

Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset  
1599 København V

## **Kommuneplanstrategien - hørings svar**

Indre By Lokaludvalg har i sit møde den 14. oktober 2010 vedtaget dette hørings svar:

### ***Borgerdialog***

På Kulturnatten den 15. oktober 2010 havde Indre By Lokaludvalg et offentligt arrangement "Vær stadsarkitekt for en aften". De, der deltog, blev opfordret til at kommentere på forslaget til kommuneplanstrategi og på lokaludvalgets holdning til det jf. nedenfor.

Imidlertid valgte gæsterne alene at komme med forslag til, hvad en bydelsplan skal indeholde. Lokaludvalget modtog således mere end 110 forslag til, hvad der kan gøre Indre By til en bedre bydel at bo og færdes i. Forslagene tages med i den videre bydelsplanproces.

### ***Sammenfatning af lokaludvalgets holdning***

- 1) Infrastrukturen i bred forstand og de fælles faciliteter skal planlægges og udvikles i takt med, at man øger indbyggertallet. Sørg for, at nye bydele indeholder de institutioner mv., der nu engang er med til at skabe liv i en bydel  
18-10-2010  
Sagsnr.  
2010-144602
- 2) Sørg for effektiv servicering af nye bydele med kollektiv transport
- 3) Vær opmærksom på, at der samtidig med udviklingen af nye bydele fortsat skal være fokus på at gøre "det gamle København" grønnere, sundere, sikrere, behageligere, mere fremkommeligt, tiltrækkende at bo i og tiltrækkende for erhvervsliv og kulturelle aktiviteter  
Dokumentnr.  
2010-713619
- 4) Tilstræb overalt at gøre brug af grøn teknologi.

- 5) Få den gennemkørende trafik udenom byen.
- 6) Få gennemtænkt den kollektive transport. På kort sigt skal den effektivt understøtte individuel transport (både biler og cykler) og på lang sigt skal den være et egentligt alternativ til bilen.
- 7) Find et bedre mål for bæredygtig vækst, der inddrager økonomisk-, social- og miljømæssig bæredygtighed.
- 8) De nye bydele skal ikke udvikles med hver sit særkende og derved tiltrække bestemte grupper af borgere. Hele byen skal afspejle et multietnisk og multikulturelt samfund, så de forskellige befolkningsgrupper bliver blandet op med hinanden, og derved synliggøre sig i deres forskellighed og bidrage til en øget forståelse for hinandens kvaliteter og forskelle.

### ***Uddybning af Lokaludvalgets holdning***

Lokaludvalget for Indre By skal hermed fremkomme med udvalgets visioner og bemærkninger til de enkelte afsnit i forslaget til kommuneplanstrategien, idet det dog bemærkes, at lokaludvalget i henhold til kommunens opdrag netop har igangsat processen for en bydelsplan, der givet vil medføre yderligere visioner, ønsker og faktaoplysninger i forbindelse med lokaludvalgets fremadrettede aktiviteter med borgerinddragelse i lokalområderne:

#### **01: Københavns Udfordringer:**

*Flere københavnere:*

"60.000 flere københavnere" – inden for 15 år! Skal vi sikre, at der er plads til disse?

Dette gælder boliger, diverse faciliteter så som børneinstitutioner, skoler, uddannelsessteder og -tilbud, fritidsaktiviteter for børn og voksne, sportsfaciliteter, nærrekreative områder, indkøbsfaciliteter, et rigt varieret kulturtilbud, herunder også biblioteker og kulturhuse/medborgerhuse, der kan danne grundlag for at alle disse "tilflyttere" kan indgå i en dagligdag og dialog, hvor de på lige fod med de hidtidige borgere vil være med til at bevare/benytte og udvikle byen på en for alle positiv og konstruktiv måde med en stor grad af integritet men også med en fællesskabsinteresse med skyldig hensyntagen til hinanden for derved at medvirke til, at vi alle tager medansvar for vor by, som bør være en sikker, tryk, harmonisk og ren by med diverse faciliteter og muligheder for oplevelser (natur og kultur), nattelev, forlystelser mv. Sidstnævnte stiller store krav til såvel planlægning som tilladelser, idet nattelevet medfører store støjrproblemer fra såvel trafik (taxakørsel) som musik og "udeliv", hvor en del af festlighederne nu foregår udendørs som følge af

rygeforbudet og brugen af terrassevarmere til at opvarme udendørs arealer.

