



Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4, 2 sal
1758 København V

EAN nummer
5798009800176

Hørings svar til intern høring om Kommuneplanstrategi 2014

Vesterbro Lokaludvalg har behandlet høringsmaterialet på følgende måde: Lokaludvalget har drøftet materialet på møde den 23. april 2014, derefter har planen været behandlet i Lokaludvalgets tre fagudvalg: Kultur- Fritids- og Børneudvalget, Social- og Sundhedsudvalget, samt Teknik- og Miljøudvalget. Denne behandling er der kommet følgende bemærkninger ud af:

Ved seneste behandling af forslag til kommuneplanen sagde vi:
”Kommuneplanstrategien skal roses for sin meget sigende overskrift: ”Grøn vækst og livskvalitet”. Det er skønt at se borgernes ve og vel blive taget alvorligt med en overskrift, der signalerer at byudvikling ikke kun drejer sig om logistik og finansiell udvikling, men om indbyggernes kvalitative oplevelser. Ikke desto mindre vil vi gerne understrege, at der kan være langt fra ord til handling og at Københavns borgere ofte har svært ved at se sammenhængen mellem disse.”

12-05-2014

Målsætninger i kommuneplanstrategien

Strategien for en kommuneplan består jo dels i at udpege strategiske mål og planlægge og styre processen til at opnå disse.

Målene må være de overordnede, visionære og langsigtede mål, som også tidligere kommuneplaner indeholdt. Her er en bæredygtig byudvikling til gavn for dets beboere og deres livskvalitet en naturlig, men også meget generel målsætning.

I tidligere planer findes lignende målsætninger, som klimamålene, eller København som første CO2-neutrale hovedstad eller sammen med Malmø første CO2-neutrale region, København som verdens

Sagsnr.
2014-0078502

Dokumentnr.
2014-0078502-1



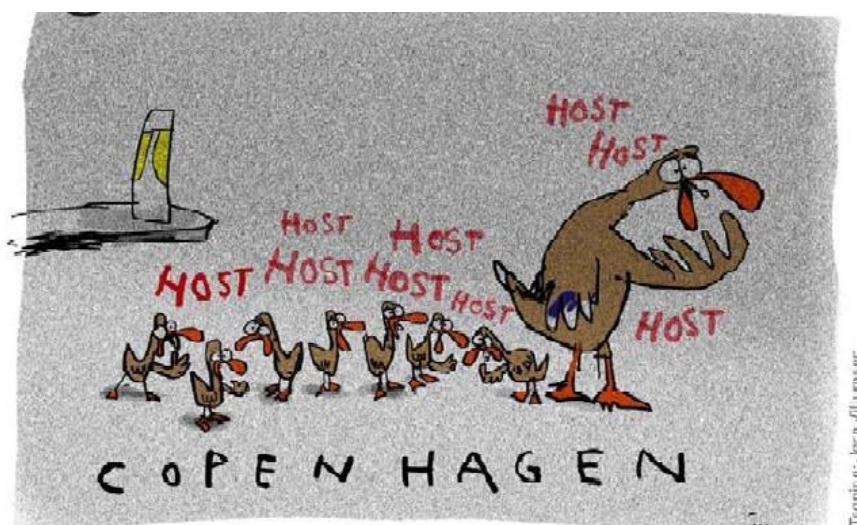
Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

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

bedste cykelby, Metropol for mennesker, København som den mest inkluderende by, København som simpelthen bedste by at leve i. Målsætningerne fejler intet – men hvordan ser det ud med processen for at opnå målene?

Vejen til målene

Det må konstateres, at København som cykelby er blevet overhalet af byer som Rio og Amsterdam, som cykelby-eksperten Michael Colville måtte melde på en konference om emnet i sidste år. Luftkvaliteten i København ligger stadig under EU-standard-værdier hvad forurening med partikler og kvælstof-oxider angår, bilernes trængsel og forurening er tiltagende, målt i CO₂-fodaftryk går udviklingen den forkerte vej, der dør i København stadig ca. 300 om året pga. luftforurening.



Selv om den kollektive trafik bliver udbygget, så fremskriver de nyere strategiske analyser biltrafikken med stor tilvækst. På Vesterbrogade regnes der med en forøgelse af biltrafikken med 71 % på trods af "den østlige omfartsvej", som havnetunnelen nu kaldes, og som angiveligt skulle have en positiv virkning på den trafikale trængsel i byen.

Sådanne strategiske overvejelser rammer helt ved siden af og orienterer sig mere efter investorenes kortfristede interesser om afkast end at være bidrag til opnåelse af ønskelige mål, både hvad trængsel eller byliv angår.

