

Referat af bydelsmøde 22. april

Mødets ramme og formål

Borgermødet blev afviklet mandag den 22. april, kl. 17 – 22 i Christianshavns Beboerhus. Der var i alt 67 deltagere og 28 frafald.¹

Mødet blev indledt af lokaludvalgsmedlem Jette Philipsen, som præsenterede aftenens program, ramme og formål med mødet.

Mødets tematiske omdrejningspunkt var klima, byudvikling og mobilitet og den overordnede hensigt var at finde svar på, om og hvordan Christianshavn kan udvikles til en (mere) klimavenlig bydel.

Derudover skulle mødet bruges til, at:

1. Evaluere Christianshavns bydelsplan og få input til vores handleplan gennem samtale.
2. Skabe rammer for en demokratisk samtale og give christianshavnerne mulighed for at komme til orde.
3. Koble lokale ønsker til bydelens udvikling med Københavns udvikling som helhed.

Efter præsentationen var der fællesspisning, hvorpå det egentlige møde med oplæg og debat begyndte.

Oplæg 1 - Om byudvikling på Christianshavn

Til at holde oplæg om byudvikling havde lokaludvalget inviteret arkitekt Helle Juul fra Juul/Frost Arkitekter, hvis tegnestue ligger på Christianshavn, og som selv har boet i bydelen i flere år.

Juul pegede på, at Christianshavn er kendetegnet ved diversitet og mangfoldighed, og at disse to elementer udgør en styrke, der skal dyrkes i byudviklingen. Hun understregede vigtigheden af at klimasikre områder for at sikre fremtidens beboere og argumenterede for, at sundhed og klima bør integreres i byplanlægningen, herunder bekæmpelse af forurening.

Hun præsenterede statistik for Indre By (hvori Christianshavn var inkluderet), som viste høje tal for stress, ensomhed og overvægt og påpegede dermed behovet for at skabe trygge byrum og rette fokus på trivsel i byplanlægningen for Christianshavn.

Juul fokuserede på flere specifikke områder på Christianshavn med behov og potentiale for forbedring og brugte begrebet "akupunkturarkitektur" for at illustrere, at man kan styrke og løfte Christianshavn som

¹ 95 tilmeldte, men reelt omsat til:

- 19 no show / frafald
- 9 afbud (5 på selve dagen)
- 42 fremmødte borgere
- 12 lokaludvalgsmedlemmer
- 5 fra repræsentantskabet (som ikke er lokaludvalgsmedlemmer)
- 4 sekretariatspersoner
- 2 oplægsholdere
- 2 som ikke var tilmeldt på forhånd

I alt 67 deltagere i alt og 28 afbud

helhed ved at sætte ind forskellige steder i bydelen. Akupunktur var et billede på, at hvis man rammer det rigtige sted, kan man lykkes med at forbedre helheden.

Som "arkitekt-akupunktør" ville Juul blandt andet sætte ind på Christianshavns Torv, Torvegade, Prinsessegade ved Christiania, Gammel Dok og i omkredsen af Christianshavn.

Christianshavns Torv

Ifølge Helle Juul mangler Christianshavns Torv et psykologisk ejerskab. Det er nødvendigt at blive enige om, hvor og hvordan vi færdes på torvet, og hvor fællesskabet skal udfolde sig. Torvet er i øjeblikket tilpas rodet til at skabe og tillade utryghed og kaos. Derfor er etablering af et psykologisk ejerskab afgørende, så der opnås enighed om, hvordan pladsen skal anvendes. De, der færdes på torvet, bør have deres eget sted, og der er behov for nogle få genkendelige elementer, som man kan lide.

Torvet burde være bydelens visitkort. Der er mange arkitektoniske greb, der kan benyttes, og de behøver ikke være særligt omkostningstunge, f.eks. beplantning (bede, som ikke er for høje) og afskærmning fra trafik.

Torvegade

Helle Juul pegede også på, at Torvegade burde være en grøn invitation til bydelen. Torvegade er ankomsten til Christianshavn, og her bør man understrege fornemmelsen af, at man nu ankommer til en ny bydel, der adskiller sig fra andre bydele.

Prinsessegade

Hvorfor ikke fejre indgangene ved Christiania? For eksempel med belysningskunst, da der også her er behov for at understøtte tryghed. Vi kan lide at deltage i arrangementer som julebasaren, hvis man tænker tryghed og livskvalitet ind i byudviklingen. Det behøver igen ikke at være en stor investering.

