

Forslag til

BYDELSPLAN FOR

**INDRE BY**

**2013**



Indre By Lokaludvalg

**Forslag til  
BYDELSPLAN FOR INDRE BY**

**Udarbejdet af:**

Bydelsplanen er udarbejdet af Indre By Lokaludvalg i samarbejde med Center for Sikker By og Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune på baggrund af input fra Indre Bys borgere.

**Udgivet af:**

Københavns Kommune

**Redaktion og tilrettelæggelse:**

Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

**Layout, grundkort og illustrationer:**

Sekretariatet for ledelse og kommunikation, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune i samarbejde med Indre By Lokaludvalg, Center for Sikker By.

**Fotos:**

Se de enkelte fotos

Forslag til

# BYDELSPAN FOR INDRE BY 2013



Indre By Lokaludvalg

# FORORD



## FORORD AF LOKALUDVALGETS FORMAND

Du sidder nu med Indre Bys anden bydelsplan i hånden. Det er kun et år siden, at Indre By Lokaludvalg udfærdigede den første bydelsplan, og denne bydelsplan falder derfor i naturlig forlængelse af den forrige.

Hvor lokaludvalget sidste gang fokuserede på at involvere bydelens borgere og brugere i visionen for Indre By – faktisk nåede vi ud til over 3.500 mennesker – så har vi denne gang lagt vores energi i at gå i dybden med de konkrete forslag til bydelens udvikling. Samtidig har vi bestræbt os på at afspejle de tilkendegivelser, vi i tidens løb har fået fra bydelens borgere og brugere, så loyalt som muligt.

Et par af projektforslagene i denne bydelsplan strider imod Københavns Kommunes gældende politikker og planer, og det er helt bevidst. Vi ser det nemlig som lokaludvalgets rolle at være borgernes talerør over for forvaltningerne og politikerne, og dermed er det også vores opgave at udfordre de vedtagne rammer. Disse forslag skal derfor ses som nogle af borgernes bud på, hvordan man kan tackle bydelens udfordringer ved at tænke anderledes, og som en opfordring til politikerne om at ændre de gældende rammer. For eksempel inden for det trafikale område mener vi, at politikerne er nødt til at bryde de eksisterende rammer, hvis der skal skabes en positiv udvikling.

Vi nærer et stort håb til, at Københavns Kommunes politikere og de ansatte i forvaltningerne vil tage projektforslagene til sig, og se dem som nogle inspirerende og interessante forslag til, hvordan vi gør Indre By til en bedre bydel.

God læselyst!



Bent Lohmann.

## FORORD AF OVERBORGMESTEREN

Det er med stor glæde, at jeg modtager bydelsplanen 2013 som et resultat af en meget inddragende og lokalt forankret proces, der er gennemført, siden Borgerrepræsentationen anmodede lokaludvalgene om at lave bydelsplaner for alle Københavns bydele.

Først og fremmest vil jeg takke de 12 lokaludvalg for deres store indsats med at udarbejde bydelsplanerne. Jeg har mærket et stort engagement fra alle lokaludvalgene og er imponeret over de mange forskellige borgerinddragende aktiviteter, som lokaludvalgene har stået for som led i arbejdet med bydelsplanerne.

Lokaludvalgene spiller en vigtig rolle i Københavns Kommunes planlægning. De kommer med vigtige bidrag til både den overordnede og den mere lokale planlægning i byen via egne input og de arrangementer, lokaludvalgene står for i bydelene.

Jeg er derfor også glad for de gode indspil til den fremadrettede overordnede planlægning i kommunen, som lokaludvalgene har udviklet inden for de rammer, kommuneplanen udstikker. Med udgangspunkt i bydelenes særkender og udfordringer giver det et uvurderligt input. Og på trods af den begrænsning, som nogle har følt det som, er der udvist stor kreativitet i løsningsforslagene.

Vi skal bidrage på alle niveauer for at løfte den opgave, vi står over for, med at sikre borgernes livskvalitet og skabe rammerne for fremtidig vækst som et stærkt fundament for byens udvikling.

København oplever i disse år, at mange gerne vil blive boende i eller flytte til byen. Projektforslagene i bydelsplanerne viser de mange gode ideer, der er i byen, til at understøtte kommuneplanens målsætninger inden for viden og erhverv, grøn vækst og det gode hverdagsliv. Ideerne vil blive videreudviklet, så de kan indgå i politikernes og de kommunale medarbejders arbejde med at sikre de bedste rammer for Københavns udvikling.

Mange tak for indsatsen og tillykke med resultatet.



Frank Jensen



# INDHOLDSFORTEGNELSE

---

I. VISION OG UDVIKLINGSSTRATEGI FOR INDRE BY .....	7
Kort over Indre By .....	11
2. OVERSIGT OVER LOKALUDVALGETS PROJEKTFORSLAG I INDRE BY .....	13
Prioriteringsliste .....	14
<b>ET GODT HVERDAGSLIV .....</b>	<b>15</b>
Projektforslag 1: Ufrivilligt ensomme ældre.....	16
Projektforslag 2: Opbevaringsbokse til hjemløse .....	18
Projektforslag 3: God Nat i byen .....	20
Projektforslag 4: Begrænsning af nattelivstrafik.....	22
Projektforslag 5: Udvikling af Søerne som rekreativt område.....	24
Projektforslag 6: Bevægelse i byrummet .....	26
<b>KØBENHAVN SOM METROPOL FOR GRØN VÆKST .....</b>	<b>29</b>
Projektforslag 7: Grønne oaser i byrummet.....	30
Projektforslag 8: Byforgrønning af Indre By & grønne tage.....	32
<b>VIDEN OG ERHVERV .....</b>	<b>35</b>
Projektforslag 9: Bedre turistinformation i byrummet .....	36
Projektforslag 10: Undersøgelse af letbaner .....	38
Projektforslag 11: Dæmpning af biltrafik i Sølvgade og W ebergsgade.....	40
Projektforslag 12: Citylogistik – grøn varelevering .....	42
Projektforslag 13: Kulturhus for skoleelever i Indre By.....	44
3. APPENDIKS.....	47

# VISION OG UDVIKLINGSSTRATEGI



# I. VISION OG UDVIKLINGSSTRATEGI FOR INDRE BY

---



## BESKRIVELSE AF VISION FOR BYDELEN, STATUS, TENDENSER OG UDVIKLINGSRINCIPPER FOR BYDELEN

### 1.1. VISION

Indre By er en dynamisk bydel, som er under stor udvikling. Mange af bydelens karakteristiske pladser, bygninger og gader er ved at blive omdannet, og flere står i kø. De mange igangværende og kommende byggeprojekter har stor betydning for bydelen, både mens de står på, og når de er færdige.

Det er vigtigt, at Københavns Kommune er på forkant med udviklingen og sørger for, at de kommende projekter samlet set påvirker bydelen på en måde, som stemmer overens med den udvikling, som bydelens borgere og brugere ønsker. Der er altså behov for, at Københavns Kommune skal tage aktivt stilling til, hvad der skal kendetegne de forskellige kvarterer i bydelen.

Det er visionen, at der udvikles en helhedsorienteret plan for Indre By, som afspejles i fremtidige kommuneplanstrategier, kommuneplaner, lokalplaner og øvrige kommunale planer. En helhedsorienteret plan for Indre By skal også ses som et værktøj til at realisere de overordnede målsætninger i Kommuneplanen 2011, såsom Københavns Kommunes målsætninger om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025, udvikling af effektiv og miljøvenlig trafik, tiltrækning af videns erhverv samt om at være en inkluderende og tryk storby.

Målet er, at der skal udvikles en plan for bydelen i dialog med bydelens borgere og brugere i løbet af de næste fem år, og at planen skal have perspektiver for de efterfølgende 15 år. Dermed kan man sikre, at Indre By på langt sigt udvikler sig til en bæredygtig, levende og unik bydel, som er god at bo, arbejde, drive erhverv og være gæst i.

### 1.2. EKSISTERENDE TENDENSER OG LOKALE PROJEKTER:

Indre By Lokaludvalg udviklede den første bydelsplan for Indre By i 2011, og Bydelsplanen 2013 skal ses som en udbygning og videreudvikling af den foregående plan. Indre By Lokaludvalg har under udvikling af begge bydelsplaner været i tæt dialog med byens borgere, brugere og erhvervsliv, og bydelsplanerne afspejler behovet for en sammenhængende udfoldelse af de overordnede politikker for kommunens udvikling.

Lokaludvalget har været på gaden med debatvognen, arrangeret debatmøder, inddraget relevante lokale aktører og meget andet for at bringe holdninger, ønsker og udfordringer frem i lyset. Ud fra denne dialog kan lokaludvalget fremhæve de følgende tendenser i forhold til borgere og brugernes holdning til Indre Bys udvikling.

Der er stor opbakning blandt Indre Bys borgere og brugere til, at Indre By skal være en grøn og miljøvenlig bydel, hvor der er fokus på mennesker frem for biler. De smalle stræder, grønne parker, historiske kvarterer og levende byrum er unikke for bydelen og i høj grad det, som bydelens borgere og brugere værdsætter. Det er en kompakt bydel, hvor der er kamp om pladsen, og derfor er der brug for en aktiv prioritering af de værdiskabende elementer, der giver bydelen liv, ånd og karakter. Indre By skal ikke være en gennemfartsvej for gennemkørende biler og tung trafik. Det skal være et sted, hvor fodgængere og cyklister kan færdes sikkert, nemt og uden at frygte for de sundhedsskadelige effekter af forureningen fra den motoriserede trafik.

Derfor er projekter inden for trafik og miljø dominerende i både den tidligere og nuværende bydelsplan for Indre By.

---

Derudover er der mange af de borgere og brugere, som Indre By Lokaludvalg har været i kontakt med, som understreger, at Indre By skal være en levende og imødekommende bydel, hvor alle kan færdes trygt og sikkert. Som hovedstadens kerne er Indre By et yndet udflygtsmål og fungerer i høj grad som landets udstillingsvindue for omverdenen. Det forpligter. Bydelen skal fremstå attraktiv og velholdt, og der skal tages hånd om de mange historiske bygninger, parker og pladser. Det skal være nemt og spændende at bevæge sig rundt i bydelen, og der må ikke slækkes på kravene til tilgængelighed og sikkerhed, blandt andet for de dårligt gående og handicappede.

Mange borgere og brugere påpeger desuden behovet for at skabe flere muligheder for idræt, leg og ophold for både børn, unge og voksne. Indre By har begrænsede idrætsfaciliteter, og den trange plads er en udfordring i forbindelse med nye større anlæg. Derfor må der tænkes innovativt og prioriteres klart for at udnytte de rekreative arealer, pladser og gadehjørner bedst muligt. Der skal gives plads til, at alle kan færdes i bydelen – både handicappede, ældre og andre, som kan have nedsat funktionsevne i forhold til det gennemsnitlige. Mange af bydelens bænke er blevet fjernet de seneste år, hvilket gør det vanskeligt for dårligt gående at bevæge sig rundt i bydelen, når de ikke har mulighed for at tage et hvil. Det skal der gøres noget ved.

Indre By er en bydel, hvor nattelivet fylder meget, især i Midlaldersbyen og omkring N yhavn. Det kan til tider skabe utryghed og konflikter mellem beboere, nattelivsgæster og erhvervsdrivende. Det er derfor et mål for bydelen, at der opnås en balance i nattelivet, hvor der hersker respekt og forståelse mellem de involverede parter. Alle skal kunne færdes trygt i bydelen – også om natten.

Indre Bys borgere og brugere har i forbindelse med udviklingen af denne og forrige bydelsplan vist sig at have et stort socialt hjerte, og mange understreger behovet for, at der bliver gjort en indsats for socialt udsatte, blandt andet hjemløse, og at der bliver skabt muligheder for fællesskab i bydelen, blandt andet for ensomme ældre.

### 1.3. LOKALE UDFORDRINGER

Indre By er hovedstadens centrum, men det er samtidig en meget fragmenteret bydel. Der er mange kvarterer i Indre By, som hver især har en stærk lokal identitet. De store trafikårer, der gennemskærer bydelen, begrænser beboernes og brugernes bevægelsesmønstre på tværs af disse kvarterer og hindrer oplevelsen af Indre By, som en samlet bydel.

Derudover er Indre By i høj grad præget af de mange bygge- og anlægsprojekter, der er i gang i bydelen. Anlægget af metro-cityringen vil sætte sit præg på mange af bydelens centrale pladser

og gader i de næste mange år, og det samme vil de øvrige store bygge- og anlægsprojekter, der er i gang, f.eks. ombygningen af N y Nørreport og omdannelsen af Vesterbro Passage. Disse mange projekter præger i høj grad bydelen og det byliv, der udfolder sig, og det vil det blive ved med at gøre minimum de næste seks år. Det midlertidige og fragmenterede må ses som et permanent vilkår i de næste mange år.

Der er risiko for, at de mange bygge- og anlægsprojekter vil begrænse bylivet og virke skæmmende for byens fysiske fremtoning. Der er derfor behov for at skabe grobund for midlertidige forskønnelses- og byrumsudviklende projekter, som kan skabe nye muligheder for byliv. Der bør være mulighed for projektmagere, kunstnere, lokale foreninger, institutioner og beboergrupper at søge kommunal støtte til udvikling af denne type midlertidige byrum, ligesom det bør gøres lettere at få tilladelse til midlertidig anvendelse af byens rum. På den måde vil man dels kunne skabe spændende og dynamiske byrum samt styrke det lokale ejerskab i bydelen.

### 1.4. UDVIKLINGSPRINCIPPER

Indre By Lokaludvalg har udviklet en række udviklingsprincipper, som understøtter realiseringen af Kommuneplan 2011 på lokalt niveau. Udviklingsprincipperne knytter sig til de tre overordnede temaer i Kommuneplan 2011: "Et godt hverdagsliv i København", "Viden og erhverv i København" og "København som metropol for grøn vækst".

Et godt hverdagsliv i København

- Flere muligheder for fællesskab i bydelen: Der skal være gode muligheder for, at bydelens borgere kan mødes i deres lokalområde og deltage i forskellige former for interessebetonede fællesskaber. Indre By skal være et sted, hvor man føler tilknytning til sin bydel, har tillid til sine medborgere, og hvor man har rige muligheder for et berigende og socialt fritidsliv.
- Mere livskvalitet for bydelens hjemløse: Indre By skal være en socialt ansvarlig bydel, som giver byens hjemløse bedre muligheder for et trygt og indholdsrigt liv. Det er fysisk og psykisk hårdt at leve et liv på gaden, men fysiske forandringer af byrummet, sociale tilbud og praktiske foranstaltninger kan gøre hverdagen nemmere, bedre og tryggere.
- Det gode natteliv: Indre By skal have et trygt og balanceret natteliv, som tager hensyn til både nattelivsgæster, restauratører, beboere og andre lokale erhvervsdrivende gennem dialog og respekt. Generne ved nattelivet, for eksempel utryghed, hærværk, lugt, støj og øget biltrafik skal mindskes. Indre By skal være en bydel, som er et godt sted at bo, samtidig med at der er et pulserende byliv. Der skal sættes

---

fokus på fremme af forlystelser og byliv, der udspiller sig om dagen og tidlig aften, frem for sent om natten.