Lokaludvalget finder, at borgerne bør inddrages i en drøftelse af fordele og ulemper ved at planlægge en så stor udvidelse af indbyggertallet. Følgevirkningen af en sådan udvidelse, hvor der skal bruges mange ressourcer på byudvikling i nye områder, vil givet være på bekostning af forbedringer i de eksisterende bydele, hvor der i forvejen er behov for kvarterløft. Man kunne jo også vælge at forbedre boligforholdene i Indre By og udnytte tomme kontor/erhvervslokaler til ombygning til boliger, således at man optimerer balancen mellem erhverv og borgere i Indre By.

I den forbindelse mener lokaludvalget, at Københavns Universitet ikke skal flytte væk fra København K, for de studerende giver liv. I stedet bør der laves flere boliger til unge i København K. De har ikke behov for p-pladser, da de kun har cykler.

Lokaludvalget vil endvidere gøre opmærksom på, at det er de nuværende borgere der i første omgang kommer til at betale for denne udvikling. Borgere der i alt for mange år har måttet affinde sig med en stor trafikbelastning blandt andet på grund af den allerede foretagne prioritering af byudviklingen på Amager og aktiviteterne langs Kalvebod Brygge.

*Konkurrenceevnen svækkes:*  
Ingen kommentarer.

*Trafikken bliver mere intens:*  
Centrale præmisser i strategien er:

1. 60.000 flere københavnere i år 2025
2. Mellem 20-30 % mere biltrafik, såfremt der ikke gøres noget – en sådan udvikling kan ikke rummes inden for den eksisterende og kommende infrastruktur.

Lokaludvalget har her følgende bemærkninger:

**Ad 1.** Prognosen er en fremskrevet trend, som vi ikke kan være sikker på holder, specielt fordi vi fortsat befinder os i en økonomisk krise. Indtil videre er de planlagte byudviklingsområder Nordhavn, Carlsberg og Valby i venteposition, mens Ørestad og Sydhavnen færdiggøres.

**Ad 2.** Midlerne til at løse den trafikale udfordring er meget lidt konkrete og i bedste fald modstridende: Styrkelse af mobiliteten, tilgængeligheden og miljøet ved investeringer i grønne transportformer.

Eksempelvis fører flere mennesker på cykel ikke nødvendigvis til en mindsket trafikbelastning, såfremt biltrafikken samtidig er i vækst. Såfremt man ønsker en bæredygtig udvikling, kan man ikke sætse på en øget mobilitet for alle transportformer.

*Er et paradigmeskift muligt, hvor vi vægter høj tilgængelighed frem for stor mobilitet?*

*Vægt på stor mobilitet:* Tilfredsstillelse af individuelle behov for ubegrænset transport i alle retninger til alle tider, dvs. en strategi som fører til forøget trængsel og omkostninger for samfundet.

*Vægt på høj tilgængelighed:* Muligheden for at nå nødvendige mål via planlagt og målrettet styring af trafikstrømme, dvs. en strategi som fører til forøget samfundsmæssig nytte.

I en trafikstrategi med vægt på høj tilgængelighed frem for forøget mobilitet er trængselsafgifter, parkeringsrestriktioner og elbiler, som anført i strategien, effektive virkemidler, men paletten bør være meget større.

Samkørselsordninger og delebiler nævnes også som solide værktøjer mod en mere bæredygtig trafikafvikling, men visionære rammer for disse midlers anvendelse skal indtænkes.

Hvorfor ikke byudviklingsområder med begrænset adgang for biler, eksempelvis i form af helt bilfrie boligområder eller delebilbaserede boligområder, når nu så mange københavnere baserer deres livsform uden eller med begrænset bilbrug?

Ofte erfarer vi en manglende indtænkning af effektiv kollektiv trafik i forbindelse med byudvikling. Stationsnærhedsprincippet tages ikke alvorligt. Det skete i Sydhavnen, det ser ud til at ske i Nordhavnen, hvor alene en bilbaseret adgang i form af Nordhavnsvejen indtil videre har været på tegnebrættet.

Besyderligt, at en bæredygtig byudvikling i Nordhavn og på Carlsberg grunden er udformet uden tanke for bæredygtig trafikadgang, så borgerne på Østerbro og Valby/Vesterbro belastes med yderligere ikke-bæredygtig trafik.