I udvikling af byrum kan man også finde eksempler på, at de opnåede forhold ikke svarer til de ønsker, som borgerne formulerede under dialogen herom i 2006. Under parolen "Bedre parkering - bedre byliv" udgav kommunen i 2007 et katalog "Nye byrum i Københavns fem brokvarterer" på baggrund af borgerdialogen. I den ønskes der for alle kvarterer nye byrum under nedlæggelse af parkeringspladser. Virkeligheden i dag ser anderledes ud, hvor en voldsom forøgelse af skråparkering oven i købet indsnævrer kørebaner med større usikkerhed for svagere trafikanter til følge.



På Vesterbro skulle udbygningen af Carlsberg-byen også være CO₂-neutral. Det havde også været en god branding af den nye bydel – også i international henseende.

Denne målsætning er gået op i luften – eller højden, siden det ikke kun i anlægsfasen men også i driftsfasen vil være urealistisk, at kunne opnå en CO₂-neutral forsyning af højhusene.

Derudover vil de planlagte parkeringspladser generere en mertrafik på ca. 20.000 kørsler om dagen, som på trods af stationsnærheden igen ikke peger på overholdelse af de mål og værdier, der sættes som overskrifter i kommuneplanen.

Planer om Kødbyen

I den Hvide Kødby er der udviklet planer om et mangfoldigt byliv, nybyggeri, institutioner til børn og unge m.m. Det kunne også være en god ide, hvis man i planlægningen havde taget højde for virkeligheden om den Hvide Kødby.

Dels havde planerne svært ved at leve op til sikkerhedskravene omkring køle-anlægget med ammoniak som risiko-virksomhed, dels har planlæggerne åbenbart glemt, at Hvide Kødby er tinglyst som kemikalie-affalds-depot 1 1991 efter en større debat og undersøgelser i 1988.

Benzen og totalkulbrintekonzentrationer i Metro-boringer, µg/l										
DGU-nr.	201.7501	201.7502	201.7503	201.7504	201.7505	201.7506	201.7507	201.7508	201.7509	201.7510
Benzen	340	42.000	46.000	34.000	27.000	4.600	190	<0,020	37	1.100
Totalkulbrinter	340	56.000	71.000	35.000	35.000	4.700	190	33	37	1.100
DGU-nr.	201.7511	201.7512	201.7513	201.7514	201.7515	201.7516	201.7517	201.7518	201.7519	201.7520
Benzen	46.000	410.000	12.000	3.700	58	0,11	20	<0,020	<0,020	1,1
Totalkulbrinter	50.000	3.400.000	13.000	3.800	72	17	35	<5,0	<5,0	<5,0
DGU-nr.	201.7634	201.7635	201.7636	201.7637	201.7638	201.7639	201.7640	201.7641		
Benzen	5.600	2.100	5.200	0,051	19.000	0,33	<0,20	3		
Totalkulbrinter	5.600	2.600	5.300	<5,0	19.000	<5,0	<5,0	<5,0		

Tabel 3. Benzen- og totalkulbrintekonzentrationer målt i Metroselskabets boringer ved Halmtorvet, juni-oktober 2010 (1. målerunde). Overskridelser af grundvandskvalitetskriteriet for benzen på 1 µg/l og totalkulbrinter på 9 µg/l er fremhævet med fed /1,2/.

Som et uløst problem ligger resterne efter Vestre Gasværk stadig under overfladen og kan medføre indeklimaproblemer ved brud på forseglingen. Det har ikke mindst Metro-anlægsarbejderne bragt for dagen, der måtte ændre planerne for arbejdspladsen under Halmtorvet.

Nyere undersøgelser om afgrænsning med beton-forsegling har vist, at der ikke er direkte sammenhæng mellem beton-tykkelse og afskærmning. Det er således tvivlsomt, om der her kan skabes aktiviteter til forøgelse af livskvalitet i den Hvide Kødbye uden en reel oprensning af grunden, som i øvrigt er anbefalet af internationale konventioner.

Det ses dog ikke at være del af den kommunale udviklings-strategi her.

Med henblik på at reducere den tunge trafik på fx Gasværksvejen foreslås det, at forbyde indkørsel og udkørsel for lastbiler i portene ved Halmtorvet/Kødbyen. Lastbilerne skal i stedet have indgang og udgang fra/til Ingerslevgade.

Liv i havnen

Et andet eksempel er havnen. På Vesterbro har bebyggelsen af havnefronten ved Kalvebod stået som et eksempel på, hvordan man ikke skal gøre. Den smalle promenade ved havnekanten har ikke mange tilbud til beboerne. Selv om der er gjort forsøg på at tiltrække mere liv med Kalvebod Bølge, har det ikke haft den store virkning for Vesterbros beboere.