- Spændende og rekreative byrum: Indre Bys byrum skal udnyttes som oaser i den travle by, der kan bruges af både beboere og brugere af bydelen. Byrummene skal indbyde til ophold, aktivitet og fællesskab, og der skal være bedre muligheder for motion og idræt for børn og unge. Bydelens rekreative områder skal fremstå velholdte og give mulighed for både ro og aktivitet. Mindre byrum, som gadehjørner, midlertidigt afspærrede veje og pladser, skal udnyttes til for eksempel lommeparker eller fysisk udfoldelse, der kan give bydelens borgere og brugere mulighed for et spændende, socialt og inspirerende hverdagsliv.

København som metropol for grøn vækst

- Grønne opholdssteder: Små grønne oaser kan give bydelens borgere og brugere mulighed for at få et pusterum i en travl og kompakt bydel. Ved at skabe mulighed for at opstille små, grønne byrumsinstallationer, som bydelens borgere, brugere og erhvervsdrivende inddrages i udviklingen og pasningen af, så kan den lokale forankring øges, samtidig med at bydelen forskønnes, og der bidrages positivt til miljøet.
- Byforgrønning og klimatilpasning: Indre By er særligt udsat i forbindelse med klimaforandringer, herunder kraftige regnskyl. Der er derfor brug for en hurtig og omfattende klimatilpasning, som kan begrænse CO<sub>2</sub>-udledning, varme- og energiforbrug og risiko for oversvømmelser. Derudover kan mere grønt mindske luft- og støjforurening samt skabe synlighed omkring miljø- og klimatiltag.

Viden og erhverv i København

- Turistvenlig hovedstad: Indre By skal fremstå indbydende og interessant for de mange besøgende i bydelen. Det skal være let for turister at færdes i bydelen og finde information om bygninger, pladser og kvarterer. Ved at gøre Indre By mere attraktiv for turister kan man forbedre byens image i udlandet og forøge kundegrundlaget for Indre Bys erhvervsdrivende, særligt inden for detailhandel og hotel- og restaurationsbranchen.
- Effektiv og miljøvenlig trafik: Indre By skal være en grøn og miljøvenlig by at bo i, arbejde i og besøge. Der skal ske en omfattende omprioritering af trafikken i Indre By, som mindsker trængsel og forbedrer miljøet. Aktiv begrænsning af den gennemkørende biltrafik samt tung trafik skal give plads til fodgængere, cyklister og kollektiv transport, og dermed gøre det muligt, for de, der har ærinde i bydelen, at komme frem hurtigere. Begrænsning af den motoriserede trafik skal derudover bidrage til, at luftkvaliteten forbedres,

og at støjforurening begrænses, hvilket vil fremme sundhed og livskvalitet for bydelens borgere og brugere.

- Et aktivt og socialt fritidsliv for børn og unge: Udbuddet af fritidsaktiviteter og opholdssteder for børn og unge skal forøges i Indre By. Især de unge over 14 år mangler mødesteder og mulighed for fællesskab på tværs af skole og alder. Ved at skabe mulighed for rum for samvær, uddannelsesrådgivning, lektielæsning og fritidsaktiviteter kan man styrke børn og unges tilknytning til bydelen, skabe sammenhold og socialt ansvar og forøge muligheden for at bryde den sociale arv.

#### 1.5. KOMMUNEPLAN 2011

Kommuneplan 2011 beskæftiger sig med de tre overordnede temaer "Et godt hverdagsliv i København", "Viden og erhverv i København" og "København som metropol for grøn vækst". Bydelens vision og udviklingsprincipper understøtter Kommuneplan 2011 ved at sætte fokus på udvikling af sociale fællesskaber i bydelen, som kan mindske ensomhed og styrke den lokale tilknytning, og dermed øge borgernes livskvalitet. Alle skal, som en del af det gode hverdagsliv, kunne færdes trygt og sikkert i bydelens gader på alle tider af døgnet, hvilket udviklingsprincipperne vedrørende nattelivet omhandler. Det gode hverdagsliv skal også gælde for de borgere i vores samfund, som af forskellige årsager har svært ved at passe ind i samfundets gængse rammer. Dette berører udviklingsprincippet om hjemløses livskvalitet. Dermed understøttes Københavns Kommunes målsætning om, at Københavns skal være en tryk og inkluderende storby samt et godt sted at bo.

Bydelsplanens vision og udviklingsprincipper beskæftiger sig også med bydelens byrum og muligheder for aktivitet i det fri. Ved at udvikle de rekreative områder og udnytte bydelens pladser bedre, forøges borgernes og brugernes oplevelse af byen og giver dem mulighed for i højere grad at benytte byens rum aktivt. Dette støtter kommuneplanens målsætning om at København skal byde på gode kultur- og fritidsfaciliteter og grønne åndehuller, som giver borgerne mulighed for et sundt og aktivt hverdagsliv.

Kommuneplan 2011's tema "København som metropol for grøn vækst" understøttes gennem udviklingsprincipperne om klimatilpasning og begrønning, grønne opholdssteder, begrænsning af biltrafik og udvikling af effektiv og miljøvenlig trafik. Disse udviklingsprincipper støtter Københavns Kommunes målsætninger om at udvikle grøn mobilitet og at blive verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad.

I forhold til kommuneplanens temaer om "Viden og erhverv i København", så beskæftiger bydelsplanens vision og udviklings-

principper sig med fremme af turisme, hvilket kan understøtte kommuneplanens målsætning om at øge beskæftigelsen. Bydelsplanen beskæftiger sig med udvikling af den kollektive trafik samt begrænsning af den gennemkørende trafik, hvilket kan mindske trængselsproblemer og forbedre adgangsforholdene til virksomheder i Indre By. Derudover kan udviklingsprincipper om børn og unges fritidsliv understøtte kommuneplanens målsætning om styrke innovation, viden og uddannelse, idet det kan hjælpe flere unge til at finde vej til den rette uddannelse efter folkeskolen.

#### 1.6. ØVRIGE KOMMUNALE PLANER

Bydelsplanens vision og udviklingsprincipper understøtter en række af Københavns Kommunes planer og projekter. Visionen om Indre By som en sammenhængende, miljøvenlig og tryk bydel, der indbyder til aktivitet, ophold og fællesskab stemmer overens med Københavns Kommunes bylivsstrategi Metropolen for mennesker, Frivillighedspolitik 2011-2014, målsætningerne tilknyttet Sikker By og Tryghedsindekset, Støjhandlingsplanen, Miljømetropolen, Sundhedspolitikken Længe leve København, reformprogrammet Aktiv og tryk hele livet, Handlingsplan for Grøn Mobilitet, Københavns Cykelstrategi 2011-2015, Københavns Klimaplan, Klimatilpasningsplanen, skybrudsplanen, Kultur- og fritidspolitikken, Ungepolitikken og Ungekommissionens anbefalinger.

Det er beskrevet i de enkelte projektforslag, hvordan de konkret understøtter de kommunale planer.

#### 1.7. LOKALUDVALGETS FORSLAG TIL DEN OVERORDNEDE PLANLÆGNING

Der er behov for, at der fra Københavns Kommunes side kommer fokus på Indre By som udviklingsområde. Bydelen undergår nemlig i øjeblikket store forandringer, men dette sker uden blik for helheden og uden overordnede målsætninger for bydelens udvikling. Dette har især betydning for den trafikale og miljømæssige udvikling i bydelen, men også mange af de historisk betydningsfulde pladser og bygninger er truede.

Indre By er, som hovedstadens kerne, en særlig bydel, som stort set alle danskere har et forhold til. Indre By har mange besøgende fra både ind- og udland, og det er vigtigt for byens og landets image, at bydelen gør et godt indtryk på vores gæster. Dette understreger behovet for en helhedsorienteret udviklingsplan for bydelen, som skal sikre, at Indre By på længere sigt udvikler sig på den ønskværdige måde. Denne udviklingsplan skal blandt andet behandle, hvordan man imødekommer den forudsete store befolkningstilvækst i København, 100.000 flere københavnere i 2025, og hvordan man øger sammenhængs-

kraften mellem de forskellige kvarterer i Indre By til gavn for beboere og erhvervsdrivende.

Der er behov for, at Københavns Kommune lægger en ambitiøs og bindende strategi for den trafikale udvikling i Indre By, hvor den gennemkørende biltrafik nedprioriteres, og hvor cyklister, fodgængere samt kollektiv trafik opprioriteres. Københavns Kommune står over for en stor trafikal udfordring blandt andet i forbindelse med udbygningen af Nordhavn. Udbygningen må forventes at medføre en betydelig stigning af biltrafikken til Indre By via Bernadottes Allé. En væsentlig del af denne biltrafik vil skulle ud til Amager eller Sydmotorvejen. Københavns Kommune må overveje, hvordan denne gennemkørende biltrafik skal begrænses.

Denne strategi skal blandt andet indeholde overvejelser om, hvordan man kan udvide kapaciteten for den kollektive transport i Indre By, for eksempel ved indførelse af letbaner, og hvilke initiativer der kan øge udbredelsen af alternative transportformer til bilisme. Derudover skal strategien indeholde forslag til drastiske trafikale ændringer, som kan gøre det uattraktivt for bilister at bruge Indre By som gennemfartsvej. Det kunne for eksempel være:

- Lukning af Øster Søgade, Nørre Søgade og Vester Søgade for biltrafik.
- Indsnævring af H.C. Andersens Boulevard til fordel for cyklister samt sænkning af hastighedsgrænsen til 30 km/t.
- Indførelse af flere cykel- og busgader, eksempelvis Vendersgade, Nørregade, Gl. Strand, Nytorv og Rådhusstræde.
- Nedlæggelse af kørebane på Åboulevarden, Fredensbro, Østerbrogade, Dag Hammerskjølds Alle, Vesterbro Passage (Vesterbrogade), Frederiksborggade, Gothersgade, Bredgade, Store Kongensgade, Øster Voldgade, Nørre Voldgade, Vester Voldgade, Langebro og Knippelsbro.

Det er nødvendigt, at der skabes større fleksibilitet i forhold til parkeringspladser i Indre By. Det skal for eksempel være muligt at søge om tilladelse til at bruge parkeringspladser i Indre By til midlertidige bylivsskabende aktiviteter eller forgrønnende elementer. Der skal ikke være krav om oprettelse af nye parkeringspladser ved byggeri, der kræver lokalplanændringer, såfremt området er velbetjent af offentlig transport, f.eks. tæt på metro- eller togstationer.

I forbindelse med udvikling eller ændring af lokalplaner, så skal Københavns Kommune indføre krav til grøn bebyggelsesprocent, hvor en bestemt andel af matriklens samlede areal skal være grøn.

# KORT OVER INDRE BY



Numrene henviser til projektforslagene.

# OVERSIGT OVER LOKALUDVALGETS PROJEKTFORSLAG

## 2. OVERSIGT OVER LOKALUDVALGETS PROJEKTFORSLAG I INDRE BY

---

LOKALE FORSLAG TIL PROJEKTER INDEN FOR DE OVERORDNEDE TEMAER I KOMMUNEPLAN 2011 OG DE SKITSEREDE UDVIKLINGSPRINCIPPER I RELATION HERTIL

### ET GODT HVERDAGSLIV

- Projektforslag 1: Ufrivilligt ensomme ældre
- Projektforslag 2: Opbevarings-boks til hjemløse
- Projektforslag 3: God Nat i byen (tryghedsprojekt)
- Projektforslag 4: Begrænsning af nattelivstrafik
- Projektforslag 5: Udvikling af Søerne som rekreativt område
- Projektforslag 6: Bevægelse i byrummet (sundhedsprojekt)

### KØBENHAVN SOM METROPOL FOR GRØNVÆKST

- Projektforslag 7: Grønne oaser i byrummet
- Projektforslag 8: Byforgroennelse af Indre By og grønne tage (klimaprojekt)

### VIDEN OG ERHVERV

- Projektforslag 9: Bedre turistinformation i byrummet
- Projektforslag 10: Undersøgelse af letbaner
- Projektforslag 11: Dæmpning af biltrafik i Sølvgade og W ebersgade
- Projektforslag 12: Citylogistik – Grøn varelevering
- Projektforslag 13: Kulturhus for skoleelever i Indre By (social arv-projekt)

# PRIORITERINGSLISTE

---

## KORT SIGT

- Projektforslag 1: Ufrivilligt ensomme ældre
- Projektforslag 2: Opbevarings-bokse til hjemløse
- Projektforslag 3: God nat i byen
- Projektforslag 4: Begrænsning af nattelivstrafik
- Projektforslag 9: Bedre turistinformation i byrummet
- Projektforslag 13: Kulturhus for skoleelever i Indre By

## MELLEMLANG SIGT

- Projektforslag 10: Undersøgelse af letbaner
- Projektforslag 11: Dæmpning af biltrafik i Sølvgade og Webersgade
- Projektforslag 7: Grønne oaser i byrummet

## LANG SIGT

- Projektforslag 5: Udvikling af Søerne som rekreativt område
- Projektforslag 6: Bevægelse i byrummet
- Projektforslag 12: Citylogistik – grøn varelevering
- Projektforslag 8: Byforgrønnelse af Indre By og grønne tage



# ET GODT HVERDAGSLIV



### UDVIKLINGSPRINCIP: FLERE MULIGHEDER FOR FÆLLESSKAB I BYDELEN



Indre By Lokaludvalg

#### PROJEKTFORSLAG I Ufrivilligt ensomme ældre

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL:

Den ældre del af befolkningen i Indre By skal have mulighed for at være en aktiv og givende del af samfundet. Hver fjerde ældre københavnere, der bor i plejebolig eller modtager hjemmehjælp, føler sig ensom i hverdagen. Ifølge en kvantitativ brugerundersøgelse foretaget af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen vurderer de ældre i Distrikt Indre By/Østerbro, der har været i kontakt med Visitationen, at deres livskvalitet er signifikant dårligere end borgere i andre bydele. Der er også flere i Distrikt Indre By/Østerbro, der oplever, at de er alene, selvom de helst vil være sammen med andre, i forhold til andre bydele.

