

Kommentarer Kommuneplanforslag 2024 København

Jeg vil forslå, at vi tager udgangspunkt i de væsentligste indsigter fra det afholdte borgermøde den 3. oktober i en indledning til lokaludvalgte høringsvar. Det er vigtigt at tage udgangspunkt i en mere utraditionel indgang for at vække politikernes interesse.

Jeg vil pege på følgende tre temaer, som er forbundne med hinanden:

1/ organisering af København i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen

Indre by kan inddeles i en række områder, som kan organiseres i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen

2/ en vægtning af et udvidet nærdemokrati som middel til at mobilisere borgerne i lokalområderne

Nærdemokratiet skal forbindes med tildeling af budgetmidler til at gennemføre lokale byudviklingsprojekter

3/ byindretning set i børnehøjde, børneøjne perspektiv

Byen skal være sikker trafikalt og egnet til leg og aktiviteter på udvalgte veje og pladser

I Sallys forslag ses et udmærket afsnit 4.3 om 15 minutters byen, som kan udvides med noter fra borgermødet.

Jeg skal indledningsvis understrege, at Sally har sammenskrevet et meget rosværdigt forslag til høringsvar.

Jeg har problemer med afsnitsinddelingen. Afsnit 5.1 til afsnit 5.6 følger kommuneplanforslagets kapitel 2 til kapitel 7. Så hvorfor ikke kalde afsnittene kommentarer til kapitel 2 og så fremdeles.

Til gengæld forstår jeg ikke logikken i afsnit 4, som er inddelt i fire underafsnit 4.1 til 4.4. De fire underafsnit har jo ikke direkte noget med hinanden at gøre. De tre af underafsnittene refererer til Hvidbogen, det sidste til selve kommuneplanforslagets korte omtale af 15 minutters byen på side 11.

De fire afsnit kan eventuelt være lokaludvalgets underafsnit til kommuneplanforslagets superkorte kapitel 1 Byvision for København -eller blot have hver deres fortløbende nummerering.

Kommentar til afsnit 4.2 Klimaplanen, linje 128-130

Jeg finder, at det er helt hen i vejret at skyde på kommunens forslag om at flere turister skal ankomme med tog. De andre alternativer er primært fly, men også bus eller bil. Altså meget mere klimabelastende og trængselsskabende transportformer, og det skal vi vel ikke tilskynde til. Som konsekvensrettelse skal linje 349 sløjfes.

Kommentarer til afsnittet om Mobilitet, linje 233-236 erstattes med:

Der kan peges på løsninger som trafikøer og en trafikplanlægning, som reducerer behovet for bilkørsel gennem Københavns indre bydele og i stedet for tilgodeser fremme af transportformerne gang, cyklisme og kollektiv transport. Der skal i regionalt regi (Region Hovedstaden og Region Sjælland og i en kommende storregion Sjælland) arbejdes for etablering af parkeringspladser ved stationer uden for Københavns kommunegrænse i sammenhæng med og opbygning af ny kapacitet i den kollektive transport.

Kommentarerne til Figur 2.7 og 2.8

Jeg forstår simpelt hen ikke Sallys kommentarer til fig. 2.7, som jeg foreslår strøget.

I kommentaren til kommuneplanforslaget står som anført neden for
Figur 2.7 ——— Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune. Antallet har været stigende over de sidste ti år, og det lægger pres på byens arealer.

Efter Antallet skal indsættes "af biler" for at sætningen giver mening.

Linje 267-277

Hvor stammer oplysningerne fra, og hvad skal de bruges til?

For mig giver figur 2.7 og 2.8 udmærket mening med min lille tilføjelse til fig. 2.7

Kommentarer til Afsnittet Luftforurening

Det indledende afsnit har ikke noget med luftforurening at gøre, men refererer alene til regeringens målsætning for CO₂-udslip, så dette statslige selvrosende afsnit, som står i skærende kontrast til klimaeksperternes vurdering, skal blot ud. Afsnittet drejer sig om linjerne 280-283.

Kommentarer til afsnittet Skybrudssikring

Afsnittet kan udbygges ved at koordinere med Christianshavns lokaludvalgs høringssvar, idet vi samarbejder med Christianshavn om dette tema.

Kommentar til de divergerende befolkningsprognoser

På side 15 i kommuneplanforslaget fremlægges to forskellige prognoser for udviklingen af befolkningen i hovedstadsregionen, herunder Københavns kommune.

Danmarks statistik fremskriver Københavns kommunes befolkningstilvækst frem til 2036 med 59.000, mens Danmarks Statistik fremskriver tilvæksten i kommunen med kun 29.000 og en mere balanceret vækst inden for hovedstadsregionen med 34.000 i forstadskommunerne. Forskellen for Københavns kommune på 30.000 indbyggere er markant. Danmarks statistik bygger bl.a. på et fortsat fald i fødselstallet, en tendens til fortsat befolkningsskrump, som ses stort set overalt på kloden. Fremskrivningen har stor indflydelse på, hvor mange boliger der skal bygges i København i de kommende årtier, herunder det planlagte byggeri i Østhavnen, specielt Lynetteholm. Forstadskommunerne har et enormt forspring i og med, at infrastrukturen i form af letbanen i Ring 3 er færdig i løbet af 2025-2026, således at forstadskommunerne får et kolossalt forspring i udlagte byudviklingsområder med omfattende bolig- og erhvervsbyggeri ved letbanes stationerne i de kommende år. Lynetteholms udbygningen er planlagt til at være afsluttet i 2070. En enorm fejlinvestering med dominans af dyre private udlejningsboliger lurder i horisonten. Kan vi tillade os det på de kommende generationers vegne?

Kjeld A. Larsen

6. oktober 2024