Langs hele fronten mangler der faciliteter, der kunne generere et liv, som kan ses på den modsatte side på Islands Brygge. Her var det lokalrådets borger-initiativ der lagde grunden til den nu meget anvendte havnepark, der rummer både kulturhistoriske værdier, et havnebad, frit nær-rekreativt areal og byder på restaurationsliv.

København halter bagefter verdens andre havnebyer

I en artikel i Berlingske skrev Cathrine Bloch 23. juli 2013 i et interview med arkitekter og professor i styring af megaprojekter ved Oxford University Bent Flyvbjerg: ”I modsætning til København har internationale havnebyer som Hamburg, Barcelona og Malmö for flere årtier siden formået at udnytte havnens potentiale som byrum og hjemsted for aktiviteter.”

”Byer som Hamburg, Barcelona, Malmø, Oslo og Vancouver står dermed i skærende kontrast til havnebyen København, der lider under, at kommunen ikke for længe siden har formuleret en overordnet vision for hovedstadens blå centrum som et oplagt byrum. En manglende vision har resulteret i sporadisk byudvikling uden ét samlet fokus, og København mangler flere offentlige rum langs havnens 42 kilometer kaj.”

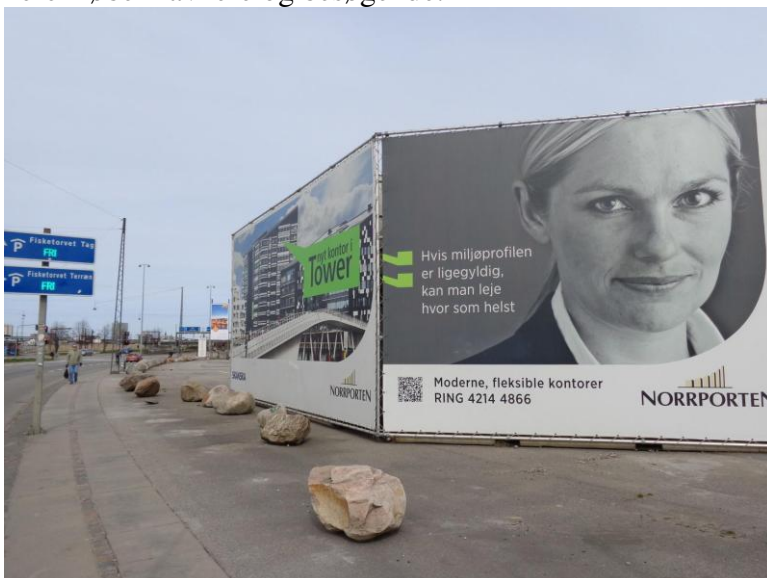


Om Hamburgs Hafencity siges der:

”Helt afgørende har det været, at grundene ved havnen blev solgt med skrappe betingelser om, hvad der skulle bygges på dem, så det ikke kun var op til de private bygherrer. Mantraet var ifølge arkitekten, at man i Hamburg »ikke konkurrerede på pris men på kvalitet«, mens man i København har solgt grundene til højstbydende og givet private bygherrer lov til at bygge store, blankpolerede firmadomiciler på de havnevendte kvadratmeter uden krav om plads til byrum eller lignende.”



De nuværende forhold, der kobler indtjeningskravet til metro-byggeriet med By og Havns administration af vand-areal og havnefronten er planlægningsmæssig en konfliktfyldt konstruktion. Her får de kortfristede og snævre økonomiske interesser nemt overtaget over en mere visionær udvikling og anvendelse til gavn for flere Københavnerne og besøgende.



Midlertidig anvendelse af forskellige byrum langs havnefronten har vist, at de rummer et større potentiale og mangfoldige muligheder til gavn for beboerne og livet i og omkring havnen.

Et af de senere initiativer har her været kommunens udspil om ”En havn af muligheder” og ”Kaj-kant kataloget”, der tager den nuværende udlægning op til overvejelse.

Den eksisterende masterplan fra 2002 for sydhavnen og Enghave Brygge opererer med en yderligere opfyldning af søterritoriet i havnen – langt ud over tidligere fastsatte grænser - og fortsættelse af høj bebyggelse midt i havnen.

I øvrigt er planerne ved Enghave Brygge udfærdiget uden hensyn til den samlede virkning på miljøet. Det undres, at der med ihærdighed fra kommunens forvaltning blev benægtet en VVM-pligt for disse planer, som nu har vist sig påkrævet alligevel.