Der er ikke foretaget nogen undersøgelse af, hvor udbredt ufrivillig ensomhed er blandt de ældre i Indre By, som ikke har kontakt til Visitationen. Der er dog tegn på, at ufrivillig ensomhed blandt ældre er et væsentligt problem i Indre By. Indre By er en speciel bydel på mange måder. Beboelsesbygningerne er ofte fredede, hvilket betyder, at der ofte ikke er elevator. Det kan gøre det besværligt at komme ud for de dårligt gående ældre og mindske deres mulighed for at deltage i sociale aktiviteter uden for hjemmet. Omvendt har Indre By også mange ressourcer stærke seniorer, som måske kan ønske at indgå som aktive f.eks. i etablering af sociale småfællesskaber eller på andre måder.

Der er behov for, at de kvantitative undersøgelser, som allerede er foretaget på området, bliver suppleret af en kvalitativ undersøgelse. Målet med projektet er, at der på baggrund af undersøgelsen skal skabes mulighed for dannelse af og støtte til små interessebetonede fællesskaber.

Undersøgelsen skal fokusere på de hjemmeboende ældre i Indre By og skal blandt andet:

- Undersøge grunde til ensomhed blandt ældre.
- Belyse hvilke initiativer, der vil kunne modvirke ensomhed.
- Indeholde en kortlægning af de eksisterende tilbud og aktiviteter for ældre i Indre By, hvor det vurderes, hvordan man synliggør de eksisterende muligheder for de forskellige målgrupper.
- Komme med forslag til, hvordan man kan skabe mulighed for nye fællesskaber og aktiviteter, som kan tilpasses de enkeltes fysiske formåen, sociale behov og interesser. For eksempel kan en lille gruppe følges ad til f.eks. kunststillinger, musik-, biograf- eller teaterforestillinger, foredrag, eftermiddagskaffe eller spising hos hinanden, restaurantbesøg, udflugter, museumsbesøg, politiske debatter osv.
- Afdække potentialet for frivillige initiativer, for eksempel at ældre kan tilbyde personlige guidede ture i bydelen til turister eller tilbyde livserfaringsfortællinger til skoleklasser eller daginstitutioner.
- Undersøge muligheder for fællesskabsorienterede boformer, for eksempel ved at ændre nedlagte plejehjemsboliger til beskyttede boliger for ikke-plejekrævende mennesker, som selv kunne ønske sig at bo i egen bolig i umiddelbar nærhed af et plejecenter. Det kan også undersøges, om det er muligt at lave en lejlighedsbytte-ordning, hvor igennem

---

det vil være muligt for ældre at bytte deres lejelejlighed til én, der har bedre adgangsforhold, f.eks. i stueetagen eller i en bygning med elevator.

Projektet understøtter Kommuneplanens målsætning om, at København skal være en inkluderende storby, hvor borgerne føler sig hjemme, indgår i fællesskaber og tager aktiv del i byens udvikling. Derudover understøtter det reformprogrammet "Aktiv og tryk hele livet". Projektet stemmer også overens med Københavns Kommunes Frivillighedspolitik 2011-2014 om at skabe større synlighed omkring muligheder for at gøre en forskel for andre gennem frivilligt arbejde og at skabe netværk mellem mennesker, der har lyst til at arbejde frivilligt.

#### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Projektet knytter sig til Københavns Kommunes reformprogram "Aktiv og tryk hele livet", som er forankret i Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. I forbindelse med "Aktiv og tryk hele livet" er der ansat en brobygger i Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, som skal skabe bedre forbindelse mellem f.eks. plejecentre, hjemmeplejen og lokale frivillige, foreninger, det lokale erhvervsliv og ældre. I den forbindelse er der nedsat et samarbejdsforum, som består af medarbejdere fra de kommunale aktivitetstilbud, repræsentanter for lokale foreninger og andre lokale aktører på området, herunder lokaludvalget. Samarbejdet omhandler sundhedsfremme i et bredt perspektiv. Udover for eksempel fysisk træning kan det også være kreative og sociale aktiviteter, madklubber og lignende.

Projektforslaget relaterer sig også til bydelsplan-projektforslaget "Turistinformation i byrummet", hvor det beskrives, hvordan ældre for eksempel skal have mulighed for at fungere som frivillige bydelsguides for turister. Derudover berører projektforslaget nogle af de samme problemstillinger som forslaget om etablering af et børnekulturhus i Indre By, nemlig manglen på mødesteder og muligheder for fællesskab i bydelen.

Indre By Lokaludvalg foreslog i sidste bydelsplan at forbedre forholdene for ældre, for eksempel ved at skabe flere muligheder for fællesskab mellem borgerne i de lokale kvarterer i Indre By. Derudover har lokaludvalget tidligere afholdt debatmøde i bydelen om, hvordan Københavns Kommune kan skabe rum for, at de ældre borgere kan sætte deres ressourcer i spil på en meningsfuld måde til gavn for dem selv og andre, for eksempel i forbindelse med frivilligt arbejde.

#### REALISERING AF PROJEKTET

Lokaludvalget anbefaler, at Sundheds- og Omsorgsforvaltningen nedsætter en projektgruppe, som har til opgave at undersøge udbredelsen af og årsagen til ufrivillig ensomhed blandt ældre i Indre By, samt hvilke konkrete initiativer de ældre savner. Metoden for undersøgelsen skal være kvalitativt baseret og have et antropologisk afsæt, som supplerer de eksisterende kvantitative undersøgelser.

Undersøgelsen kan eventuelt foretages i samarbejde med forskere eller studerende inden for sociologi, antropologi eller lignende, som for eksempel kan bidrage med overvejelser om nye typer parametre for måling af ensomhed – andre end man hidtil har anvendt. Derudover kan Ensomme Gamles Værn og Socialt Udviklingscenter SUS inddrages i undersøgelsen og udvikling af metoder for implementering af tiltag.

Projektgruppen skal udarbejde forslag til et par pilotprojekter med en opskrift på selvkørende, lokale interessegrupper for socialt interesserede ældre og inspirationsforslag til frivillige aktiviteter drevet af ældre.

Projektgruppens anbefalinger udarbejdes i samarbejde med det samarbejdsforum der er nedsat i forbindelse med projekt "Aktiv hele livet" med repræsentanter blandt andet fra det lokale foreningsliv.

Projektet forventes at tage cirka et halvt år at realisere. Derefter følger eventuel realisering af pilotprojekter.

#### ØKONOMI:

Medarbejderressourcer og driftsmidler til projektgruppe:

- En medarbejder som projektleder og en studerende på 15 timer ugentligt til dataindsamling og -behandling i et halvt år: Ca 250.000 kr.

### UDVIKLINGSPRINCIP: MERE LIVSKVALITET FOR BYDELENS HJEMLØSE



Indre By Lokaludvalg

#### PROJEKTFORSLAG 2

##### Opbevaringsboks til hjemløse

###### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Dette projektforslag går ud på, at etablere et såkaldt Locker Room, hvor det er muligt for hjemløse at opbevare deres ejendele sikkert og dermed nedsætte de hjemløses risiko for røveri og tyveri. Et Locker Room med ca. 100 aflåste bokse, også kendt fra svømmehaller, fitnesscentre og banegårde, skal bemands af en person, som også kan tilbyde rådgivning om for eksempel muligheder for at få en fast bolig. Dermed kan projektet understøtte Københavns Kommunes hjemløsestrategi ved at få flere hjemløse fra gaden til egen bolig.

Stedet bør være åbent et par timer om morgenen og igen om aftenen, hvor de hjemløse kan aflevere og afhente deres ting. Nøglen til skabet udleveres ikke, men lånes kun ud, når man afleverer og henter sine ting, så den ansatte har ansvaret for nøglerne.

Projektet vil kunne dække et stort behov for mange hjemløse, da der ikke eksisterer lignende tilbud i Indre By. Kun på enkelte herberger i andre bydele, er der mulighed for at opbevare sine ejendele sikkert. Hvis enten man overnatter på et herberg eller sover udenfor, vil man altid have personlige ejendele med sig, f.eks. pas, identifikationspapirer, lidt tøj eller en sovepose. Da der ikke findes mange opbevaringsmuligheder, er de hjemløse nødsaget til at medbringe det eller, som nogle vælger, at have gemmesteder rundt omkring i byen, hvor der er stor risiko for, at ejendele bliver stjålet.

Projekt UDENFOR har lavet en rapport om "Hjemløse migranter i København – Forslag til fremtidige foranstaltninger, Del 2", hvoraf idéen fremgår:

"Erfaringer fra Projekt UDENFORs arbejde viser, at hjemløse hyppigt er udsat for tyveri i hjemløsemiljøet. Vi foreslår derfor, at der oprettes trygge opbevaringsbokse, hvor hjemløse migranter, der ikke har et trygt overnatningssted, kan efterlade deres personlige ejendele. Dette kunne ligeledes være en del af et rådgivningstilbud."

Tanken er at etablere sådan et rum tæt ved et værested, hvor de hjemløse i forvejen har deres tilknytning og jævnlige gang. Vi foreslår at etablere et Locker Room i nabolokalerne til spiseværestedet, Den Sorte Gryde i Nansensgade. Den Sociale Fond, som råder over lokalet, er interesseret i evt. at indgå et samarbejde vedr. udlejning til et sådan projekt.

###### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Dette projektforslag er udformet i samarbejde med spise- og værestedet Den Sorte Gryde i Nansensgade og Projekt UDENFOR, som er et privat initiativ, der kombinerer gadeplanarbejde blandt hjemløse med undervisning og forskning.

Københavns Kommune har en hjemløsestrategi, som fokuserer på at nedbringe antallet af gadesovere, og derfor prioriterer indsatser, som direkte understøtter, at hjemløse får og fastholder egen bolig. Indre By Lokaludvalg er af den opfattelse, at der altid vil være en gruppe, som i perioder vil sove på gaden, og formålet med dette projektforslag er, at gøre tilværelsen en lille smule mere tryk for denne gruppe. Indre By skal være tryk for alle, også de, der af forskellige årsager, er nødsaget til at leve et liv på gaden.

---

Hjemløse og andre socialt udsatte havde også en central rolle i Indre Bys Bydelsplan 2011, og lokaludvalget har holdt flere arrangementer, som tog dette emne under behandling, blandt andet en byvandring med en hjemløs som guide med efterfølgende debat, og et gademøde for hjemløse ved Bispetorvet. Disse arrangementer har givet indblik i de udfordringer, som de hjemløse må slås med i hverdagen, og kontakt til centrale samarbejdspartnere.

#### REALISERING AF PROJEKTET

Projektet finansieres af Socialforvaltningen og udføres i praksis i samarbejde med Projekt UDENFOR, Den Sorte Gryde og Indre By Lokaludvalg.

Projekt UDENFOR bidrager med projektudvikling, herunder viden om brugernes behov, handlingsmønstre og indsigt i internationale erfaringer, blandt andet fra et lignende projekt i Budapest. Den Sorte Gryde bidrager med praktisk viden om brugerne, kommunikation til brugerne og dialog om de praktiske foranstaltninger i etableringen af Locker Room. Indre By Lokaludvalg bidrager primært med eventuel afholdelse af dialogmøder eller anden form for borger- eller brugerinddragelse. Socialforvaltningen bidrager med rådgivning om, hvordan projektet bedst kan understøtte de eksisterende kommunale indsatser for hjemløse.

Der skal indgås lejekontrakt og indkøbes og installeres inventar. Der skal ansættes en medarbejder på fuld tid til bemanning og rådgivning af Locker Room. Derudover skal der være mulighed for at arbejde frivilligt – dog altid i selskab med en lønnet medarbejder, som er uddannet i at håndtere eventuelle konfliktsituationer.

Lokaludvalget foreslår, at der afsættes fire måneder til realiseringen af projektet.

#### ØKONOMI

Der skal indgås et partnerskab mellem Socialforvaltningen, Projekt UDENFOR, Den Sorte Gryde og Indre By Lokaludvalg om finansiering og drift af projektet. Socialforvaltningen skal yde støtte til de faste driftsomkostninger samt engangsudgifter til etablering af Locker Room.

- Løn til bemanning af Locker Room: 350.000 kr. årligt.
- Husleje: 60.000 kr. + forbrug.
- Inventar, herunder for 100 opbevaringsbokse og tørrer-tumbler: 80.000 kr.

Samlet: 80.000 kr. i engangsudgifter samt ca. 450.000 i årlige driftsomkostninger.

## UDVIKLINGSPRINCIP: DET GODE NATTELIV



Indre By Lokaludvalg

### PROJEKTFORSLAG 3 God Nat i byen

#### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Nattelivet er et vigtigt område for Indre By Lokaludvalg. Gennem adskillige dialogmøder har vi fået en god føling med, hvad beboerne føler sig frustrerede over: Nemlig, at man som borger ikke ved, hvor man skal henvende sig, og at man ofte bliver henvist frem og tilbage mellem de forskellige forvaltninger, politiet og politikerne. Dermed står mange borgere efterladt med den følelse, at der ikke bliver lyttet til henvendelserne, fordi der mangler koordinering mellem de forskellige parter. Samtidig har medlemmer af Bevillingsnævnet givet udtryk for, at de ikke har indblik i konkrete klager, ligesom kommunens politikere har forklaret, at borgernes specifikke bekymringer ikke bliver bragt op på det politiske niveau.

Projektet går ud på at skabe et tværforvaltningsorgan, der håndterer nattelivsrelaterede problematikker: God Nat-sekretariatet. Sekretariatet skal bestå af en fast medarbejder samt eventuelt studentermedhjælpere, som kan agere på tværs af forvaltningerne, således at der er én indgang for borgere, der oplever problemer relateret til nattelivet.

Hovedopgaven for den faste medarbejder i God Nat-sekretariatet vil være:

- At skabe overblik over problemer og indsatsområder i nattelivet på tværs af Center for Miljø i Teknik- og Miljøforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen og Center for Sikker By i Økonomiforvaltningen.
- At trække en forbindelseslinje til politiet samt til de involverede parter: Beboere, restauratører, andre lokale erhvervsdrivende og nattelivsgæster.

- At være en officiel klageinstans i relation til nattelivet i Indre By, hvad enten det drejer sig om støj fra restaurationer, dvs. indefra (musik, maskiner, air condition, personale), eller nattelivsgæster på gaden, trafikale gener, manglende renhold m.m.
- At holde faste møder på tværs af forvaltningerne samt med Bevillingsnævnet – med inddragelse af de klagende parter og restauratørerne. Den faste medarbejder, "God Nat-manden", bør deltage som observatør på Bevillingsnævnets møder.
- At arrangere lokale dialogmøder mellem borgere, restauratører og eventuelt andre relevante parter: "Nattelivstinget".