Udviklingen af Nørre Campus, herunder Rigshospitalets udvidelse, er heller ikke tiltænkt en skinnebåren forbindelse til omverdenen. I forbindelse med udviklingen burde vi få Københavns første letbane, frem for at vægte en hurtigbusløsning. Erfaringen fra udlandet viser, at skinnebårne løsninger kan få bilpendlere til at skifte til kollektiv transport, ikke busløsninger.

### *Indre Bys overordnede trafikproblem*

Bydelen er i trafikal forstand en hullet si, dvs. bydelen lider af en gennemkørende biltrafik, eksempelvis i form af Ring 2, trafikgennembruddet Kristen Bernikows Gade/Bremerholm og H.C. Andersens Boulevard/Nørre Søgade /Øster Søgade/Fredensbro.

I andre europæiske storbyer med stor attraktion er det ikke tilladt for biler at køre gennem bycentret, eksempelvis i de italienske byer Siena og Firenze, hvor ej heller turistbusser har adgang, og i EU hovedsædet Strasbourg. De nævnte byer virker enormt tiltrækkende på turister og har et omfattende handelsliv. Myten at en by dør, såfremt bilkunder ikke kan køre til butikkens indgang, bør vi aflive. Undersøgelser af områder i København med livlig handel (Amagerbrogade, Frederikssundsvej, Nørrebrogade) viser, at blot omkring 10-15 % af kunderne ankommer i bil for at handle.

For bydelen gælder tillige, at den set i et klimaperspektiv har for få grønne arealer.

De større og mere voldsomme nedbørsmængder og resulterende øget overfladisk afstrømning viser, at det københavnske kloaksystem er nedslidt og utilstrækkeligt. Et virksomt middel er at omdanne asfaltområderne til bilparkering i bydelens mange gårde - til grønne arealer.

Lokaludvalget er ikke enig i, at mere trafik ikke i sig selv er et problem, men at den blot skal sættes rigtig sammen! Lokaludvalget mener, at der allerede på indeværende tidspunkt er en uforholdsmæssig stor mængde biler på gennemkørsel og dette støjer og forurener i et omfang, der er en stor belastning for borgernes sundhed.

Lokaludvalget er enig i, at strategien skal sigte på mere kollektiv trafik og mere cykling (samt gang) i løbet af planperioden. Mange københavnere klarer sig fint i dagligdagen uden bil.

Lokaludvalget mener, at det er af stor betydning, at institutioner og skoler placeres i nærheden af boligerne, således at der bevares/skabes et nærmiljø, der knytter borgerne stærkere til deres kvarter.

Det bemærkes, at en bedre sammenhæng mellem busser, S-tog og metro i byen ikke bør afvente Bynet 2018, men igangsættes snarest muligt.

Endelig bemærker lokaludvalget, at der bør gøres noget ved forureningen fra krydstogtskibene, der besøger Københavns Havn.

### *Sammenhængskraften trues:*

Lokaludvalget ønsker, at der er skabes byrum og boliger, herunder nærmiljøer, hvor beboerne føler tilknytning og ansvar for nærområdet

og hinanden, således at borgerne i mindre enheder, karreer og lignende i langt højere grad hjælper naboen, den ældre med f.eks. indkøb, familien med 1 sygt barn, der har behov for pasning osv., og således at alle oplever glæden ved at hjælpe til fælles gavn samt fælles at tage vare på miljøet i området. Dette kræver så også dels at kommunen lytter til borgernes ønsker, dels at kommunen i højere grad går aktivt ind for at afhjælpe de problemer, der er i det pågældende område.

Som et godt eksempel i den lettere ende kan nævnes, ”giv et praj” (på kommunens hjemmeside), hvor borgeren kan anføre et problem (affald, vejhuller el.lign.), hvor kommunen reagerer og tager fat om problemet og borgeren konstaterer, at det har hjulpet!

Indsatsen med kvarterløft og områdefornyelser skal fortsættes, idet det er den helhedsorienterede indsats i de nedslidte bydele, der giver de store resultater. Lokaludvalget foreslår, at lokaludvalgene fremover får ansvaret for de helhedsorienterede områdefornyelser.

Indsatsen med integration af indvandrere og deres efterkommere har været stor, men der er fortsat uheldige ghettodannelser og visse steder store belastninger inden for skolesystemet, som bl.a. har medført, at flere og flere københavnere fravælger folkeskolen. Denne udvikling må stoppes.