Nytænkning påkrævet

Den forelagte strategi udlægger hele havnefronten til erhverv og bolig. For Vesterbro vil det betyde, at unikke muligheder for rekreativ anvendelse bliver omdannet til barriere mod en nuværende åben vandflade.

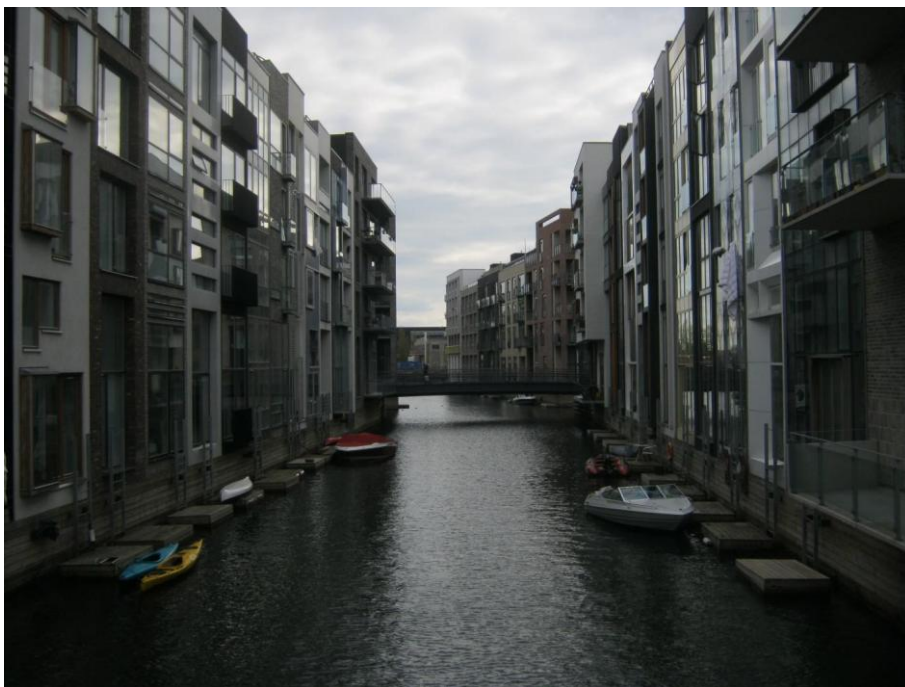
Eksemplet fra Sluseholmen viser, at der ikke skabes liv ved havnen med denne form for bebyggelse.



Her burde der være plads til nytænkning, især også med henblik på København som attraktiv turistby med ny terminal til krydstogtskibe.



Der kunne skabes en oplevelses-økonomi, der kunne vise sig, at være mere indbringende end de kommunale tal, der regner med et skattemere-provenu på ca 56 mio DKK årligt fra dette byudviklingsområde. Her skulle den kommunale strategi tage ved lære af de andre storbyer.



Herlighedsværdi for de mange – eller de få

I forhold til de værdier om godt hverdagsliv og udfordringerne med at skabe rekreative byrum for et voksende antal københavnere, virker det bagvendt, at herlighedsværdien fortrinsvis skulle være forbeholdt et mindre antal af beboere og firma-domiciler.

Et regnestykke for den nær-rekreative herlighedsværdi kun for Vesterbros beboere viser, at det er betydelige offentlige værdier, der privatiseres med nuværende planer.

Vurderes herligheden for 10 m uforstyrret havnefront til

1 DKr / beboer / dag

som er en rimelig størrelse målt i rekreations-værdien tæt på byen sammenholdt med udgifter til wellness eller anden rekreationsophold,

og

regnes der med, at bebyggelsen kun står i 50 år bliver regnestykket

Tabt herligheds- og rekreationsværdi

For 35.000 beboere på Vesterbro og 710 m direkte havnefront:

71 x 35.000 x 365 dage x 50 år > **45 mia DKr**

For hele vandkanten på 1700 m > **108 mia DKr**

Dette regnestykke gælder således kun som den nær-rekreative værdi for Vesterbros beboere.