Formålet er at skabe mere tryghed for beboere og evt. berørte erhvervsdrivende, hvilket også kan tjene til at fastholde beboelse i Indre By og måske øge andelen af børnefamilier. Samtidig kunne kommunen og politiet få gavn af beboernes erfaringer og iagttagelser i en kriminalpræventiv indsats. Dels ved at der er "lys i vinduerne", men også mere konkret ved at beboerne fik en rolle som urolighedsrapportører, som kunne indberette til God Nat-kontoret, hvis de iagttag og gentagende uroligheder (f.eks. salg af stoffer, vold, diskrimination, dårlig stemning) i et område. Endelig kunne Bevillingsnævnet få føling med, hvor presset et område er af nattelivet, og bruge det i deres vurdering af nye bevillinger.

Nattelivstinget skal være et dialogmøde-koncept, som har til formål at få nattelivets aktører – i hvert fald restauratører og klagere – til at mødes i et forum for diskussion, mægling og problemløsning af konkrete sager, men gerne også med mulig-

hed for at indbyde til åbne møder for at drøfte mere generelle problemstillinger.

Det er væsentligt at inddrage viden fra myndighederne – enten ved at indkalde dem til mødet eller ved at bede om udtalelser. Nødvendige deltagere er klagerne (ofte st. beboere), de berørte restauratører, "God Nat-manden", (i nogle tilfælde sekundært af repræsentanter for Miljøkontrollen og politiet). Den sidste aktør, nattelivsgæsterne, kan evt. søges inddraget ved spørgeundersøgelser eller andre metoder, hvor man føler behov for input.

Klagesystemet - et eksempel på, hvordan et klagesystem kan se ud



## REALISERING AF PROJEKTET

Der fastansættes en fuldtidsmedarbejder, som får til ansvar at drive God Nat-sekretariatet. Medarbejderen er forankret i Center for Sikker By i Økonomiforvaltningen. Der skal afsættes penge til at ansætte studenterhjælp i travle perioder.

God Nat-sekretariatet skal have fast kontortid, f.eks. to til fire timer pr. dag og mulighed for lejlighedsvis at rykke ud om natten. Sekretariatets primære opgave er at sortere indkomne klager, for derigennem at kunne spore tendenser, og fordele klagerne til de relevante myndigheder. Sekretariatet forbereder og indkalder til møder mellem relevante myndigheder, for eksempel på tværs af forvaltninger, med politiet og Bevillingsnævnet. Sekretariatets opgave er også at følge op på sager, til de er løst.

Der oprettes en fast adresse for klager vedrørende nattelivet. Det skal være muligt at klage via e-mail, brev og web-skabelon. Webskabelonen skal have faste felter for at lette bearbejdning, samt fritekstfelter, så folk ikke bliver hæmmet mere end nødvendigt.

Kontaktinformation for alle Indre Bys restaurationer med natbevilling skal være tilgængelig på Københavns Kommunes hjemmeside eller på anden vis, således at det er let for beboere og

andre at slå en kontaktadresse/-telefon op hele døgnet. Kontaktlisten bør indeholde og være søgbar på restaurationens navn samt gadeadresse, og være forsynet med både e-mail og kontaktelefon, der bliver taget i hele åbningstiden.

## SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Projektforslaget bygger på en af lokaludvalgets mærkesager, som også var en del af den foregående bydelsplan. Indre By Lokaludvalg har længe arbejdet på at få skabt bedre balance i nattelivets udvikling og for at udstedelse af nye bevillinger skal ske med øget hensyn til de lokale kvarterer og kvarterernes beboere.

Københavns Kommunes Kultur- og Fritidsforvaltningen tog i 2011 initiativ til at udforme en såkaldt restaurationsplan, som skulle opstille nogle overordnede rammer for nattelivets udvikling. På skrivende stund er restaurationsplanen endnu under udarbejdelse.

Projektforslaget hænger derudover sammen med Sikker By-arbejdet med at skabe større tryghed i København. Indre By, særligt Middelalderbyen, markeres i Tryghedsindekset 2012, som et område, hvor der er brug for en markant tryghedsskabende indsats.

## ØKONOMI

- Personaleomkostninger (heltidsmedarbejder + studentermedhjælp i travle perioder): ca. halvdet årsværk på samlet set 1.000.000 kr. Måske kan beløbet eventuelt nedsættes, hvis der kan inddrages ressource fra de nuværende medarbejdere
- Kontorplads, evt. delebasis, adgang til mødelokaler for 5-10 personer
- Mulighed for at leje lokaler til større møder (kan evt. sponseres af nogle af deltagerne), forplejning
- Hjemmesideprogrammering (del af Københavns Kommunes hjemmeside), kommunikationsstrategi.

## UDVIKLINGSPRINCIP: DET GODE NATTELIV



ColourBox

### PROJEKTFORSLAG 4

#### Begrænsning af nattelivstrafik

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Projektet går ud på at begrænse nattelivstrafikken i Middalderbyen ved at etablere taxiholdepladser i udkanten af værtshusområder kombineret med en shuttlebusordning, forbud mod taxi-tomkørsel i områderne og evt. lukning for biltrafik i et tidsrum. Nattelivstrafikken er en central kilde til nattestøj og -uro, da taxierne cirkulerer jævnlige (om ikke konstant) igennem de berørte kvarterer for at samle kunder op. Nogle nætter, typisk torsdag, fredag og lørdag nat mellem klokken 01 og 05.30 består trafikken af ca. 80 % taxier, der til og med dytter kraftigt, når de skal vente på, at en kollega samler folk op eller sætter dem af. Projektforslaget vil fjerne en del af støjen (horn, bildøre, skænderier om taxier, motorstøj) og den voldsomme nattetrafik i områderne og resultere i et mere fredeligt gadebillede. Derudover kan projektet bidrage til større sikkerhed for nattelivsgæsterne, der ofte færdes på samme arealer som bilerne.

Ved at etablere mindre taxiholdepladser i udkanten af fest-områderne, har nattelivsgæsterne stadig mulighed for at finde en taxi inden for relativt kort afstand. Derudover kan taxiholdepladserne måske ligefrem gøre det lettere for kunder og taxier at finde hinanden, hvilket betyder, at taxierne kan spille mindre køretid.

Nattelivsgæsterne skal have god mulighed for at finde hjem, når byturen er ovre via både taxi og offentlig transport. Derfor skal der etableres en gratis shuttlebus-ordning, hvor en lille el-bus, f.eks. 11A, samler nattelivsgæsterne op i Middalderbyen og kører dem hen til et centralt knudepunkt for offentlig trafik, f.eks. til Hovedbanegården, Nørreport eller til taxiholdepladserne. Shuttlebus-ordningen skal i første omgang etableres som en forsøgsordning, der evalueres efter for eksempel et halvt års drift.

Specielt beboere i Nørre Kvarter har gjort opmærksom på de problematikker, der er tilknyttet den cirkulerende nattelivstrafik i weekenderne, og det er blevet drøftet med Teknik- og Miljøforvaltningen, som har indvilliget i at udarbejde en trafikplan for området, som kan gøre det mindre attraktivt at køre ind i kvarteret om natten. Tiltaget bør suppleres med lukning af visse gader i weekenderne/nattetimerne, eventuelt ved fysisk afspærring med for eksempel bomme. Der kunne måske etableres en ordning, der gør det muligt for beboere at bestille taxi samt for værtshusholdere at bestille bil til bortkørsel af berusede gæster, hvis chaufførerne ellers er villige til det. Det er muligt, at ordningen kun skal gælde torsdag aften til søndag morgen samt dagen inden helligdage, da den øvrige del af ugen er mere fredelig.

##### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Projektet hænger sammen med projektforslaget "God Nat i byen", idet begge projekters formål er, at nattelivet i Indre By i højere grad skal præges af dialog og hensynsfuld adfærd. Derudover er trafikal fredeliggørelse af Indre By også omdrejningspunktet for projektforslaget "Dæmpning af biltrafik".

I Indre By Lokaludvalgs Bydelsplan 2011 var nattelivstrafikken også beskrevet som et væsentligt problem, og det blev foreslået at gøre Vestergade bilfri om aftenen og natten torsdag til lørdag. Projektet bakker op om Københavns Kommunes Sikker By-arbejde med nattelivet i Indre By, idet mange nattelivsgæster giver udtryk for, at de føler sig utrygge på vej hjem fra byen i Indre By. Shuttlebus-ordningen kan bringe nattelivsgæsterne sikkert hen til de videre transportmidler.



---

Derudover understøtter projektet Københavns Kommunes støjhandlingsplan samt kommuneplanens vision om, at byen skal være et godt sted at bo, idet nattelevstrafikken er en betydelig og generende støjkilde, som kvarterets beboere døjer med.

#### REALISERING AF PROJEKTET

Der udpeges et til to forsøgsområder i f.eks. seks måneder af Indre By Lokaludvalg i samarbejde med Københavns Kommunes Center for Trafik samt Center for Sikker By. Et af forsøgsområderne kan være Nørre Kvarter, hvor lokaludvalget har kendskab til problemet. Der kan for eksempel reserveres en vejbane i den brede Nørregade for enden af Studiestræde samt på Vester Voldgades sidste stykke mod Järners Plads til taxiholdeplads.

Center for Trafik skal udvikle en trafikplan for det pågældende område, som har til hensigt at gøre det mindre attraktivt at køre ind i området i bil om natten.

Kommunikation er vigtigt for projektets virkning, og der skal derfor laves en oplysningskampagne. Der udvikles kort med ruteplan og køreplan for shuttlebus samt over placering af taxiholdepladser (og tidsskema, hvis de kun gælder f.eks. fra kl. 22 til 07). Disse skal være tilgængelige i busser samt i alle byens restaurationer – gerne i et handy lille format, f.eks. 10x10 cm, som man kan have i lommen.

Der skal holdes møde med taxiselskaber for at finde frem til relevante tidsrum og zoner – de ved, hvor kunderne er!

Der skal holdes møde mellem repræsentanter fra kommunen, taxiselskaber og beboere/restauratører for at finde frem til nattelevskørsel for hhv. shuttlebus og taxier, dvs. hvilke gader skal lukkes, hvor er det mest fordelagtigt at samle kunderne op, hvor er der støjproblemer osv.

#### ØKONOMI

Alt efter beliggenhed skal der inddrages P-pladser hhv. ombygges cykelsti eller bare foretages opstribning. Desuden mandskab til håndhævelse af taxi-tomkørselsforbud.

- Til shuttlebus-ordningen anvendes den eksisterende bus 11A.
- Der skal afsættes penge til aflønning af chauffører.
- Der skal afsættes penge til oplysningskampagne, f.eks. 100.000 kr.

Det har ikke været muligt for lokaludvalget at kvalificere projektforslaget yderligere i forhold til økonomi.

## UDVIKLINGSPRINCIP: SPÆNDENDE OG REKREATIVE BYRUM



Indre By Lokaludvalg

### PROJEKTFORSLAG 5

#### Udvikling af Søerne som rekreativt område

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Søerne er et højt elsket og flittigt brugt rekreativt område. Men det er også et område, som fremstår trist og forsømt, og som er domineret af den tætte trafik på Øster Søgade og Nørre Søgade. Projektet indebærer en række tiltag, som kan give Søerne forøget rekreativ værdi, give mulighed for et bedre og mere aktivt byliv og bidrage til københavnernes sundhed. Projektet er et skridt på vejen til atter at gøre Søerne til byens lunger.

##### Bilfri weekender i Søgaderne

Det er et væsentligt problem for Søerne i dag, at de krydses og følges af en voldsom biltrafik, som gør det usundt at opholde og bevæge sig ved og omkring Søerne. Dette sundhedsproblem skal afhjælpes for at gøre færdsel og ophold omkring Søerne ikke bare uden risiko, men sundt og oplevelsesrigt. Det foreslås, at Øster Søgade, Nørre Søgade og Vester Søgade forsøgsvis bliver lukket for biltrafik i weekenderne. Gadearealerne bliver stillet til rådighed for uformelle borgerinitierede aktiviteter, for eksempel rulleskøjteløb, loppemarked osv.

Dermed får Søgaderne karakter af et trafik- og bylivs-eksperimentarium, hvor det kan observeres, hvad der vil ske, hvis man permanent frigiver gadearealet til byrumsaktiviteter. Derudover kan det også undersøges, hvilke konsekvenser det vil have for luftkvaliteten i området at begrænse trafikken på Søgaderne.

##### Ændring af søbredderne

Søbredderne omkring Peblinge Sø og Sortedams Sø går direkte fra grussti til vand med en skarp kant. Derimod har Sankt Jørgens Sø mod Vester Søgade skrå søbredder, hvorpå der kan vokse træer, buske og siv. De skrå søbredder giver Sankt Jørgens Sø et naturligt præg og en mere intimt stemning, som de øvrige

søer savner. Derudover skaber de skrå søbredder rum for at dyrelivet kan opholde sig i mere fredelige omgivelser.

##### Muligheder for ophold

Der er kun få opholdspladser omkring Søerne, og da det er et snævert område, er der behov for at alle ledige områder udnyttes bedst muligt. Det er blandt andet muligt at sætte flere bænke, og eventuelt borde, op på de brede fortove på Kampmannsgade, som deler Sankt Jørgens Sø. Såfremt bænkene på den sydlige side af søerne skal blive brugt mere, er det nødvendigt at dæmpe biltrafikken på Søgaderne.

Især Sortedams Sø omkring Fredensbro mangler liv og muligheder for ophold. For at tilføre området mere fritidsliv, og muligheder for rekreativt ophold, foreslår lokaludvalget, at Københavns Kommune giver tilladelser til flydende platforme af varierende størrelse på den sydlige Sortedams Sø. Flydende platforme kan udstyres med bænke eller bruges til udeservering eller foreningsaktivitet. Der findes eksempler på sådanne platforme i bl.a. Peblinge Sø og på Christianshavns Vold.

##### Springvand i Sortedams Sø

Cirka to tredjedele af den nordlige Sortedams Sø vil de næste seks år komme til at være arbejdsplads for Metroselskabet i forbindelse med udgravningerne til metro-cityringen. Ved at etablere et springvand eller lignende i søen nær metrobyggepladsen vil man dæmpe støjforureningen fra byggeplads og trafik og tilføre området noget interessant og forskønnende.

##### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Projektet hænger sammen med projektforslaget "Bevægelse i byrummet", hvor der foreslås opsætning af udendørs motionsredskaber ved Sankt Jørgens Sø.

---

Projektet stemmer overens med kommuneplanens målsætning om at forbedre forholdene for kultur og fritid samt at skabe mere byliv med aktive mødesteder, ophold og bevægelse.

Relevante samarbejdspartnere kan være Borgerinitiativet Red Søerne, Sortedamsgruppen, Trafikforeningen Webersgade, Kartoffelrækkernes Beboerforening, Søerne Sejlklub og Nørrebro Bådelaug.