Nybyggeri skal udføres således, at de forskellige boligformer blandes og huslejen tilstræbes et niveau, som kan betales af folk med almindelige indkomster.

Der skal skabes bedre vilkår for ældre og handicappede i byen, f.eks. ved at opføre boliger, der tilgodeser de ældre og handicappedes behov, herunder også de trafikale behov. Der bør også gøres en indsats for bedre tilgængelighed for kørestolsbrugere og andre handicapgrupper, således at disse kan tage aktivt del i byens liv.

Ligeledes bør der indrettes/bygges flere boliger for unge, måske en slags kollegier – hvor en del også kunne være til ældre/enlige, idet begge grupper trafikalt bør have en god central placering, da formentlig meget få af dem har bil. Og kunne man samtidig få nogle af de unge til at hjælpe de ældre lidt, ville meget være nået!

## **02: Vision og Strategi:**

*International metropol for grøn vækst og livskvalitet:*

Forslaget til kommuneplanstrategien beskriver de seks indsatsområder med hver sit sæt dogmeregler, som Lokaludvalget fuldt ud kan tilslutte sig, dog med følgende bemærkninger:

Lokaludvalget udtrykker stor skepsis for, at Københavns vokseværk skal kunne ske uden yderligere miljøbelastning.

Der er kun i meget begrænset omfang fokuseret på byens rekreative områder, herunder parker naturarealer, søerne, havn og kanaler samt sportsarealer. Dette er en væsentlig mangel ved forslaget.

Grøn vækst betyder bl.a., at der i de enkelte bydele er mangfoldige grønne områder med store parker og mindre grønne opholdssteder. Kommuneplanstrategien bør beskrive de særlige naturkvaliteter, der er i byen i dag samt angive retningslinjer for, hvorledes de kan udbygges.

Det bør sikres, at der udvikles en særlig plan for byens kyst- og havneområder, der sikrer de rekreative og grønne forbindelser langs vandet. Ligeledes bør opmærksomheden henledes på ”søerne”, der i vidt omfang bruges både motionsmæssigt og rekreativt, blot til gåture mv., hvilket er et paradoks med den voldsomme trafik og deraf følgende sundhedsfare.

#### *Investeringer:*

Lokaludvalget er enig i betragtningerne om de langsigtede investeringer, der skal være bæredygtige, mangfoldige, dynamiske og fokuserede, og gerne til gavn for hovedstadsregionen og landet i øvrigt. Men forslaget til kommuneplanstrategien angiver primært, at investeringerne foretages i de nye bydele. Indre By Lokaludvalg finder ikke denne prioritering hensigtsmæssig, idet de øvrige områder i byen også har behov for at blive prioriteret.

Med seneste budgetforlig er der sket yderligere beskæringer på mange områder, her skal blandt andet nævnes ældreområdet og miljøområdet.

I henhold til kommunens opdrag har Lokaludvalget netop igangsat processen for bydelsplaner, der givet vil medføre yderligere visioner, ønsker og faktaoplysninger i forbindelse med Lokaludvalgets fremadrettede aktiviteter med borgerinddragelse i lokalområderne.

Der bør derfor også ved valget af projekter tages hensyn til de bydelsplaner, lokaludvalgene enten har udført eller er i gang med at udføre, således at investeringerne kan ske i alle bydele, og derved være til gavn for alle borgere i byen.

Lokaludvalget tillader sig endvidere at gøre opmærksom på, at de store investeringer også vil medføre fremtidige store driftsudgifter. Denne finansieringsudgift fremgår ikke af forslaget.

*Grøn vækst:*

Lokaludvalget foreslår, at Københavns Kommune beslutter at finde et bedre mål for bæredygtig vækst, der inddrager økonomisk-, social- og miljømæssig bæredygtighed.

Derudover henvises til udvalgets bemærkninger under de tidligere emner.

Københavns Kommune bør endvidere i endnu højere grad fokusere på udvikling og brug af nye grønne energi- og miljøteknologier, som f.eks. en væsentlig udvidelse af anlægget til termisk energi ved Amager Værket samt opstilling af vindmøller på bl.a. Prøvestenen.