Christianshavns omkreds

Hvorfor ikke udnytte, at Christianshavn er en ø, og etablere en gå- eller rekreativ rute rundt om Christianshavn? Christianshavns kunne også få en slags "Camino/Amar'mino". Det ville også være en måde at styrke livskvaliteten blandt christianshavnerne, hvor blandt andet skoleklasser kunne bruge ruten som bevægelsesrum.

Gammel Dok

Et område med potentiale, som ikke udnyttes i dag. Det bruges som parkeringsplads og inviterer ikke til ophold. Man kunne med relativt enkle midler få en fin plads her.

Spørgsmål og svar til oplægget

Efter Juuls oplæg var der enkelte spørgsmål og kommentarer fra publikum. En kommentar gik blandt andet på, at Christianshavns Torv er et ubehageligt sted at opholde sig, og at det i dag er for de få og ikke for de mange - samt at hvis man forskønner en plads, så løser man ikke de sociale problemer.

Juul svarede, at hun var enig i dette - at det er klart, at de sociale problemer ikke forsvinder. Men hvis det handler om at skabe en rar plads, så peger alle undersøgelser på, at når man investerer i områder, så flytter man mennesker - og at renholdelse er med til at normalisere. Det kan være med til at dæmme op for uroen på torvet.

Debat i plenum om byudvikling

Efter en kort pause var der lagt op til debat om byudvikling i plenum. Her styrede lokaludvalgsmedlem Henrik Vilsbøll debatten.

Vilsbøll indledte med at præsentere Operaparken som et eksempel på god byplanlægning, og gik dernæst videre til at tale om Christianshavns Torv, som det modsatte. Ordet blev givet til lokaludvalgsmedlem Ruth Plovgaard, som fortalte om Torvenetværkets indsats og arbejde med torvet og nævnte plantekasserne, som er midlertidigt opsat.

Vilsbøll gik dernæst videre til at tale om boligstørrelser og -typer og fremførte lokaludvalgets ønske om, at der skal opføres 40% almene boliger. Det blev kommenteret af en borger, som påpegede, at han gerne så, at der blev opført flere ejerboliger og at man opfører flere familieboliger, og den boligmasse der opføres, skal være fleksibel, så den kan tilpasses den demografiske udvikling.

En anden borger mente, at man skulle gøre noget ved bopælspligten, hvorpå lokaludvalgsmedlem Asbjørn Kaasgaard blev bedt om at redegøre for reglerne herom. Den kan ses her: [Regler for bopælspligt i København | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#).

En tredje borger mente, at når man bygger nyt, skal det være fleksible boliger med mulighed for flytbare vægge. Det er et problem, at man ikke kan reetablere vægge mellem lejlighederne. Det burde man kunne, så boligerne kan justeres i forhold til behovet.

Vilsbøll berørte Wilders Plads for at tale om udfordringer ved den kommunale indsats "Byens Sjæl", som også har en slagside, der kan stå i vejen for byudvikling og medføre forfaldne bygninger.

Det næste tema, der blev berørt, var husbåde. Vilsbøll fremførte, at lokaludvalget ikke synes at der skal være husbåde i Erdkelhlgraven, og at det er rart at der er et sted, hvor der ikke er noget, samt at "huskasser" /flydende firkantede huse ifølge lokaludvalget ikke har noget med husbåde at gøre. Lokaludvalgets holdning er, at det maritime udtryk skal bevares, særligt hvis der kommer flere husbåde på Christianshavn i fremtiden.

En borger kommenterede, at den maritime kultur er vigtig og dejlig, men at man som husbådeeejer ikke er ret godt beskyttet af noget. Man bor til leje og regulering af regler er der ikke meget af – samtidig med at der ikke er mange, der interesserer sig for husbådeeejeres vilkår.

Endelig blev udviklingen på Christiania berørt. Her blev det foreslået, at der etableres værksteder, hvor håndværk kan udvikles. En borger udtrykte et ønske om, at Christiania parkere deres biler på deres område, og at der ikke parkeres biler på Refshalevej. Asbjørn Kaasgaard redegjorde for lokaludvalgets arbejde med Refshalevej.

Debatten om byudvikling blev afsluttet af med en idéudveksling til, hvad man ville kunne bruge området nord fra Operaen til, som i dag bruges til parkeringsplads. Følgende ideer blev nævnt: Reparere slusen og lav det til en dok, etablere en sansepark med en af de store trolde, sansehaver, skolehaver, slippe idrætten fri, eller bruge det til et institutionsområder, da der er mangel herpå på Margretheholm.

