungere som et operativt værktøj i udformning af lokalplanerne for de enkelte områder.

Vores forslag er :

1. Der udarbejdes og vedtages en helhedsplan for et bæredygtigt Nordhavn. De grønne områder udgør 40% af området, heraf en del som vild natur. I friarealer indgår ikke infrastruktur(cykel-gågader, tekniske anlæg, parkering, samt tagterasser). *Mange undersøgelser viser, at det er nødvendigt med let adgang til natur for at øge folkesundheden*
2. Byudviklingen tilrettelægges, så der er mulighed for rekreative og fysiske aktiviteter til lands og til vands. *Badestrand, havnebade og svømmehal lægges fast i helhedsplanen.*
3. Strategien for byudviklingen skal være 50% boliger(30% af boligerne reserveres til alment byggeri), 35% til erhverv og 15% til kultur- og fritidstilbud. Staten yder tilskud, så de almennyttige boligselskaber kan erhverve grunde til rimelige priser. Der skabes mulighed for byggefællesskaber, der bygger økologisk og billigt med indskud af fælles kapital, samt mulighed for opførsel af forskellige former for bofællesskaber.
Placering af f.eks. bibliotek/kulturhus og sundhedscenter lægges fast i helhedsplanen.
Ligeledes afsættes et område til *Udviklingserhvervscenter* med f.eks. 35 værksteder til håndværkere, designere og kunstnere med fælles overdækket gård. Den årlige leje skal være nedsat.
4. Nordhavn skal så vidt muligt være bilfri. En bred cykelsti skal forbinde det yderste område i Nordhavn med Østerbro og det øvrige København. *Havnebussens* rute forlænges med stoppesteder flere steder i Nordhavn
5. Der anlægges *en sammenhængende, offentlig grøn promenade på minimum 10 m. overalt langs vandet.*
Promenaden skal være bilfri og fungere som bindeled mellem de grønne områder i hele Nordhavn.

6. Nordhavn inddeles i delområder. Hvert delområde i Nordhavn skal have adgang til *offentlige tilgængelige pladser og grønne områder*. Der defineres konkrete principper for de offentlige, grønne områder, mht. placering i forhold til boligområder, areal i forhold til areal af bolig/bebyggelse/veje, tilgængelighed, og hvilke funktioner og behov de enkelte grønne områder skal tilgodese.
Infrastrukturen skal ikke indgå som grønt område.
7. Det skal sikres at daginstitutioner med legeplads og skoler med idrætsarealer indgår i planerne for delområderne. (f.eks. 500 boliger udløser en daginstitution, 1000 boliger udløser en skole). *Legepladser og idrætsarealer skal være i niveau og offentlig tilgængelige, når de ikke er i brug.*
8. Der udarbejdes en *overordnet kunstplan* for de vigtigste gader og pladser, som f.eks. kan indeholde energineutrale installationer, hvor vand og lys indgår. Kunst skal være sikret etablering før igangsætningstilladelse for bebyggelse i tilgrænsende byggefelt gives.
9. Indtægter ved salg af grunde fra hvert delområdes skal finansiere den tekniske og grønne infrastruktur, som planen kræver. Der udarbejdes veldefinerede rækkefølgebestemmelser, så grønne områder er færdigetablerede samtidig med ibrugtagning af byggefelter.
Ved udvælgelse af projekter skal i princippet det bedste koncept gå forud for økonomisk vinding.
10. Der udformes altid to alternative planforslag (f.eks.planer for delområderne og lokalplaner) før politisk beslutning. Berørte foreninger og borgere inddrages .

Ifølge den nuværende lovgivning skal grundsalg i Nordhavn bære en stor del af udgifterne til gæld, nye anlæg og driftunderskud i metroprojektet. Den finansieringsmodel er ødelæggende for at københavnere får del i Nordhavns herlighedsværdier. Politikerne i København bør derfor igangsætte en drøftelse af **alternativ finansiering af metroen**. F.eks. kunne en finansiering ved kørselsafgift indgå. Det vil samtidig have hensigtsmæssige gevinster for københavnere ved at mindske biltrafikken.

