

Forperson for Indre By Lokaludvalg Bent Lohmann bød velkommen til de omtrent 70 fremmødte borgere og fortalte at mødets formål var at få input til revisionen af Indre Bys bydelsplan og at der i aftenens møde ville være fokus på mobilitet og byrum/arkitektur.

Bent Lohmann præsenterede aftenens program:

1. Fællesspisning
2. Oplæg ved Søren Ulrik Thomsens om udviklingen i Indre By
3. Pause
4. Oplæg om to temaer i Indre By Bydelsplan ved to lokaludvalgsmedlemmer
5. Workshop – hvordan skal Indre By udvikle sig?
6. Debat om udviklingen i Indre By
7. Afslutning

Ad 2: Søren Ulrik Thomsens blik på udviklingen i Indre By

Søren Ulrik Thomsen berettede om, hvordan det var at flytte til København fra Stevns som barn. Han gik på Sølvgades Skole, dengang den lå i et arbejderklasseområde og hvor der var social diversitet i området – her boede akademikeren, tømreren osv. side om side.

Social diversitet i København

I sit oplæg udtrykte Søren Ulrik Thomsen ærgrelse over, at den sociale diversitet er aftagende, idet byen pga. bl.a. prisstigninger på boligområdet er blevet til en overklassefæstning. Søren Ulrik Thomsen har boet i 15 steder i byen, blandt andet i årevis på et klubværelse (ej at forveksle med et kollegieværelse), hvor alle uanset alder kunne bo. Søren Ulrik Thomsen har boet forskellige steder i Indre By. Blandt hans yndlingsgader er Store Kongensgade og Gammel Kongevej, fordi han her finder en alsidighed i trafik og beboelse. Alle trafikformer er repræsenteret og i bygningerne er der både beboelse, erhverv, ejere og lejere, skoler og børnehaver. Modsætningen hertil er når der laves funktionsopdelinger i byen, f.eks. når der laves shoppingcentre, bygges "landsbyer" hvor kørsel ikke er tilladt, byområder hvor der kun er beboelse og fravær af erhverv i underetagen. Dette er noget af det værste. Ifølge Søren Ulrik Thomsen er butikker i underetagen vigtigt, trafik er vigtigt, fordi det skaber liv. Generelt er han imod trafikbegrænsninger og sentimental "landsbygørelse" af byrum. Trafikbegrænsninger medfører, at andre områder trafikbelastes. Nørrebrogade er eksempel på en gade som er ødelagt pga. trafikomlægning.

Søren Ulrik Thomsen nævner to møder han har været inviteret til, hvor han blev bedt om at komme med input til udviklingen af bydelen, hvortil han foreslog at det blev lavet billige boliger som folk har råd til at bo i, så også sygeplejersken, pædagogen og politibetjenten har råd til at bo i byen. Men dette forslag blev ikke taget til notat og ikke ført med i udviklingen af områderne.

En forlystelsesgørelse af byen

Byen er, som Jokum Rohde (sammen med Søren Ulrik Thomsen forfatter til bogen *København con amore*) udtrykker det, blevet et forlystelses- og underholdningssted fremfor et sted, man bor og arbejder. Det levede liv forsvinder fra byens gader og bliver til temaparker. Der er en ambivalens i dette – man ønsker på den ene side en by, som turister

ønsker at besøge og opleve, men det er heller ikke ønskeligt at nå et niveau som Venedig, hvor man skal betale for at besøge i byen, hvilket ifølge ham indikerer at det er et forlystelsesområde. Søren Ulrik Thomsen oplever at folk, særligt turister, tror at alle gader er gågader, hvilket kan skyldes forlystelsestanken og at det kan være svært at kommunikere i egne gader, da der i flere butikker tales engelsk frem for dansk, selv i bageren.

Søren Ulrik Thomsen betegner den ideelle storby som kolossal, kompleks og kompakt. Særligt den sociale kompleksitet kan ske ved en divers boligsammensætning – dette i form af billige boliger.

Efter Søren Ulrik Thomsens oplæg om udviklingen i Indre By kunne mødedeltagerne stille ham spørgsmål. En mødedeltager spurgte, hvad Søren Ulrik Thomsen tror kunne være årsagen til, at hans forslag om at lave billige boliger i København ikke blev taget til notat. Søren Ulrik Thomsen svarede, at alle er interesserede i at få billige boliger, "bare det ikke er her hvor vi bygger og udvikler".

En anden mødedeltager syntes diversitetstanken lød spændende, både hvad angår den sociale sammensætning og trafik. Hvor ser Søren Ulrik Thomsen i denne sammenhæng nye udfordringer? Søren Ulrik Thomsen svarede, at Sydhavn er det næste område der står til at stige i pris og dermed miste diversiteten. Der er fare for, at priserne i Sydhavn stiger fordi det bliver det nye attraktive sted. Søren Ulrik Thomsen nævnte sin frygt for, at Nørreport i forbindelse med renoveringen 2011-2016 også ville blive gentrificeret og "miste sine vinger". Men til hans lettelse overlevede mange af de eksisterende butikker omkring stationspladsen, til positiv overraskelse. Nørreport er efter Søren Ulrik Thomsens mening stadig et transitsted hvor man er i fem minutter og har en intens følelse af byen på kort tid. En mødedeltager spurgte ind til Søren Ulrik Thomsens tanker om hvordan København undgår at blive som Venedig – dette kunne han ikke svare på.

