

Bilag 1

Udkast til hørings svar til Økonomiudvalget

TMUs bemærkninger til udkast til kommuneplanstrategi 2007

TMU konstaterer, at udkastet til Kommuneplanstrategi 2007 i vid udstrækning fokuserer på den fysiske planlægning og udvikling af København. De emner, der er taget op, er af stor betydning i forhold til at videreudvikle byen - metropolen, og en lang række af emnerne falder indenfor TMUs arbejdsfelt.

Miljømetropol

For TMU er det centralt, at der er overensstemmelse mellem Kommuneplanstrategi 2007 og udspillet "København som Miljømetropol". Det er TMUs vurdering, at udkastet til Kommuneplanstrategi i tråd med tankerne i udspillet om København som Miljømetropol.

TMU vurderer derfor, at forslaget til "Kommuneplanstrategi 2007" er et godt udgangspunkt for den videre proces med udarbejdelsen af Kommuneplan 2009. De 4 indsatsområder i "Kommuneplanstrategi 2007" ligger i forlængelse af de indsatser, TMU ønsker prioriteret. TMU ønsker i den videre proces, at der er fokus på at sikre overensstemmelse mellem Kommuneplanstrategien og "København som Miljømetropol".

For transporten af mennesker betyder det, at transporten skal flyttes fra bil til metro, busser og cykel, samt at forholdene for cyklende og gående skal forbedres. For at begrænse trængslen på byens vejnet skal der arbejdes med skrappe parkeringsnormer og indførelse af kørselsafgifter. Dette skal ses på baggrund af, at beregninger viser, at der i 2025 vil være 30-40 % mere biltrafik i København, hvis der ikke sker noget markant, og så vil trafikken gå helt i stå. Vejnettet vil ikke kunne rumme alle bilerne.

I forhold til udviklingen af nye byområder er det vigtigt at medtænke målet om at skabe en sammenhængende udvikling, der understøtter ønsket om en mindre bilafhængig by.

Nedbringelse af CO2 udledningen er en af de helt store udfordringer som også Københavns Kommune står overfor. Udkastet lægger meget

Center for Bydesign
Byplan Syd

Njalsgade 13, 2. + 3. sal
Postboks 447
1505 Kbh. V

Telefon
3366 1290

Direkte
3366 1330

Telefax
3366 7020

E-mail
berlys@tmf.kk.dk

vægt på at få nedbragt CO2 udledningen fra trafikken, men der bør også lægges mere vægt på at nedbringe energiforbruget i bygninger - herunder kommunens egne. Her vil områder udpeget som lavenergi-områder være et indsatsområde, ligesom det kan være et mål at nedbringe energiforbruget i kommunens egne bygninger, og arbejdet frem til Kommuneplan 2009 kan være at belyse, hvorledes det kan lade sig gøre.

I strategien er bæredygtighedsbegrebet afgrænset til at omfatte de 'hårde' miljøfaktorer, uden at denne afgrænsning dog er eksplicit formuleret. Byen skal imidlertid også være socialt bæredygtig, og byens borgere skal kunne bevæge sig rundt i og opholde sig i byens rum. At fremme bæredygtige trafikløsninger som det er beskrevet i strategien, betyder også at der skal prioriteres 'grønne' forbindelser gennem byen, hvor det er let, attraktivt og trygt at færdes både til fods og på cykel.

Det er centralt, at der stræbes mod at skabe en miljømæssig bæredygtig men også en endnu mere mangfoldig og dynamisk by, og at der fortsat er fokus på at udnytte den store ressource, som vandet er for byen.

Udspillet 'Den tænkende storby' giver udtryk for ønsket om byliv, et ønske TMU deler, men der savnes en nærmere refleksion over begrebet byliv. Der fokuseres f.eks. ikke specifikt på indsatser, mål og initiativer, som forholder sig til, hvordan byens rum skal afgrænses, indrettes og hænge sammen, for at byliv opstår. Det er væsentligt at få præciseret dette i arbejdet frem til Kommuneplan 2009.