## REALISERING AF PROJEKTET

Bilfri weekender i Søgaderne

Der skal udarbejdes en skilteplan og en kommunikationsplan, som skal informere om, at det i weekender ikke er muligt at køre ad Øster Søgade, Nørre Søgade og Vester Søgade i bil. På strækningen fra Østerbrogade til metrobyggepladsen i Sortedams Sø skal ærindekørsel være tilladt. Det skal kommunikeres klart ud, hvad formålet med de bilfri weekender er, og byens borgere skal opfordres til at tage gadearealerne i brug til motion eller rekreative formål.

Der skal afsættes tre måneder til udvikling af skilte- og kommunikationsplan samt øvrig forberedelse af initiativet, som skal forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen. Indre By Lokaludvalg bidrager til kommunikationen i bydelen og eventuel dialog med relevante aktører eller borgere. Miljøpunkt Indre By-Christianshavn vil måle den forureningsmæssige effekt af initiativet ved hjælp af partikelmålinger.

Ændring af søbredderne

Lokaludvalget foreslår, at Københavns Kommune ansætter en ekstern rådgiver til at udarbejde et skitseforslag til ændring af søbredderne.

Herefter skal Københavns Kommune søge Fredningsnævnet om dispensation til ændring af Sortedams Sø og Peblinge Søsbredder til en grønnere art som ved Sankt Jørgens Sø. Planlægningen af områdets fysiske udtryk sker med inddragelse af de relevante beboerforeninger, interesseorganisationer og brugere af Søerne.

Der afsættes ni måneder til planlægning og implementering af projektet.

Muligheder for ophold

Tiltaget forankres i Indre By Lokaludvalg med faglig støtte og rådgivning fra Teknik- og Miljøforvaltningen. Der skabes dialog med potentielle brugere af de flydende platforme, for eksempel lokale caféer, foreninger eller beboerforeninger. Platformenes konkrete udformning og placering specificeres i dialog med de interesserede aktører. Københavns Kommune skal efterfølgende søge Fredningsnævnet om tilladelse til opsætning af fly-

dende platforme omkring Fredensbro. Hvis platformene skal bruges til kommercielle formål, såsom udeservering, skal beboere i området inddrages i forhold til vurdering af støjgener, tilladelse til udskænkning m.v.

Teknik- og Miljøforvaltningen står for opsætning af bænke på Kampmannsgade.

Springvand i Sortedams Sø

Indre By Lokaludvalg anbefaler, at projektet realiseres i samarbejde mellem Metroselskabet og Teknik- og Miljøforvaltningen, og gerne i partnerskab med lokale kunstnere, som kan være med til at udforme vandkunsten.

## ØKONOMI

Bilfri weekender i Søgaderne

- Medarbejderressourcer til udvikling af skilteplan og kommunikationsplan: ca. 50.000 kr.

- Midler til realisering af skilte- og kommunikationsplan, driftsmidler til op- og nedtagning af afspærringer samt personale til håndhævelse af afspærring: ca. 300.000 kr. pr. gang.

Ændring af søbredderne

- Medarbejderressourcer til udvikling og planlægning: Et årsværk svarende til 500.000 kr.

Mulighed for aktivitet og ophold på vandet

Indre By Lokaludvalg tilrettelægger, gennemfører og finansierer dialogprocessen med de interesserede aktører. Finansieringen af platformens konstruktion afhænger af, hvem den skal anvendes af. Hvis den skal anvendes til kommercielle formål, skal anlægget finansieres af den pågældende virksomhed. Skal platforme bruges til ikke-kommercielle formål, som almindeligt ophold eller foreningsaktiviteter, så finansieres anlægget af Teknik- og Miljøforvaltningen med medfinansiering fra Indre By Lokaludvalg.

- Anlæg af flydende platforme samt opsætning af bænke: 200.000 kr.

Springvand i Sortedams Sø

- Anlæg af springvand i Sortedams Sø med eventuel medfinansiering fra Metroselskabet: 500.000 kr.

Anlægget finansieres af den pågældende virksomhed. Skal platforme bruges til ikke-kommercielle formål, som almindeligt ophold eller foreningsaktiviteter, så finansieres anlægget af Teknik- og Miljøforvaltningen med medfinansiering fra Indre By Lokaludvalg.

## UDVIKLINGSPRINCIP: SPÆNDENDE OG REKREATIVE BYRUM



ColourBox

### PROJEKTFORSLAG 6

#### Bevægelse i byrummet

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Indre By er en kompakt bydel, som ikke byder på særligt mange idrætsfaciliteter eller motionsmuligheder for hverken børn, unge eller voksne. Mange af bydelens skoler har kun et lille areal til udendørsaktiviteter. Derfor søger skolebørn og skolefritidsordninger ofte uden for skolens areal for at finde plads til bevægelse og aktivitet.

Indre By skal være en udfordrende bydel at bo og opholde sig i. Byrummet skal indbyde til bevægelse og leg, og beboere og brugere af bydelen skal have mulighed for at føre en sund og aktiv livsstil. Selv om pladsen er begrænset i Indre By, så findes der små, uudnyttede arealer i byrummet, som kan indrettes til fysisk aktivitet, leg og motion.

Formålet med projektet er:

- At give Indre Bys borgere og brugere mulighed for varieret og gratis motion i det fri
- At give bydelens børn og unge flere muligheder for udendørs leg og idræt
- At udnytte byrummet bedre i Indre By, så bydelen fremstår som attraktiv, inspirerende og rekreativ
- At lære børn, unge og ikke-motionsvante voksne, hvordan byrummet kan bruges aktivt, og dermed forøge folkesundheden i bydelen.

Målgruppen med projektet er primært de allerede aktive voksne, børn og unge. Indre By har som bydel ifølge Region Hovedstadens Sundhedsprofil 2010 den laveste andel af fysisk inaktive i København. Derfor er der størst potentiale af brugere blandt de, der allerede er fysisk aktive, for eksempel motionsløbere. For voksne vil udendørs motionsredskaber til styrketræning kunne give mulighed for en mere varieret træning.

Den sekundære målgruppe er de mindre aktive, både børn og voksne, i Indre By ca. 23 % af befolkningen, som ikke er fysisk aktive i den anbefalede halve time pr. dag. Denne målgruppe er sværere at tiltrække, fordi de ikke nødvendigvis har tilstrækkelig viden, evner eller interesse for at benytte byrummet aktivt, for eksempel ved udendørs motionsredskaber. Vejen til at tiltrække denne gruppe kan dels være at udforme motionsredskaberne og/eller idrætsfaciliteterne, så de fremstår simple og indbydende at bruge. Dels kan opsætning af faciliteterne suppleres med jævnligt afholdte undervisningstimer, hvor det demonstreres, hvordan man bruger faciliteterne. Disse undervisningstimer kan blandt andet afholdes af Forebyggelsescenter Østerbro, som allerede står for en række lignende tilbud inden for motionsrådgivning.

For at øge bydelens børn og unges ejerskab til og viden om de udendørs motions- og idrætsfaciliteter, kan der etableres samarbejde med idrætslærerne fra bydelens skoler, Forebyggelsescenter Østerbro og eventuelt Sundheds- og Omsorgsforvaltningen.

De forskellige målgrupper for dette projekt har hver især forskellige præferencer, bevægelsesmønstre og kompetencer, som smitter af på, hvilken form for motions- og idrætsfaciliteter de vil efterspørge. Derudover giver bydelens fysiske rum nogle muligheder og grænser for, hvad der er muligt at etablere i Indre By. Nedenfor er nogle konkrete forslag til, hvilken type af redskaber eller faciliteter, der er fysisk mulighed for at etablere i Indre By.

### Opsætning af motionsredskaber

Bydelens parker og rekreative områder, som f.eks. Kongens Have, Ørstedsparken, Søerne og Kastellet, bliver flittigt brugt til løbe- eller gåtur. Det er derfor steder, hvor der er mange potentielle brugere af for eksempel motionsredskaber. Ved at opstille udendørs motionsredskaber i nærheden af borgernes foretrukne løbesteder, kan man gøre det muligt for københavnere at dyrke varieret motion i spændende omgivelser.

En undersøgelse foretaget af Idrættens Analyseinstitut viser, at motionsløberes sekundære motionsform som oftest er cykling eller styrketræning, og det vil derfor være oplagt at give mulighed for blandt andet at dyrke disse motionsformer med styrketræningsredskaber og motionscykler (cykelergometer).

Hvis der ikke i forvejen er adgang til vand og toiletfaciliteter i nærheden, så skal der som minimum anlægges drikkefontæner ved motionsredskaberne. Motionsredskaberne skal være diskret overdækkede, f.eks. med søjl, så de kan bruges året rundt og for at mindske vedligehold. Derudover skal det være muligt at indarbejde miljøvenlige lyskilder i motionspladserne, således at det vil være muligt og føles trygt at anvende dem, selv når mørket er faldet på.

Følgende steder kan der opstilles udendørs motionsredskaber:

- Sankt Jørgens Sø, hvor mange motionerer.
- Churchillparken nær Kastellet, hvor mange motionerer.
- Østre Anlæg, som også er et yndet udflygtsmål for motionister.
- Ved havnefronten, f.eks. ved Larsens Plads, som er et område, der savner rekreativt liv og mulighed for aktivitet.

### Mulighed for leg og idræt i byrummet

Børn og unge færdes ofte meget lokalt, og derfor skal legeredskaber og idrætsfaciliteter til denne gruppe placeres i nærheden af de steder, hvor de færdes i forvejen. Det kan være i parker eller tæt på skoler, fritidsklubber eller daginstitutioner.

Følgende steder kan der opstilles lege- og idrætsredskaber til børn og unge i nærhed af skoler og institutioner i områder, hvor der kun er lidt eller ingen motoriseret trafik. De steder, hvor der er god plads, kan der opsættes større redskaber/faciliteter, f.eks. boldbane, skaterbane, løbehjulbane og klatrevæg.

- Kommunehospitalets gård, som ligger tæt på flere daginstitutioner, fritidshjem og skoler, bl.a. fritidshjemmet Hvepsere-

den, Det Kongelige Vajsenhus og den integrerede institution Dronen.

- Ørstedsparken, som er centralt placeret i nærheden af Zahles Skole, Det Kongelige Vajsenhus, idrætsbørnehaven Hylet, Vor Frue Sogns Menigheds Børnehave og Fritidshjem og Thomas P. Hejles Fritidshjem.
- Hjalmar Brantings Plads, som på nuværende tidspunkt fremstår som et tomt græsareal i nærheden af de integrerede institutioner Dronning Louise og Lundsgade samt Øster Farimagsgades Skole, Øbro Fri Skole og Krebs Skole.
- Eksercerpladsen skal kunne bruges frit som boldbane. Lokaludvalget er bekendt med, at Thomas P. Hejles Fritidshjem har fået lov til at bruge pladsen til boldbane. Denne mulighed skal gøres permanent og udbredes, så alle bydelens børn og unge kan spille bold på pladsen.

### Bordtennisborde til bydelens ledige kroge

De steder, hvor der er mindre plads, kan der opsættes udendørs bordtennisborde. Bordtennisborde kræver kun et lille ledigt areal – det kan for eksempel være på et gadehjørne eller et uudnyttet hjørne af en af bydelens pladser. Udendørs bordtennisborde i gaderummet kan tilføre Indre Bys byrum ekstra byliv, som et uventet og overraskende rekreativt element i en ellers fortravlet bydel.

Der er allerede flere steder i København opstillet udendørs bordtennisborde, som skaber liv og aktivitet. I Indre By er der for eksempel bordtennisborde ved Den Classenske Legatskole og i Ørstedsparken.

Bordtennisborde kan også bruges som midlertidig byrumsinstallation, for eksempel på gader, der midlertidigt er lukket for trafik på grund af bygge- eller anlægsarbejde. Dermed tilføres der nye rekreative rum til erstatning for de, der inddrages i forbindelse med byggeprojekterne.

Følgende steder, kan der opsættes bordtennisborde

- Nikolaj Plads
- Frue Plads
- Nina Bangs Plads

# ET GODT HVERDAGSLIV

---

- Linnés gade, foran Zahles Skole, mens fornyelsen af Israels Plads står på, og gaden vil være lukket for trafik.
- Frederiksborggade, mens byggeriet af Ny Nørreport står på, og gaden er delvist lukket for biltrafik.
- Classens Have
- Pladsen foran Skt. Pauls Kirke.

## REALISERING AF PROJEKTET

Indre By Lokaludvalg arbejder videre med projektet og tager kontakt til Forebyggelsescenter Østerbro i Sundheds- og Omsørgsforvaltningen, Center for Park og Natur i Teknik- og Miljøforvaltningen og Bevægelsesteam København i Børne- og Ungdomsforvaltningen for faglig rådgivning og sparring.

Lokaludvalget kontakter Institut for Idræt ved Københavns Universitet, for at høre om muligheden for at koble specialestuderende til kvalificering og udvikling af projektet. Lokaludvalget foreslår, at Forebyggelsescenter Østerbro og Folkesundhed København bidrager i den forbindelse med rådgivning og sparring i forhold til de studerende og projektet.

Lokaludvalget foreslår, at der afsættes seks måneder til kvalificering og udvikling af projektet, hvor det lægges fast, hvilke steder der skal opsættes forskellige typer af motions- og legeredskaber. I forhold til redskabernes og faciliteternes funktionelle og fysiske udformning tager lokaludvalget kontakt til Institut for Idræt ved Københavns Universitet samt Arkitektskolen, Center for Idræt og Arkitektur. Den fysiske udformning kan derudover med fordel ske med inddragelse af relevante institutioner, foreninger, skoler, borgergrupper eller lignende. Herefter skal der forventes yderligere seks måneder til produktion og anlæg af motionsredskaber.

## ØKONOMI

Medarbejderressourcer:

Rådgivning og sparring fra Forebyggelsescenter Østerbro og Folkesundhed København. Eventuelt specialestuderende fra Institut for Idræt ved Københavns Universitet. Hvis det ikke er muligt at etablere et samarbejde med specialestuderende, ansættes en student 15 timer om ugen til at fungere som tovholder for projektet.

- Udgifter: Max. 40.000 kr.

Anlæg:

- To sæt udendørs motionsredskaber (a la dem i Fredens Park): 1,5 mio. kr.
- Etablering af lege- og idrætsredskaber, f.eks. boldbur, løbehjulsbane eller parkour-bane to steder i Indre By: 2.000.000 kr.
- Opsætning af fire udendørs bordtennisborde: 80.000 kr.

Vedligehold:

I udvælgelsen af redskaber og faciliteter lægges der vægt på, at de skal kræve et minimum af vedligehold. Vedligehold foretages af Center for Park og Natur.