Sættes det i relation til et andet alternativ, nemlig at området repræsenterer en unik ressource som udnyttes til:

- irreversibel anvendelse til 2.200 boliger til ca. 6.000 københavnere eller unik rekreation og oplevelse til ca. 600.000 københavnere og besøgende

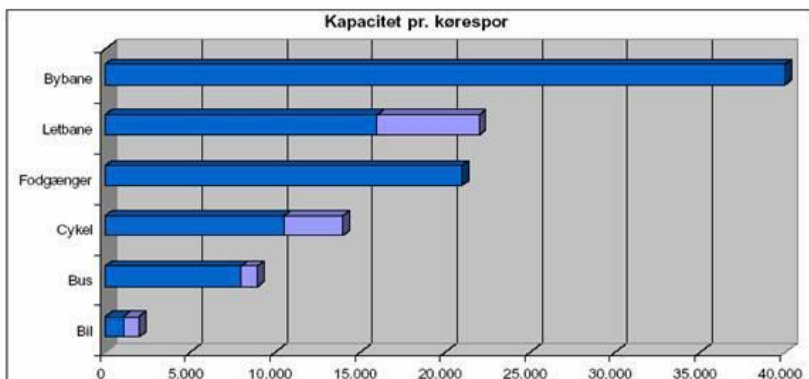
Samtidig tages det overvældende store antal af svar fra borgerne, der har vendt sig mod en fortsættelse efter de gamle planer, ikke alvorligt, hvis den kommunale strategi ikke lærer af nyere erkendelser og kan tilpasses efter borgernes tilkendegivelser.

Forbindelsesveje og cykelruter

De trafikale fremskrivninger under nyere strategiske analyser peger ikke hen imod en reel løsning af trængselsproblemerne i København. I andre storbyer er der taget skridt til reel begrænsning af trafikken og samtidig at udbygge et flerstrengt kollektivt transportsystem. Her har letbaner i stigende grad været anvendt. Skinnebåren kollektiv trafik har en stor kapacitet for hurtig persontransport, i modsætning til personbiler, der i pendler-trafikken i gennemsnit er optaget af 1,1 person.

3.5 Arealbehov

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.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Den kommunale strategi burde her følge den logiske konsekvens at øge kapaciteten på forbindelsesvejene i den begrænsede plads i byen med for eksempel letbaner, i stedet for at søge løsninger i udbygning af vejene, der som følge nødvendigvis vil indskrænke det anvendelige byrum, og vil efter alle trafikforskeres udsagn og erfaringer resultere i mere biltrafik.



På Vesterbro er der gjort forbedringer for cykeltrafikken i form af cykelstier forskellige steder og planlægning af større cykelruter, i et positivt samarbejde med forvaltningen.

Andre forhold er blevet forringet igen ved prioritering af skråparkering for eksempel.

Men nogle af borger-ønskerne har dog måttet vente længe på sig og er blevet forsinket flere gange, herunder også forbindelsen til bryggebroen, der nu har været ca 9 år undervejs.

Det har så givet yderligere pres på nogle af forbindelserne, idet antallet af trafikanter er vokset. På Dybbølsbro har det stigende antal fodgængere fra stationen, sammen med det forøgede antal cyklister medført et behov for øget kapacitet.

Således opleves det, at en del af borgernes ønsker og behov ikke bliver tilgodeset i tilstrækkelig grad, selv om de er i overensstemmelse med kommunens langsigtede mål.

Det kan have indvirkning på andre af kommunens målsætninger, som fx forøgelse af antal af folk, der bruger cyklen på vej til arbejde eller uddannelse, som er gået i stå uden at nærme sig målsætningen på 50 %.

Et andet citat fra bidrag til trængselskommissionen:

”Et eksempel på den praktiske konsekvens af disse overvejelser er konstateringen af, at den netop vedtagne klimaplan for København ikke gør byen grøn eller bæredygtig, eftersom transportsektoren ikke i tilstrækkelig grad er inddraget. Planen, der tager sigte på at gøre Københavns Kommune klimaneutral i 2025, forudsætter at 11 pct. af den sml. reduktion af CO₂-udledningerne sker i transportsektoren⁴. Både klimaplanens mobilitetsstrategier og den for disse strategier tilgrundliggende *Handlingsplan for grøn mobilitet* er imidlertid urealistiske, fordi begge planer kun tager sigte på at udvikle og forbedre grønne transportstrategier, samtidigt med, at de håber, at privatbilismen vil forsvinde af sig selv” (Niels Henrik Hooge, 2012).

Borgerinddragelse – midlertidige byrum – urbane laboratorier

Et godt hverdagsliv er blandt andet kendetegnet ved, at borgerne inddrages og får indflydelse på deres livsbetingelser. Det værdsættes også i kommunale tiltag – i hvert fald i ord.

Ved midlertidige anvendelser af byrum under omdannelse kan borgernes kreativitet ofte pege på nye løsninger. Urbane pionerer har ofte tilført sådanne byrum ny værdi og attraktivitet.

Midlertidighed kan anvendes som et princip i konkretisering af den kommunale strategi.