Vi ønsker liv i Nordhavnen. Vi ønsker varierede muligheder for rekreative og kulturelle oplevelser. Oplevelsen af, at **Nordhavnen giver os fælles muligheder og ansvar**.

Vi håber med dette oplæg, at gøre politikere og tekni- og miljøforvaltningen interesseret i en offentlig dialog med københavnere om planlægningsprincipper for Nordhavn.

En helhedsplan for offentlige rekreative, grønne områder i Nordhavn

Undersøgelser viser, at let adgang til rekreative, grønne områder og natur øger folkesundheden. Rekreative grønne områder er et vidt begreb, og karakteren af de forskellige områder må derfor defineres præcist mht. funktion og deraf følgende krav til udformning. Det betyder naturligvis ikke, at aktivitetsmulighederne ikke må/kan kombineres eller lappe ind over hinanden.

Tilgængelighed.

Der bør defineres nogle kriterier for de grønne områders tilgængelighed: Det skal kunne lade sig gøre at bevæge sig mellem mindst et rekreativt område og bolig, uden at svage trafikanter (børn) skal krydse befærdede veje. Øvrige grønne områder skal have forbindelse via (cykel)stinet og/eller havnepromenade – fra de nye områder i Nordhavn såvel som Østerbro. Der skal være en sammenhængende, offentlig promenade på minimum 10 m langs vandet.

Der skal være offentlig transport til de yderste rekreative områder (bus, havnebus, metro). I de grønne områder skal en del af stierne være tilgængelige for kørestolsbrugere og gangbesværede.

Naturområder.

Der skal være naturområder på naturens egne betingelser, og hvor biodiversitet har høj prioritet. Den nordlige del af Nordhavnsområdet skal, som det er indtegnet i masterplanen, have særligt fokus og sikres til det formål. Området er over tid blevet til en vigtig habitat for truede dyrerter, bl.a. sommerfugle og padder, og området spiller en vigtig rolle som mellemstation for trækfugle. For borgerne er det ensbetydende med mange enestående naturoplevelser.

Områder til idræt og sport.

Byudviklingen skal tilrettelægges, så der er mulighed for rekreative og fysiske aktiviteter til lands og til vands. Det kan fx være boldbaner, kælkebakker, vand- og sejlsport, svømmehal, havnebade, motionsbaner. De respektive anlæg skal som udgangspunkt etableres mindst et sted i området. Boldbaner og vandsportsanlæg for børn skal etableres i tilknytning til skoler og andre børneinstitutioner. Eller, som minimum, være lettilgængelige via offentlig transport og/eller trafiksikre cykelstier. Idrætsarealer ved skoler skal være offentlig tilgængelig, når de ikke er i brug.

Bæredygtigt miljø.

I områderne skal indtænkes klimavenlige og ressourcebesparende anlæg, på lige fod med anden byggemodning af Nordhavn.

Naturområderne mod nord skal såvel som de de naturområder, der etableres i hele Nordhavn, etableres og plejes efter de principper, der gavner biodiversitet og binding af CO2 bedst. Eksperternes anbefalede miljøtiltag skal følges. De befæstede arealer bør indskrænkes til blot det nødvendige. Det samme bør gælde for de midlertidige områder, der bruges til anlægsarbejder.

Det er vigtigt, at nogle natur”lommer” friholdes for at blive anvendt til arbejdsareal under udviklingsfasen. Formålet hermed er at beskytte og bevare den rudernatur og biodiversitet, der er opstået gennem de sidste 25 år. Når anlægsarbejderne er færdige, vil plante- og dyreliv herfra hurtigere kunne brede sig ind i de naturarealer, der etableres efterhånden.

Midlertidig udnyttelse af arealerne til rekreative formål.

Havnekomiteen ønsker at de dele af Nordhavn, hvor der endnu ikke er aktuelle planer, skal kunne bruges til rekreative formål af midlertidig karakter. Der kunne fremstilles en slags mobil inventar, bestående af bord/bænke, grill, 1 naturlegepladser, skurvogn med idræt/motionsredskaber, Urban Farming, ect. I områder, som allerede er tilegnet åbne, rekreative formål, kunne etablering af nogle anlæg startes op allerede nu.