# KØBENHAVN SOM METROPOL FOR GRØNVÆKST

---



Indre By Lokaludvalg

## UDVIKLINGSPRINCIP: GRØNNE OPHOLDSSTEDER



Indre By Lokaludvalg

### PROJEKTFORSLAG 7

#### Grønne oaser i byrummet

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL

København er bl.a. på grund af metrobyggeriet én stor byggeplads i de kommende år – og særligt i Indre By bliver der bygget meget og stort. Set i dette lys er der et akut behov for projekter, hvor grønne oaser kan skabes midlertidigt. Mobile træer kan være del af denne løsning.

Miljøpunkt Indre By-Christianshavn og Indre By Lokaludvalg har tidligere haft gode erfaringer med at udvikle mobile træer, som midlertidige grønne byrumsinstallationer. Træerne er, senest i efteråret, blevet flyttet til Børnehusbroen ved Christianshavn Torv og fra Torvehallerne til Vartov, hvor de besøgende i gårdhaven og Vartovs børnehave har haft glæde af dem. Der er lavet aftaler med lokale borgere og erhvervsliv, som passer planterne til dagligt. Miljøpunkt Indre By-Christianshavn lancerer løbende byforgrønnelsevents for at skabe fokus på behov for byforgrønnelse, hvori også de mobile træer indgår. Udfordringerne med at finde mulige grønne oaser er mange. Men da der har været mange gode erfaringer med træerne, ønsker Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By Christianshavn at skabe en version 2 af vore mobile træer, hvor fokus primært vil være på at plante buske og planter i mobile plantekasser. Fokus med dette projekt vil være at skabe ejerskab/partnerskab og lokal forankring til træerne og plantekasserne. Dette vil vi bl.a. gøre ved at afdække de lokale beboeres, erhvervsdrivendes og andre lokale aktørers ønsker til udformningen af byrumsinstallationerne, inden de bygges.

Projektets hovedformål er desuden at udnytte den såkaldte ti-meterregel. Teknik- og Miljøforvaltningen har lige nu malet gule trekantede på kantstenene, som en service, der skal hjælpe bil-

sterne med at parkere de lovpligtige ti meter fra et vejkryds. Projektet går ud på at forgrønne uudnyttet plads i forbindelse med vejkryds, hjørner og andre steder, hvor ti-meterreglen er aktuell. Det er selvfølgelig vigtigt, at kasserne/træerne ikke spærrer for udsynet – selv for et lille barn på cykel.

Bund laves af rør, f.eks. af isolationsrør, der bruges i industrien og til undergrunden. Heri kan stilles laurbærtræ eller buskbom og andet stedsegrønt. Træpladerne samles af to dele og låser konstruktionen, og træerne kan ikke flyttes. Det gør dem nemme at opstille og besværliggør tyveri.



Miljøpunktets eksisterende mobile træer.



## SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Kommuneplanens: "Gode kultur- og fritidsfaciliteter og grønne åndehuller", "Flere storbyhaver og mere grønt i byen".

## REALISERING AF PROJEKTET

Gennem vores eksisterende projekt og jagten på opsætningssteder til de mobile træer har Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By-Christianshavn fået indsigt i bydelens udfordringer. De mobile træer kunne gøre sig godt på for eksempel en p-plads, men Københavns Kommune afkræver 137 kr. pr. dag for brug af en p-plads. Miljøpunkt Indre By-Christianshavn vil gerne arbejde videre for at opnå en dispensation fra betaling af p-pladser, men det kræver en lang politisk proces, da der først skal rejses en sag – så vi må med tiden se, hvad der kan opnås.

Andre udfordringer har været bydelens kompakthed, hvor der skal tages hensyn til mange funktioner. Smalle fortove, cykelstativer og adgang for varevogne er nogle af de forhindringer, der besindigt skal med i planlægningen af flere mobile træer i bybillede, og er en udmærket afspejling af de daglige udfordringer, som bydelen møder.



En skitsetegning af mobile træer version 2

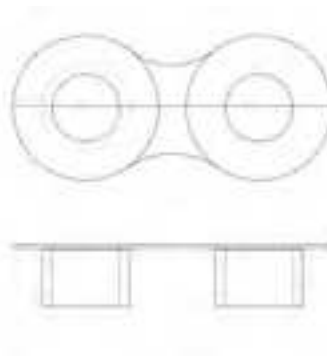
Miljøpunkt Indre By-Christianshavn retter på lokaludvalgets vegne henvendelse til en række boligforeninger, skoler, plejehjem og daginstitutioner beliggende i Indre By for at høre, om de er interesserede i projektet. Det er en målsætning at skabe mere permanent tilhørsforhold til træerne/plantekasserne. Det er ligeledes en målsætning, at aftagerne er involveret i processen med at bygge byrumsinstallationerne, så behov, ønsker og geografiske placeringer er afdækket under udformningen.

Miljøpunktet har kontakt til de relevante aktører, herunder Københavns Kommune, Center for Park og Natur, lokale gartnere og designbureau.

## ØKONOMI

- Projektmedarbejder: 200.000 kr.
- Design og anlæg: 100.000 kr.
- Annoncering: 50.000 kr.
- Løbende drift: 200.000 kr.

I alt: 550.000 kr.



Skitse til mobile træer version 2, der mere får karakter af planterkasser med udvalgte buske og blomster.

## UDVIKLINGSPRINCIP: BYFORGRØNNING OG KLIMATILPASNING



Indre By Lokaludvalg

### PROJEKTFORSLAG 8

#### Byforgrønnelse af Indre By og grønne tage

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Klimaet er under forandring. Korte og heftigere regnskyl ses oftere end før. I mange amerikanske og europæiske storbyer, herunder bl.a. Malmø, har man i en årrække haft politisk fokus rettet mod at øge antallet af grønne tage. Efter at København i to somre i træk har oplevet voldsomme skybrud, er der nu øget fokus på tiltag, der forsinker og opsamler regnvand. Grønne tage giver naturlige åndehuller i byen og opsuger regnvand, og er derfor med til at gøre presset på kloakkerne i København mindre.

Dette projekt fokuserer på at etablere grønne tage på udvalgte steder i byen samt håndtering af regnvand så tæt på kilden som muligt (i daglig tale LAR – Lokal Afledning af Regnvand eller Lokal Anvendelse af Regnvand).

Vi har valgt bygninger, der har en værdi for byen – fordi de udgør et samlingspunkt – ligesom vi har skitseret et LAR-netværk, der udgår fra Vesterport. Bygningerne er tilmed valgt, fordi de udgør et større areal. Grønne tage er en gevinst for byen både ud fra et klimamæssigt, energimæssigt og socialt/bæredygtigt perspektiv. Grønne tage kan opsuge omkring 50 % af nedbøren, og etablering af et stort antal grønne tage i København kan medvirke til at sikre bygninger i forbindelse med fremtidige regnskyl. Ud over at klimasikre bygninger kan ordentligt isolede tage mindske boligernes varmeregning, når det er koldt, og elregningen til aircondition når det er varmt. Endeligt kan grønne tage bidrage til, at et område, som ellers er præget af betonbyggeri, lyser op. Grønne tage med f.eks. stenurt blandet med vilde urter kan sænke temperaturen i byen på varme sommerdage og bidrage til øget biodiversitet.

##### Grønt tag på Vesterport Station

Byforgrønnelse af Vesterport Station og Indre by kan bidrage til at opnå målsætningerne i Københavns Klimaplan og i øvrigt understøtte kommunens vandbehandlingsplan. Vi har udvalgt en række nedslagspunkter i byen. Nedslagspunkterne er udvalgt, fordi der er tale om større flader af tage, og fordi de er beliggende i Indre By.

Projektet omfatter grønne tage og LAR-løsninger og bidrager hermed til at reducere luftforureningen i byen, varme-ø-effekter, som opstår i større byer, som følge af luftforurening og tæt bebyggelse. Vi har valgt at fokusere på Vesterport, som det første af en række nedslagspunkter, fordi det er et trafikalt knudepunkt, og fordi Vesterport er et af Københavns mest forurenede steder. Forneden følger en række andre nedslagspunkter, hvor vi udvikler et LAR-netværk, der består af støbejernsrister og ændring af vejenes overflader, så vandet løber hen mod risten.

##### Nedslagspunkter, byforgrønnelse og LAR

- FO A-bygningen: Her skal der arbejdes videre på den eksisterende grønne mur
- Hammerichsgade: Udvikling af dræn ved Hammerichsgade til afledning af regnvand i Sankt Jørgens Sø (LAR)
- Stauings plads: Etablering af grøn lommepark
- Vesterport Station: Etablering af grønne mure/ tage
- Kampmannsgade: Forgrønnelse af vægge og vandafledningsgade (LAR)

- Vester Farimagsgade: Forgrønning af gader (LAR)
- Hertz parkeringsplads: Etablering af grøn have (hængende have)
- Landbrug & Fødevarers bygninger: Etablering af grønne tage
- Lower SAS-building: Grønt tag.

#### REALISERING AF PROJEKTET

Lokaludvalget og Miljøpunkt Indre By-Christianshavn vil arbejde for at løfte denne opgave i samarbejde med Københavns Kommune og DSB Stog, som bl.a. ejer matriklerne omkring Vesterport, øvrige relevante samarbejdspartnere, herunder både leverandører såsom Veg Tech og P. Malmos samt nogle af de 30 husejere, som i dag har grønne tage i København. Miljøpunktet har været i dialog med både Københavns kommune og DSB-Stog vedrørende anlæg af grønt tag på Vesterport Station. Alle parter er positivt stemte i forhold til realiseringen af projektet – men de fornødne midler skal findes. Et grønt tag kan principielt anlægges på alle flade tage og på tage med op til en hældning på 30 %.

Projektet som helhed kan realiseres over en to-treårig periode, mens dele af projektet (som f.eks. anlæg af grønt tag på Vesterport Station) ville kunne realiseres på kortere tid.

Vi forestiller os projektet realiseret omkring en projektgruppe – med en styregruppe bestående af repræsentanter fra Københavns Kommune, herunder Center for Park og Natur, Lokaludvalget (herunder Miljøpunktet), DSB Stog (som ejere af matriklen) og relevante producenter. Projektet skal bestå af fire faser:

Fase 1: Afdækningsfase (herunder udredning af tagkonstruktioner og teknisk redegørelse i samarbejde med DSB Stog)

Fase 2: Anlægsfase (herunder anlæg og indvielse af grønne tage og LAR-tiltag)

Fase 3: Kommunikationsfase (herunder lancering af projekt for offentlighed og vidensspredning)

Fase 4: Afrapporteringsfase (herunder opsamling af erfaringer fra de udvalgte steder og udarbejdelse af rapport, som kan bruges til at sprede viden om projektet til internationale samarbejdspartnere).

Indre By Lokaludvalg anbefaler, at Københavns Kommune opretter en pulje, hvor private kan søge om støtte til at etablere grønne tage og facader. Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By-Christianshavn vil give mulighed for rådgivning omkring etablering af grønne tage og facader.

#### ØKONOMI

- Anlæg af grønt tag på ovennævnte bygninger / et udvalg af bygninger: 1.500.000 kr. (anslået beløb)
- Projektledelse/Projektstyring: 1.000.000 kr.
- Udbredelse og events/indvielse: 100.000 kr.
- Informationsmateriale, herunder videoer til international brug: 100.000 kr.

I alt: 2.700.000 kr.



På billedet ses en animation af Vesterport Station med grønt tag.





Indre By Lokaludvalg

### UDVIKLINGSPRINCIP: TURISTVENLIG HOVEDSTAD



Indre By Lokaludvalg

#### PROJEKTFORSLAG 9

##### Bedre turistinformation i byrummet

###### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Projektet går ud på at opsætte turistinformation i form af skilte i Indre Bys gader eller pladser. Informationen skal gøre det lettere for turister at se, hvilke bygninger og steder de befinder sig ved, og hvilken betydning disse har i geografisk og historisk sammenhæng. Hovedformålet er at give turister en oplevelse ved selv at bevæge sig ud i byrummet, som de ikke ville kunne få ved at søge på internettet, eller ved at slå op i en af de traditionelle turistguides eller rejsebøger.

De steder, der synliggøres, skal gerne være steder, som ikke typisk anses som turistmål. Dermed sættes turisternes aktuelle sted i historisk og samfundsmæssig kontekst og giver dem en aha-oplevelse. Samtidig giver man lokale beboere og brugere af bydelen en bedre forståelse af stedet, hvor de bor og færdes. Projektet belønner turister, der bevæger sig ud på egen hånd og oplever København, uden stramt at følge turistguider. Det giver turisterne et mere nuanceret billede af, hvad København var og er, hvilket gør byen mere interessant og levende at besøge.

Skilte med tekst, fotos, tegninger og skitser sættes op ved bygninger og steder, som kan være interessante for turister, med tekst på blandt andet dansk, engelsk, mandarin og russisk. Derudover kan skiltene suppleres med henvisninger til digitale kilder med yderligere information og fortællinger, f.eks. podcasts, billedmateriale, video-interviews eller andet.

Skiltene skal placeres ved lokale steder, der har en interessant historie, som ikke nødvendigvis kan findes i de gængse rejsebøger. Et eksempel kan være Lavendelstræde, hvis ene side tidligere var kystbred, og hvis navn kommer af den københavnske borgervid, der med et glimt i øjet fortæller, hvilken skøn lavendelduft der herskede i gaden. Et andet eksempel kan være Det

Kongelige Biblioteks Have, der tidligere var orlovshavn, som siden er blevet fyldt op og nu er et skattet lokalt åndehul. Et tredje eksempel er Lædergården, der ligger tæt på Rundetårn, hvis baggård er utrolig smuk med bindingsværk med klatrerøser, og som giver et blik direkte tilbage til tiden efter den københavnske brand i 1795.

Fortællinger bør inkludere personlige beretninger fra lokale beboere, som kan give lokalområdet kolorit og et personligt perspektiv. Man kan aktivt inkludere lokalbefolkningen ved at lade de, der måtte ønske det, fungere som frivillige guides. De frivillige guides skal tilbydes lokal viden til brug ved rundvisninger og eventuelt et kursus i mundtlig formidling af Københavns Kommune eller samarbejdspartnere.

###### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Projektet understøtter kommuneplanens vision om, at viden og erhverv skal styrkes. Ved at give Københavns besøgende en god og overraskende oplevelse kan turismen øges, hvilket kan bidrage til flere jobs i København. Derudover kan en forbedret oplevelse af Københavns Indre By bidrage til byens brand, hvilket kan tiltrække udenlandske investeringer, studerende og arbejdskraft. Projektet understøtter dermed også Københavns Erhvervsstrategi.