Håndtering af offentlighedsfasen i miljøspørgsmål rører også ved internationale konventioner som VVM-direktivet fra EU eller

UNECES Århus-konvention, som Danmark har tiltrådt og implementeret i dansk lovgivning.



Kommuneplanstrategien må altså være fleksibel nok til at leve op til nye erkendelser og kan ikke ses som uforanderlig størrelse.

Metro-anlægsarbejderne og livskvalitet

Anlæggelse af metroen er et stort projekt til opnåelse af et strategisk mål i byudviklingen.

Men når trafikministeren for nylig kaldte det et projekt, der var løbet af sporet, må der sættes spørgsmålstegn ved, om de nuværende aktører er tilstrækkelig gearret til at håndtere opgaverne.

Borgerne er her ofte blevet udsat for skadelige påvirkninger og uoverskuelige konsekvenser i deres hverdag.

Berørte borgeres livskvalitet er alvorlig truet og er blevet ladet i stikken med henvisning til den samfundsmæssige betydning og fremdriften i projektet.

Med de nuværende planer vil det være årtier frem at anlægge metro.

Det må stadig være et princip, at borgernes livskvalitet står i centrum, også ved byudviklingsprojekter, der følger langsigtede mål.

Uddannelse i Kommuneplanstrategien

Grundskolen er den vigtigste demokratiske dannelsesinstitution i det danske samfund. Igennem mere end 100 år har skolen da også haft til formål at skabe myndige borgere, der kan indgå i alle dele af samfundslivet, da det er selve forudsætningen for et demokratisk samfund. Skolens udvikling har – ikke mindst i København – været båret af ønsker om at den skulle tjene til at skabe (større) social lighed, demokrati og frigørelse. Det er da også de tanker, der har præget folkeskolens skiftende formålsparagraffer igennem mere en 60 år. Set i det lys er det bekymrende, når kommuneplanstrategien kommer til at give et billede af at Københavns Kommune blot ser skolen som en

underordnet del af Københavns erhvervspolitik. Skolen er til for børnenes skyld – og ikke blot for erhvervslivet.

Kommuneplanstrategien tager heller ikke højde for alle de udfordringer, der ligger i at kommunens folkeskoler nu skal omdannes til heldagsskoler og at flere elever med specialpædagogiske behov nu skal inkluderes i den almindelige folkeskole.

Bedre inklusion

Den pædagogiske forskning påviser, at inklusion kræver en massiv efteruddannelsesindsats over lærere og skoleledere og en væsentlig tilførsel af ressourcer, såfremt den skal kunne lykkes. Det bør derfor være en erklæret del af Kommuneplanstrategien. Samtidig sker der et alvorligt videnstab når erfarne medarbejdere knyttet til særlige specialpædagogiske institutioner forsvinder, som følge af besparelser overført disse i forlængelse af at flere elever nu i stedet skal inkluderes i den almindelige folkeskole, det aspekt er slet ikke del af den kommunale skoleplanlægning i dag.

En kortlægning foretaget af Dansk Clearinghouse for Uddannelsesforskning ved Aarhus Universitet af den internationale forskning om inklusion, der kom i januar 2013, peger på, at der er brug for et markant løft, hvis elever med særlige behov skal kunne integreres i undervisningen. Lærerne skal være (efter)uddannet i interventionstiltag over for elever med særlige behov. Lærerne skal kunne trække på resourcepersoner som ledere, psykologer og konsulenter, der kan yde supervision eller direkte støtte i undervisningen. Adgangen til resourcepersoner er afgørende for, om lærerne føler sig kompetente til at varetage inkluderende undervisning. For nu bare at pege på nogle af konklusionerne.

Kort før jul 2012 kom der også en anden undersøgelse fra forskere i specialpædagogik på Aarhus Universitet, bl.a. landets førende ekspert i specialpædagogik professor Susan Tetler, der påviste, at de nyuddannede danske lærere ikke i tilstrækkelig grad er klædt på fra deres læreruddannelser til at løfte de specialpædagogiske udfordringer i praksis, der følger med lærerjobbet, og at nyuddannede lærere i Danmark halter bagefter deres kolleger i eksempelvis Finland og Canada, når det gælder specialpædagogiske kompetencer. En hel aktuel undersøgelse, igen foretaget af forskere ved Aarhus Universitet, påviser at indførelse to-lærerordninger i undervisning afgørende kan løfte kvaliteten af undervisningen og markant forbedre elevernes læring i klasser, hvor der er elever med specialpædagogiske behov, som skal inkluderes i den almindelige undervisning.