Oplæg 2 - Om mobilitet

Efter en kaffepause blev der taget hul på aftenens andet oplæg om mobilitet. Her havde lokaludvalget inviteret arkitekt og byplanlægger Jakob Steen Christensen fra tegnestuen JAJA Architects til at holde oplæg.

Christensen lagde ud med at præsentere en mobilitetspyramide – der mimer den velkendte madpyramide kendt fra lægen og folkeskolen – men som i stedet for mad viste, hvilke transportformer man burde planlægge efter, hvis ønsket er at skabe bedre bymiljøer og klimavenlig mobilitet.

Det var et billede, der var let at forstå, og Christensens pointe var bl.a., at hvis man tog pyramiden for pålydende, ville vores gademiljøer se markant anderledes ud, hvilket han illustrerede med billeder i sit PowerPoint-oplæg.

Uoverensstemmelse mellem planlægning og brug af vejareal

Derudover konstaterede han også, at der ikke er overensstemmelse mellem måden, vi bruger gaden, og hvordan de er indrettet i dag. Fordelingen af vejareal er skæv i forhold til de reelle rejse/bevægelsesmønstre. Fx er der i dag frigivet 66% af vejarealet til bilkørsel og kun 7% til cyklisme, til trods for at bilisterne procentvis står for 32% af rejserne i København, og cyklisterne hele 28%.

Ifølge Christensen er der i vores nuværende indretning af gadearealet således for meget plads til bilerne og for lidt plads til cyklisme og anden mobilitet i forhold til den reelle rejse/bevægelsesaktivitet.

Backcasting

Christensen slog derudover til lyd for begrebet backcasting som et metodisk planlægningsgreb. Backcasting er en planlægningsmetode, der modsat traditionel forecasting (fremskrivning) starter med et fremtidigt ønsket mål og derefter arbejder tilbage for at identificere de trin, der skal tages for at nå dette mål.

I stedet for at forsøge at forudsige fremtiden baseret på nuværende tendenser, er pointen med backcasting-tilgangen at tage udgangspunkt i en vision for fremtiden og derefter arbejde sig baglæns for at udvikle strategier og handlinger for at opnå det ønskede mål.

Gør det sværere at være bilist og etabler en grøn fæstningsring

Så hvis man vil drømme om sunde og aktive grønne byrum, må man planlægge derefter og gøre det sværere eller mindre attraktivt at være bilist, eksempelvis.

På den baggrund præsenterede Christensen ideen om en grøn fæstningsring i København, hvor Indre By og Christianshavn er indrammet af en grøn korridor eller kile, som er fri for biler, naturligvis. Altså er ønsket at reetablere den historiske fæstningsring om København som en grøn park.

Østlig Ringvej og trafikøer

Ifølge Christensen bør man nedskalere bilkapaciteten ind mod byen og gøre det næsten umuligt at køre tværs gennem byen. Den mulighed åbner etableringen af Østlig Ringvej op for, selv om den ikke er en forudsætning for at etablere nedskaleringsideen. Men den understreger om ikke andet muligheden for at lede biltrafikken uden om/rundt om byen. Ved blot at indrette biltrafikken ud fra ideen om trafikøer med blot én og samme trafikåre ind og ud i kvarteret, kan man begrænse biltrafikken markant og i stedet skabe grønne bylivsgader.

Ensretninger

Christensen påpegede, at man kunne lade sig inspirere af løsninger fra udlandet. Fx er Barcelona et godt sted at hente inspiration til ensretningsløsninger. Her kan man mange steder kun køre rundt om

boligblokke/kvarterer, men ikke på tværs. Det giver mere plads til gader med byliv og lommeparker. Ensretninger giver nemlig også et potentiale for pladسدannelse i vejkryds, og dermed kan der også etableres grønne miljøer.

Christensen foreslog også, at man kunne udnytte eksisterende byrum ved at skabe aktiviteter i forskellige niveauer – dvs. bygge aktiviteter i højden. Som et eksempel nævnte han Nyrupsgade i Indre By, som er et område, der er omgivet af kontorbygninger og centreret omkring parkering. Ovenpå parkeringen kunne man så fx skabe en idrætsplads til glæde for de kontoransatte og beboerne i nærheden.

