



21-04-2008

Københavns Kommunes konkrete bemærkninger til forslag til Regional Udviklingsplan

Sagsnr.
2008-41459

Dokumentnr.
2008-218127

Sagsbehandler
Birthe Bertelsen

- Den Regionale Udviklingsplans peger både på udbygning af den kollektive trafik og vejnettet som svar på regionens trafikale udfordringer. Det lykkes at balancere disse hensyn nogenlunde, men der er en særlig uheldig formulering s. 21 ”Udfordringen for hovedstadsregionen bliver derfor at sikre mobilitet for alle borgere, uanset hvorfra og hvortil de skal, og uanset indkomst, samtidig med at vi mindsker presset på miljøet. Den måde vi skal løse dette på, er af to spor - en markant satsning på kollektiv trafik der hvor behovet og presset på miljøet er størst, det vil sige i den tættere bebyggede del af regionen - og *en udbygning af vejnettet på de hovedtrafikårer, hvor behovet er størst, og hvor det er den bedste løsning, det vil sige de store ring- og indfaldsveje.*” (vores kursivering). Dette forslag til løsning finder vi i modstrid med den Regionale Udviklingsplans overordnede mål. En udbygning af indfaldsvejene vil få meget uheldige konsekvenser og vil modarbejde bestræbelserne på at styrke brugen af kollektiv trafik.
- Trængselsafgifter nævnes ikke konkret. I afsnittet "det kan være adfærdsregulerende virkemidler, f.eks. gennem økonomiske incitamenter" s. 34 bør trængselsafgifter nævnes specifikt. Det samme gælder i punkterne i forslag til forbedringer her og nu på samme side.
- Nordhavnsvej og evt. havnetunnel bør nævnes under trafik anlæg, der skal prioriteres til at forbedre infrastrukturen i regionen, det bør ske i forslag til forbedringer af infrastrukturen s. 38.
- Der savnes generelt en redegørelse for, hvordan de anvendte tidshorisonter ”her og nu”, ”på kort sigt” og ”på længere sigt” skal forstås i lyset af at en regional udviklingsplan ikke opererer med en fastlagt planperiode.
- Containerterminalen ved lufthavnen nævnes s. 44 som en mulighed der bør undersøges, dette hilses velkommen.
- Afsnittet "Københavns Havn et knudepunkt" s. 45 bør skrives i gennem i dialog med Københavns Kommune, der mangler en nuancering af at Københavns Havn er en del af et selskab Copenhagen Malmoe Port med aktiviteter på begge sider af sundet, og at der er tale om en vækst i godsmængden i selskabet, men at det ikke er i København. Afsnittet om de afledte værdistigninger skal udelades af teksten.
- I boks s. 48 om forbedringer for gods og varetransporter er vejforbindelsen mellem Nordhavnen og Lyngbyvejen nævnt, men det er som påpeget ovenfor ikke tilstrækkeligt, da vejen

