

Valdemarsgade 4
1665 København V

Telefon
26121318
Direkte telefon
3324 3163
E-mail
ltb@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800213

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Att.: Jakob Hjortskov Jensen

Høringssvar fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. ”Grøn Vækst og Livskvalitet – forslag til kommuneplan strategi for København 2010”.

Indsendt af Vesterbro Lokaludvalg og MILJØPUNKT
Vesterbro/Sydhavn, Valdemarsgade 4, 1665 København V

Dette høringssvar retter sig hovedsageligt mod emner/geografiske områder af interesse for Vesterbro Lokaludvalg og MILJØPUNKT Vesterbro/Sydhavn. Derfor forholder vi os til enkelte konkrete afsnit i planen.

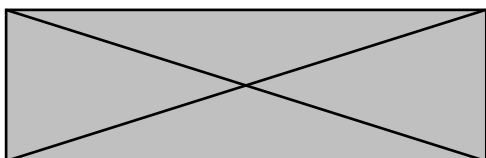
Grundlæggende: Kommuneplanstrategien skal roses for sin meget sigende overskrift: ”Grøn [...] livskvalitet”. Det er skønt at se borgernes ve og vel blive taget alvorligt med en overskrift der signalerer, at byudvikling ikke kun drejer sig om logistik og finansiell udvikling, men om indbyggernes kvalitative oplevelser. Ikke desto mindre vil vi gerne understrege, at der kan være langt fra ord til handling og at Københavns borgere ofte har svært ved at se sammenhængen mellem disse. Vi tillader os dog at håbe, at kommuneplanstrategi 2010 er startskuddet til en bæredygtig udvikling i København. En udvikling der med reelle progressive ideer og planer kan være med til at sikre København som CO2-neutral i 2050.

07-10-2010

Sagsnr.
2010-128153

Dokumentnr.
2010-687327

Ad ”Trafikken bliver mere intens” (s. 12): Det er glædeligt at se trafikken have sit eget selvstændige afsnit i kommuneplanstrategien, hvilket også er absolut nødvendigt, når man tager den stadig stigende trafikmængde i betragtning. Det konstateres at ’mængden af trafik ikke i sig selv er et problem, men at den skal sættes rigtigt sammen’. Dette er en sandhed med modifikationer, idet en sådan indstilling kun forholder sig til trafikken som forureningskilde. Vi er helt på det rene med, at en stor del af den nuværende transport på fossile brændstoffer skal ’flyttes’ over i mere miljørigtige transportmidler, men den samlede mængde af trafik skal også reduceres af hensyn til trafiksikkerhed (ikke



Vesterbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

mindst for de svage trafikanter), samt af hensyn til københavnernes livskvalitet. Det er derfor uheldigt, at kommuneplanstrategien ikke fremhæver trængselsafgifter som et politisk besluttet mål for Indre By samt brokvarterne. Kommuneplanstrategiens virkeperiode går ind i næste folketingsperiode, hvilket kan få positiv betydning for beslutningens gennemførlighed. Det er derfor vigtigt, at den optræder som en politisk målsætning for Københavns Kommune allerede i denne kommuneplanstrategi.

Ad ”International metropol for grøn vækst og livskvalitet” (s. 18): At byen vokser og at der skal findes plads til vores nye medborgere står klart. Igennem de seks indsatsområder vil København sørge for at denne udvikling bliver positiv, men vi savner et afgørende indsatsområde: *Bevarelse og udbygning af offentlig grønne friarealer*. Det må være et fasttømret princip i Københavns udvikling, at beboere skal have mulighed for adgang til offentlige grønne friarealer inden for en rimelig gå-afstand (fx 5 minutter). Grønne friarealer er nødvendige i en storby og må ikke nødvendigvis vige for boligudvikling. Friarealerne er betydende for storbyens biodiversitet, som lunge, som rekreativt areal og som livskvalitetsforøgende. Træer og andet grønt i storbyen er vitalt for borgeres velbefindende. Det viser mange undersøgelser. Vi foreslår derfor at hensynet til grønne friarealer indskrives som bærende princip for storbyens grønne vækst.

