



14. marts 2008

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
1599 København V

HØRINGSSVAR vedr. Kommuneplanstrategi 2007

Efter gennemgang (møde i Vesterbro Lokaludvalgs Teknik- og Miljøudvalg/ Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe den 5. marts og møde i Vesterbro Lokaludvalg den 13. marts 2008) af oplægget til kommuneplanstrategi 2007 fremsender vi hermed vores kommentarer:

OVERORDNET KOMMENTAR:

Vi ønsker at gøre opmærksom på, at kommuneplan og agenda 21 plan begge er lovpligtige for kommunerne og som sådan ikke må indeholde modsætninger. Vi vil derfor opfordre til at kommuneplanstrategien i langt højere grad justeres ift. de udmærkede målsætninger, som optræder i agenda 21 planen.

DEN BÆREDYGTIGE BY.

Højhusstrategi (s 11):

Vi vil endnu engang gøre opmærksom på det problematiske vedr. højhuse i en tæt by fra sidste århundredeskifte eller ældre.

Højhuse bør bl.a. af æstetiske hensyn placeres perifert i forhold til den eksisterende gamle bykerne. Såfremt de projekteres og bygges bør det ske med meget høje bykologiske standarder.

Der skal, udover de bygningstekniske bæredygtighedshensyn, tages højde for uheldige vindforhold som højhuse skaber samt uheldige skyggevirkninger.

Derudover skal højhuse, grundet deres store koncentration af etage-m², placeres med tæt på gode kollektiv trafikforhold og kun godkendes med begrænsede P-arealer eller slet ingen.

Nye parkeringsnormer (s 11):

Vi ser med glæde, at der åbnes for nye (og mindre) parkeringsnormer. Dette har vi på Vesterbro argumenteret for i mange år og vi tilslutter fuldt ud os arkitekt Jan Gehls udsagn på side 11.

Ny vejnetsplan (s 11):

Fra Vesterbros side skal vi gøre opmærksom på nødvendigheden af en fuldstændig revurdering af vejnettet på Vesterbro i lyset af den kommende nye bydel på Carlsberg området, som forventes at generere 20.000 til- og frakørsler i døgnet. Vesterbro kan simpelthen ikke klare at skulle belastes med blot en brøkdel heraf.

Derudover medfører den generelle udvikling i privatbilismen og antal kørte km i København, at det er nødvendigt, ikke blot at revidere vejnetsplanen, men at revidere denne mhp. nedprioritering af et stort antal gader til bolig-gader, med deraf følgende hastighedsnedsættelser og trafikhindringer.

Grønne cykel og gangruter (s 11):

Vi ser også med glæde, at der i herværende plan igen sættes fokus på gode forhold for svage trafikanter. Dog må vi understrege, at brosten ikke egner sig til fast belægning på cykelruter, som vi har set det visse steder på Vesterbro.

Vesterbro Lokaludvalg

Valdemarsgade 4
1665 København V
rw@okf.kk.dk
Tlf.: 33 24 31 63

Formand:

Niels Vestergaard
nielsv@post11.tele.dk
Tlf.: 40 97 73 78

Manglende mål (s.11):

Vi er kede af, at der intet sted står opført et mål vedr. bevarelse og udvikling af eksisterende grønne arealer, ligesom der intet sted i planen er intentioner om at arbejde for forøgelse af grønne arealer.

Byens rekreative arealer er under pres i disse år. Både fra ønsket om billige boliger og det stigende trafikpres. Men grønne arealer er helt nødvendige i en storby, for at beskytte byen og dens borgere mod mere ekstremt vejr som følge af klimaforandringer, for at kompensere for den stigende CO₂-udledning, for at give byens borgere reelle rekreative muligheder og mulighed for at afværge og forebygge stress samt for at beskytte den eksisterende flora & fauna.

Vi vil derfor opfordre til, at der indskrives et konkret mål om "bevarelse og udvikling af eksisterende grønne arealer samt udvikling af nye". Dette vil være helt i tråd med agenda 21 planen, hvor dette er et centralt punkt.

BYEN NED TIL VANDET:

Trafikstrategi (s. 19)

Det er med beklagelse, at vi ser havnetunnelen optræde som konkret mål i kommuneplanen. En havnetunnel på langs ad havnen har været i spil i mange år og vi har gentagne gange påpeget de trafikale og økonomiske problemer, der er forbundet med en sådan.

Overordnet finder vi det uheldigt, at Københavns Kommune har planer om at investere så mange penge i trafik anlæg, som kan give bilisterne bedre muligheder for at køre i deres biler, frem for at anvende midler til at begrænse biltrafikken og gøre den kollektive transport bedre og billigere. Selvom trafikken 'pakkes væk' i nedgravede rør, så er den ikke forsvundet og udleder derfor stadig CO₂ samt NO_x og partikler. Skal målet om 20 % reduktion i Københavns CO₂-udledning nås i 2015, er dette ikke vejen frem.

De planer vedr. en langsgående havnetunnel, som vi er blevet gjort bekendt med, opererer med af- og tilkørsler langs tunnelen – bla. til- og fra Vesterbro. Vi vil endnu engang gøre opmærksom på, at Vesterbro, i mange henseender, ikke kan klare et større bilpres, hvilket nye forbindelsesveje uvægerligt vil medføre.