Ad 4. Oplæg om to temaer i indre Bys Bydelsplan

Ad 4.1 Oplæg om trafik og parkering ved Kjeld A. Larsen, medlem af Indre By Lokaludvalg som repræsentant for Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A. Larsen indledte med at sige, at der er nogle punkter i Indre By Lokaludvalgs bydelsplan som Søren Ulrik Thomsen nok ikke er enig i, med henvisning til lokaludvalgets holdning til trafik og trafikprioritering. Indre By Lokaludvalgs bydelsplan indeholder nemlig et prioriteringsprincip mellem transportformer, hvor gang og cyklisme prioriteres højst mens bilisme er nederst i prioritet, selvom bilisme fylder mest i bybilledet og konkret på vejene ift. størrelse. Cykelstiernes bredde kan ikke rumme antal cyklister. Ligeledes har lokaludvalget prioritetsprincipper for parkeringsarealer.

I sit oplæg præsenterede Kjeld A. Larsen en række mulige input fra lokaludvalget til Københavns Kommunes Klimastrategi 2035, som er i offentlig høring dette forår. Fokus i oplægget var på Klimastrategiens indsatsområde 3 om byggeri og anlæg og indsatsområde 4 om mobilitet.

Hvad angår indsatsområde 3 nævnes M5, Østlig Havnetunnel og Lynetteholmen som store lokale projekter, der har betydning for trafikstrømmenes udvikling i hele København og videre ud i regionen. Kjeld A. Larsen pointerede, at jo mere nyt vi bygger, jo flere arealer tages i brug, og jo mere udslip af CO₂ er der. Han mener, at man hellere skal omdanne eksisterende bygninger og områder. Han nævnte, at de 50.000 nye beboere på Lynetteholm vil medføre mere trafik i hele København.

Klimastrategiens indsatsområde 4 beskriver blandt andet, hvordan arealer i byen kan afgives til grøn infrastruktur og grønne byrum. Dette vil mange bilister være imod, da der bliver mindre plads til privatbilismen.

Københavns Kommune ønsker mere kollektiv transport, men ifølge Kjeld A. Larsen er det ærgerligt, at man i forbindelse med anlæggelsen af metroer fjerner buslinjer og stoppesteder. Han ønsker flere buslinjer i Indre By, for at sikre universel adgang til kollektiv transport på tværs af bydelen.

Slutteligt præsenterede han tre initiativer til omstilling mod bæredygtig transport, som kunne være inddraget i Klimastrategien.

1. Etablering af trafikøer.
2. Byplanlægning med afsæt i 15-minutters byen
3. En startafgift, som kan reducere de korte bilture.

Ad 4.2 Oplæg om arkitektur og byrum ved Jep Loft, medlem af Indre By Lokaludvalg som repræsentant for Arkitekturoprøret

Jep Loft indledte sit oplæg med at stille mødedeltagerne spørgsmålet: Har vi den rigtige byplanlægning i København?

Jep Loft mener ikke at Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning lytter til borgernes holdninger og ønsker for udformningen af byen. Han fortalte, at man i lokaludvalget ønsker at Københavns Kommune laver bevarende lokalplaner for udvalgte områder i Indre By med henblik på at kunne beskytte gamle bygninger og sikre at arkitektonisk kultur og kulturarv bevares og beskyttes fra nedrivning.

Jep Loft bemærkede, at det er vanskeligt at lave billige boliger i Indre By, og foreslog, at der skal opføres spændende bygninger udenfor København for derigennem at motivere folk til at bosætte sig i forstæderne. Dermed kan presset på boligsituationen i København lempes.

Ifølge Jep Loft er planerne for udviklingen af Jernbanebyen en stor forspildt mulighed for at skabe et godt bymiljø uden for Indre By og de gamle brokvarterer.

Jep Loft gav en historisk gennemgang af arkitekturperioder. Efter 1. verdenskrig præges arkitekturen af Le Corbusiers modernistiske vision for Paris hvor man opdeler byen efter funktioner. Dette har medført kold arkitektur og byrum, der ikke er rare at være i.

Jep Loft bemærkede, at man bør tale om byrum og byliv fremfor arkitektur. Afslutningsvist spurgte han mødedeltagerne, hvad de foretrak; traditionelt eller

moderne byggeri. Flertallet foretrak traditionelt byggeri, mens tre deltagere foretrækker moderne byggeri.

Ad 5. Workshop – hvordan skal Indre By udvikle sig?

Workshoppen tog udgangspunkt i tematikkerne mobilitet og byrum/arkitektur. Mødedeltagere blev bedt om at drøfte temaerne i grupper.

Mødedeltagernes renskrevne noter fra workshoppen kan ses i bilag 1.

Ad 6. Debat om udviklingen i Indre By

Mødedeltagernes betragtninger blev noteret og Bent Lohmann fortalte, at man kunne skrive til lokaludvalget senest 1. maj på indrebylokaludvalg@okf.kk.dk, hvis man havde øvrige input til revidering af bydelsplanen.

Bent Lohmann nævnte, at alle er velkomne til kommende møder i regi af Indre By Lokaludvalg:

6. maj kl. 17-18 Orienterings- og debatmøde om placeringen af et lokalbibliotek

8. maj kl. 18:30-22: Lokaludvalgsmøde med åben spørgetid.

Mere information om lokaludvalgets kommende møder kan findes på www.indrebylokaludvalg.kk.dk.

Bent Lohmann rundede af og takkede fremmødte for deltagelse.