Bedre undervisningsmiljø og bedre fysiske faciliteter

Kommuneplansstrategien henviser til tre navnløse skole, hvor der angiveligt skulle være en ledig lokalekapacitet på op til 50 procent i tidsrummet mellem kl. 8 og 15. Det fremgår imidlertid *ikke* hvilke skoler, der er tale om, ej heller i hvilke bydele på pågældende skoler skulle befinde sig. Set fra den skolemæssige virkelighed her i bydelen Vesterbro fremstår forestillingen om masser af ledig lokalekapacitet på skolerne som et fantasifoster. Flere skoler på Vesterbro er således overbelagte, der er skoler hvor klassekvotienten på nogle årgange er helt oppe på 28 elever i klasserne. Eksempelvis er både

Oehlenschlägergades skole og Gasværksvejens skole kun disponeret til at være en to-sporet skole, men har nu i årrække været tre-sporede som følge af et stort børnetal i skoledistriktet. Folkeskolereformen indebærer ligeledes, at der skal langt mere bevægelse ind i skoledagen. Ser man på skolerne på Vesterbro så har de fleste ikke de nødvendige fysiske faciliteter til at dette kan lade sig gøre. Der er derfor et behov for væsentlige investeringer i nye indendørs og udendørsfaciliteter til skolerne på Vesterbro, såfremt kommunen skal kunne leve op til kravene i folkeskolereformen.

Der er stor forskel på Københavns bydele ifht. at inddrage nye ude-arealer til skolebørn og børn i al almindelighed. Især på Vesterbro er det så godt som udelukket, derfor bør Kommunen måske supplere med at tænke videre i, at der kan skaffes flere indendørs muligheder for skolebørn på Vesterbro.

En væsentlig del af den overenskomst, som kommunalpolitikere – herunder politikere i København – gennemtvang overfor lærerne i foråret 2013 ved hjælp af lockout af alle landets lærere og skolebørn – var at lærerne fremover skulle befinde sig fysisk på skolerne i hele deres arbejdstid og forberede deres undervisning her. Det kræver ordentlige kontorfaciliteter for lærerne, hvis de skal kunne forberede deres undervisning her. Det kræver investeringer i bygningsmassen og det bør *også* være noget, som der tages højde for i kommuneplansstrategien, førend kommunen begynder at disponere over skolernes lokaler til alle mulige andre formål end undervisning af kommunens børn.

Et helt særligt problem er undervisningsmiljøet på kommunens skoler herunder indeklimaet i mange klasselokaler. Bare noget så enkelt som mængden af luft i klasseværelserne. Teknologisk Institut undersøgte i 2009 luftkvaliteten i 734 klasseværelser efter en tilfældig undervisningstime. Resultatet var, at mere end halvdelen af klasserne lå over grænseværdien for dårlig luftkvalitet. Forsker i skolearkitektur Lektor Malou Juelskjær fra Aarhus Universitet, Institut for Uddannelse og Pædagogik (DPU), har således påpeget at en medvirkende forklaring på den uro, der ofte klages over i folkeskolen. En del af de steder, hvor man oplever uro, der skyldes det således, at børnene så at sige hopper for at holde sig vågne. Man har også foretaget tests, der påviste, at børnenes resultater blev op til 20 procent bedre når iltniveauet var det optimale frem for når det var, som i et gennemsnitligt klasselokale. Så hvis man laver bedre fysiske rammer, så har børnene også en mulighed for at trække vejret helt basalt, og få mere ud af skolen. Dette er særskilt problem, som skal håndteres i forbindelse med forbedringer af skolernes bygningsmasse. Der er brug for investeringer i et bedre undervisningsmiljø på Københavns skoler, og det bør fremgå af kommuneplansstrategien.

Fritidspædagogikken

En hel særlig problematik som kommunen står overfor er fritidspædagogikkens fremtid. Københavns Kommune har modsat de fleste andre kommuner i Danmark fastholdt en struktur med selvstændige fritidshjem og med fritidspædagogik af en høj kvalitet. Samtidig har kommunen også sikret en lang række andre institutioner, der giver børn mulighed for et selvvalgt fritidsliv – på Vesterbro kan

nævnes den kommunale musikskole, billedskolen, teaterbutikken mv.. Selvvalgte fritidsaktiviteter og tilbud om undervisning i kreativ udfoldelse på et højt niveau er af afgørende for børns læring og udvikling. Derfor er det væsentligt, at Københavns Kommune også i fremtiden vil sikre, at børn har mulighed for selvvalgte fritidsaktiviteter på et højt niveau og det er noget, som Københavns Kommune prioriterer at kommunens børn skal sikres fortsat adgang til. Et helt særligt problem er klubområdet. Der har i flere år været en helt uacceptabel overbelægning på fritidsklubberne på Vesterbro og samme problem eksisterer i andre dele af byen. Forældre på Vesterbro har påpeget dette problem siden genåbningen af Gasværksvejens skole i 2006 og det er derfor afgørende, at der nu sikres ordentlige fremadrettede løsninger, så alle de børn, der måtte ønske det også har mulighed for et ordentligt klubliv med ordentlige fysiske rammer og et fritidspædagogisk arbejde her af en høj kvalitet. Fritidspædagogisk arbejde af høj kvalitet har således også en væsentlig betydning i forhold til at modvirke negative konsekvenser af social arv og forbedre elevers videre uddannelsesmuligheder.