Det vil være til stor glæde for institutioner og borgere, og give dem en tilknytning til området.

Østerbro Havnekomité
Vesterhavsvej 14, 2150 Nordhavn
ingerhutters@gmail.com

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V.

Att.: Hr. Tue Rex

Hellerup, d. 9. oktober 2014

Kære Tue,

Forslag til Kommuneplanstrategi for København 2014 - Høringssvar

I forlængelse af vores telefonsamtale omkring vores store interesse for udvikling af ejendomme i hovedstaden følger hermed vores høringssvar til det meget grundige oplæg til Kommuneplanstrategi 2014.

Aberdeen Asset Management arbejder som investeringsrådgiver og ejendomsforvalter med investering, udvikling og udlejning af ejendomme, og har i den forbindelse oparbejdet en portefølje på ca. 14 mia. kr. i ejendomme placeret primært i det københavnske område.

Vi har ejendomme indenfor både bolig- og erhvervssegmentet, og har igennem den senere tid oplevet en stor interesse for boliger i det københavnske område. Samtidig har vi kunnet se en tilsvarende svækkelse i interessen for erhvervslejemål i København, primært i de områder der i dag ligger som små "øer" indenfor kvarterer, der har udviklet sig fra tidligere erhvervsområder til nuværende boligområder. De nuværende rammeplaner giver imidlertid en udfordring i forhold til udviklingen af disse områder, idet der alene kan etableres erhverv og ikke en blanding af erhverv/serviceerhverv/bolig.

I tråd med Kommuneplanstrategien om at skabe "Den sammenhængende By" har vi derfor et ønske om, at de rammer der er lagt for udvikling af nye boligområder indenfor den eksisterende ejendomsmasse tilsikres, at der kan skabes nye boliger når erhvervslokalerne ikke længere har lejernes interesse.

Samtidig giver de nye bydannelser indenfor både den eksisterende og nye ejendomsmasse nogle nye ønsker ift. serviceerhverv, detailhandel og dagligvarebutikker, idet de nye borgere har et ønske om at kunne handle nær deres hjem. Dette giver også udfordringer til rammeplanerne, idet områder tæt ved ikke giver mulighed for etablering af de butikker mv., der kunne være med til at skabe den sammenhængende by. Vi deler derfor jeres synspunkt mht. at undersøge de generelle rammebestemmelser i forhold til en bedre og mere fleksibel indretning af rammerne.


Det er ved byudvikling også vigtigt at sikre, at der fastholdes og etableres byrum til rekreative formål, og her kunne vi også se en mulighed i at sikre bedre sammenhæng mellem de rekreative områder og de muligheder der er for udvikling af boliger op til.

Vi har på det vedlagte bilag listet en række af vores ejendomme, hvor vi kan se rigtig gode muligheder for at bidrage til kommunens vision og samtidig beskrevet, hvor vi ser nogle af udfordringerne. Listen er ikke udtømmende i forhold til hvor vi ser muligheder for udvikling, men er mere et udtryk for de nærmest forestående muligheder.

Vi håber, at vi med dette høringssvar kan bidrage til at få det oplæg, der er givet i Kommuneplanstrategien bearbejdet således, at vi kan være med til at sikre at den nye Kommuneplan 2015 får fastholdt fokus på visionen om den sammenhængende by.