Den grønne hoveddør

Endelig præsenterede Christensen en principidé om den ”grønne hoveddør”, som gik ud på at forandre beboeres møde med den offentlige gade, når de træder ud ad deres hoveddør. Fremfor at møde parkerede biler skulle man imødekommes af fx et træ og en bænk eller lignende.

Til sidst opfordrede Christensen til, at man arbejder med langsigtede visioner, samtidig med at etablere forsøgsordninger og pilotprojekter for at få erfaringer og sætte skub i den ønskede udvikling.

Spørgsmål og svar til oplægget

Efter Christensens oplæg havde publikum mulighed for at stille spørgsmål og få svar, hvorpå plenumdebatten om mobilitet blev skudt i gang med Asbjørn Kaasgaard som moderator.

En borger ville vide, hvad definitionen på en trafikø er? Til det svarede Christensen, at der ikke blot er én definition i europæisk byplanlægning, men flere. Efter mødet fremsendte Marianne Spang fra Miljøpunkt Indre By og Christianshavn et link til en definition på trafikøer. Den kan ses her: [Trafikøer i København \(trafikoe.dk\)](http://trafikoe.dk)

Derudover blev der spurgt om, hvorvidt Christensen mente, at Østlig Ringvej var en forudsætning for at etablere trafikøer i København, og her lød svaret: Nej, vi er ikke afhængige af en Østlig Ringvej, men den danner en pæn ring.

En anden borger ville vide, om det kunne være en idé med et ekstra spor til ladcykler på gaden? Her mente Christensen, at det ville være bedre at satse på bredere cykelstier.

Derpå var der en debat om trængselsforhold og parkeringsmuligheder, hvor en borger mente, at faciliteter for parkeringsmuligheder avler mere biltrafik. Den betragtning var Christensen enig i, og han tilføjede, at en af de mest effektive veje til at nedbringe biltrafikken vil være trængselsafgift, og han slog fast, at den hurtigste vej igennem byen ikke må være for bilen!

En borger spurgte: Hvordan får man så folk til at holde op med at have biler – og er der ikke et psykologisk element, der skal overvindes for at nedbringe bilejerskabet?

Christensen svarede, jo du har helt ret, det er 100 år med biler og bilparkering, vi skal gøre op med. Der er debiler, men der mangler incitament til at bruge dem. Man kunne arbejde med forskellige incitamentsstrukturer – fx kunne man tillade at trække moms fra debiler.

En borger mente, der er brug for, at man arbejder med regionale trafikløsninger og griber trafikken an – også uden om byen.

En anden mente, at det er forstemmende, at der er bygget parkeringspladser ved Operaen, samt at der skal noget radikalt til for at bryde med det psykologiske behov for bilen. Det er ”pisken”, der skal til, før vi ændrer adfærd.

Det var flere borgere enige i, og én foreslog, at man tænkte igennem, om man egentlig havde brug for en bil? Har man brug for en bil, eller kan man godt dele en bil? En anden foreslog, at de unge blev inddraget i debatten, da det lige om lidt er dem, der køber deres første bil.

Endelig mente en borger, at pendlertrafikken er prioriteret højest i Torvegade – og spurgte derfor det ikke var den tværgående og lokale trafik i bydelen, som er prioriteret. Ønsket var derfor at indstille lysreguleringen i Torvegade asynkront, så understøtte muligheden for at komme helskindet over vejen.

Da spørgsmålene aftog, fortalte Asbjørn Kaasgaard om Torvegadeprojektet og om den ladcykelkonference, som Miljøpunktet for Indre By og Christianshavn afviklede den 18. april, hvor der kom en række nye ideer til, hvordan erhvervslivet kan gøre brug af ladcykler mv. Derudover fortalte Kaasgaard om M5 linjeføringen og om lokaludvalgets ønsker for metrolinjeføringen (nedgravet og et stop på Holmen).

Trafikordfører fra Enhedslisten Jette Gottlieb fortalte, at linjeføringen til Holmen ikke blev til noget med linjen M1 og M2, fordi fra politisk side ville have den inden om Kongens Nytorv, fordi man ville have turisme til indre by. Det mente hun var en fejl, da der allerede var gode forbindelser til området.

Afslutning på mødet

Jette Philipsen afsluttede mødet. Hun takkede for fremmødet, de gode oplæg og den inspiration som lokaludvalget nu havde at arbejde videre.

Derudover opfordrede Philipsen publikum til at tage del i lokaludvalgets arbejde og påpegede bl.a. muligheden for at deltage i lokaludvalgets arbejdsgrupper.