KVARTER FOR KVARTER (S. 27)

Under de konkrete forslag som optræder på indersiden af omslaget bagerst, vil vi gerne opfordre til, at godsbaneterrænet genindskrives som 'kommende rekreativt område'. I op til flere kommuneplaner, har godsbaneterrænet (beliggende rundt om Otto Busses Vej) optrådt som et perspektivområde med henblik på et kommende rekreativt område. Dette var, til stor beklagelse for os, taget ud i den endelige udgave af Kommuneplan 2005.

Vi vil gerne opfordre til at indskrives igen, idet Vesterbro i den grad har brug for nye rekreative grønne arealer. Vesterbro har i dag kun ca. 3,4 m² grønt friareal pr. beboer (til sammenligning er gennemsnitstallet for hele København 50,5 m² pr beboer), så det er bydende nødvendigt, at området genoptages som perspektivområde.

En udvikling af dette område vil også kunne være med til at binde havnen sammen med udviklingen på Carlsberg-grunden og vil sagtens kunne realiseres selv om noget af arealet skal inddrages til klargøringsområde for metrocitring.

KOMMENTARER TIL ENKELTDELE AF TEKSTEN:

S. 10, 2. spalte, 1 afsnit, m:

Vi, der har erfaringer med de såkaldt byøkologiske løsninger på Vesterbro, finder det uheldigt, at der henvises til disse som gode eksempler på sådanne. De byøkologiske projekter, der har fundet sted på Vesterbro, er i ringe grad bæredygtige og slet ikke CO₂-reducerende. De er et resultat af en meget voldsom byfornyelse, hvor visse firmaer har fået 'lov' til at eksperimentere med byøkologiske løsninger. Det står dog stadig tilbage at påvise nogen egentlig miljømæssig gevinst herfra.

I den sammenhæng vil vi gerne gøre opmærksom på, at den selv samme byfornyelse kan fremvise utallige eksempler på renoveringer, som ikke lever op til mindstekravene i kommunens egen udgivelse "Miljø i byggeri og anlæg". Vi vil derfor gerne opfordre til, at udgivelsen får en lang større plads i kommuneplanens målsætninger vedr. renoveringer.

s. 22, 2. spalte, 2. afsnit:

Vi finder det positivt, at byen i højere grad vil give plads til bl.a. iværksættere. Iværksættere og mindre virksomheder er med til at gøre byen dynamisk og spændende for beboere og besøgende. Imidlertid vil vi gerne gøre opmærksom på, at grunden til at gode forhold for iværksættere også kræver adgang til fysiske rammer for iværksætteriet, dvs. lokaler det er til at betalte, og hvor der kan være positiv vekselvirkning med omgivelserne. Det er derfor nødvendigt at sikre overkommelige huslejer og at sikre bevarelse af visse restområder, der ikke renoveres i bund. Iværksættere og mindre virksomheder er afhængig af ikke-renoverede lokaler, hvorfor der skal ses kritisk på den generelle renoverings-udvikling.

OVERVEJELSER PÅ DET FORVALTNINGS- OG NÆRDEMOKRATISKE OM-RÅDE.

Konceptet må indebære at byen i sine reaktioner og handlinger fungere i høj grad selvregulerende: d.v.s. at indbyggerne er i stand til at opfange tendenser, at organisere sig til at vurdere dem, at de kan blive nogenlunde enige om hvad der skal/kan gøres samt at de er i stand til at realisere foranstaltningen gennem handlinger de har rimelig direkte indflydelse på.

På det kommunale niveau i en kommune af Københavns størrelse betyder det at der bydelsvis må etableres fora der er i stand til at varetage sådanne processer.

Lokaludvalgene kan være en begyndelse til et sådant forum. Med sin brede sammensætning af lokale interessegrupper vil der her kunne skabe en forståelse af hvad der foregår, samt gennem debat kan prioritere mål for den fortsatte udvikling.

Det der mangler er den lokale mulighed for at handle, idet udvalgene mangler de forvaltningsmæssige kompetencer der er de redskaber der skaber sammenhængen mellem forståelse og nødvendige handlinger i de lokale områder.

Dette så meget mere som netop disse decentrale kompetencer var den del af Bydelsråd forsøget der fik den bedste evaluering.

Eksempelvis ville udarbejdelsen af bydelsplaner kunne følges op af en egentlig fastlæggelse af disse som et juridisk gældende grundlag, inkorporeret i og på linie med kommuneplanen. Ved en sådan fastlæggelse kunne den forvaltningsmæssige kompetence uddelegeres til en lokal forvaltningsenhed der ligeledes eksempelvis ville kunne dække områder som byfornyelsens områdefornyelse samt pladser og parker – og derved få et rimeligt sammenhængende og lokalt veldefineret beslutnings- og handlesystem.

AFSLUTNING

Afslutningsvis skal vi understrege, at Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe ser frem til det kommende arbejde omkring Kommuneplan 2009, idet vi skal gøre opmærksom på, at vi naturligvis håber på og regner med at blive inddraget i dette arbejde.