Ad ”Grøn vækst” (s. 23): Skal vi have folk til at vælge et ’grønt’ transportmiddel, uagtet om dette er cykel, kollektiv transport, delebil eller biler drevet af vedvarende energi, skal dette initieres med både pisk og gulerod, som flere undersøgelser viser. Det er derfor nødvendigt, at det tydeligt fremgår af kommuneplanstrategien. Vi foreslår, at det bliver et bærende princip for infrastruktur-udviklingen, at denne planlægges således, at ovenstående transportformer altid har fortrinsret. Som eksempler herpå kan nævnes: Cykelruter udbygges på bekostning af veje, bussers stoppesteder flyttes ud på kørebanen for at sikre deres fremkommelighed og bilernes nedsatte samme, lysreguleringer omlægges mht. svage trafikanters og kollektive transportformers sikkerhed og fremkommelighed, og beboelsesgader lukkes for gennemkørende trafik.

Ad kollektiv trafik:

Det er beklageligt, at den kollektive trafik ikke har en mere fremtrædende og klart defineret rolle i kommuneplanstrategien, da dens udbygning ikke alene kan bestå i Metroens udvidelse. En mere visionær indplacering af den kollektive trafik i kommuneplanen vil have afgørende betydning for grøn vækst og livskvalitet. København er underforsynet med moderne kollektive transportmidler på gadeplan, som mange andre storbyer for længst har

indplaceret i deres strategier for udviklingen. Netop den kollektive trafik kan løse nogle af de forurenings- og trængselsproblemer som storbyer kæmper med. Det er på høje tid, at dette bliver erkendt i København og omsat til tidssvarende løsninger, der kan være med til at forbedre en bæredygtig udvikling i trafikken.

Ad ”Carlsberg” (s. 38): Som mangeårige interessenter i Carlsbergs udvikling kan vi kun beklage det åbenlyse misforhold mellem de oprindelige intentioner, som har fundet vej til kommuneplanstrategien og den virkelige virkelighed. Vi opfordrer til, at ordlyden i dette afsnit ændres så det svarer til de reelle planer for ikke at ’stikke blå’ i øjnene på københavnerne. At kalde den kommende bydel på Carlsbergs arealer for CO2 neutral er en usandhed. Muligvis vil de kommende bygninger være CO2 neutrale i deres driftsfase, men selve byggeriet heraf er ikke indregnet i dette udsagn, hvorfor det ikke giver nogen mening at kalde bydelen for CO2 neutral. Slet ikke når man tager i betragtning, at de oprindelige planer om en ’bilfri by’ er sløjftet til fordel for gigantiske parkeringskældre. Op til 27.000 til- og frakørsler pr døgn, vil bidrage væsentligt til CO2-udledningen i København, samt til forringet livskvalitet hos de beboere som skal trækkes med den øgede biltrafik. Her tænkes fortrinsvist på beboere i Gl. Valby, på Vester Fælledvej og på Ny Carlsberg vej. De påtænkte infrastrukturelle forbedringer er udelukkende ’plastre på såret’ og nødvendige investeringer i et forsøg på at tilpasse vejnettet til den store forøgelse af trafikmængder.

Ad ”Sydhavn” (s. 43): Skal København udvikles med hensyn til bæredygtige trafikløsninger er dette nødvendigt ved anlæggelsen af nye byområder (jvf. foregående kommentar). Det er derfor beklageligt, at de nye bydele ikke planlægges mht prioritering af sådanne trafikmønstre. Det er slående, at næsten samtlige veje er biltransportveje og, at der ikke er anlagt egentlige cykelruter i området. Det bør indføres i kommuneplanstrategien, at der skal udarbejdes sammenhængende grønne cykelruter som forbinder de nye bydele med de eksisterende (Kgs. Enghave og Vesterbro) således, at vores nye medborgere har mulighed for at fravælge biltransporten.

Generelt for infrastrukturen må der stilles spørgsmålstejn ved, hvorvidt der er lyttet til borgerne. På et borgerdialogmøde i Region Hovedstaden gav deltagerne et prioriteret bud på udfordringer og mål, der vil være bedst for at sikre regionens rette udvikling. De fire mål, der er taget med i Region Hovedstadens udviklingsplan fra 2008 var følgende:

- En forbedret, konkurrencedygtig, attraktiv kollektiv trafik
- En sammenhængende trafikplan for alle trafikformer

- Tidsforbruget skal minimeres – privatliv, produktivitet, sundhed / miljø skal hænge sammen
- Byrum for byens borgere. Udbygning af cykelnettet.

Som helhed betragtet, er det svært at se, at kommuneplanen har sat disse prioriteringer fra borgerne særlig højt.

Og det er svært at se, at den nødvendige klima- og miljøindsats og en bæredygtig trafikudvikling i kommunen er blevet rigtigt opfattet og har - også i international sammenhæng - fået den nødvendige prioritet og placering.

Med venlig hilsen

René Rud Mikkelsen
Fungerende formand for Vesterbro Lokaludvalg