Projektet er desuden med til at øge oplevelsen af det byrum, man bor og færdes i, hvilket vil kunne bidrage til København, som et godt sted at bo.

Realisering af projektet

Projektet forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen, og der etableres en projektgruppe med deltagelse af Indre By Lokaludvalg,

---

Wonderful Copenhagen, Københavns Museum og eventuelt andre forvaltninger i Københavns Kommune. Andre mulige samarbejdspartnere er Fonden Bicykler i København og de, der vil komme til at drive de kommende pendlercykler.

Relevante bygninger og steder udvælges med fokus på skæve vinkler om stederne og bygningerne, man ikke finder i traditionelt turistmateriale.

Information researches og multimedie materiale skal skabes. Skiltene kan også forsynes med QR-koder, så man med en smartphone kan scanne og få direkte adgang til yderligere online materiale på mobilen, ikke mindst videoer og andet multimedie materiale, som ikke kan placeres på skilte. Et godt alternativ kunne være en app, som eventuelt udvikles i samarbejde med Wonderful Copenhagen og Københavns Museum. En app kan gøre det muligt at downloade oplysningerne til mobilen hjemmefra, og man kan dermed undgå roaming-omkostningerne ved at hente oplysningerne på stedet. Derudover skal der undersøges, om det vil være muligt at opsætte WiFi-accesspoints ved skiltene, så turisterne vil kunne hente oplysninger gratis ad den vej. Skilte skal trykkes og sættes op, og de digitale platforme skal lanceres.

Forventet tidsplan for realisering: ni til tolv måneder.

#### ØKONOMI

Københavns Kommune finansierer projekt med medfinansiering fra øvrige samarbejdspartnere, f.eks. Wonderful Copenhagen.

- Der skal afsættes midler til udvikling af grafisk design og indhold til skilte og multimedie materiale, eventuel uddannelse af guider samt tryk og opsætning af skilte: 1.000.000 kr.

### UDVIKLINGSPRINCIP: EFFEKTIV OG MILJØVENLIG TRAFIK



Indre By Lokaludvalg

#### PROJEKTFORSLAG 10 Undersøgelse af letbaner

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Indre By Lokaludvalg har – sammen med andre lokaludvalg – tilkendegivet, at man i en by af Københavns størrelse bør etablere skinnebåren kollektiv trafik på overfladen i form af moderne letbaner. Letbanerne bør krydse Indre By, som det også historisk har været tilfældet i sporvognenes epoke.

Projektet går ud på at lave en undersøgelse af muligheden for at udbygge den kollektive transport i København gennem letbane, som krydser Indre By.

Undersøgelsen skal afdække mulighederne for en linjeføring fra Frederikssundsvej til Tårnby Station via Dronning Louises Bro, Nørre Søgade, Gothersgade, Christian IX's gade (kun ud), Kristen Bernikowsgade (kun ud), Bremerholm (kun ud), Holmens Kanal (kun ud), Holmens Bro (kun ud), Kongens Nytorv (kun hjem), Holmens Kanal (kun hjem), Havnegade (kun hjem), Børsbroen (kun hjem), Børsgade, Knippelsbro.

Denne rute skal ses som et pilotprojekt, som kan bane vejen for yderligere udbredelse af letbaner i København.

Det skal i undersøgelsen af muligheden for et letbane-system, der krydser Indre By, forudsættes, at Københavns Kommune skal agere proaktivt i forhold til begrænsningen af biltrafik og skabe et attraktivt alternativ til bilen. Det skal dermed være en forudsætning i redegørelsen, at den kollektive trafiks kapacitet forøges.

Undersøgelsen skal også omhandle de økonomiske perspektiver i indførelse af letbaner frem for andre alternativer, for eksempel yderligere udbygning af metrosystemet.

Formål med projektet er en opprioritering af den kollektive trafik. Via linjeføring i gadearealet vil letbaner bidrage til en dæmpning af den gennemkørende trafik, og samtidig får de mange pendlerbilister, som hver dag kører gennem København, et populært alternativt trafiktilbud.

Indre By Lokaludvalg har været på gaden med Debatvognen for at spørge bydelens borgere og brugere om deres holdning og idéer til den trafikale udvikling. Besvarelserne på de omdelte spørgeskemaer indikerer, at der blandt de adspurgte er næsten lige så stor tilslutning til investering i letbaner som fortsat udbygning af Metroen og større tilslutning end til investering i såvel almindelige busser som el-/gasbusser. Af besvarelserne fremgår også, at to tredjedele af de adspurgte er meget enig eller enig i, at der skal laves plads til en letbane ved at indskrænke vejbanerne i dele af Indre By. Spørgeskemaundersøgelsen skal naturligvis ikke tages som en repræsentativ og generaliserbar undersøgelse, men som en stikprøve på de holdninger, der er i spil, blandt borgere og brugere i Indre By. Disse holdninger skal udforskes grundigere i en undersøgelse af muligheder for indførelsen af en letbane i Indre By.

Letbaner er en mere tilgængelig form for kollektiv trafik for alle trafikbrugere sammenlignet med den tunnelbaserede metro, idet afstanden mellem stationer er kortere og trappenedgange undgås.



### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Et letbaneprojekt fra Nørrebro gennem Indre By via Christianshavn til Amager udgjorde et indsatsområde til fremme af den kollektive trafik som et fællesprojekt mellem de to lokaludvalg i "Bydelsplan for Indre By – Christianshavn 2011".

Projekt letbaner har sammenhæng med projektet "Dæmpning af biltrafik i Sølvgade og Webersgade".

### REALISERING AF PROJEKTET

Undersøgelsen af muligheder for indførelse af letbaner forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen, og udførelsen bydes ud til flere analyse- og rådgivningsvirksomheder. Indre By Lokaludvalg vil i dialog med Christianshavns Lokaludvalg, Amager Øst Lokaludvalg og Nørrebro Lokaludvalg igangsætte en bred afdækning af borgere og brugeres holdninger og behov i forhold til udbredelse af kollektiv trafik, herunder holdninger til forslaget til linjeføring i Indre By.

Hvis undersøgelsen viser potentiale for indførelse af letbaner i Indre By, skal det iværksættes af de samme ejere, som står for

Metroprojektet, dvs. Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten.

Der afsættes et halvt år til undersøgelsen.

### ØKONOMI

- Pris for undersøgelse via udbud: 5.000.000 kr.



Forslag til letbane-linjeføring gennem Indre By

### UDVIKLINGSPRINCIP: EFFEKTIV OG MILJØVENLIG TRAFIK



Indre By Lokaludvalg

#### PROJEKTFORSLAG 11

#### Dæmpning af biltrafik i Sølvgade og Webersgade

##### BESKRIVELSE OG FORMÅL

De større veje i Indre By har på nuværende tidspunkt nået mætningspunktet. Indre By bliver i høj grad brugt som gennemfartsvej, og den gennemkørende trafik sætter sit negative præg på borgernes og brugernes sundhed, velvære og lyst til at færdes i bydelen til fods eller på cykel. Derudover spildes der mange timer i de lange køer, som fylder flere af Indre Bys gader i myldretiden.

Projektet har til formål at begrænse trafikken i Indre By og sikre, at de, der skal ind i Indre By i reelle ærinder, også kan komme det, mens de, der med fordel kunne tage offentlige transportmidler, gå eller cykle, så vidt muligt skal motiveres til at gøre dette. Projektet går ud på at omdanne en central trafikåre i bydelen Indre By til et mere attraktivt og rekreativt område, hvor der er muligheder for ophold og bedre plads til fodgængere og cyklister. Det skal også gøres lettere for busstrafik at passere i Sølvgade ved hjælp af lysregulering samt genetablering af busbane.

Derudover skal området have et grønt løft, som bakker op om udviklingen af et nyt museumskvarter i området og styrker den rekreative forbindelse mellem Østre Anlæg og Botanisk Have. Projektet er udviklet med opbakning fra Statens Museum for Kunst, Statens Naturhistoriske Museum og Parkmuseerne, som står bag udviklingen af museumskvarteret.

Webersgade og Sølvgade, fra Fredensbro til Sølvtorvet, er den del af fordelingsgadenettet, som er tættest beboet, og derfor bør der i disse gader tages særligt hensyn til de mange beboere. Målinger foretaget af Miljøpunkt Indre By-Christianshavn viser, at luften i gården mellem Webersgade og Sølvgade har næsten konstant dobbelt så tæt en koncentration af ultrafine partikler

som Christianshavns Torv i myldretiden. De typiske målinger af partikeltætheden i gården ligger oppe omkring 20.000 partikler pr. kubikcentimeter. Til sammenligning er partikeltætheden på Christianshavns Torv i eftermiddagsmyldretiden omkring 10.000 partikler og ved Nørreport Station er partikeltætheden omkring 13.000 partikler pr. kubikcentimeter. Den typiske partikeltæthed indendørs i en lejlighed i Webersgade er 3-4.000 partikler.

Projektet gennemføres til gavn for beboere i området, som i Webersgade og Sølvgade er hårdt plaget af dårlig luftkvalitet og støjforurening.

Der ligger mange dagsinstitutioner, fritidshjem og skoler i området, for eksempel Øster Farimagsgades Skole, Krebs Skole, Øbro Fri Skole, den integrerede institution Dronen, fritidshjemmet Hvepsereiden og Dronning Louises Fritidshjem. Projektet vil give børnene, der er tilknyttet disse skoler og institutioner, en sikrere færdsel i trafikken samt bedre muligheder for at være udendørs i grønne omgivelser med bedre luftkvalitet og mindre støj.

Projektet omhandler tre strækninger:

Webersgade: Webersgade omdannes til en et-sporet lokalgade. Cykelstien bibeholdes i den ene side. Derudover laves der parkeringspladser i begge sider af gaden, som brydes af mindre, grønne anlæg med træer. Bygningsejerne skal tilbydes rådgivning samt tilskud til facadebegrønning af Københavns Kommune.

Sølvgade fra Fredensbro til Sølvtorvet: Gaden får ét trafikspor i hver retning, og der etableres en busbane. Parkeringspladserne i den ene side af vejen flyttes til Webersgade for at gøre plads

---

til busbanen. Cykelstien i den ene side af vejen bibeholdes. Bygningsejerne tilbydes rådgivning samt tilskud til facadebegrønning af Københavns Kommune.

Sølvgade fra Sølvtorvet til Georg Brandes Plads: Sølvgade opdannes, så der kun er ét trafikspor til biltrafik i hver retning. Vejbanerne gøres smallere og der etableres en grøn midterribat, som både styrker den visuelle forbindelse mellem Østre Anlæg og Botanisk Have og skaber et grønnere og roligere gangareal for fodgængere. Lokaludvalget anbefaler, at der findes en ny løsning for fodgængere, som for eksempel kan betyde, at den underjordiske fodgængertunnel mellem Østre Anlæg og Botanisk Have nedlægges, da den ikke er særlig brugt, virker utryk og er dyr at vedligeholde. I stedet kan der laves en fodgængerovergang på Sølvgade.

Derudover laves der busbane i begge retninger i overensstemmelse med Københavns Kommunes vedtagne projekt "Bedre Bus til Nørre Campus". Cykelstien bibeholdes i begge retninger.

#### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Projektet bygger videre på Indre By Lokaludvalg og Christianshavns Lokaludvalgs fælles målsætning fra Bydelsplan 2011 om at reducere den gennemkørende trafik uden ærinde i bydelene, så luft- og støjforurening nedbringes, og barriereeffekter elimineres.

Der er derudover flere igangværende initiativer i området, der taler for kommunale investeringer i forbedring af de trafikale forhold i området:

- I foråret 2013 lanceres et museums-kvarter under navnet Parkmuseerne, i den geografiske ramme af Østre Anlæg, Botanisk Have og Kongens Have med deltagelse af Statens Naturhistoriske Museum, Statens Museum for Kunst, Den Hirschsprungske Samling, Rosenborg, Filmhuset og D avids Samling. Parkmuseerne arbejder på tværs af faggrænser og institutioner og skaber udstillinger og aktivitetsprogrammer, der bevidst betoner det dvælende, sanselige og autentiske udfoldet i sammenhængen mellem de udendørs grønne områder og museernes udstillinger og samlinger inden døre.
- I 2014 indvier Statens Museum for Kunst en ny museumshave, som vil føre museet tilbage i Østre Anlæg ved blandt andet at gennembryde volden på vest siden af museet ud mod Sølvgade for at skabe passage mellem de to områder

af Østre Anlæg. Desuden åbnes haven mod Sølvgade, Georg Brandes Plads og Østre Voldgade, og fortovet rundt om haven gøres bredere.

- I 2017 forventes åbningen af et Nyt Naturhistorisk Museum med et hovedforløb på strækningen mellem Georg Brandes Plads og Sølvtorvet. Det nye museum bliver åbent for passage i et indre gadeforløb med indgang fra både Sølvtorvet og Georg Brandes Plads.

Derudover skal projektet udvikles i overensstemmelse med projektet om "Bedre Bus til Nørre Campus", som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i foråret 2012.

#### REALISERING AF PROJEKTET

Projektet skal forankres i Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen og koordineres med implementeringen af "Bedre Bus til Nørre Campus", som blandt andet indebærer etableringen af en busbane i Sølvgade. Planlægningen af projektets udførelse skal ske i dialog med beboer- og borgergrupper i området, for eksempel Kartoffelrækkerne, Trafikforeningen Webersgade og ejerforeninger i Sølvgade. Derudover inddrages de omkringliggende museer og forsknings- og kulturinstitutioner.

Lokaludvalget foreslår, at der i løbet af 2013 skal udformes en trafikale helhedsplan for området. I forbindelse med udviklingen af denne trafikale plan skal der lægges op til, at Webersgade og Sølvgade får nedgraderet deres status fra at være fordelingsgader.

#### ØKONOMI

Anslåede anlægsudgifter: 40.000.000 kr.

### UDVIKLINGSPRINCIP: EFFEKTIV OG MILJØVENLIG TRAFIK



Troels Heien

#### PROJEKTFORSLAG 12

##### Citylogistik – grøn varelevering

###### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Tung trafik sætter et negativt præg på bylivet og bymiljøet i Indre By. Lastbiler og varevogne forurener, støjer, skaber utryghed blandt de bløde trafikanter og mindsker borgere og brugeres lyst til at færdes i byrummet. Samtidig har den tunge trafik dog en vigtig funktion som vareleverandører for Indre Bys forretningsliv. Dette forslag går ud på at give Indre Bys butikker og restaurationer mulighed for grøn varelevering, som vil gavne miljøet, bylivet og de forretningsdrivende i Indre By.