Strategien beskriver det gode bykvarter, som det komplette kvarter. I denne beskrivelse mangler der en stillingtagen til, hvad til og hvordan borgerne bruger byens rum. Det er vigtigt også at have fokus på det grønne indhold i byens rum, og at have fokus på de grønne og blå byrum i strategien. Parker, naturområder og havneområder giver plads til byens liv og borgernes udfoldelse på linje med f.eks. byens pladser og stræder.

Den dynamiske og attraktive by har brug for fleksibilitet i byens rum - byens rum skal være kreative rum med plads til blandet og mangfoldigt byliv, herunder både motion, leg, ophold, læring og vidensudveksling. Rekreation, leg og motion foregår ikke nødvendigvis på særligt udlagte arealer men over hele byen, i alle byens rum og på alle overflader.

Strategien vil sikre liv ved vandet og bedre adgang til vandet. I den sammenhæng hænger det blå og grønne sammen i en struktur, som giver borgerne mulighed for at komme til og opholde sig ved vandet. Grønne forbindelser sikrer adgangen til vandet fra de bagvedliggende

boligområder. Der arbejdes i øjeblikket med en bropolitik, og denne bør indgå i det videre arbejde.

Side 3 af 6

Udkastet til Kommuneplanstrategi 2007 lægger vægt på tæthed og funktionsblanding i den fortsatte byudvikling. Det er vigtigt, men det giver ikke i sig selv byliv og fællesskab. Der er behov for at tænke funktionsblanding, hvilke funktioner, der er med til at give liv samt at tænke i lagdelte funktioner, blandede boligsammensætning, skalaskift, skift i tæthed samt i forskellige former for byrum.

Det er fint, at der fokuseres på at forbedre mulighederne for Universitetet, TMU er enige i ønsket om et universitet i verdensklasse, men det at samle aktiviteterne i en campus må ikke medføre, at der opstår nogle store monofunktionelle områder. Samtidig er det en vigtig udfordring for planlægning af de aktiviteter, der skal overtage studiemiljøet, at de, ligesom universitetet, kan bidrage til et aktivt byliv.

Der skal opfordres til at bruge udtrykket Miljømetropol frem for Miljøhovedstad, så der er overensstemmelse mellem Miljøudspillet og Kommuneplanstrategien.

Udover disse generelle bemærkninger, har TMU en række mere konkrete ændringsforslag til udkastet. De fremgår nedenfor.

Konkrete bemærkninger til udkastet:

Tænk grønt - den bæredygtige by

På side 5 Under overskriften "Tænk grønt - den bæredygtige by": I kassen nr. 1. står der, at vi vil arbejde for at udvikle et miljøvurderingskoncept til bæredygtig udvikling. Det bør ændres til: "Vi vil arbejde for at udvikle et koncept for bæredygtig byudvikling", hvilket svarer til, hvad TMF arbejder med, med henblik på, at al byudvikling skal ske på et bæredygtigt grundlag.

Under anden overskrift står der: "EN TÆT BY ER EN BÆREDYGTIG BY". Det bør ændres til "EN TÆT BY ER EN MERE BÆREDYGTIG BY". Dermed bliver det tydeligere, at fortætning er en rigtig indsats for at opnå en mere bæredygtig byudvikling, men at der også er andre indsatser, som skal inddrages, for at opnå bæredygtig byudvikling.

I "Den bæredygtige by" henvises der til det nationale mål for reduktion af CO₂ i transportsektoren. Det vil være mere nærliggende at referere til Københavns Kommunes mål om at reducere CO₂ udslippet med 20 % inden år 2015 i forhold til CO₂ udslippet i 2005.

I afsnittet under overskriften BÆREDYGTIGE BYKVARTERER står der, at byfornyelsen af Vesterbro viser eksempler på økologiske løsninger. Der bør stå byøkologiske løsninger, for at være i overensstemmelse med den terminologi, vi tidligere har brugt i forhold til indsatsen på Vesterbro.