Med venlig hilsen

Aberdeen Asset Management



Kristian Barlebo

Co-Head of Project Development Management, Denmark

Bilag:

Bilag til høringssvar fra Aberdeen Asset Management vedrørende Kommuneplanstrategi 2014 for København (4 sider)

Bilag til høringsvar fra Aberdeen Asset Management vedrørende Kommuneplanstrategi 2014 for København

Specifikke ejendomme og udviklingsområder

| | |
|---|--|
| <p>Strandboulevarden 122/Middelfartgade 9</p> | <p>Ejendommene består i dag af 100 % erhverv sammensat af bilforhandler med værksted og malerværksted i stueetagen samt kontorenheder på overliggende etager. Området er generelt præget af etageboliger i 5 etager samt Østre Gasværk og store grønne rekreative arealer ned mod Svanemølleværket. Særligt bygningerne på Middelfartsgade er præget af deres hidtidige anvendelse til industri.</p> <p>I forlængelse af kommunens strategi vedrørende den sammenhængende by, og områdets klare overvægt af rekreative arealer, kulturelle institutioner og boliger, ønsker vi at ejendommene konverteres fra deres nuværende anvendelse til en anvendelse som er mere harmonisk og i tråd med kommunens ønsker.</p> <p>Området bør derfor konverteres fra blandet erhvervsområde til et område for bolig, erhverv og serviceerhverv, med plads til ungdomsboliger, børneinstitutioner, familieboliger og lokal dagligvareforsyning, så der bakkes op om kommunes prioritering af et mangfoldigt boligudbud, en rettidig udbygning af den kommunale service og et sammenhængende byområde, hvor byens mange funktioner og services kan sameksistere.</p> <p>I forlængelse af den store efterspørgsel efter boliger til familier, unge og studerende, så er en konvertering af dette område særlig velegnet til formålet, grundet dets placering blandt allerede eksisterende boligområder, kulturelle institutioner og rekreative områder.</p> <p>Som et led i en udvidelse af boligmassen er det tillige naturligt, at boligmassen serviceres med dagligvarer som lokalforsyning samt integration af den kommunale service i form af daginstitutioner mv., så strategien om intelligente og integrerede løsninger i byens udvikling, der understøtter ønsket om at skabe basis for en bæredygtig livsstil, efterleves til gavn for Københavns nuværende og fremtidige borgere.</p> <p>Både ungdomsboliger, familieboliger og daginstitutioner vil have gavn af de store rekreative arealer, som ligger lige op ad området. Desuden syntes området tillige underforsynet hvad angår udbuddet af dagligvarer, som bør ligge tæt ved boligerne for at styrke bæredygtigheden.</p> |
|---|--|

| | |
|--------------------------|---|
| | <p>Endelig tilgodeser denne form for udvikling af et eksisterende byområde netop kommunens ønske om at allokere større opmærksomhed omkring udviklingsmulighederne i den eksisterende by, så al udvikling af København ikke koncentrerer om de nye byudviklingsområder.</p> |
| <p>Ellebjergvej 50</p> | <p>Ejendommen har lige undergået en væsentlig opgradering, hvor især bæredygtighed har været et omdrejningspunkt for moderniseringen.</p> <p>Området er placeret ud mod Ellebjergvej, som er en af de mest trafikerede indfaldsveje til København, men har samtidig rigtig god tilknytning til det store bagvedliggende boligområde ved Sjælør Station, samt til bolig og byområdet omkring Mozarts Plads.</p> <p>Både området omkring Mozarts Plads og det store boligområde ved Sjælør Station er underforsynet med dagligvarer, og er dermed ikke i tråd med kommuneplanens strategi om, at ville sikre tilstrækkelig service til byens beboere, og skabe attraktive byområder, hvor dagligdagens samlede gøremål kan afvikles på en sikker, nem og bæredygtig måde.</p> <p>For netop at kunne levere en tilstrækkelig service til byens borgere bosat i området, så foreslår vi, at der allokeres en rimelig dagligvareramme til lokalforsyning til ejendommen og området, så der åbnes mulighed for at kunne tilbyde et større og mere varieret dagligvareudbud til områdets beboere.</p> <p>Placering af dagligvarer på ejendommen er velegnet, i det der foreligger mulighed for en hensigtsmæssig trafikafvikling med placeringen ud til Ellebjergvej, hvor det bestående lysregulerede kryds vil tilvejebringe en sikker adkomst for områdets beboere til dagligvareforsyningen.</p> <p>Og netop det forhold, samt placeringen i øvrigt, medvirker til at sikre, at der ikke ledes unødigt trafik direkte gennem de boligkoncentrerede områder, samtidig med at tilgængeligheden for både beboerne i området og forbipasserende trafikanter er rigtig god.</p> |
| <p>Vesterbrogade 149</p> | <p>Det omdannede område, hvor den tidligere Bing & Grøndal fabrik lå, anvendes i dag primært til erhverv, men der foreligger tillige mulighed for at integrere yderligere udvikling af boliger.</p> <p>Området omkring ejendommen har generelt en meget høj boligkoncentration, men har desværre ikke en særlig høj grad af varieret dagligvaredækning, hvorved områdets beboere må transporteres ganske langt i en bymæssig kontekst, for at kunne foretage deres dagligvareindkøb.</p> <p>I forlængelse af kommunens strategi om, at sikre attraktive lokale serviceudbud integreret i de eksisterende byområders handelsliv, så</p> |