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 32
1599 København V

Telefon
3366 2688

Telefax
3366 7003

E-mail
bbe@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

- ikke kun skal anlægges til godstransport, men i høj grad af hensyn til kommende indbyggere i Nordhavnen.
- Københavns Kommune kan ikke tilslutte sig forslag om modulvogntog s. 47/48, da kommunens Teknik- og Miljøudvalg den 3. oktober 2007 besluttede ikke at tilslutte sig brugen af modulvogntog på ruten til Københavns Havn. Omtalen af modulvogntog er for ukritisk i forhold til ulemperne for sikkerhed mv.
 - I afsnittet om uddannelse gøres der helt berettiget opmærksom med de betydelige udfordringer hovedstadsregionen står over for i forhold til arbejdsstyrkens størrelse nu og i de kommende år. Men det er også vigtigt at betone behovet for attraktive jobs særligt for højtuddannede som drivkraft for de videregående uddannelser og særligt forskeruddannelserne. Dette er nævnt s. 66, men det bør tydeliggøres, at forskeruddannelse, fastholdelse af tilflyttede studerende mv. er afhængig af gode jobmuligheder.
 - For så vidt angår opkvalificering er det væsentligt at udnytte arbejdskraftefterspørgslen til at målrette indsatsen mod konkrete jobmuligheder for ledige og sekundært mod beskæftigede grupper med få kvalifikationer, som på længere sigt kan være truet af udflytning af jobs. Beskrivelsen heraf s. 71 kunne skærpes ved en prioritering af indsatserne. Endvidere bør muligheden for at bringe nye grupper, herunder husstandsforørgede kvinder, ind i arbejdsstyrken ved hjælp af uddannelse og konkrete tilbud beskrives konkret.
 - Kapitlet Natur og miljø fra s. 79 er efter vores vurdering præget af prisværdige intentioner, men også af en noget udifferentieret tilgang til regionen og dens forskelligartethed på dette område. Endvidere er der udstukket en række kvantitative mål, som ikke synes i overensstemmelse med den ikke-bindende karakter, en regional udviklingsplan skal have.
 - De rekreative muligheder indenfor de urbane områder er gode takket være en målrettet indsats i mange kommuner. Københavns Kommune har udviklet rekreative tilbud f.eks. på tidligere erhvervs-, militær- og havneområder. Det er uklart i opgørelserne s. 81, om og i givet fald hvordan disse muligheder indgår.
 - For Københavns borgere er landskaberne i hele regionen vigtige rekreative udflugtsområder. Målet om en skarp sondring mellem landbrugets kulturlandskab og de rekreative områder s. 84, underkender efter vores opfattelse såvel de rekreative muligheder, som nogle af regionens landbrugslandskaber byder på, som den betydning landbrugsdrift har for plejen af en række landskabstyper. Løsningsformuleringen s. 88 er for generel og understreger derved, at dette område bør løses i den kommunale planlægning med udgangspunkt i de konkrete forhold.

- Det såkaldte nærhedsprincip s. 84 og 86 er efter vores opfattelse ikke relevant i en ikke-bindende plan. Det er opstillet uden nærmere definitioner af de anvendte udtryk ”større” hhv. ”nærmeste grønne område”, og der savnes en anerkendelse af de forskellige forudsætninger og behov afhængig af byområdernes karakter, boligform (havebolig/etagebolig) etc. Kvantitative mål på dette område bør overlades til den kommunale planlægning, hvor der kan arbejdes på baggrund af lokale forhold, lægges en tidsplan for indsatsen etc., således som det allerede er sket i København med målene i ”Miljømetropolen – vores vision CPH 2015”.
- Målsætningen for drikkevandsforsyning s. 100 er ambitiøs sammenholdt med den geografiske udbredelse af den hidtidige drikkevandsindvinding. Behovet for koordinering må forsat gå ud over regionens grænser. Muligheden for at udnytte overfladevand gennem naturlig rensning ved infiltration og efterfølgende indvinding bør medtages s. 103 som en metode til at opfylde målsætningen.
- Ang. placeringen af vindmøller beskrevet s. 104 vil det være hensigtsmæssigt at justere teksten efter den indgåede aftale mellem KL og Miljøministeren, der fastlægger rammer for store vindmøller også i Region Hovedstaden.
- Konkrete mål for støj (s. 104) bør udstikkes i den kommunale planlægning, hvor der kan tages højde for lokale muligheder.
- Mål og løsningsforslag for erhvervsudvikling er overvejende i god overensstemmelse med Københavns Kommunes ønsker og egne initiativer. Vi deltager gerne i samarbejder som beskrevet bl.a. s.110 og 113. Det samme gælder i forhold til kultur- og fritidstilbud (s. 115). Vi vil her fremhæve den s.110 beskrevne eventstrategi, som bør udvikles i samarbejde med de kommuner og andre aktører, der arbejder aktivt med events.