Videre står der "at i Berlin og New York bygges der allerede økologiske højhuse". Det vil være en fordel at ændre økologiske højhuse til bæredygtige højhuse, for at undgå begrebsforvirring.

Senest i forbindelse med forslaget til Kommuneplan 2009 vil der være udarbejdet forslag til ændrede og skærpede parkeringsnormer i forbindelse med nybyggeri samt en Vejnetsplan, der vil være en revision af den overordnede biltrafik struktur i kommunen.

I Agenda 21 strategien er der lagt op til at revidere Trafik- og Miljøplanen, og det vil være oplagt at sikre sammenhæng mellem denne og Kommuneplan 2009.

Under faktaboksen "Trafikken er den største udfordring for CO₂ målene" bør første sætning ændres til "Trafikken er en af udfordringerne"

Under afsnittet Mål og Initiativer, er den første overskrift "Miljøpolitik for byudvikling". Denne overskrift bør ændres til "Bæredygtig byudvikling", og teksten under denne overskrift bør ændres til: "Der skal

udvikles et koncept for bæredygtig byudvikling. Efter 2010 efterlever al byudvikling kriterier for miljømæssig bæredygtighed".

Side 5 af 6

Udover grønne cykelruter bør initiativerne også gå på 'grønne forbindelser', som binder byen sammen.

Uanset gode intentioner i strategien må klimaforandringer forventes, og vi må forberede os på f.eks. meget kraftige regnskyl. Håndtering af sådanne kortvarigt øgende vandmængder i byen kræver både, at der skabes sammenhæng i den grønne og blå struktur, og at de enkelte områder indrettes, så de i perioder kan 'indeholde' eller aflede mere vand.

Tænk mangfoldigt - byen for alle

Når man læser første afsnit i "Den dynamiske by" kan det læses som om, det er på grund af byfornyelsen, at der ikke er så mange lejeboliger. Det er ikke korrekt, og det er derfor en uheldig formulering. Antallet af lejeboliger er primært gået ned på grund af tilbudspligtloven.

"Byrum med liv og fællesskab": Mange gårde er lukkede private gårde. Det er ikke noget nyt, det har mange været altid, og det er ikke et resultat af byfornyelsen. Gennem byfornyelsen er gårdene generelt blevet større og mere åbne fællesarealer mellem en bredere kreds af brugere, idet flere har adgang til dem. Men gennem forsøg har det vist sig at være af meget stor betydning for beboerne at kunne lukke gården af - dels for at undgå øget slitage, hærværk m.v., dels for at opleve en større grad af privatsfære. Det vurderes derfor, at der er behov for såvel de semi-private rum som de offentlige rum.

Mål og Initiativer om Pladser og Parker skal nytænkes og fornyes, "fordi de er rum for byens liv. Vi skal arbejde med 'den grønne struktur' i byen, som grundlaget for både sociale strømme, bløde trafikale strømme og byens biologiske mangfoldighed" - bør tilføjes. Den grønne struktur kan således omfatte alle byens frie rum og giver byboerne plads til motion, leg, bevægelse, ophold, transport og til det positive møde mellem mennesker.

Tænk blå - Byen ned til vandet

Mål og initiativer:

Det er vigtigt at der sikres overensstemmelse mellem strategien og den bropolitik, der er under udarbejdelse.

De rekreative muligheder langs havnen og adgangen hertil indarbejdes i en 'grøn strukturplan', som ved at skabe sammenhæng, understøtter byens sociale strømme, byens liv og bevægelse, byrummenes rekreative potentiale og udfoldelsesmuligheder for borgerne. En grøn strukturplan skal ses i sammenhæng med Den blå strategi.

Tænk nyt - Den dynamiske by

Mål og Initiativer om god arkitektur: Der bør tilføjes: ”og eksempler på god bæredygtig arkitektur” Dermed bliver der overensstemmelsen mellem teksten under afsnittet den attraktive by og mål og initiativer.