Kort fortalt går projektet ud på, at der etableres en varecentral i udkanten af København. På centralen bliver varerne til den enkelte butik samlet og omlastet til mindre el-drevne varebiler og kørt ind til butikkerne i centrum. Butikker med mange leverandører får dermed eksempelvis kun én leverance pr. dag, i stedet for at hver leverandør kommer med små forsendelser i store lastbiler. De el-drevne varebiler skal derudover på tilbagevejen kunne fragte genbrugsaffald fra de erhvervsdrivende, f.eks. pap og papir. Dermed effektiviseres transporten til og fra de erhvervsdrivende, miljøet forbedres, og den trafikale trængsel begrænses. Derudover vil projektet skabe øget tilgængelighed for kunderne til butikkerne, særligt i formiddagstimerne, hvor varevognene ofte fylder gaderne, f.eks. på Strøget.

Indtil videre skal ordningen startes op i Middelalderbyen som demonstrationsprojekt. Målet er, at demonstrationsprojektet kan danne grundlag for at udbrede den til en større del af byen.

Målgruppen for projektet er handlende og erhvervsdrivende i Indre By. Både de erhvervsdrivende, kunder, beboere og andre brugere, f.eks. de, der arbejder i Indre By og turister, vil have en fordel af den reducerede forurening, trængsel og larm fra de mange vareleveringer.

DTU har ifølge Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet en simuleringsmodel, der viser, at 150 butikker tilmeldt konceptet svarer ca. til:

- 10 % af godset til Indre By
- Minimum 40-50.000 færre stop/afleveringer årligt. Hertil kommer afhentning af returemballage m.v., der bidrager yderligere til en reduktion i antallet af køretøjer
- 5 % færre antal kørte kilometer i Indre By
- En total reduktion på 10 % i emissionerne (NO<sub>x</sub> og partikler) i Indre By samt en mindre CO<sub>2</sub>-reduktion.

Læs mere på [citylogistik-kbh.dk](http://citylogistik-kbh.dk).

###### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Dette projektforslag er også nævnt i Indre Bys bydelsplan 2011, hvorefter det er blevet kvalificeret yderligere i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik. På Teknik- og Miljøudvalgets møde i juni 2012 blev det besluttet, at forvaltningen arbejder videre med et Citylogistik-demonstrationsprojekt. Indre By Lokaludvalg har dog endnu ikke fået bekræftet, at projektet bliver gennemført, hvorfor dette projektforslag opretholdes. Derudover indeholder dette projektforslag tilføjelser omkring de lokale miljøinteressers rolle i projektet.

Projektforslaget understøtter Kommuneplan 2011's vision om CO<sub>2</sub>-neutralitet, bedre fysiske rammer for virksomheder, grøn mobilitet, et godt sted at bo, mere byliv samt nye samarbejds-

---

former inden for miljø- og klimaområdet. Derudover understøtter projektet Københavns Kommunes Støjhandlingsplan, idet tung trafik er en central kilde til støj. Det understøtter bylivsstrategien "Metropol for mennesker", idet mulighederne for byliv forbedres. Forbedringen af luftkvaliteten og nedsættelse af forurening og udbredelsen af miljøvenlig transport understøtter Handlingsplanen for Grøn Mobilitet, Klimaplan og Miljømetropolen. Udbredelse af mulighed for genanvendelse af affald understøtter Københavns Kommunes Affaldsplan. Derudover kan projektet gøre det mere attraktivt at være erhvervsdrivende i Indre By, især erhvervsdrivende med en grøn profil, hvor med Erhvervsstrategien understøttes.

#### REALISERING AF PROJEKTET

For at Københavns Kommune kan støtte projektet i opstartsfasen, er det nødvendigt at etablere en lovhjemmel hertil. Forvaltningen er i skrivende stund i dialog med såvel Transportministeriet som Miljøstyrelsen for at få etableret det fornødne lovgrundlag. Lokaludvalget mener, at det bør undersøges grundigt, hvorvidt man gennem udbud og offentlig-privat partnerskab kan opnå lovhjemmel.

Når det lovmæssige grundlag er afklaret, iværksættes der hurtigst muligt et udbud, og der etableres et partnerskab mellem Københavns Kommune, de lokale miljøinteresser og en privat eksisterende transportvirksomhed. Miljøpunkt Indre By-Christianshavn bidrager med at kommunikere ordningen ud til de lokale erhvervsdrivende, som kan benytte sig af den. Ordningen skal også kommunikeres ud til Københavns Kommunes egne institutioner og lignende inden for det geografiske område.

Demonstrationsprojektet skal løbe i tre år. Mens demonstrationsprojektet står på, skal Teknik- og Miljøforvaltningen arbejde videre med indsamling af erfaringer og afdække muligheder for at udvide ordningen – både geografisk og i forhold til, hvilke varetyper der kan fragtes.

I slutningen af demonstrationsperioden skal projektet evalueres, og det skal tages op til politisk behandling, hvorvidt og hvordan ordningen skal udbredes.

#### ØKONOMI

Det blev på Teknik- og Miljøudvalgets møde i juni 2012 besluttet, at Citylogistik-projektet finansieres ved, at der frigives en anlægsbevilling på 1.500.000 kr. i 2012 til arbejdet frem mod igangsætningen af demonstrationsprojektet. Teknik- og Miljøforvaltningen skal finansiere projektet, men med mulighed for medfinansiering fra Trafikstyrelsen.

Midlerne fordeles således:

Projektledelse af det samlede konsortium og ansøgning til samt samarbejde med Trafikstyrelsen: 500.000 kr.

- Samarbejde med transportbranchen, transportkøberne og butikkerne samt forberedelse af udbud til demonstrationsprojektet: 500.000 kr.
- Juridisk bistand i forbindelse med det lovforberedende arbejde, de organisatoriske forhold samt udbudsmaterialet: 500.000 kr.

CBS har ifølge Teknik- og Miljøforvaltningen beregnet, at Citylogistik-konceptet er afhængig af tilskud i en treårig opstartsfase, men det forventes, at konceptet herefter vil kunne løbe økonomisk rundt ved tilmelding af 150 butikker. Dette stemmer overens med erfaringer med lignende koncepter fra Holland. Den færdiggjorte business case fra CBS viser, at Københavns Kommune skal give i alt 3.500.000 kr. i støtte de første tre år af demonstrationsprojektet, under forudsætning af, at der som forventet opnås 40 % medfinansiering fra staten.

### UDVIKLINGSPRINCIP: ET AKTIVT OG SOCIALT FRITIDSLIV FOR BØRN OG UNGE



Indre By Lokaludvalg

#### PROJEKTFORSLAG 13

##### Kulturhus for skoleelever i Indre By

###### BESKRIVELSE OG FORMÅL

Projektet går ud på at etablere et samarbejde mellem Indre By Lokaludvalg, elevrådene i Indre Bys folke- og privatskoler og de relevante forvaltninger i Københavns Kommune, som skal afdekke potentialet og konceptet for et Børnekulturhus i Indre By.

I starten af 2012 tog Indre By lokaludvalg initiativ til at samle elevrådsrepræsentanter fra alle skoler i Indre By, både folkeskoler og privatskoler. Vi inviterede til et møde for alle klassetrin repræsenteret i elevrådene fra 4. klasse til 9. klasse. Indre By Lokaludvalg bad eleverne komme med gode ideer til, hvordan vi kan gøre Indre By til et bedre sted for børn og unge. Ideerne var mange, men et af de forslag, som gik igen, var et opholdssted efter skoletid særligt for de 13-16-årige elever.

Opholdsstedet kunne have karakter af et kulturhus, som er målrettet unge, hvor der blandt andet er lektiecafé, men også et sted, hvor man bare kan opholde sig efter skole og møde andre unge. Et bud på husets fysiske placering kan for eksempel være den lukkede Sankt Pauls Kirke.

De unge over 14 år har ikke noget sted at opholde sig efter skole, idet fritidsklubberne først åbner for unge over 14 år om aftenen. Derfor strejfer de som regel rundt i bydelens gader eller hænger ud på en café, beredte flere af de unge. Det er imidlertid både en kold og dyr fornøjelse.

Derudover synes der at være en tendens til, at man i den aldersgruppe ikke kender børn/unge fra andre skoler end den, man selv går på – også selvom man bor i samme kvarter. Et Børnekulturhus kunne skabe et fælles fristed for bydelens børn

og unge, som kunne være med til styrke den lokale identitet og det sociale fællesskab på tværs af de institutionelle grænser. Børnene vil kunne udvide bekendtskabskredse og måske bruge hinanden bedre, og båndene mellem bydelens skoler vil kunne blive styrket.

Udviklingen af et kulturhus for skoleelever skal ske på de unges præmisser. Eleverne er eksperterne, når det kommer til deres egne livsforhold, ønsker, interesser og vaner. Projektet skal skabe nye standarder for inddragelse af børn og unge i væsentlige beslutningsprocesser, så det bliver synligt, at børn og unge er værdifulde for det demokratiske samfund, og de kan sætte betydelige aftryk på byens udvikling. Derigennem kan man styrke børn og unges viden og engagement i det demokratiske samfund, som på langt sigt vil styrke medborgerskabet i bydelen.

Derfor er det nødvendigt at etablere et fast samarbejde med bydelens elevråd, således at eleverne kan deltage i arbejdet med at formulere, hvilke funktioner et sådant hus skal have. Samarbejdet kan også i sig selv være med til at skabe stærkere socialt sammenhold blandt bydelens skoleelever og danne grobund for samarbejde og venskab på tværs af skoler.

Samarbejdet om udviklingen af et Børnekulturhus skal bane vejen for nye arbejdsmetoder, som kan give inspiration til andre områder eller projekter og skabe refleksion over børn og unges rolle i demokratiet.

Umiddelbart kan man forestille sig, at Børnekulturhuset indeholder tilbud om lektiehjælp, almindelig ophold og hygge, café

---

med elev-venlige priser, uddannelsesrådgivning, mini-biograf, kreative værksteder og mulighed for fysisk aktivitet.

#### SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

Projektet understøtter kommuneplanens målsætning om at styrke innovation, viden og uddannelse samt udvikling af muligheder inden for kultur og fritid. Derudover understøtter projektforslaget Ungekommissionens anbefalinger om at etablere lokale ungehuse.

#### REALISERING AF PROJEKTET

Indre By Lokaludvalg fungerer som dialogskabende tovholder på samarbejdet mellem bydelens elevråd og de relevante forvaltninger. Børne- og Ungeforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen og Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen stiller med repræsentanter, som sørger for at videreudvikle elevernes ønsker til et konkret budgetforslag.

Hvis eleverne ser Sankt Pauls Kirke som en mulig placering, indgås der dialog og samarbejde med menighedsrådet.

Der afsættes et år til afdækning af behov og udvikling af koncept for et Børnekulturhus i Indre By.

#### ØKONOMI

- I alt koster projektet 150.000 kr. til afholdelse af samarbejds møder og workshops. Indre By Lokaludvalg står for 50 % af udgifterne, og forvaltningen står for 50 %.

# APPENDIKS





## 3. APPENDIKS

---

### BAGGRUND

Denne bydelsplan dækker en periode over fire år fra 2013 med projektforslag til budgetprocessen til Budget 2014 til og med Budget 2017 og forvaltningernes arbejde i samme periode. For størstedelen af projektforslagene gælder, at de ikke er detailprojekteret og derfor særligt på det økonomiske plan mangler yderligere bearbejdning, før de kan indgå i budgetprocessen. Den økonomi, der er angivet for de enkelte projektforslag, er derfor udtryk for et overslag på anlæg og drift af projektet, som skal kvalificeres yderligere.

En række af projektforslagene vil indgå i det videre arbejde i kommunens forvaltningsarbejde med at udvikle byen i form af indspil til bydækkende strategier og projekter, eller vil efter en bearbejdning kunne anvendes som udgangspunkt for fremtidige budgetforslag til deciderede bydelsspecifikke projekter. Disse er listet som kategori A.

Andre projektforslag kræver, at projektforslaget udvikles yderligere af lokaludvalget, før det kan indgå på denne måde i forvaltningernes arbejde. Dette er kategori B.

For enkelte af projektforslagene gælder det, at forslaget i sin helhed er i modstrid med vedtagne politikker og strategier i Københavns Kommune. Det hindrer dog ikke, at enkeltelementer af et projektforslag kan indgå i den videre planlægning i kommunen. Dette er kategori C.

A. Projektforslag som indgår i forvaltningernes videre arbejde:

- Projektforslag nr. 3: "God nat i byen"
- Projektforslag nr. 10: "Citylogistik – grøn varelevering"
- Projektforslag nr. 11: "Kulturhus for skoleelever i Indre By"
- Projektforslag nr. 12: "Byforgrønning af Indre By og grønne tage"
- Projektforslag nr. 13: "Grønne oaser i byrummet".

B. Projektforslag som skal udvikles videre af lokaludvalgene, evt. i samarbejde med forvaltningerne:

- Projektforslag nr. 1: "Ufrivilligt ensomme ældre"
- Projektforslag nr. 4: "Begrænsning af nattelevstrafik"
- Projektforslag nr. 6: "Bevægelse i byrummet"
- Projektforslag nr. 7: "Bedre turistinformation i byrummet"

C. Projektforslag, som er i modstrid med politisk vedtagne planer/strategier/politikker:

- Projektforslag nr. 2: "Opbevaringsboks til hjemløse" Københavns Kommunes indsats overfor hjemløse er styret af hjemløsestrategien, hvor det grundlæggende princip er housing-first-princippet. Det betyder, at der arbejdes med indsats, der direkte understøtter, at hjemløse får og fastholder egen bolig. Derigennem er det bl.a. målsætningen at nedbringe antallet af gadesovere. Det er kommunens bekymring, at etableringen af opbevaringsboks vil medvirke til at fastholde mennesker i gadehjemløshed, og dermed modarbejde det arbejde, der pågår med at hjælpe hjemløse borgere væk fra gaderne.
- Projektforslag nr. 5: "Udvikling af Søerne som rekreativt område" er i modstrid med Københavns Kommunes Vejnettsplan, som fastslår, at dele af Øster Søgade er fastlagt som fordelingsgade. Derudover er de indre søer fredet ved en fredningsdeklaration. I henhold til fredningen må der ikke foretages opfyldning i eller foretages væsentlige ændringer af søerne.
- Projektforslag nr. 8: "Undersøgelse af letbaner" er i modstrid med Borgerrepræsentationens beslutninger for udbygning af den kollektive infrastruktur i København. Det er besluttet, at der skal ses på mulighederne for at udbygge metroen i det centrale tætte byområde.
- Projektforslag nr. 9: "Dæmpning af biltrafik i Sølvgade og Webersgade" er i modstrid med Københavns Kommunes Vejnettsplan, som fastslår, at Webersgade og Sølvgade er udpeget som fordelingsgader.