| | |
|-----------------------------|---|
| | <p>vil det være hensigtsmæssigt at tilvejebringe muligheden for at placere et større dagligvareudbud i området omkring hjørnet af Vester Fælledvej og Vesterbrogade.</p> <p>Og for at sikre en mere bæredygtig trafikafvikling samt øge fokus på alternative transportmuligheder og anvendelsen af kollektive trafikformer, så er det væsentligt at sikre, at netop dagligdags indkøb kan forrettes lokalt, så det ikke bliver nødvendigt for beboerne, at tage deres biler til hjælp for transport i forbindelse med deres indkøb.</p> <p>I et ønske om at skabe bedre mulighed for en harmonisk oplevelse af Vesterbros karakteristiske karrébebyggelse, vil vi tillige foreslå, at kommunen revurderer, om bygningerne beliggende Vesterbrogade 149 (ejendomsnummer 626024), fortsat skal være bevaringsværdige. Bygningerne ligger i dag skjult bag en række fredede træer, og det vil være både mere naturligt, harmonisk og karakteristisk for et Vesterbro udtryk, at fortsætte karrébebyggelsen fra hjørnet af Vesterfælledvej i stedet for at fastholde det "hul" i forløbet som de 1-2 etagers bygninger i dag udgør. Endvidere vil det tillige give mulighed for at udvide boligmassen og skabe en bedre integration af boliger og erhverv på ejendommen, som i dag har meget karakter af erhverv, der er koblet af det typiske urbane miljø som karakteriserer Vesterbro.</p> <p>Samtidig tilgodeser en sådan udvikling også kommunens ønske om at allokere større opmærksomhed mod udviklingsmulighederne i den eksisterende by, så al udvikling af København ikke koncentrerer alene om de nye byudviklingsområder.</p> |
| Rentemestervej/Bygmestervej | <p>I forlængelse af ambitionen om at skabe en sammenhængende by, hvor borgere i byen kan bo gennem livets forskellige faser, så er det væsentligt at formidle udviklingen af et mangfoldigt boligudbud.</p> <p>Områderne som ligger op til området omkring Bygmestervej/ Rentemestervej består i deres helhed af en kombination af boliger og serviceerhverv med gode muligheder for kollektiv transport og gode indkøbsmuligheder via bl.a. det nærliggende Nørrebrocenter.</p> <p>I området er tillige gode rekreative funktioner, fritidsaktiviteter samt uddannelsesinstitutioner.</p> <p>I ønsket om at tilvejebringe gode boligforhold for unge og studerende i forlængelse af strategien om den sammenhængende by, så ønsker vi at området status som blandet erhverv suppleres med muligheden for også at etablere boliger, og i særlig grad ungdomsboliger. Området er særdeles velegnet til formålet, idet netop unge mennesker syntes rigtig godt om disse blandede urbane miljøer, som karakteriserer området. Samtidig er det væsentligt, at udbuddet af kollektiv transport samt placeringens afstand til den centrale by og Københavns uddannelsesinstitutioner er kort, hvilket</p> |

| | |
|--|--|
| | animerer til anvendelsen af mere bæredygtige transportformer som cykel og offentlig transport. |
|--|--|