Bedre samarbejde på tværs af skolerne

Skolereformen har en række målsætninger og ambitioner, som kan være vanskelige at rumme indenfor rammerne af den enkelte skole. Der er derfor behov for et meget tættere samarbejde på tværs af skolerne i de enkelte bydele. Det kan både være i forhold til indførelsen af nye særlige valgfag, hvor der kan være behov for investeringer i særlige nye faglokaler og der med fordel kan tænkes i løsninger *på tværs* af skoler i enkelte bydele (eksempelvis på Vesterbro, hvor de enkelte folkeskoler ligger forholdsvis tæt på hinanden), og i forhold til videndeling mellem lærere og skoleledere på tværs om de nye udfordringer, som skolen står over. Udvikling af et tættere samarbejde mellem skolerne i de enkelte bydele og iværksættelse af fælles projekter bør derfor være en del af målene i Kommuneplansstrategien, det kunne f.eks. være deling af fysiske faciliteter, samarbejde omkring fælles lektiecafeer og fælles turboforløb både for de børn der har svært med skolen eller som savner udfordringer i skolen. På samme vis ville det være ønskeligt med at få etableret et reelt samarbejde mellem ungdomsuddannelser og kommunens folkeskoler, evt. med henblik på, at udvikle nye valgfag i folkeskolen.

Samarbejde mellem skolerne og Kulturinstitutioner.

Udvalget anbefaler, at der arbejdes på, i forbindelse med implementeringen af Åben Skole, at der indgås tættere læringspartnerskaber mellem skolerne og kulturlivet. Det kan være gennem konkrete lærings- og undervisningsforløb, gennem fælles aktiviteter og samudvikling af nye projekter. Og endelig, at skolerne sammen med kulturinstitutionerne udvikler værksteder og labs der kan understøtte skoleundervisningen.

Rekreative områder

Vesterbro Lokaludvalg bemærker, at det er centralt for bydelen at få løst problemet med mangel på rekreative områder, grønne kvadratmeter og boldbaner. Bydelen skal have flere og større rekreative områder, og der skal være bedre forbindelser mellem dem. Vesterbro mangler grønne rekreative kvadratmeter til leg, bevægelse, performances og lignende aktiviteter, og bydelen er sandsynligvis det område i Danmark, der har færrest kvadratmeter grønt pr. indbygger. Denne skæve fordeling fremstår tydeligt af kortet s. 48 i udkast til Kommuneplanstrategi.

I takt med det stigende indbyggertal, opstår der et behov for en øgning i de rekreative arealer. Det er væsentligt for folkesundheden, at indbyggerne i fremtiden ikke får ringere mulighed for at dyrke fritidsinteresser og sport i mindre udstrækning end i dag.

Fysisk aktivitet kan forebygge flere sygdomme blandt andet type 2 diabetes, hjertekarsygdomme og forskellige former for kræft.

Samtidig er der psykiske og sociale gevinster ved fysisk aktivitet i form af øget energi, trivsel, selvværd og samvær med andre. Derfor er det vigtigt, at rekreative arealer og arealer til vesterbroernes fysiske udfoldelse fastholdes og udbygges med fx Otto Busses Vej i den fremtidige kommuneplanlægning.

Sociale tilbud

Der er allerede rigtig mange væresteder og lignende på Vesterbro. Og det er vi glade for, for der er en række borgere som har gavn af at tilbuddene ligger lige præcis her og som hjælpes godt her på Vesterbro. Men helt overordnet bør der sikres en spredning af de sociale tilbud, så hele København er dækket ind.

Samtidig kan det tilføjes at behandlingstilbud til de stoffrie narkomaner ikke nødvendigvis bør lægges på Vesterbro. Både fordi der allerede er rigtig mange tilbud her, men også fordi de pågældende kan have gavn af at blive fjernet fra miljøet på Vesterbro.

Med venlig hilsen

Thomas Warburg

Formand for Vesterbro Lokaludvalg