I kommuneplanstrategien anføres, at kommunen planlægger at igangsætte ni initiativer under overskriften "Grøn vækstpakke", herunder integrerede og smarte energisystemer, lavenergiforsyning i byudviklingsområderne og infrastruktur for el-biler. Endvidere anføres, at kommunen i 2012 vil udarbejde en strategi for energiforsyning, som kan medføre, at byen bliver CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Lokaludvalget kan tilslutte sig disse initiativer, men skal pege på vigtigheden af en samlet prioritering og koordinering, således at implementeringen dels medfører størst mulig effekt på kort sigt, dels respekterer borgernes behov for stabilitet i hverdagen.

Endelig bør der stilles krav om anvendelse af grøn teknologi i nybyggeri i det omfang, den nuværende lovgivning giver mulighed for det..

*Fokuseret byudvikling:*

Indre By Lokaludvalg ønsker en byudvikling, hvor der lægges vægt på økonomisk, social og miljømæssig bæredygtig udvikling. Byen skal tage hensyn til miljøet i alle sine aktiviteter. Helheden omfatter også sociale forhold.

Lokaludvalget lægger vægt på, at der er gode rammer og kvalitet i såvel pasning som undervisning for børn og unge i institutioner, skoler og de videre uddannelsesmuligheder. Gode sociale netværk i bydelen bør være en del af helheden.

Derudover finder lokaludvalget, at det er nødvendigt, at byen giver beboerne muligheder for et godt fritidsliv med oplevelser og fællesskab, samt muligheder for motion, afslapning, kultur og underholdning.

Som resultat heraf vil byen kunne blive endnu bedre at bo i, og dermed fastholde ressourcestærke borgere som ellers overvejer at flytte ud. Det handler derfor ikke alene om at tiltrække højt kvalificerede medarbejdere for at skabe nye arbejdspladser men også om meget andet.

Det er vigtigt, at udviklingen af byen sker i tæt samarbejde med lokaludvalgene. Derfor bør bydelsplanerne være en del af den samlede kommuneplan.

Lokaludvalget finder ikke, at de nye bydele skal udvikles med hver sit særkende og derved tiltrække bestemte grupper af borgere, da dette kan medføre ghettodannelser og lukkethed i byen. Lokaludvalget ønsker tværtimod, at byen skal afspejle et multietnisk og multikulturelt samfund, så de forskellige befolkningsgrupper bliver blandet op med hinanden, og derved synliggøre sig i deres forskellighed og bidrage til en øget forståelse for hinandens kvaliteter og forskelle.

#### *Flere arbejdspladser:*

Lokaludvalget går ind for kommunens ønske om at gøre, hvad den kan for at fremme udviklingen af arbejdspladser til alle. Kommunen kan således støtte nye grønne virksomheder og arbejdspladser ved, at kommunen som kunde efterspørger grønne løsninger.

Derudover er Lokaludvalget selvfølgelig positiv for fortsat erhvervsudvikling, liberale - og serviceerhverv i Indre By, men med fokus på såvel belastningen af trafik og støj.

#### *Sikkerhed, tryghed og velfærd:*

Indre By Lokaludvalg lægger stor vægt på, at byen skal være sikker og tryk at færdes i. Dette stiller krav til, hvordan byen håndterer de sociale problematikker, der er, og som skabes i storbyen.

De hjemløse, skal der også være plads til.

Med opstilling af toiletter diverse steder i Indre By kunne det være medvirkende til, at der skabes et "renere look" i byen!

Tryghed handler også om rimelige boliger til en fornuftig pris, muligheden for et meningsfyldt arbejde, velfungerende daginstitutioner og skoler, udviklende fritidstilbud samt at byens rum er udformet, således at mennesker kan lide at opholde sig der døgnet rundt.

Vi ser gerne mere politi på gaden, gerne i mobile politistationer, som kan flyttes alt efter, hvor der er behov for den. Det giver borgerne tryghed tæt på. Det har også en præventiv gevinst. Oplysningskampagner har ikke givet det ønskede resultat, nemlig mere tryghed.

Derudover skulle det være en selvfølge, at unge skulle igennem en social værnepligt (rollemodeller), når man skal videre i uddannelsessystemerne. Det kunne være i en børnehave, skole, fritidsklub, sportsklub eller hos natteravnene

### **03: Fem Byudviklingsprojekter**

Indre By Lokaludvalg har ikke kommenteret på disse byudviklingsprojekter, idet de alle ligger uden for Indre Bys ressortområde.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand