



F vidbog

Offentlig høring - forslag til
Kommuneplanstrategi 2010
”Grøn Vækst og Livskvalitet”



INDHOLDSFORTEGNELSE

	SIDE
INDLEDNING	4
GENEREL OPBAKNING TIL VALG AF TEMAER	5
SKEMATISK OVERSIGT	6-7
DIAGRAM OVER FORDELING AF HØRINGSSVAR	8
TIDSPLAN FOR KOMMUNEPLAN 2011	9
RESUME AF INDSIGELSER MED KØBENHAVNS KOMMUNES BEMÆRKNINGER	10-31
MYNDIGHEDER	10-11
LOKALUDVALG	11-20
UDDANNELSESINSTITUTIONER	21-22
FORENINGER, RÅD, KOMITÉER MV.	22-26
PRIVATPERSONER	27-31
BORGERMØDE OM KOMMUNEPLANSTRATEGI 2010	32-33

INDLEDNING

Hvidbogen behandler de 43 høringsvar, der er indkommet i forbindelse med debatperioden om forslaget til kommuneplanstrategien – Grøn vækst og livskvalitet, investeringer og handlinger i Københavns byudviklingsprojekter. Debatperioden var på i alt 8 uger fra 16. august til 18. oktober.

Alle høringsvar behandles ens, hvilket vil sige, at der er et kort resume af høringsvaret og Økonomiforvaltningens bemærkninger til om høringsvarerne giver anledning til ændringer af kommuneplanstrategien, og om og i givet fald hvordan konkrete ideer og forslag kan indgå i arbejdet med kommuneplan 2011.

Alle høringsvar kan ses i sin helhed på Københavns Kommunes digitale høringsportal www.blivhoert.kk.dk.

Hvidbogen indeholder endvidere en gennemgang af borgermødet med indlæg og debat fra salen på Ørestad Gymnasium. Gennemgangen kvitterer for de hovedsynspunkter, der fremkom på borgermødet.

43 HØRINGSSVAR

Gennem kommunens høringsportal www.blivhoert.kk.dk samt via mail er der indkommet 43 høringsvar, som fordeler sig som følger: Privatpersoner udgør 29%, lokaludvalgene 25%, myndigheder 14 %, foreninger, råd, komiteer mv. 25% og uddannelsesinstitutioner 9%.

De indkomne høringsvar viser at grøn vækst og livskvalitet (22%) trafik (17%), fokuseret byudvikling (16%) er de dominerende temaer i høringsvarerne, mens kommuneplanstrategiens andre temaer fordeler sig jævnt mellem 3-7 % jf. figur 1.

GENEREL OPBAKNING TIL VALG AF TEMAER

Der er generel opbakning til visionen om København som metropol for Grøn vækst og livskvalitet og ligeledes til valget af indsatsområder, der skal realisere visionen. Flere understreger vigtigheden af den fokuserede byudvikling, som indebærer at alt ikke kan udvikles på en gang. Uddannelsesinstitutioner er særlig interesseret i temaet om Grøn vækst, som flere af dem gerne vil være med til at realisere. Der er flere, der ønsker at konkretisere visionerne om grøn vækst og livskvalitet – stort set alle lokaludvalg har ønsket til, hvordan visionerne kan udfoldes i netop deres bydel. Endelig bakker Lund, Helsingborg og Frederiksberg kommuner op om visionerne for København og Øresundsregionen, som de gerne vil deltage i realiseringen af.

Strategien ændres ikke, men der arbejdes videre med ideer og forslag i kp11

Alt i alt giver høringssvarene ikke anledning til ændringer af kommuneplanstrategien og de temaer, som den fastlægger for arbejdet med den kommende kommuneplan 2011. Der er imidlertid en række forslag, som Økonomiforvaltningen finder oplagte at arbejde videre med i kommuneplan 2011.

Spørgsmålet om placeringen af grønne områder mv. bliver behandlet i den kommende kommuneplan, ligesom mangfoldigheden af boliger bl.a. tages op med forslag til nye gennemsnitlige boligstørrelser. Spørgsmålet om byens tilgængelig og en fornuftig trafikafvikling behandles også i Kommuneplan 2011.

Der er også en række forhold, som ikke kan behandles i kommuneplanen eksempelvis rygelov og minimeringen af knallerter. Her henvises i stedet til de myndigheder, der har hjemmen til at løse problemstillinger, der ligger udenfor kommuneplanens område.

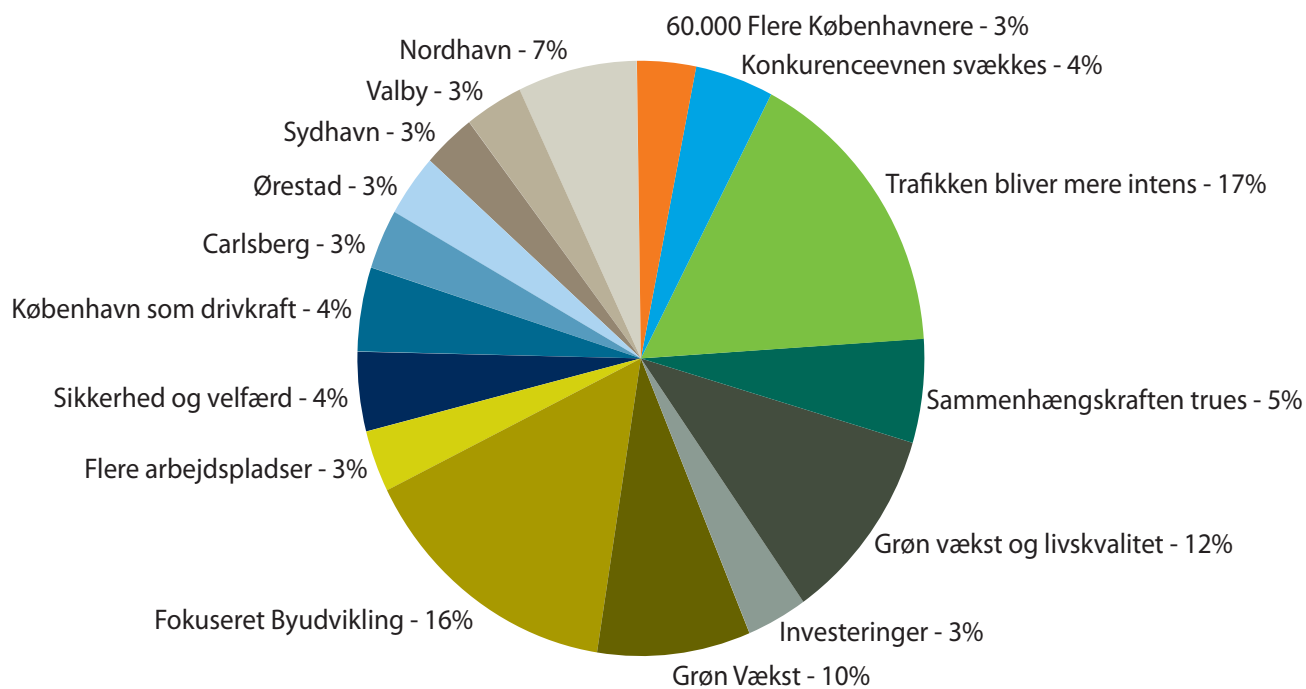
Lokaludvalg, universiteter mv. inddrages i udarbejdelsen af forslag til kommuneplan 2011.

Flere har ønsket at blive inddraget yderligere i forbindelse med udarbejdelsen af kommuneplanen. Det gælder blandt andet lokaludvalg, forskningsinstitutioner og kommuner. Lokaludvalgene får mulighed for at drøfte kommuneplanen til formandskabsmøder i december og januar. De forskningsinstitutioner og kommuner, der har udtrykt interesse for at deltage i realiseringen af kommuneplan 2011, vil ligeledes blive inviteret til en drøftelse af udkastet til kommuneplanen, inden den sendes i politisk høring i foråret 2011.

		60.000 Flere københavnere	Konkurrenceevnen svækkes	Trafikken bliver mere intens	Sammenhængskraften trues	Grøn vækst og livskvalitet	Investeringer	Grøn Vækst	Fokuseret byudvikling	Flere arbejdspladser	Sikkerhed, tryghed og velfærd	København som drivkraft i reg.	Carlsberg	Ørestad	Sydhavn	Valby	Nordhavn
MYNDIGHEDER		Dato															
1	Justitsministeriet	21.09.10															
2	Helsingborg Stad	19.10.10															
3	Frederiksberg Kommune	19.10.10															
4	Forsvarets Bygnings- og Etablisementtjeneste	19.10.10															
5	Kystdirektoratet	18.10.10															
6	Lund Kommune	15.10.10															
LOKALUDVALG		Dato															
7	Amager Øst	29.09.10															
8	Christianshavn	01.10.10															
9	Vesterbro	14.10.10															
10	Valby	15.10.10															
11	Østerbro	18.10.10															
12	Amager Vest	18.10.10															
13	Brønshøj Husum	19.10.10															
14	Nørrebro	19.10.10															
15	Vanløse	19.10.10															
16	Bisbebjerg	26.10.10															
17	Indre By	18.10.10															
UDDANDELSESINSTITUTIONER		Dato															
18	IT-Universitet v/ Prorektor Jørgen Staunstrup	30.08.10															
19	Københavns Universitet v/ Rektor Ralf Hemmingsen	07.10.10															
20	DTU v/ Niels Axel Nielsen	11.10.10															
21	Aalborg Universitet	19.10.10															

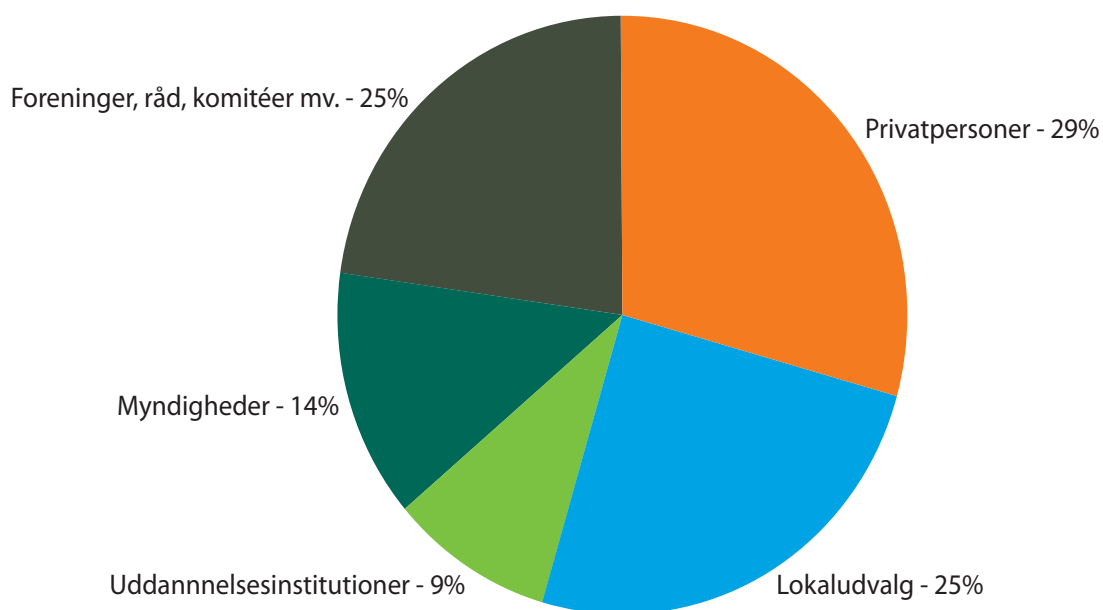
		60.000 Fiere københavnere	Konkurrenceevnen svækkes	Trafikken bliver mere intens	Sammenhængskraften trues	Grøn vækst og livskvalitet	Investeringer	Grøn Vækst	Fokuseret byudvikling	Flere arbejdspladser	Sikkerhed, tryghed og velfærd	København som drivkraft i reg.	Carlsberg	Ørestad	Sydhavn	Valby	Nordhavn
FORENINGER, RÅD, KOMITÉER MV.		Dato															
22	Friluftsrådet v/Svend-Erik Fangel Pedersen	08.10.10															
23	Danmarks Naturfredningsforening v/ Anne-Mette Wahlberg	13.10.10															
24	Miljøpunkt Vesterbro v/ Katja Lange	14.10.10															
25	Haraldsgadekvarets Områdeløft v/ Anne Grete Holtoug	14.10.10															
26	Østerbro Havnekomité v/ Inger Hutters	15.10.10															
27	LUG v/ Flemming Hansen	17.10.10															
28	Københavns Museum	18.10.10															
29	Landskabsarkitektens Tænketank	19.10.10															
30	Københavns Stiftøvrighed	19.10.10															
31	Refshaleøen Holding a/s	15.10.10															
PRIVATPERSONER																	
32	Thomas Phillip	18.08.10															
33	Henrik Sørensen	19.08.10															
34	Gitte Christensen	19.08.10															
35	Peter Nielsen	20.08.10															
36	Bettina Jober	22.08.10															
37	Anders Grenaa	25.08.10															
38	Ole Rasmussen	05.09.10															
39	Andreas E. Hass	24.09.10															
40	Jan Koed	06.10.10															
41	Lisa Lambert	11.10.10															
42	Michael Hansen	14.10.10															
43	Peter Andreas Heiberg	16.10.10															

Diagram over fordeling af høringsvar



Høringsvar i alt: 43

Diagram over afsender af høringsvar



TIDSPLAN FOR KOMMUNEPLAN 2011



Resume af indsigelser til kommuneplanstrategien 'Grøn vækst og livskvalitet', med Københavns Kommunes bemærkninger.

MYNDIGHEDER

1) JUSTITSMINISTERIET

Justitsministeriet kan oplyse, at ministeriet ikke har bemærkninger til det fremsendte udkast.

Bemærkninger

Ingen bemærkninger

2) HELSINGBORG STAD

I. Helsingborg Stad hilser kommuneplanforslaget velkomment og giver udtryk for at Københavns udfordringer er velidentificerede og sammenligner dem med hvad storbyer står over for. Indsiger fremhæver de seks indsatsområder som visende den bredde der behøves i forhold løsningen af Københavns problemer. Helsingborg Stad mener, at det er vigtigt med en god regional udvikling, hvis vi skal have en holdbar vækst.

Bemærkninger

I. Københavns Kommune ser positivt på et øget regionalt samarbejde på tværs af Øresund, som Helsingborg Stad også efterspørger. Københavns Kommune har allerede et tæt samarbejde med Malmø Kommune om den kommende kommuneplan og samarbejdet over sundet skal intensiveres.

3) FREDERIKSBERG KOMMUNE

I. Frederiksberg Kommune har hæftet sig ved, at der i vid udstrækning er sammenfald mellem de udfordringer, de to kommuner står overfor, ligesom en lang række af indsatsområderne peger i samme retning. Frederiksberg Kommune gør opmærksom på at nogle af byudviklingsområderne er sammenhængende med Frederiksberg Kommune, så Frederiksberg Kommune ser frem til en fortsat god dialog.

Bemærkninger

I. Københavns Kommune ser ligeledes frem til en god dialog omkring byudviklingsområderne som er sammenhængende med Frederiksberg Kommune.

4) FORSVARETS BYGNINGS- OG ETABLISSEMENTSTJENESTE

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste (FBE) har modtaget forslag til "Grøn vækst og livskvalitet", der er en forløber til kommuneplan 2011. FBE har ingen bemærkninger til fremsendte forslag.

Bemærkninger

Ingen bemærkninger

5) KYSTDIREKTORATET

1. Kystdirektoratet anbefaler, at der for nybyggeri i kystnære områder fastsættes en laveste sokkelkote på +1,43 m DVR90.

2. Direktoratet gør opmærksom på, at områder med kystnær beliggenhed er omfattet af kystbeskyttelseslovens. Her kræver kystbeskyttelsesforanstaltninger, terrænændringer m.v. på strandbredder og andre kyststrækninger, samt anlæg på søterritoriet tilladelse af direktoratet, der her kan træffe afgørelser i sager omhandlet af kystbeskyttelsesloven.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune arbejder i øjeblikket på en klimatilpasningsplan, som skal analysere og give grundlag for at tilpasse byen til effekterne af de globale klimaforandringer. Kystdirektoratets anbefalinger indgår i arbejdet med planen, og de forhold, som det vurderes relevant at regulere i kommuneplanen vil bl.a. omfatte muligheden for at stille krav om laveste sokkelkoter.

2. Københavns Kommune er opmærksom på Kystdirektoratets opgaver og beføjelser på kystbeskyttelsesområdet.

6) LUND KOMMUNE

1. Lund Kommune stiller sig positivt over for forslaget til kommuneplanstrategien. Kommunen mener at København tænker rigtigt når de fokuserer på at skabe grøn vækst, og at København skal gå foran som drivkraft i Øresundsregionen. Indsiger drager paralleller til sin egen planlægning, som de mener lægger sig op af Københavns Kommunes. Lund Kommune ønsker at samarbejdet i Øresundsregionen styrkes yderligere og i fremtiden opfattes som et integreret bolig- og arbejdsmarked.

2. Lund Kommune foreslår Københavns Kommune at arbejde for at få et højhastighedstog fra Lund over Malmø til Kastrup og senere til Hamborg, når broen over Femernbælt er en realitet.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune er glad for den positive respons fra Lund Kommune. Københavns Kommune har allerede et tæt samarbejde med Malmø Kommune om den kommende kommuneplan og regionaludviklingen og Københavns Kommune ønsker som Lund Kommune en styrket Øresundsregion.

2. Københavns Kommune ser positivt på muligheden for etableringen af en højhastighedsforbindelse fra Skåne mod Hamborg via København med stop i Københavns Lufthavn.

LOKALUDVALG

7) AMAGER ØST LOKALUDVALG

Amager Øst Lokaludvalg er uenig i Kommuneplanstrategiens fokus på 60.000 nye københavnere som kun kommer, hvis planlægningen indrettes på at tiltrække 60.000 nye københavnere. Borgere bør inddrages i en diskussion af fordele og ulemper ved en satsning på flere københavnere. Fx vil trafikudfordringen reduceres væsentligt, hvis der planlægges for færre nye københavnere. Lokaludvalget finder også at Kommuneplanstrategien kun i begrænset omfang beskriver byens rekreative områder. Endelig bør der ske en afkobling imellem vækst i antal arbejdspladser og væksten i ressourceforbruget. Københavns kommune opfordres til i højere grad at fokusere på udvikling og brug af nye energi- og

miljøteknologier. Endelig mener lokaludvalget af tryghed og sikkerhed hænger uløseligt sammen. Ligesom tryghed handler om rimelige boliger til fornuftige priser, muligheden for et velfungerende arbejde og adgang til gode institutioner. Det kan være risikabelt, at de nye bydele skal udvikles med hver sit særkende og derved skal tiltrække bestemte grupper af borgere, da det det let kan give ghettodannelser og lukkethed i byen. Lokaludvalget kommer med følgende konkrete forslag til indhold i kommuneplanstrategien

1. Væksten i indbyggertallet skal gøres til et diskussionstema i høringsprocessen med borgerne i København.

2. Lokaludvalget mener, at finanskrisen har ændret præmisserne for forslaget til kommuneplanstrategien. Byudviklingen bør i højere grad sigte på billige boliger frem for millionærboliger.

3. I byområderne bør der placeres arbejdspladser og institutioner i nærheden af boligerne.

Lokaludvalget anbefaler, at kommuneplanstrategien angiver kollektive trafikløsninger, som reelt kan reducere pendlingen ind og ud af byen - og her viser al erfaring fra andre storbyer, som vi sammenligner os med, at letbaner (moderne sporvogne) er et effektivt redskab. En bedre sammenhæng mellem busser, S-tog og metro i byen bør ikke afvente Bynet 2018, men kan igangsættes straks.

4. Lokaludvalget foreslå, at lokaludvalgene får ansvaret for de helhedsorienterede områdefornyelser.

5. Der bør bygges nye boliger med en husleje som kan betales af folk med almindelige indkomster, herunder flere almene boliger. Nybyggeri skal endvidere udføres således, at de forskellige boligformer blandes.

6. Der skal skabes bedre vilkår for ældre og handicappede i byen, f.eks. ved at opføre flere slags boliger, der tilgodeser de ældre og handicappedes behov.

7. Kommuneplanstrategien bør beskrive de særlige naturkvaliteter, der er i byen i dag, samt angive retningslinjer for, hvorledes de kan udbygges. Der bør herunder anføres, at der skal udvikles en særlig plan for byens kyst- og havneområder, der sikrer de rekreative og grønne forbindelser langs vandet.

8. Der bør mere klart ske en afkobling imellem vækst i antal arbejdspladser/produktion og vækst i ressourceforbrug. Lokaludvalget foreslår, at Københavns Kommune beslutter at finde et bedre mål for bæredygtig vækst, der inddrager økonomisk-, social- og miljømæssig bæredygtighed.

Københavns Kommune bør endvidere i endnu højere grad fokusere på udvikling og brug af nye grønne energi- og miljøteknologier, som f.eks. en væsentlig udvidelse af anlægget til termisk energi ved Amagerværket samt opstilling af vindmøller på bl.a. Prøvestenen.

9. Lokaludvalget foreslår et helhedspræget byudviklingsprojekt for kystområdet i Amager Øst, som ikke baseres udelukkende på økonomi, men på et mere omfattende bæredygtighedsbegreb.

10. Bydelsplanerne skal være en del af den samlede kommuneplan.

11. Amager Øst Lokaludvalg finder i øvrigt ikke, at udviklingen af byen alene skal fokusere på de fem store udviklingsprojekter. Lokaludvalget foreslår derimod en udvikling, hvor der bydel for bydel ses på potentialerne og bygges videre på bydelens eksisterende kvaliteter.

12. Amager Øst Lokaludvalg støtter kommunens ønske om at gøre, hvad den kan for at fremme udviklingen af arbejdspladser til alle. Kommunen kan således støtte nye grønne virksomheder og arbejdspladser ved, at kommunen som kunde efterspørger grønne løsninger. Udvalget foreslår områder til forsøgsbyggeri og udvikling og afprøvning af nye vedvarende energiteknologier. Nye tiltag som badeland, undervandshotel eller et større område med husbåde, vil også tiltrække turister og give mulighed for at byens borgere kan opfylde en del af deres feriebehov i byen og dermed spare penge og CO₂.

Bemærkninger

1. Der er en robust tendens til, at befolkningen søger mod byer. København er ingen undtagelse. Både i 2008 og 2009 kom der godt 10.000 nye københavnere. I tredje kvartal 10 er københavns befolkning steget med 7728 nye københavnere. En befolkningsvækst på dette niveau er ikke set siden 1946. Dette billede kan genfindes hos vores nære naboer, Stockholm, Göteborg, Oslo og Hamborg. Kommuneplanstrategien lancerer en planlægning, der

sikrer, at befolkningsvæksten sker med omtanke. Offentligheden omkring kommuneplanstrategien og den kommende høring af kommuneplan 11 sikrer, at befolkningen, institutioner og virksomheder inddrages i spørgsmålet om 60.000 nye københavnere.

2. Kommuneplanstrategien er skrevet efter finanskrisens indtrædelse, hvorfor den tager udgangspunkt i de gældende økonomiske forhold. Kommuneplan 11 gælder for en 12 årig periode, hvorfor den skal kunne se ud over de økonomiske konjunkturudsving.

3. At flere bosætter sig i Københavns Kommune vil på nationalt niveau medføre en reduktion af trafikarbejdet, hvilket i en klimatisk kontekst er bæredygtigt. Især da københavnere desuden har mindre bilejerskab og bruger mere cykel og kollektiv transport.

Københavns Kommune har udviklet et bæredygtighedsværktøj, som sikrer at større byudviklingsprojekter bliver planlagt ud fra bæredygtige principper. Trafikale hensyn er en integreret del af værktøjet.

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger i øjeblikket behovet for udbygning af den kollektive transport. Det gælder blandt andet flere højklassede busforbindelser, letbaner og mere metro. Projektet løber frem til primo 2012.

Forvaltningen er ligeledes enig i, at der skal være kortest mulig afstand til daginstitutioner, kulturelle tilbud og anden kommunal service. Dette tænkes ligeledes ind i planlægningen for de kommende byudviklingsområder. Kontorvirksomhed placeres stationsnært, således at der sikres nærhed til kollektiv trafik.

4. Der er pt. ikke planer om at flytte ansvaret for de helhedsorienterede områdefornyelser

5. Kommuneplanen fastlægger rammerne for boligbyggeri i form af boligstørrelser og placering af boliger i byen. Københavns Kommune kan ikke fastlægge ejerformen. Rammerne giver ret til at bygge boliger forskellige steder i byen, men ikke pligt til at bygge. Initiativet ligger hos grundejerne, der også bestemmer ejerformer. Københavns Kommune forsøger bl.a. med Almen Bolig+, at fremme projekter, der sikrer boliger også til lav og mellemindkomstgrupperne.

6. Kommuneplanen regulerer den gennemsnitlige boligstørrelse, herunder antallet af særboliger i byudviklingsområderne. Det bidrager til, at skabe ældreboliger og handicapboliger. Handicaptilgængelighed sikres via bygningsreglementet ligesom Københavns kommune har en handicappolitik. Se i øvrigt bemærkningerne 2a og 2b til Lisa Lambert.

7. Kommuneplanen kommer til at indeholde retningslinier for grønne områder, herunder de kystnære arealer:

8. Kommuneplanstrategi sætter rammerne for Grøn vækst i København, herunder udvikling og afprøvning af nye miljø- og energiteknologi. Kommuneplanstrategien grøn vækst og livskvalitet inddrager sociale, miljømæssige og økonomiske forhold i byudviklingen. Det bygger videre på kommuneplan 2009 og bæredygtighedsværktøjet, som netop er bygget op omkring miljø, sociale og økonomiske forhold og sikrer, at det indtænkes i byudviklingen.

9. Økonomiforvaltningen vil i forbindelse med kommuneplanen overveje mulighederne for et helhedspræget byudviklingsprojekt for kystområdet i Amager Øst.

10. Bydelsplanerne er en del af kommuneplanen. BR har besluttet, at bydelsplanerne skal ligge som bilag til kommuneplanen. Økonomiforvaltningen samarbejder med lokaludvalgene om sammenhæng mellem kommuneplanstrategi og bydelsplanerne og temaerne heri.

11. Kommuneplan 2011 vil indeholde en strategi for fokuseret byudvikling, hvor de 5 store byudviklingsprojekter indgår på linie med en række andre byudviklingsprojekter:

12. Kommuneplanen vil indeholde strategi for København som grønt laboratorium – ideerne fra høringen af kommuneplanstrategien, herunder forslag fra Amager Øst lokaludvalg indtænkes i arbejdet med strategien for Grøn vækst i København.

8) CHRISTIANSHAVNS LOKALUDVALG

Christianshavns Lokaludvalg anerkender kommuneplanstrategiens ambitiøse mål for byens udvikling indenfor de beskrevne udfordringer; ikke mindst de miljømæssige og trafikpolitiske mål med kun en tredjedel af al trafik som biltrafik. Christianshavns Lokalud-

valg har en række forslag, som de ønsker medtaget i det videre arbejde med kommuneplan 11.

1. Trafik og miljø: Den tunge trafik, de store turistbussers adgangsforhold, stillegader, men også håndtering af cykelstier i områder med andre former for intensiv let trafik (Christiania) nævnes ikke i planstrategien, hvilket ifølge lokaludvalget er en mangel.

2. Lokaludvalget ønsker en præcisering af udviklingen af havne- og kanalvandene mht. renhed, bedre vandgennemstrømning ved hjælp af åbninger af dæmninger m.v.

3. Lokaludvalg frygter en hårdhændet tilbagevenden til det udseende, som voldene havde den gang de tjente rent militære formål. Lokaludvalget ønsker ikke, at Christiania skal ligne voldene omkring Kastellet.

4. Livskvalitet: "Nærhed" bør indgå i kommuneplanstrategien. Det er ikke mindst vigtigt, at der tænkes på nærhed omkring borgertilgange til offentlige instanser, læger, biblioteker, posthuse og fritidsfaciliteter. Tilgængelighed kan ses som et aspekt af nærhed, hvorfor tilgængelighed til veje, fortove, bygninger og befordring også bør være en del af kommuneplanstrategien.

Lokaludvalget påpeger forhold, som bør overvejes i forhold til en kommuneplanstrategi og kommuneplan:

- I den offentlige transport er det vigtigt, der tages hensyn til ældre, gangbesværede, kørestolsbrugere, barnevogne m.m., Her bør udtænkes alternativer til det almindelige bussystem.
- En målsætning i kommuneplanstrategien om at tilgængelighed tænkes ind i bygge- og anlægsprojekter fra starten..

5. Tilgængelighed på sundhedsområdet: Lokaludvalget foreslår, at kommunen stiller krav om tilgængelighed på steder, hvor den offentlige sektor helt eller delvis støtter et projekt eller betaler for serviceydelsen., f.eks. hos læger, speciallæger, tandlæger, røntgenklinikker mm.

Sundhedshuse og alle borgerindgange i øvrigt, herunder f.eks. borgerservice, ældrekontorer, pensions- og omsorgskontorer skal være tilgængelige for alle.

6. Ældre og handicappede: Der skal sikres værdige forhold for alle ældre og handicappede, blandt andet boligens størrelse og indretning, hjælpemidler samt hjemme- og sygepleje. Der skal hensyn til borgernes individuelle behov og livsstil, så der sikres bedst mulig livskvalitet.

Bemærkninger

1. Kommunen har i forbindelse med kommuneplanen udarbejdet en vejnettsplan, som skal bidrage til, at København får en effektiv og bæredygtig trafikafvikling. I den nye plan er Torvegade udnævnt til strøggade, hvori gode muligheder for ophold langs og krydsning af gaden skal prioriteres.

Teknik- og Miljøforvaltningen har endvidere udarbejdet en cykels-tiprioriteringsplan, hvor problemstillinger ifht Torvegade/Prinsesse-gade nævnes. Planen forventes opdateret igen i 2011.

2. Københavns Kommune har besluttet, at vandkvaliteten skal være så god, at byens borgere kan bade og fiske i havnen, og at vilkårene for dyre- og plantelivet skal være gode. Forskellige tiltag i Spildevandsplan 2008 skal reducere udledningen af fortyndet spildevand til havnen og kystområderne yderligere. Det forventes, at vandet har badevandskvalitet langs hele kommunens kystlinje inden 2015. De nye tiltag omfatter bl.a. omstrukturering af pumpestationer og bygværker, lukning af overløb, bassinudvidelser og tiltag med lokal afledning af regnvand, der skal hindre regnvand i at løbe i kloakken. Lokaludvalget opfordres til at tage direkte kontakt til Teknik- og Miljøforvaltningens Center For Miljø for yderligere præcisering.

3. Drift af offentlige anlæg kan ikke reguleres gennem kommuneplanen.

4. "Nærhed" og tilgængelighed sikres gennem lokalplanlægningen.

Indretningen af den kollektive trafik kan ikke reguleres gennem byplanlægningen, men Københavns Kommune har udarbejdet en fodgængerstrategi, 'Flere går mere', som efter planen sendes i offentlig høring primo 2011.

Endvidere er Københavns Kommune ved at udarbejde en handlingsplan for Grøn Mobilitet, som påregnes afsluttet primo 2011.

5. Tilgængelighed sikres gennem lokalplanlægningen.

6. De sociale forhold kan ikke behandles inden for kommuneplanlægnings rammer. Den afhænger af Borgerrepræsentationens politik og dispositioner inden for de rammer, som Folketinget udstikker. Boligstørrelse fastsættes dog i kommuneplanens rammer.

9) VESTERBRO LOKALUDVALG

Vesterbro lokaludvalg roser kommuneplanstrategien for sin meget sigende overskrift: "Grøn vækst og livskvalitet" og håber, 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. Lokaludvalget er skeptisk overfor kommuneplanstrategiens behandling af trafik, der skal fokuseres mere på kollektiv trafik, ligesom trafikken ikke kun skal ses som en forureningskilde, den skal også reduceres ud fra hensyn til Københavnernes trafikssikker. Endelig er lokaludvalget utilfreds med, at Carlsberg ikke lever op til intentionerne i Kommuneplanstrategien om Grøn vækst, ligesom det er nødvendigt at tænke mere i bæredygtige trafikløsninger til Sydhavn.

Lokaludvalget har følgende konkrete forslag og ideer:

1. Lokaludvalget mener det er en mangel at strategien ikke nævner trængselsafgifter. 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.

2. Infrastrukturen skal planlægges så folk kan vælge et 'grønt' transportmiddel, uagtet om dette er cykel, kollektiv transport, delebil eller biler drevet af vedvarende energi.

3. Den kollektive trafik skal have en mere visionær indplacering i kommuneplanen, da det vil have afgørende betydning for grøn vækst og livskvalitet.

4. Lokaludvalget foreslår at hensynet til grønne friarealer indskrives som bærende princip for storbyens grønne vækst.

5. 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.

Bemærkninger

1, 2, 3, 5 Erfaringer viser at trængselsafgifter kan bidrage til at mindske biltrafikken. Derfor arbejder Københavns Kommune sammen med omegnskommunerne om at indføre en trængselszone.

Pt. mangler dog lovgrundlag herfor.

Københavns Kommune har en målsætning om at transporten (antallet af ture) fordeler sig med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv transport og højst en tredjedel med bil. I forbindelse med planlægningen af byens udvikling lægges derfor særlig vægt på betjeningen med kollektiv trafik og cykeltrafik

4. Kommuneplanen vil indeholde retningslinier for grønne og rekreative områder. Det betyder, at grønne områder prioriteres som et af de grundlæggende principper for byudviklingen i København.

10) VALBY LOKALUDVALG

1.

a. Valby Lokaludvalg ser positivt på kommuneplanstrategiens fokus på Valby som bevægelsens og idrættens bydel og ønsker strategien implementeret i hele bydelen. Her tænkes bl.a. på A-grunden ved Akacieparken, Ålholm Skole og Grønttorvet, og der ønskes ikke en nedlæggelse af boldbanerne ved Torveporten. Lokaludvalget pointerer dog, at en kommuneplanstrategi også bør forholde sig til bydelens samlede udvikling, identitet og sammenhæng.

b. I forhold til Valby Idrætspark anser LU den nuværende helhedsplan for afdød. Lokaludvalget bakker op om lokale idrætsaktørers forslag til "Idrætsbyen Valby" og "Club Danmark Hallen – et nyt idrætsforum".

Visionerne om et idrætsforum med sportscollege og organisatoriske funktioner spiller sammen med idrætsefterskolen og en modernisering af idrætsfaciliteterne og har potentiale til en markant udvikling af området. Samtidig ønsker Valby Lokaludvalg, at ideen om en løbe- og bevægelsessti rundt om banerne samt muligheder for selvorganiseret udfoldelse uden for træningstiderne indtænkes

i udformningen af området i samarbejde med de organiserede foreninger:

c. Ved en kommende projektering af en strand i Valbyparken, bør dette område åbnes mod idrætsparken, idet der således vil blive skabt en naturlig forbindelse mellem Valbys byområder og Valbyparken.

2.

Valby Lokaludvalg bemærker, at der før kommunevalget blev lovet et sundhedshus i bydelen, såfremt der kunne findes egnede faciliteter. Dette menes at være fundet nu med en placering i Valby tæt på Toftegårds Plads, som LU opfordrer til bliver indarbejdet i kommuneplanstrategien.

3.

Lokaludvalget finder, at der mangler en byrumsmæssig sammenhæng i bydelen omkring de nye områder. LU ser et behov for at medtænke funktioner, som tilfører aktiviteter og liv i udviklingsområderne. Omkring Grønttorvet bør børneinstitutioner og plads til en ny skole indtænkes, hvilket kunne tilføre Valbys skolestruktur et afgørende løft.

4.

a. Der peges på et behov for at skabe fysisk sammenhæng i bydelen, særligt vha. sammenhængende stisystemer; herunder forbindelser fra Grønttorvet til Ny Ellebjerg Station, en bred cykel- og gangbro fra Grønttorvet over banen til Høffdingsvej og en forbindelse fra Grønttorvets nordvestlige hjørne over banen direkte til Vigerslev Alle St.

b. Grundet bydelens nuværende og - med udbyggelse af bl.a. Carlsbergområdet - også fremtidige kraftige trafikbelastning ses et stort behov for at indtænke ambitiøse kollektive trafikløsninger. Derfor har vi peget på muligheden for at etablere en letbane gennem Carlsberg via Valby til Hvidovre Hospital. Desuden har vi peget på behovet for højklassede kollektive trafikløsninger på Gl. Køge Landevej til betjening af områderne Ny Ellebjerg, F.L. Smidth og Grønttorvet. Valby Lokaludvalg arbejder i øjeblikket sammen med Center for Trafik på en Trafikstrategi for Valby, hvor disse ting indgår.

c. Desuden peges på behovet for en trafiksanering af det centrale Valby, hvor et mål vil være en markant reducere af gennemkørende trafik og en udvikling af det gamle Valby til et sammenhængende og attraktivt by- og handelsmiljø med strøggadekarakter.

Bemærkninger

1.
a. Der vil ved den fremtidige planlægning sikres erstatningsarealer ved nedlæggelse af de grønne områder ved Torveporten.

b. I forbindelse med vedtagelse af Budget 2011, vedtog Borgerrepræsentationen at afsætte midler til videreundersøgelse og udarbejdelse af forslag for Club Danmark Hallen, samt at forvaltningerne skal udarbejde en samlet strategi for Valby Idrætspark. Det kan bemærkes, at der i Borgerrepræsentationen blev besluttet, at midler for finansiering af vandkulturhuset i Valby skal findes ved grundsalg i området, og at dette derfor også vil indgå som en del af strategien. Idrætsorganisationernes forslag til Idrætsparken og Club Danmark Hallen vil indgå i overvejelserne, ligesom en del af den tidligere helhedsplan vil indgå, herunder eventuelt en løbe- og bevægelsessti.

c. I forbindelse med budgetaftale '11 udarbejdes en helhedsplan for Harrestrup Å og etableringen af Valby Strand i Valbyparken. Arbejdet er endnu ikke igangsat.

2. Valby Lokaludvalg bedes sende forslaget om den præcise placering til Økonomiforvaltningen til vurdering. I forbindelse med en revision af kommuneplanens rammer, vil en præcis placering blive indarbejdet.

Særligt forbindelserne mellem byudviklingsområderne er i fokus i kommunens planer. I forbindelse med udviklingen af byens nye byudviklingsområder, er der i lighed med de øvrige områder blevet kigget på Valby. I budgetaftalen for 2011 er der bl.a. blevet afsat midler til to kunstgræsbaner samt en aktivitetsplads ved Valby Vandkulturhus. Disse tænkes at medføre aktivitet og liv. Muligheder for detailhandel indarbejdes endvidere i planerne for de nye byudviklingsområder og forventes etableret i takt med at områderne udbygges. Handel i stueetagerne vil foruden at tiltrække liv også være med til at gøre byrummene mere trygge at opholde sig i eller passere igennem, ligesom placering af boliger vil øge tryghedsfølelsen.

Kommunen arbejder med byrumsplaner i forbindelse med planlægningen for netop at styrke sammenhængen mellem de forskellige byudviklingsområder:

4.
a. Et sammenhængende cykelstinet giver cyklisterne god fremkommelighed og nettet bliver løbende udbygget med grønne cykelruter og cykelstier. Der arbejdes ligeledes på gøre stisystemet mere sammenhængende ved at fjerne 'missing links', altså strækninger og kryds, hvor der i dag ikke kan cykles.

Idrætsparken og vandkulturhuset bliver forbundet med en ny direkte stiforbindelse til Ny Ellebjerg station. Følager samt en forbedring og forskønnelse af stiforbindelsen til stationen syd for banen etableres af grundejerne i forbindelse med udbygningen af området.

Nord for stationen etablerer grundejerne i dette område en ny forplads og sti frem mod Gl. Køge Landevej, og i forlængelse heraf etablerer Kommunen en stitunnel og en stiforbindelse langs banen frem til Ramsingvej. Nye stiforbindelser forventes også etableret i forbindelse med udbygningen af Grønttorvsområdet.

b. Behovet for udbygning af den kollektive transport undersøges i øjeblikket. Det gælder blandt andet flere højklassede busforbindelser, letbaner og mere metro. Projektet løber frem til primo 2012.

c. Trafiksaneringen i det gamle Valby indgår i strategien 'Trafikstrategi for Valby', som er under udarbejdelse.

11) ØSTERBRO LOKALUDVALG

1. Lokaludvalget mener at 60.000 flere københavnere stiller særlige udfordringer til indretning af byen mht. udbygning med de nødvendige faciliteter til både nye og eksisterende boligområder. Der er behov for planlægning for både boliger, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner, skoler, kulturelle samt idræts- og fritidsfaciliteter, rekreative byrum og trafikale udfordringer.

Mange af disse forhold indgår allerede i lokaludvalgets bydelsplan, hvor de undervejs i forløbet har haft kontakt med et meget stort antal af bydelens beboere. De håber derfor, at der kan etableres en sammenhæng mellem kommuneplanlægningen og bydelsplanerne.

2. Lokaludvalget bidrager gerne til den kommende planlægningsproces, hvor vi har forstået, at vi vil få forelagt udkast til ny hovedstruktur og nye kommuneplanrammer til kommentering, inden de sendes ud i den officielle offentlige høring. Lokaludvalget forventer at have en række mere detaljerede kommentarer i den næste fase af arbejdet.

Bemærkninger

1. En så stor befolkningsvækst som København forventer, kræver investeringer i kommunal service og udvikling af nye byområder. Københavns Kommune udarbejder handlingsplaner for de store byudviklingsområder for at sikre, at der investeres i offentlig service i takt med byudviklingen i de store områder. De udarbejdede bydelsplaner giver - udover inspiration til politikere, investorer og borgere - inspiration til det øvrige planarbejde i kommunen. Dvs. de betragtninger, som de forskellige bydele angiver, som fx udbygning af nødvendige faciliteter, indgår i den overordnede planlægning af byen.

2. I forhold til høringsprocessen for den kommende Kommuneplan2011 vil lokaludvalgene blive inddraget løbende, idet formandskabet får forelagt planarbejdet til drøftelse og kommentering.

12) AMAGER VEST LOKALUDVALG

Lokaludvalget er enige i de fire primære udfordringer, som kommuneplanen skitserer: Flere københavnere, Konkurrenceevnen svækkes, Trafikken bliver mere intens og Sammenhængskraften trues. Lokaludvalget bakker op om langsigtede investeringer i at udbygge og forbedre de kommunale kerneydelser. Men undrer sig over omfanget af kommunale investeringer i Ørestad afgrænser sig til en 3-sporet skole og en idrætshal. Endelig mener lokaludvalget, at det ikke kan betale sig at satse på clean-tech virksomheder, da byen ikke har et teknisk universitet, hvorfor denne type virksomheder ønsker at bo i Ballerup eller Lyngby. Lokaludvalget roser politikerne for at have is i maven når de udvikler byen. Lokaludvalget argumenterer for at en bydel skal gøres færdigt og de fem udviklingsområder ikke skal udvikles samtidig, som budget 2011 antyder. Samtidig mener lokaludvalget, at man ikke uden videre kan udpege en bydels særkende på forhånd som kommuneplanstrategien lægger op til. Kommunale ydelser og tilbud skal tilpasses den faktiske situation. Der er gode intentioner om at inddrage aktører

på tværs af lande-, kommune- og bygrænser. Samtidig ser vi udfordringen med, at København gerne vil være det trafikale bindeled mellem Nordeuropa og Skandinavien, men ikke vil belastes af den trafik dette medfører. Spørgsmålet er, om der er grænser for grøn vækst i forhold til trafik, miljø, mm.

Amager vest lokaludvalg har følgende konkrete forslag

1. Der er behov for både at udlægge områder til brug for offentlige institutioner og kultur (O3-områder) i de nye byområder samt at bevare de nuværende O3- områder i bebyggede byområder.

2. Der bør investeres yderligere i kommunale kerneydelser i Ørestad, ligesom der også bør være mulighed for at etablere flere og større kulturinstitutioner såsom spillesteder, teatre eller kulturhuse i en bydel med så mange beboere.

3. Lokaludvalget opfordrer til, at kommunen overvejer en Park & Ride-løsning, hvor pendlere kan stille bilen i områder, hvor motorvejen ender og møder S-tog og metro, fx Hans Knudsens Plads, Folehaven og Ørestad.

4. Udfordringen omkring pendlertrafik er især stor i Ørestad. Mange pendlere parkerer på villavejene, fordi parkering i Ørestad er så dyrt og kommunen bør anerkende behovet for parkering tæt på metroen. Endvidere skal parkeringsdriften reguleres, så muligheden for at reservere pladser til el-, brint- eller delebiler større.

5. Under "Initiativer" fremhæver strategien især løsninger for energiforsyning og grønne løsninger til nybyggeri. I den sammenhæng er lokaludvalget overrasket over at der ikke lægges mere vægt på den store masse af eksisterende byggeri, hvor især bedre isolering, potentielt kombineret med grønne tage, ville have en mærkbar effekt på CO₂-udledningen og på en meget omkostningseffektiv måde.

6. Lokaludvalget påpeger at aktiviteten i eksisterende erhverv- og industriområder kan fastholde nichefag, der stadig efterspørges. Lokaludvalget foreslår at kommunen fremmer muligheden for partnerskaber mellem udlejere og potentielle midlertidige lejere af eksempelvis industriområder til midlertidige værksteder. Med iværksætterhoteller kan man samle nye virksomheder i lokaler med billig husleje og mulighed for sparring i forhold til at planlægge fremtidig vækst.

7. Ørestad ligger velforbundet til lokal, regional og international infrastruktur og har derfor tiltrukket mange internationale beboere. Bydelen er derfor et oplagt sted for Københavns første internationale skole.

8. Lokaludvalget savner boliger til alle løngrupper i strategien. Endvidere mener lokaludvalget at den gennemsnitlige boligstørrelse skal mindskes, det vil skabe billigere boliger, mere byliv pga. større tæthed samt mere miljøvenlige boliger. Yderligere mangler afsnittet at redegøre for konkrete initiativer – eksempelvis for at skabe flere plejeboliger til udsatte grupper.

Bemærkninger

1. Behovet for arealer til offentlige og kulturelle formål indtænkes på linie med mange andre hensyn i udviklingen af nye byudviklingsområder: Økonomiforvaltningen henleder opmærksomheden på bæredygtighedsværktøjet fra Kommuneplan 2009, der sikre en bæredygtig byudvikling, herunder arealer til offentlige formål, kultur og fritidsfaciliteter.

2. Strategien for fokuseret byudvikling sikrer en løbende vurdering af behov for investeringer i kommunale kerneydelser bl.a. i Ørestad. Aktuelt er der planer om 3 sporet skole, bibliotek, multiarena og en permanent skøjtebane.

3,4. Park&Ride-løsninger støttes ude langs fingrene i fingerplanen, så rejsen med det kollektive transportsystem bliver så stort en del af turen som muligt.

Det er allerede muligt at reservere p-plads til delebiler ved henvendelse til kommunen. Endvidere bliver der for nuværende reserveret to p-pladser ved etablering af ladestander til el-biler.

5. Indsatsen for grøn vækst i kommuneplan 2011 vil også indeholde eksisterende bygninger.

6. Økonomiforvaltningen finder forslaget om iværksætter hoteller perspektivrigt og vil vurdere hvordan det kan indtænkes i kommuneplan 11's vækstinitiativer. I kommuneplan 2009 er der udviklet lokalebørs, der formidler lejemål til netop små og mellemstore virksomheder med behov for billig husleje.

7. Der er pt, ingen planer om international skole i Ørestad.

8. Kommuneplanen kommer til at indeholde en justering af den gennemsnitlige boligstørrelse. Kommuneplanen kan ikke bestemme ejerformer. Se i øvrigt svar til Lisa Lambert. Kommuneplan 2009 justerede rammerne med henblik på boliger til udsatte grupper.

13) BRØNSHØJ-HUSUM LOKALUDVALG

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har ikke nogen bemærkninger til høringen vedr. Kommuneplanstrategien.

Bemærkninger

Ingen bemærkninger

14) NØRREBRO LOKALUDVALG

Nørrebro Lokaludvalg finder overordnet set, at der er mange positive tanker bag kommuneplanstrategi "Grøn vækst og livskvalitet". På Nørrebro er der i kommuneplanstrategien særlig fokus på de kommende brugere og udbygningen af Nørre Campus, herunder udbygningen af Haraldsgadekvarteret.

Nørrebro Lokaludvalg bakker fuldt ud op omkring den udtalelse vedrørende kommuneplanstrategien "Grøn vækst og livskvalitet" som Haraldsgadekvarterets Områdeløft enstemmigt vedtog på sit styregruppemøde de 11. oktober og som er fremsendt den 14.10.2010.

Bemærkninger

Se svar til Haraldsgadekvarterets Områdeløft.

15) VANLØSE LOKALUDVALG

Vanløse Lokaludvalg vil understrege vigtigheden af, at bycentre fortsat kan udvikles og afrundes uden for de fem fokusområder. De forudsætter, at disse centre finansielt er bragt i orden.

Lokaludvalget ønsker, at Vanløses bymidte undergår en færdig planlægning/udbygning parallelt med kommuneplanens endelige vedtagelse.

Bemærkninger

Der kan godt udvikles uden for de fem byområder. Økonomiforvaltningen arbejder med Vanløse bymidte, herunder ændret planlægning for dele af Indertoften.

Kommunen søger at skabe grundlag for at indarbejde dette i den kommende kommuneplan. Samtidig vil byudviklingen blive set i sammenhæng med trafikudviklingen i området.

16) BISPEBJERG LOKALUDVALG

Bispebjerg Lokaludvalg er positiv indstillet som over for kommuneplanstrategien, som peger på nogle gode løsninger på fremtidens udfordringer, ligesom forslaget udpeger en række områder, som der senere skal arbejdes videre med. Bispebjerg Lokaludvalg har en række forslag, som de ønsker, indgår i det videre arbejde med kommuneplanstrategien.

1. Kreative erhverv: Lokaludvalget opfordrer til, at man aktivt understøtter udviklingen for de kreative erhverv, ved at tænke flere af disse kreative zoner ind og ændre rammerne fra E1 til E0, især i de områder, som grænser op til Rentemestervej.

2. Grøn mobilitet: Lokaludvalget opfordrer til, at de gode takter med modstrømsbaner for cyklister på ensrettede veje videreføres med et fuldstændigt ophør af ensretningen for cyklister på alle steder, undtagen hvor særlige forhold taler for at opretholde ensretningen.

I bydelsplanen er der skitseret nogle forslag til at forbedre cyklisternes vilkår. Her foreslår Lokaludvalget, at Rentemestervej gøres cykelegnet og Hareskovruten bindes sammen med Nørrebro-ruten. Endvidere foreslår lokaludvalget, at der etableres cykelsti på Glentevej.

3. Midlertidighed: Lokaludvalget ser gerne de ubebyggede grunde omdannet til lommeparker eller anden anvendelse, som understøtter Københavns Kommunes overordnede strategi om grøn vækst og livskvalitet. For eksempel vil blot bortjernelse af asfalt fra disse grunde øge andelen af vandgennemtrængelige flader markant.

4. Sikkerhed, tryghed og velfærd: Lokaludvalget foreslår at der arbejdes målrettet med:

- Tryghed i lokalområderne
- Tidlig forebyggende indsats
- Fra udsatte til dynamiske boligområder.

Endvidere ønsker lokaludvalget at det vil være meget relevant, hvis velfærd bliver et opprioriteret indsatsområde for politikudvikling og for udvikling af nye indsatser i København.

Bemærkninger

1. Erfaringer fra flere de kreative zoner har været positive i henhold til formålet om at skabe forbedrede vilkår for kreative virksomheder i København. Om dette skal følges op af yderligere arealer med den omtalte rammeændring eller om næste skridt skal være anderledes, vil indgå i arbejdet med Kommuneplan 2011. Københavns Kommune tager lokaludvalgets forslag om rammeændringer i forbindelse de kreative zoner til efterretning.

2. Kommunen er opmærksom på problematikken vedr. cykelfremkommelighed og ensretning. Der arbejdes på løsninger, der gælder for andre bydele.

I forbindelse med kommunens arbejde med grønne cykelruter, er det planlagt at Hareskovruten forbindes til Nørrebro-ruten via Rentemestervej.

3. Da byen konstant forandres, skabes der mulighed for at afprøve nye ting i byens offentlige rum, herunder på ubebyggede grunde. Københavns Kommune er i udgangspunktet positiv overfor midlertidighed og ser gerne på konkrete projektforslag, som er afstemt med de relevante grundejere. Lokaludvalget er velkommen til at gå foran i en sådan proces, hvis ikke initiativet kommer fra grundejerne selv.

4. De foreslåede initiativers overskrifter fra Bydelsplan for Bispebjerg hænger godt sammen med Københavns Kommunes ønske om, at byen skal blive endnu tryggere. Derfor er der allerede et centralt arbejde i gang med at kortlægge og prioritere kommunens Sikker By initiativer. Der er også nye indsatser i gang for at skabe en sikker by, hvoraf flere omhandler Bispebjerg. Sikker By

Arbejdet vil også så vidt muligt blive sammentænkt med Kommuneplan 2011.

17) INDRE BY LOKALUDVALG

Indre By lokaludvalg argumenterer for at infrastrukturen i bred forstand og de fælles faciliteter skal planlægges og udvikles i takt med, at man øger indbyggertallet.

1. Lokaludvalget mener, at kommunen skal sørge for en effektiv servicering af nye bydele med kollektiv transport. Endvidere skal kommunen prioritere at få den gennemkørende trafik udenom byen. Få gennemtænkt den kollektive transport. På kort sigt skal den effektivt understøtte individuel transport (både biler og cykler) og på langt sigt skal den være et egentligt alternativ til bilen.

2. Lokaludvalget mener, at det er vigtigt at være opmærksom på, at der samtidig med udviklingen af nye bydele fortsat skal være fokus på at gøre "det gamle København" grønnere, sundere, sikrere, behageligere, mere fremkommeligt, tiltrækkende at bo i og tiltrækkende for erhvervsliv og kulturelle aktiviteter.

De nye bydele skal ikke udvikles med hver sit særkende og derved tiltrække bestemte grupper af borgere. Hele byen skal afspejle et multietnisk og multikulturelt samfund, så de forskellige befolkningsgrupper bliver blandet op med hinanden, og derved synliggør sig i deres forskellighed og bidrage til en øget forståelse for hinandens kvaliteter og forskelle.

3. Lokaludvalget mener, at kommunen skal tilstræbe at gøre brug af grøn teknologi overalt, men også at finde et bedre mål for bæredygtig vækst, der inddrager økonomisk-, social- og miljømæssig bæredygtighed.

Bemærkninger

1. Økonomiforvaltningen er enig i at den gennemkørende trafik så vidt muligt bør ledes uden om bykernen. Behovet for en havnetunnel undersøges i øjeblikket. Undersøgelsen påregnes afsluttet i 2013.

Københavns Kommune arbejder for bedre vilkår for bløde trafikanter i både den eksisterende by og i de nye byområder. Konkret er særligt fokus på busdrift, mere metro og bedre forhold for cyklende. I fx Nordhavn er ambitionen, som minimum, at leve op til

Københavns kommunes målsætning om at mindst 1/3 af rejserne foregår på cykel, mindst 1/3 med kollektiv transport, og højst 1/3 i bil..

I 2018 åbner Cityringen i København – og prognoser siger, at den nye Metro får 240.000 passagerer i et hverdagsdøgn. Den nye metro betyder, at vi skal ændre på busnettet, så vi sikrer, at tog, bus og Metro supplerer hinanden bedst muligt. Projektets overordnede formål er at:

- øge antallet af rejsende i den kollektive trafik ved at sikre bedre sammenhæng mellem bus og Metro
- forbedre bussernes mulighed for at komme frem i trafikken
- give passagererne bedre forhold ved busstoppestederne
- reducere omkostningerne til busdriften

Bynet 2018 er et samarbejde mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Transportministeriet, Movia, Metroselskabet og DSB.

2. Det er vigtigt at den eksisterende by også prioriteres parallelt med at nye byområder udvikles. For at sikre en fortsat rekreativ udvikling af den eksisterende by har Københavns Kommune eksempelvis udviklet strategien for lommeparker. Lommeparker bliver grønne 'lommer' på udvalgte lokaliseringer rundt omkring i København.

For at de nye byområder kan tiltrække forskellige typer københavnere, arbejdes der med krav om en variation af boligstørrelser i nybyggeri i de nye byområder. Dette vil sikre, at boligudbuddet understøtter, at befolkningsgrupper bliver blandet op med hinanden.

3. Københavns Kommune ønsker i tråd med lokaludvalgets indsigelse at fokusere på grønne teknologier. En afgørende strategi for videreudvikling af København er netop begrebet 'grøn vækst', hvilket blandt andet betyder udvikling og specialisering af grønne teknologier, som både skal afhjælpe Københavns klimaudfordringer og skabe nye typer jobs. Københavns Kommune tager lokaludvalgets bemærkning om bedre mål for bæredygtig vækst til efterretning.

UDDANNELSESINSTITUTIONER

18) IT-UNIVERSITETET

V/ PROREKTOR JØRGEN STAUNSTRUP

IT-Universitetet i København er meget positiv overfor de planer, der fremlægges i forslaget og håber at kunne bidrage til at realisere de spændende visioner:

1. IT-Universitetet er glad for, at Ørestaden fremhæves som et af de områder, hvor byudviklingen prioriteres. Vi håber, at denne udvikling også kommer til at omfatte boliger, institutioner og fritidstilbud til studerende og medarbejdere fra udlandet. IT-universitetet vil gerne opfordre til og deltage i den fremtidige udvikling af Ørestad Nord, især de ledige grunde, som insidiger mener, skal reserveres til forskning, innovation og uddannelse.

2. Væksthuset 5'te huser i dag mange små virksomheder, og IT-Universitetet vil gerne pege på vigtigheden af at fastholde og udvikle dette initiativ, herunder de fysiske rammer, så det er muligt at fortsætte det gode samarbejde mellem Væksthuset 5'te og IT-Universitetet i fælles bygninger.

3. IT-Universitetet er meget glad for, at samarbejdet mellem universiteter og virksomheder fremhæves i rapporten. Ud over de nævnte eksempler vil IT-universitetet gerne pege på, at netop it-kompetencer er helt centrale for vækst og udvikling i næsten alle erhverv blandt andet inden for miljøområdet. IT-universitetet samarbejder allerede nu med virksomheder og Københavns Kommune, men vil gerne samarbejde med flere virksomheder.

4. ITU foreslår, at CFIR (Copenhagen Finance IT Region), der har som sit mål at styrke kompetenceudvikling, jobskabelse og samarbejde mellem virksomheder og universiteter, inddrages.

Bemærkninger

I & 3. I Kommuneplan 09 er der indskrevet, at der i Ørestad Nord er mulighed for at placere erhverv, boliger, forskning og uddannelse side om side. I den kommende kommuneplan fortsættes

dette arbejde og Københavns Kommune ser positiv på et samspil med ITU. Det er prisværdigt at ITU melder sig på banen og vil være med til at realisere visioner sammen med Københavns Kommune.

2. Samspejlet mellem små og mellemstore virksomheder er perspektivrigt og Københavns Kommune ser positivt på et sådan samarbejde, da det også kan være med til at skabe flere arbejdspladser.

4. Københavns Kommune er positivt indstillet over for at inddrage CFIR og vil også inden for det regionale perspektiv samarbejde med ITU.

19) KØBENHAVNS UNIVERSITET

V/ REKTOR RALF HEMMINGSEN

1. Københavns Universitet vil gerne udtrykke sin klare opbakning til realisering af kommuneplanstrategien som et væsentligt aktiv for at forbedre Københavns og Hovedstadsområdets konkurrenceevne. Indsiger mener at et tæt samarbejde mellem Københavns Universitet og Københavns Kommune er væsentlig bidrag til at gøre København til kraftcenter for grøn vækst.

2. Endvidere bifalder KU at KK vil være med til at åbne universitetets campusområder op og integrere disse i den omgivende by samt sikre gode rammebetingelser, så København forbliver attraktiv for investeringer, arbejdspladser og forskning. Endvidere vil KU også medvirke med at universitetets ekspertise og tiltag inden for blandt andet bæredygtighed og campusplanlægning kan finde sted i samarbejde og dialog med Københavns Kommune.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune er glad for opbakningen og ser frem til fortsat tæt samarbejde med Københavns Universitet på grøn vækst området.

2. Københavns Kommune er glad for det samarbejde, der pågår med Københavns Universitet omkring udviklingen af de nye campusområder i byen.

20) DTU/ NIELS AXEL NIELSEN

I. DTU bifalder Københavns Kommunes ambition om et attraktivt bymiljø for byens beboere samt øget beskæftigelse i regionen. Dette vil også styrke DTUs muligheder for at tiltrække forskere og studerende og hermed bidrage til at gøre regionen til en grøn IQ-magnet. DTU ser sig selv som en aktiv partner i forhold til grøn vækst og bæredygtig byudvikling, og DTU ser frem til at fortsætte dialogen med henblik for at etablere et fremtidigt samarbejde omkring realiseringen af kommunens klimamål og visioner om grøn vækst.

Bemærkninger

I. Københavns Kommune er glade for opbakningen fra DTU og ser frem til at skabe en dialog og et samarbejde om bæredygtig byudvikling og grøn vækst, da DTU har nogle åbenlyse kompetencer på dette område.

21) AALBORG UNIVERSITET

Som svar på Danske Universiteters henvendelse af 16.08.10 om ovennævnte høring skal det herved meddeles, at Aalborg Universitet ikke har kommentarer/forslag til planstrategien.

Bemærkninger

Ingen bemærkninger

FORENINGER, RÅD, KOMITÉER MV.

22) FRILUFTRÅDET KØBENHAVN

V/ SVEND-ERIK FANGEL PEDERSEN

I. Friluftsrådet er meget enig i strategien, og understreger, at friluftsudfoldelse, natur- og friluftsoplevelser er af væsentlig betydning for befolkningens trivsel, sundhed og livskvalitet.

Desværre betyder omstrukturering i Teknik- og Miljøudvalget samt budgetforliget at antallet af naturvejledere bliver reduceret.

Friluftsrådet ser dette som et åbenlyst misforhold mellem Forslag til Kommuneplanstrategi for København 2010, "Grøn vækst og livskvalitet" og de faktiske handlinger.

Derfor foreslår Friluftsrådet, at der i fremtiden bliver en mangfoldighed af tilbud om friluft- og naturoplevelser til byens børn, unge og voksne, gerne i tæt samarbejde med de grønne friluftorganisationer som sparringspartnere.

Bemærkninger

I. I Kommuneplan 09 er der formuleret retningslinjer for kultur- og fritidsmuligheder, således at de indgår på linje med infrastruktur og daginstitutioner. Endvidere vil Kommuneplan 11 indeholde retningslinjer for byens grønne områder. Begge typer retningslinjer åbner mulighed for friluft- og naturoplevelser.

23) DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING

V/ ANNE-METTE WAHLBERG

1. DN mener, at grøn vækst også skal indeholde byens rekreative områder som sportsarealer, parker og naturarealer.

2. DN mener, at kommuneplanstrategien bør beskrive de særlige naturkvaliteter, der er i byen i dag, samt angive retningslinjer for, hvorledes de kan udbygges. DN ønsker en plan for, hvorledes den biologiske mangfoldighed sikres eller øges, specielt en særlig plan for byens kyst- og havneområder, der sikrer de rekreative og grønne forbindelser langs vandet.

3. DN vil gerne være med til at udpege stilleområder og henviser i øvrigt til høringssvar til "Lommeparker, træer og andet grønt" til "Center for Park og Natur" den 09.12.08. DN konstaterer, at afsnittet "Vi vil lave en vurdering af, hvor i byen, der skal udpeges stilleområder" i øjeblikket er tomt.

4. DN efterlyser konkrete tiltag til nedbringelse af luftforureningen og ikke kun visioner.

Bemærkninger

1. I Kommuneplan 2009 er der retningslinjer, der skal sikre at kultur- og fritidstilbud indtænkes i byudviklingen på linje med dagsinstitutioner, skoler og andre offentlige tilbud. Dette princip fastholdes. Endvidere vil Kommuneplan 11 indeholde retningslinjer for byens grønne områder.

2. I Kommuneplan 11 vil natur og biodiversitet blive behandlet i afsnittet om varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser.

3. Evt. stilleområder udpeges ikke som sådan i kommuneplanen, men optages i redegørelsen til kommuneplanen, hvis der på baggrund af en støjkortlægning vurderes at være områder i byen, der lever op til kravene til et stilleområde (større område med rekreativt potentiale og et støjniveau under 55 dB): Der foreligger endnu ikke en kortlægning af mulighederne for at pege på sådanne områder.

4. De primære virkemidler imod luftforurening ligger i regulering af trafikken. Dette emne vil blive behandlet i form af såvel målsætninger som konkrete retningslinjer.

24) MILJØPUNKT VESTERBRO V/ KATJA LANGE

Miljøpunkt Vesterbro finder fokuseret byudvikling ualmindelig vigtig, når væksten skal være grøn. Det er derfor godt og glædeligt, at der arbejdes frem imod en grøn byudvikling. Indsiger finder det dog betænkeligt og uambitiøst, at kun et af de skitserede projekter ses som et grønt laboratorium. Miljøpunkt Vesterbro har følgende konkrete forslag til indhold:

1. I en plan om Grøn Vækst bør alle dele være grønne laboratorier; og derfor bør der være langt flere grønne eksperimenter i alle byudviklingsprojekterne, hvorved der løbende skabes erfaringer, som kan bruges og optimeres i f.eks. Nordhavn. Der skal arbejdes på at gøre Carlsberg reel CO₂-neutral ligesom Sydhavnens beliggenhed ved vandet skal udnyttes til sol- og vindenergi samt udnytte energien i bevægelsens byrum (Valby) til f.eks. opvarmning af vand og haller.

Bemærkninger

1. Kommuneplan 2011 vil indeholde strategi for Købehavn som grønt laboratorium. Økonomiforvaltningen vil indtænke ideerne om et CO₂ neutralt Carlsberg og Sydhavnens beliggenhed heri.

25) STYREGRUPPEN FOR HARALDSGADEKVARTERETS

OMRÅDELØFT V/ ANNE GRETE HOLTOUG

1. Styregruppen mener, at på grund af de mange allerede eksisterende almene boliger i kvarteret foreslår indsiger, at der i stedet sættes mere på boliger rettet mod de kommende brugere af Nørre Campus samt brugere, der kan sammenkoble boliger og erhverv, ved at udlægge en zone til en blanding af håndværk, kreative erhverv og boliger. Kvarteret har brug for iværksættere med socialt engagement og brug for vågne øjne i hverdagen.

2. Gruppen ønsker en plan for hvordan områder som det ubenyttede baneterræn og de øvrige områder, som staten og kommunen ejer fra Jagtvej til Haraldsgade, kan udnyttes konstruktivt frem for blot at ligge forsømte hen. Gruppen savner en bedre dialog omkring det ubenyttede jernbaneterræn og de øvrige uudnyttede områder. Aktuelt ønsker vi os mulighed for, at arealerne enten stilles til rådighed for konstruktive kræfter gennem en "housesitter"-ordning eller ryddes og udlægges som midlertidige grønne områder, så de ikke præges af hærværk.

3. Yderligere ser gruppen gerne, at der i de udsatte boligområder skabes flere muligheder for at udnytte lejligheder til erhverv og service.

4. Det bør desuden sikres, at børnene kommer i daginstitution, og at der tilbydes skoler til børnene fra disse områder, som giver dem mulighed for at møde andre end dem, de bor sammen med.

5. I forbindelse med udbygningen af Nørre Campus og metroen ønsker gruppen, at der i overensstemmelse med vores byrumsplan skabes gode forbindelser for gående og cyklende gennem kvarteret, herunder

- en grøn rute ad Vermundsgade og Aldersrogade.
- en forbindelse ad Vermundsgade kombineret med en bro over baneterrænet mellem Nørre Campus og Bispebjerg Hospital med Lersøparken.

Hvis man desuden ad baneterrænet forbandt Haraldsgadekvarteret med den kommende park mellem Tagensvej og Nørrebro Station, ville det skabe mulighed for, at der på baneterrænet kunne bygges et nyt Medicon Valley, som kunne understøtte Nørre Campus. I strøget fra Tagensvej til Lyngbyvej ligger der store muligheder for det. I mellemtiden ønsker indsiger en lystskov med en række gode gang- og cykelforbindelser. Det kunne være med til at rense jorden og dæmme op for hærværk og lovløshed på området. Hvis man samtidig kunne finde midler til at indrette nye nyttehave for områdets beboere i tilknytning til Lersøparken, ville vi blive nærmest lykkelige.

6. Gruppen foreslår, at Tagensvej udnævnes til et klimalaboratorium med det udgangspunkt, at den skal bære trafikken, men samtidig være attraktiv at bo og arbejde langs med. Gadens bygninger skal gøres klimavenlige og grønne, uanset om de anvendes til bolig, service, erhverv eller uddannelse.

7. Gruppen ønsker, at Københavns Kommune involverer de lokale kræfter med fokus på både nutid og fremtid. Københavns Kommune bør i sit fremtidige planarbejde involverer lokalområderne og lokaludvalgene meget før, at de centrale forvaltninger rykker ud.

Bemærkninger

1. Kommunen kan alene med sin støtte til almene boligprojekter, herunder kollegie- og ungdomsboliger, påvirke boligsammensætningen i området. Planlægningen af Nørre Campus forventes at medføre, at området mellem Haraldsgade og universitetet indrettes med fokus mod universitet, hvor kreative universitetsrelateret erhverv vil kunne placeres i områderne til serviceerhverv.

2. Med fokuseret byudvikling er det intentionen, at prioritere byudviklingen hvilket betyder, at nye områder udvikles og færdiggøres før, der tages hul på nye områder. Der vil som et led i den fokuserede byudvikling fremover løbende vil blive udpeget områder, hvor der er mulighed for en lokal byudvikling. Forvaltningen vil have gruppens udpegnings med i sine overvejelser.

3. I dag reguleres erhverv i boligområder, så de ikke medfører miljømæssige gener for beboerne. Yderligere muligheder for erhverv og service vurderes at ville medføre yderligere gener for beboerne.

4. Der vurderes at være plads til udbygning med daginstitutioner og skoler. Forholdene for børn derudover kan ikke behandles inden for kommuneplanlægnings rammer. Den afhænger af Borgerrepræsentationens politik og dispositioner inden for de rammer, som Folketinget udstikker.

5. Kommunen er i færd med at udarbejde en plan for grøn mobilitet. De foreslåede grønne stiforløb vil blive taget med i overvejelserne i forbindelse hermed.

6. Kommunen vil i forbindelse med planer om København som grønt laboratorium skulle udpege en række projekter. Det vil blive overvejet, hvorvidt forslaget skal indgå heri.

7. Økonomiforvaltningen involverer gerne lokale kræfter tidligt i planlægningen. Det er eksempelvis sket i forbindelse med Nørre Campus og planerne for det. I kommuneplan II inviteres lokaludvalgets formandskab til at kommentere på indholdet inden planen sendes til høring i de politiske udvalg.

26) ØSTERBRO HAVNEKOMITE V. INGER HUTTERS

1. Indsiger støtter op om det overordnede plangrundlag i kommuneplanforslaget. Indsiger bemærker at de håber at det fremtidige arbejde bygger på det vindende forslag fra den internationale idékonkurrence for Nordhavn om et Urbant delta med mange holme, kanaler og sammenhængende grønne forløb.

2. Indsiger ønsker også, at grøn vækst og livskvalitet skal være plangrundlag for den kommende arealudvikling i Nordhavn, både i de konkrete lokalplaner og ved at give mulighed for afprøvning af midlertidige projekter som - Midlertidig havnepark i den tidligere Skudehavn og - Kuperet terræn med kælke- og skibakker med grupper af træer ved den nye mole til krydstogtskibe.

3. Indsiger gør endvidere opmærksom på, at det er en planmæssig hovedopgave at sikre adgangen til vandet i niveau ved Nordhavn Station. Den nuværende jernbanedæmning og sporforløbet i niveau bør derfor ændres. Jernbanen bør graves ned mellem Østerport og Svanemøllen, og et nyt Nordhavn stationscenter etableres. Det kunne f.eks. ske i sammenhæng med etablering af en ny metrolinie fra metrocitylinien f.eks. fra Trianglen. Undersøgelser af denne linie bør igangsættes nu, så gravearbejdet kan igangsættes når metrocityringen er udgravet.

Bemærkninger

1. I marts 2009 blev den åbne internationale konkurrence om Nordhavn afgjort. 'Nordholmene – Urban delta' blev udpeget som vinder af konkurrencen og valgt til at danne grundlag for udvikling af Nordhavn som ny integreret bydel. COBE, SLETH MODERNISM, Polyform og Rambøll blev samtidig tilknyttet som rådgivere på udviklingen af Nordhavn. Siden da er der gennemført en kvalitetssikring af konkurrenceprojektet og de udviklingsstrategier, projektet bygger på, samt arbejdet med lokalplan for den indre del af Nordhavn, som kommer i offentlig høring i foråret 2011.

2. Forslag til midlertidige aktiviteter bedes fremsendt til udviklingselskabet By & Havn, som står for den konkrete udvikling af Nordhavn, herunder midlertidighed under realiseringsfasen.

3. Det er en vigtig del i udviklingen af Nordhavn, at adgangen til vandet så vidt muligt forbliver offentlig tilgængelig. Blandt andet derfor er to af udviklingstemaerne i Nordhavns udvikling 'Holme og kanaler' og 'Blå og grøn by'. Det er muligt at læse mere om alle temaer i publikationen 'Nordhavnen Urban Strategy' fra november 2009, som kan hentes fra www.kk.dk/nordhavn. Det foreslædes ønske om at grave jernbanen ned mellem Østerport og Svanemøllen ligger uden for Københavns Kommunes mulighedsrum idet, banelegemet er statsligt ejet af DSB. Kommunens vurdering er, at idéen er spændende, men ikke realistisk.

27) LUG, FLEMMING HANSEN

1. LUG er forundret over at motorsporten ikke fysisk er placeret i 2010 oplægget i København, da den kræver langsigtet planlægning. LUG ser med tilfredshed, at problemerne er ved at blive løst for de 2-hjulede ved Slusen i Sydhavnen, men de 4 hjulede, der nu kører på Københavns Go-kart Bane på Kraftværksvej skal også fremtidssikres, især når den tidligere bane blev fjernet ved den sidste kommuneplan.

Bemærkninger

1. Det er korrekt, at kommunen i Kommuneplan 2005 forsøgte at reservere et areal til støjende friluftsanlæg, men kommunen blev af Miljøministeriet pålagt at fjerne denne reservation, da den strider imod den gældende fredning af området. I lyset af, at kommunens

parkområder alle er fredede vurderes det ikke muligt at pege på egnede placeringer til motorsport der. Kommuneplanen fastslår bl.a. derfor, at støjende fritidsanlæg skal placeres i byområdet på en sådan måde, at de ikke udgør en væsentlig belastning for eksisterende og kommende støjfølsom anvendelse. Det vil afhænge af mulighederne for støjdæmpning i det konkrete tilfælde, hvorvidt der kan anvises en placering for anlæg til motorsport i kommunen. Københavns Go-kart Bane på Kraftværksvej er ikke blevet fjernet fra kommuneplanen ved den seneste kommuneplan. Borgerrepræsentationen vedtog i februar 2009 et kommuneplantillæg på området, der tilføjede en mulighed for at placere et galleri, tegnet af Olafur Eliasson, men ellers bibeholdt de hidtidige muligheder.

28) KØBENHAVNS MUSEUM

Københavns museum roser kommuneplanstrategien for at sætte fokus på kulturarven. Det er positivt, at den nye kommuneplan indeholder en udpegnings af henholdsvis kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger. Dog er der mange spændende kulturhistoriske elementer i bygninger, der ikke er medtaget.

Københavns bymuseum har følgende konkrete ideer

1. Samarbejde og dialog om byudviklingen indenfor de udpegede kulturmiljøer, men også i de områder hvor kulturarven måske ikke synes så tydelig. I forbindelse med de fem byudviklingsprojekter har museet kompetence til at indgå i en dialog omkring bevarelse af kulturspor, der kan give områderne en historisk forankring. Det ville være positivt såfremt museet kunne være part i en konstruktiv dialog med planlæggere og arkitekter, så kulturarven kan blive tænkt ind i projekterne helt fra starten.

2. Københavns kommune skal anskue de gamle industriområder som en ressource, der kan give identitet og historisk forankring til et område.

3. Københavns arkæologiske arv bør altid huskes ved planlægning af byen.

Bemærkninger

1. Økonomiforvaltningen kvitterer for det hidtidige samarbejde om udpegnings af kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger i

forarbejdet til kommuneplan 2011 og ser frem til en forsat løbende dialog om Københavns kulturarv i byudviklingen.

2. Industriområderne og kulturmiljøerne i øvrigt bliver betragtet som et aktiv i byudviklingen. Det er med til at give identitet, som betyder at bl.a. ny arkitektur kan bygge videre på og forny Københavns egenart i kommende nybyggerier.

3. Københavns Kommune er meget opmærksom på arkæologiens betydning for planlægning og realisering af projekter i byen.

29) LANDSKABSARKITEKTERSTÆNKETANK

1. Indsiger er af den opfattelse, at den fremlagte strategi primært er en vision om omlægning af ressource og energiudnyttelse, mod en mere bæredygtig by. En vision de absolut kan bakke op.

Dog foreslår indsiger at der indskrives strategier for videreudvikling af Københavns grønne strukturer – naturarealer – sportsarealer – parker – grønninger – lommeparker – træer og ubebyggede arealer. Endvidere efterlyses en strategi for håndtering og anvendelse af regnvand.

Bemærkninger

1. I Kommuneplan 11 vil natur og biodiversitet blive behandlet i afsnittet om varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser, som sikrer at biodiversiteten bevares og forbedres. Endvidere vil der i den kommende kommuneplan være retningslinjer for byens grønne områder.

2. Københavns Kommune arbejder i øjeblikket på en klimatilpasningsplan, som skal modvirke effekterne af de globale klimaforandringer. Det være sig stigende vandstand og øget mængde regnvand.

30) KØBENHAVNS STIFTØVRIGHED

1. Stiftsøvrigheden opfordrer til at der indtænkes mulighed for etablering af en kirke i det nye Nordhavnsområde, i Ørestaden og i Sydhavnen. For så vidt angår sidstnævnte område henvises i øvrigt til lokalplanforslaget "Teglværkshavnen – tillæg 4".

Bemærkninger

1. I kommuneplanens bestemmelser for områder til boliger (B), blandet boliger og serviceerhverv (C) og offentlige formål (O2-O5) kan der placeres kulturelle servicefunktioner, herunder kirker. Således kan øvrigheden købe arealer i de store dele af de tre områder, der udlægges med en af disse bestemmelser. For Ørestaden og Nordhavns vedkommende er det By & Havn, der som ejer kan sælge arealer til øvrigheden.

31) REFSHALEØEN HOLDING A/S

1. Refshaleøens Holding A/S har noteret sig at rækkefølgeplanen for byudvikling agtes fastholdt i kommuneplanarbejdet. For selskabet betyder det, at omdannelsen af Refshaleøen til et blandet og miljørigtigt bykvarter må udskydes en årrække.

2. Selskabet ønsker en dialog med kommunen om investeringer i Refshaleøen. De kan og vil selv forestå en udvikling af Refshaleøen og har den finansielle styrke til øjeblikkelig at starte en byudvikling.

3. Selskabet advarer mod at fokuseret planlægning kan føre til reduceret funktionsblanding, arkitektonisk ensartethed og skæv aldersmæssig beboersammensætning med efterfølgende dyrere og mindre fleksible offentlige serviceløsninger.

4. Selskabet tilslutter sig retningslinjerne for midlertidig anvendelse af Perspektivområderne i Kommuneplan 2009, men ønsker en yderligere og mere perspektivrig udvidelse af frihedsgraderne for den midlertidige anvendelse af området. Selskabet foreslår derfor at Refshaleøen på baggrund af sin størrelse, beliggenhed, placering i rækkefølgeplanen og status som perspektivområde udpeges som pilotprojekt, der i praksis belyser hvordan midlertidige formål kan udnyttes. Selskabet er indstillet på at indgå et egentlig partnerskab med kommunen et sådan projekt samt at medvirke økonomisk. De finder at en konkretiseret partner- og udviklingsaftale vil udgøre et godt grundlag for afprøvning af den praktiske virkelighed i forhold til lovgivningsmæssige muligheder og administrative løsninger samt grønne løsninger.

Bemærkninger

1. Af hensyn til de kommunale investeringer i skoler, institutioner og veje mv. er der behov for at prioritere byudviklingen i kommunen, så der sikres en høj udbygningstakt i nye byudviklingsområder. Rækkefølgeplanen er et udtryk herfor.

2. Forvaltningen er åben for en dialog om, hvordan investeringer kan være med til at Refshaleøen kan udnyttes midlertidigt.

3. Forvaltningen skønner ikke, at fokuseret byudvikling vil få denne virkning. Forvaltningens tanker omkring fokuseret byudvikling er at finde en metode til at udpege steder, hvor der er mulighed for investeringen, og hvor disse investeringer kan danne synergieffekter med kommunens øvrige planlægning til glæde for nørømrådet og evt. et større område.

4. Med Kommuneplan 2009 åbnede kommunen op for, at der i perspektivområder er mulighed for at etablere midlertidige anvendelser og aktiviteter i eksisterede bygninger. Der åbnes ikke mulighed for byudvikling med nyt byggeri. Inden for disse rammer er Økonomiforvaltningen åben for en dialog med Refshaleøens Holding om anvendelsen.

PRIVATPERSONER

32) THOMAS PHILLIP

1. Indsiger mener, at kommunen skal videreudvikle gadenettet i brokvartererne, der især bærer præg af karréer, og gader, fortove, cykelstier der er adskilt, osv. Der skal være mere grønt i byen, eksempelvis veje med grøn beplantning, forhindringer, træer, bump, sving ect. Det vil bevirke at bilisterne sænker hastigheden. Der skal ligeledes også etableres områder, hvor muligheder for ophold og leg på gaderne prioriteres.

2. Endvidere skal kommunen arbejde med at udvikle ny belægning, da asfalt dominerer bybilledet, især i beboelsesområderne i brokvartererne for at nedbringe partikelforeningen.

Bemærkninger

1. Kommuneplanen indeholder en vejnetsplan. Vejnetsplanen fordeler biltrafikken i byens gader, herunder gadenettet i brokvartererne. I 2009 blev der som noget nyt indført strøggader, som prioriterer et fornuftigt samspil mellem indkøb og opholdsmuligheder.

2. Der er mange hensyn at tage, når man vælger vejbelægninger. Københavns Kommune har fokus på at anlægge veje, som er så

slidstærke og langtidsholdbare som muligt. Herved reduceres også bilernes brændstofforbrug og dermed deres udledninger. Endvidere har kommunen målsætninger for øget brug af støjsvag asfalt på visse typer af vejstrækninger.

33) HENRIK SØRENSEN

1. Indsiger efterlyser en svømmehal og en sportshal på Christianshavn og foreslår at inddrage noget af arealet på Christiania.

2. Endvidere ønsker indsiger, at der etableres muligheder for udstrækning og andre øvelser flere steder langs med voldstierne, da de ofte bruges af kondiløbere. Eksempelvis kan man indføre "stationer" med ribber og lignende, som det ses i udlandet.

Bemærkninger

1. Kommunen har i Budget 2011 afsat 60 millioner kroner frem til 2014 til en ny multihal på Arsenaløen, se <http://www.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/OekonomiOgBudget/Budgetter/2011.aspx> ..

Der er pt. ingen planer om at etablere en svømmehal på Christianshavn

2. I Kommuneplan 2009 er der retningslinjer, der sikrer, at kultur- og fritidstilbud indtænkes i byudviklingen på linje med dagsinstitutioner, skoler og andre offentlige tilbud. Disse retningslinjer er også med i kommuneplan 11. Det betyder, at der er skabt mulighed for "stationer" med ribber i byudviklingen.

34) GITTE CHRISTENSEN

I. Indsiger synes, at det er rigtig dejligt, at borgerne i København får mulighed for at komme med kommentarer til byplanlægningen i København. Hun har dog endnu ikke oplevet, at planer er blevet ændret grundet borgernes utilfredshed med en plan, men indrømmer hun ikke kender til alle planer i København. Indsiger vil gerne vide, hvor mange gange indenfor de sidste tre år, at borgernes indsigelser har haft reel indflydelse på byplanlægningen. Indsiger påpeger, at hendes indlæg således ikke er et høringssvar, men en generel forespørgsel. Hun ønsker at modtage en besvarelse, så det er nemmere at tage stilling til, om det er umagen værd at komme med forslag eller indsigelser vedrørende byplanlægningen.

Bemærkninger

I forbindelse med udarbejdelse af kommuneplaner og kommuneplanstrategier er der en offentlig høringsperiode på 8 uger, hvor der er mulighed for at komme med indsigelser. Københavns Kommune har oprettet en høringsportal – www.blivhoert.kk.dk, hvor der med fordel kan afgives høringssvar. Når kommunen modtager høringssvaret sendes en kvittering til indsiger. Efter høringsperioden ophører kommunen alle de indkomne indsigelser. Det sker i en hvidbog, som vurderer om indsigelserne giver anledning til ændringer. Det er et stort arbejde at vurdere indsigelser over tre år.

Høringsprocessen i forbindelse med Kommuneplan 09 gav 103 indsigelser til kommuneplanen. Heraf gav 17 anledning til ændringer i kommuneplanforslaget. Eksempelvis gav kommunen Vanløse privatskole ret i sin indsigelse og ændrede rammerne, så skolen kunne udbygges.

35) PETER NIELSEN

I. Indsiger finder det glædeligt, at København vokser og bliver hjem for op imod 60.000 flere mennesker i 2025 og mener, det vil skabe liv, dynamik og diversitet.

Indsiger er positivt stemt over for kommuneplanstrategien og mener, at København bør være foregangsby for bæredygtig byudvikling – både på lokalt og globalt plan. Indsiger er dog forundret over, at kommunen har forelsket sig så meget i de ufleksible, ukomfortable og unøjagtige, osende bybusser, at man slet ikke overvejer en (gen)indførelse af letbaner i København. Indsiger mener ikke, at

busserne skal fjernes, men at der skal indføres letbaner på de større strækninger (eksempelvis på nogle af A-ruterne) da de hurtigere og mere miljøvenligt alternativ til bybussernes støjende, træge og småirriterende tilstedeværelse.

Bemærkninger

I. Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger i øjeblikket behovet for udbygning af den kollektive transport. Det gælder blandt andet flere højklassede busforbindelser, letbaner og mere metro. Projektet løber frem til primo 2012.

36) BETINA JOBER

I. Indsiger er begejstret for indførelsen af rygeloven og mener kommunen skal tage yderligere skridt for at begrænse rygning i offentligt rum. Det være sig til koncerter, foran døren på center og bygninger, så man har en chance for at komme levende ud af døren uden at være røgdykker, ved busstoppesteder, så vi og allergiker ikke er forvist til at stå ude i regn og slud, på legepladser, når man står i kø, hvor man ikke kan slippe væk samt ude og inde på alle skoler.

Bemærkninger

I. Kommuneplanen beskæftiger sig ikke med rygeloven. Kommunen kan ikke forbyde folk at ryge på offentlige arealer.

37) ANDERS GRENAA

I. Der fokuseres en hel del på at begrænse privatbilismen og den deraf udledte mængde CO₂. Desværre nævnes der ikke med ét ord knallerter og andre benzin/olie-blandingsdrevne køretøjer. Ifølge DMU (nyhedsbrev 2007) udleder knallerter 29 gange så meget CO₂ (-ækvivalens) som den gennemsnitlige bil pr. kørt kilometer. Knallerter står for 7 % af den Københavnske transportsektors CO₂-udslip, så selv om det er et minimum af trængslen der skyldes knallerter, er der altså et stort CO₂-potentiale at hente her, ud over den akutte giftighed af gasserne, der bliver udledt fra olie-benzin-blandingen. Indsiger mener, det vil være rimelig at forbyde brug af motorkøretøjer, der bruger blandingsbenzin, da teknologien er forældet, og at der indføres en miljøzone for knallerter som med lastbiler. Endvidere skal det påbydes, at knallerterne skal være eldrevne eller skal overholde en rimelig emissions-

grænse. Den stigende mængde eldrevne knallerter og scootere på cykelstierne beviser, at det ikke længere er urimeligt at kræve svineriet stoppet.

Bemærkninger

1. Kommunen har ikke hjemmel til at forbyde knallerter i København eller stille krav til, hvilke typer af brændstof knallerterne kører på.

Kommunen har heller ikke hjemmel til at indføre miljøzone for andet end tunge køretøjer.

38) OLE RASMUSSEN

1. Ole Rasmussen mener ikke, at man skal blande boliger med erhverv og institutioner, da det er sociale relationer, der giver trivsel og livskvalitet, mens erhverv er med til at give tomme byområder uden identitet. Et velfungerende butik- og caféliv er styrken i de københavnske bydeles identitet, og de er stadig vigtige faktorer, ligesom pendlerne skal prioriteres, da de er med skabe byliv

2. Der skal være flere grønne områder i byen.

3. Indsiger efterlyser konkrete planer for Tømmergraven.

4. Indsiger ønsker en pendulfærge i havnen, der kan betjene brugerne fra Sydhavnen til Svanemøllen. HT-linie fra Sluseholmen til Nyhavn bør som et minimum betjene Fisketorvet og have en direkte adgang til S-bane og busser. Endelig ønsker indsiger, at der investeres i en havnetunnel.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune er enige i, at et velfungerende cafe- og butiksliv skaber identitet og byliv. I kommuneplanen er der en struktur for detailhandel, herunder lokal forsyning, der skal bidrage til at skabe liv i forskellige dele af byen. I et sikker by perspektiv er det vigtigt at funktionsblande områder, da dette er med til at forhindre, at nogle områder i byen ligger øde. Endelig har Københavns Kommune besluttet at integrere biblioteker og kulturhuse i nye kulturcentre. Det kan være med til at give et kulturelt nærmiljø med lokal identitet.

2. I den kommende kommuneplan vil der være retningslinjer for grønne områder.

3. Forvaltningen har ingen planer for Tømmergraven – og kender ikke til at andre skulle have det. Tømmergraven indgår i byudviklingsområdet Sydhavn, der er under planlægning og udbygning. Lokalplan 028 og 202 er gældende for henholdsvis den sydlige og nordlige side af graven.

4. Borgerrepræsentationen har med budget 2011 besluttet, at der skabes en sammenhængende havnebusrute fra Sydhavnen til Nordre Toldbod. Bådene bliver af en kvalitet, der kan medtage kørestole, barnevogne og cykler.

Skal ruten forlænges fra Nordre Toldbod til Svanemøllen, skal båden sejle hele vejen uden om Nordhavnen. Sejltiden bliver dermed så lang, at ruten forventeligt ikke vil få en rimelig økonomi.

Trafikministeriet undersøger i øjeblikket i samarbejde med Københavns Kommune, hvordan en eventuel havnetunnel kan bidrage til at løse byens trafikale udfordringer. Undersøgelsen påregnes afsluttet i 2013.

39) ANDREAS E. HASS

1. I forhold til at sikre en bedre livskvalitet for borgerne i København synes indsiger, at kommunen bør intensivere sit arbejde med støjplanerne. København skal være en dejlig by at bo i, og planer om klimaindsatser og om en mere sikker by er gode temaer for at få København op på et internationalt konkurrenceniveau. Desværre mangler der noget helt basalt i kommuneplanen, og det er en behandling af temaet omkring støjgener. I oplægget til kommuneplanen skriver kommunen, at der kommer flere biler på vejene, hvilket bestemt ikke nedsætter støjgener i bybilledet, med mindre man tager sig en række forholdsregler, som indsiger finder at der skal lægges op til i den næste kommuneplan. Det være sig en hastighedsbegrænsning for Jagtvej, men gerne alle steder hvor en fire-sporet trafikvej ligger klods op af boligejendomme. Mindre støj om dagen og om natten vil generelt set højne livskvaliteten hos de mange københavnere, som er udsat for støj.

Bemærkninger

1. I den nye støjhandlingsplan for Københavns Kommune fremgår det hvad kommunen vil gøre for at mindske støjen i omgivelserne frem til 2013 og på længere sigt.. Støjhandlingsplanen forventes vedtaget i foråret 2011.

40) JAN KOED

1. Indsigers ønske for byen er, at Rådhuspladsen kommer under kærlig behandling i de kommende år og genvinder sin styrke, puls og vitalitet. Rådhuspladsen skal indbyde til ophold og velvære – skal være det naturlige samlingspunkt for alle københavnere til hverdag og fest - emme af liv fra mennesker til metro, bus, taxa, café, butik, hotel, kontor - være stedet med de spændende restauranter, cafeer og butikker - have plads til kreativ udfoldelse for københavnere og turister i alle aldre - have plads til selv de største københavnerebegivenheder - virke som en magnet på internationale eventmagere - være et sted, hvor tryghed, sikkerhed og tolerance er en realitet - skal befri for gennemkørende trafik, støj og skadelige partikler – skal tillade fodgængerne at færdes overalt på pladsen - være integreret med den omliggende by - skal være en oase af rummelighed og sanselighed - gøre væsen af sine smukke bygninger og sine herlighedsværdier ud samt være Danmarks flotteste byrum.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune har et ønske om at Rådhuspladsen skal fremstå indbydende over for borgere og turister. Det er allerede nu muligt at afholde arrangementer og events på Rådhuspladsen som samler borgerne, efter aftale med kommunen og Københavns Politi.

Da der bliver anlagt metrostation de kommende år med deraf følgende gener vil kommunen på nuværende tidspunkt ikke igangsætte en ombygning af pladsen.

Rådhuspladsen er mødested for en lang række af byens transportformer: Der må derfor påregnes aktivitet og trafik på pladsen.

41) LISA LAMBERT

1. Indsiger er glad for at være tilbage i København efter 15 års fravær og hun håber, at erfaringerne omkring manglende byliv bliver brugt positivt i Nordhavnsprojektet.

2. Indsiger mener dog København savner bofællesskaber / kollektiver som alternativ boform til de mange singler, seniorer, studerende danske som udenlandske, fysisk / psykisk handicappet, og ikke mindst de "sammensatte" børnefamilier. Eller "blandet" boformer med et overordnet sigte el. interesse ala grønt, øko, sundt, CO2-neutralt, sport, rødvin eller multietnisk etc.

Bemærkninger

1. Planlægningen af Nordhavn fokuserer på, at Nordhavn skal blive en levende bydel. Dette sikres blandt andet ud fra en række udviklingstemaer, som fx '5 minutters byen' og 'Identitet og Kulturspor'. Det er muligt at læse mere om alle temaer og hvordan disse konkret vil skabe byliv i publikationen 'Nordhavnen Urban Strategy' fra november 2009, som kan hentes fra www.kk.dk/nordhavn.

2a. Et centralt element i Københavns Kommunes boligpolitik er, at byen skal tilbyde tilstrækkeligt antal boliger til at imødekomme efterspørgslen og at boligerne skal være forskellige i størrelser og ejerformer for at passe til forskellige typer københavnere. Ønsket om mere nuancerede boligtyper som de af indsiger nævnte eksempler, har Københavns Kommune ikke mulighed for at sikre, da kommunen ikke selv bygger boliger og den som planmyndighed ikke har de redskaber. Københavns Kommunes kommuneplan har dog mulighed for at fastsætte boligstørrelsen på nybyggeri, men kan ikke diktere grundejeren at lave boligerne som kollektiver eller blandede boformer med ovenstående sigte.

2b. For at understøtte nybyggeri af boliger til mennesker med lavere indkomster er Københavns Kommune med i forsøgsprojektet Almen Bolig+, som har til formål at skabe billigere boliger i København, så det også i højere grad er muligt for lav- og mellemindkomstgrupper at bo i København. Boligerne opføres som almene boliger, hvor Københavns Kommune yder grundkapitallån til det almene boligselskab. På de grunde, som Københavns Kommune ejer, opføres Almen Bolig+ boliger i en blanding med andre ejerformer. Almen Bolig+ bliver endvidere også opført som boliger til fysisk og psykisk handicappede forskellige steder i København, da disse boligtyper også prioriteres i boligpolitikken.

2c. I forbindelse med udviklingen af Københavns Universitets campusområder har kommunen fokus på at etablere flere boliger til studerende. Københavns Kommunes kommuneplan kan udlægge rammer for hvor og hvor mange ungdomsboliger byen skal have i fremtiden. Dog skal selve byggeriet af studieboligerne opføres af private grundejere.

2d. Som en del af udviklingen af Ørestaden er der i Kommuneplan 2009 udlagt rammer med sigte på, at der skal udvikles en økologisk bydel på Amager Fælled.

42) MICHAEL HANSEN

1. Indsiger mener, at det ikke er til at se, at kommunen arbejder på løsninger på de nuværende og fremtidige trafikproblemer. Indsiger mener, at det er 600 meter fra ens bolig eller arbejdsplads er for langt, når bilisterne har bedre muligheder. Endvidere er det indsigers opfattelse at den nuværende kollektive trafik i København er stort set ubrugelig, så kommunen kan endnu ikke vente yderligere syv år på at gøre noget. Busserne skal prioriteres, og der skal anlægges busbaner i indre by specielt ved Kgs. Nytorv.

2. Kommunen nævner ikke letbaner/sporvogne med et eneste ord. Mens storbyer i alle andre lande bygger letbaner som aldrig før, så satser Københavns Kommune ensidigt på busser og en Metrocityring. Det er som om, at kommunen ikke forstår, at man sagtens kan kombinere metro og letbane. Det behøver ikke være et enten/eller. En letbane kunne f.eks. gå fra Nordhavnen til Carlsberg og cirka følge 3A's rute. En sådan letbane er langt billigere end Metro og kan bygges langt hurtigere. Så alt i alt er Københavns Kommunes plan om "Grøn vækst og livskvalitet" blottet for enhver konkret plan til et bedre København, trafikmæssigt set.

Bemærkninger

1. Alle erfaringer viser (Miljøministeriet), at princippet om, at borgere maksimalt har 600 meter til nærmeste kollektive transportmulighed er en god målestok for tilgængelighed i forbindelse med transportmiddelvalg.

I etableringen af nye byområder overvejes det at sænke den maksimale afstand yderligere. Det gælder for eksempel for 5-minutters byen i Nordhavnen, hvor den maksimale afstand til kollektive transportmidler tilstræbes kun at blive 400 meter.

2. Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger i øjeblikket behovet for udbygning af den kollektive transport. Det gælder blandt andet flere højklassede busforbindelser, letbaner og mere metro. Projektet løber frem til primo 2012. Dog kan det nævnes at bygningen af Cityringen er i fuld gang. Når den åbner i 2018 vil den i vid udstrækning følge 3As nuværende rute.

43) ANDREAS HEIBERG

1. Indsiger mener at en begrænsning af trafikken og en øget begrønning af området omkring Bispebuen og Åboulevarden vil give et bedre støjniveau og luftkvalitet. Det kan gøres ved at anlægge en park og genaktualisere en frilægning af Ladegårds Å. Det vil også give området en revitaliserende effekt og løse kommende problemer med klimatilpasning, LAR og varmeeffekten. Ligeledes vil en park skabe merværdi for beboerne i området, da der ikke er en nærliggende park.

Bemærkninger

1. Københavns Kommune arbejder med begrænsning af trafikken ved at forbedre de offentlige transportmidler samt ønsker at indføre en form for trængselsafgift. Sidstnævnte kræver imidlertid lov-hjemmel fra staten. Der er ingen planer om at frilægge Ladegårds Å. Derimod foreligger der i regi af Teknik- og Miljøforvaltningen planer for en af de såkaldte 'lommeparker' tæt ved Bispebuen, på Glente Plads, hvor Glentevej møder Nordre Fasanvej. Realisering til lommeparken udestår.

Københavns Kommune arbejder løbende på at koncentrere byens trafikstrømme. Der er udarbejdet en støjhandlingsplan, hvori målsætningen er at reducere støjgener på de kommunale veje med stor trafikbelastning. Målet opnås for eksempel ved at benytte støjreducerende asfalt på veje med mere end 2000 biler i døgnet, der kører mere end 40 km/t. Luftforurening reguleres ikke i Kommuneplanen.

BORGERMØDE OM KØBENHAVNS KOMMUNEPLANSTRATEGI 2010

Dato for arrangement: 13. oktober 2010

Sted for arrangement: Ørestad Gymnasium

BAGGRUND

Mødets formål var at skabe debat med og hente inputs fra forskningsmiljøet, erhvervslivet, investorer, lokaludvalg, borgere og ungdommen om, hvordan disse vurderer Københavns målsætninger og ambitionsniveau set i forhold til de regionale og globale udviklingstendenser og i lyset heraf opstille anbefalinger til præciseringer/justeringer af den udstukne udviklingsstrategi. Samt at generere en folkelig debat, hvor københavnere og det politiske niveau på baggrund af disse inputs drøfter, hvilke elementer København i fremtiden bør prioritere, implementere og brande i sin samfundsmæssige udvikling set i relation til københavnernes selvforståelse og interesser.

PROGRAM

Arrangementet blev afholdt på Ørestad Gymnasium og åbnet af Overborgmester Frank Jensen, der præsenterede Kommuneplanstrategien og bevæggrundene for dennes problemstillinger og prioriteringer i forhold til løsning af Københavns fremtidige udfordringer.

Herefter fulgte oplæg fra Professor Peter Maskell fra Copenhagen business school og Direktør Michael H. Nielsen fra Dansk Byggeri. Oplæggende tog udgangspunkt i hvorledes strategiplanen vurderes af deres respektive brancher.

Som afslutning på de faglige oplæg kom Torkil Groving fra Østerbros Lokaludvalg med sit lokaludvalgs syn på strategiplanen, hvorefter 2 elever fra Ørestads Gymnasium kom med de unges syn på den fremtidige byudvikling.

Herefter fulgte 30minutters debat med salen, hvor paneler bestående af repræsentanter fra de politiske partier samt oplægsholdere deltog. Afslutningsvis blev der oprettet workshops om byudviklingsområderne og København generelt. Inputs fra disse workshops indgår i hvidbogen på linie med de øvrige høringssvar.

DELTAGERE

Arrangementet henvendte sig til både borgere, developere, arkitekter, foreninger, lokaludvalg og andre interesserede. Der blev ikke foretaget optælling af deltagere, men der var omkring 150 mennesker til borgermødet hvoraf halvdelen deltog i de efterfølgende workshops.

EMNER

Udover hovedemnet Kommuneplanstrategien 2010. Blev der oprettet workshops på hvert af de 5 byudviklingsområder samt en for København generelt. Disse workshops blev styret af de medvirkende gymnasieelever i fællesskab med embedsmænd fra Center for Byudvikling.

UDDRAG FRA WORKSHOPS

Interesse i området, ved at gøre det mere levende og give mulighed for at flytte ind i området.	For de tomme grunde er trist at se på. De tomme grunde er ikke til gavn for beboerne.	At få brugt de midlertidigt tomme grunde. Blandt andet "Rigsarkiv grunden", som er meget centralt placeret imellem en masse vigtige bygninger (DR Byen, kollegiet osv). Kunne være et godt samlingssted (måske som en stor plads). Eventuelt demonstrations anlæg som noget mobilt, der kan flyttes rundt.	Se på behov i området. Fokus på funktioner, som skaber dynamik. Ikke kun kommunens ansvar men private investorer skal også komme på banen.	Alle enige i at der skal gøres noget ved de tomme grunde.
Ikke alle vil have noget i indre by. Men det skal være sig selv. Det er vigtigt at holde dørene åbne, så man kan komme ind fra byen.	Blandt andet "Bjergvej" skal bruges mere fornuftigt, da det ligner en masse parcelhuse som er stablet ovenpå hinanden. For at skabe hyggelige rammer for bydelen.	At skabe forbindelse fra huse til gadeplan og de grønne områder, men samtidig være tro mod den identitet man ønsker at have i Ørestaden.	Ved at igangsætte små ordinære projekter som plantekasser. Ved at skabe hyggelige ting at samles om f.eks. en grill plads. Dette fordi det i høj grad er de små ting der gør en forskel.	Nogle mente at det allerede fungerer som det er nu, men at det er en god ide at starte små projekter op. Generel enighed. Alle ved godt at man skal gøre folk opmærksomme på at Ørestad beboere generelt er glade for at bo i Ørestaden.

• Referat af Nordhavnsdiskussion

- HVEM ER VI?
 Klaus Mygind politiker
 Torkild formand for Østerbro byudvalg
 Pedra – 3. År på universitet - Studerer byplanlægning

Kbh sætter krav for bæredygtighed – hvordan kbh er forberede for andre lande, og evt andre bydele. Taget i betragtning for Sundby (bygninger fra 19 m)

Nordhavnen er først færdig om 40-50 år og Pedra efterlyser grøn vækst i de gamle eksisterende bydele.

Torkild - mener at det er vigtigt at tænke byudvikling sammen med allerede eksisterende bydele. Hvad skal være rammerne, hvis vi vil have et sikkert det drivende er, om man har udfoldelsesmuligheder – aktivitet = sport, idræt, kultur til kunst. Nordhavn er oplagt at bruge vandet. Hvordan får vi noget? Taget ved lære af det nutidige KBH. Blande nyt med gammelt. Ingen faste bydelsgrænser. Nordhavn er stadig meget åbent for "forslag" for aktiviteter. Der skal være balance mellem bolig og erhverv – dog med tanke på hvilke erhverv. Kontorerhverv er ikke det bedste i Nordhavn.

Klaus - Arb. Bolig og boligformer skal knyttes sammen. Det er fantastisk at forestille sig nordhavn, det er fantastisk den tanke man har. Hvordan skal gradvist? Begynd at bygge: infrastruktur, cykeltrafik, metro, andre former for baner. I takt med der bliver bygget, er liv vigtigt – fabrikker som rum. Fx: I man bygget ud, men fjernet attraktive miljøer. Bowlinghal har været der 50 år. Silo for technofester fjernet for at lave pæne bygninger. Vigtigt at lade vi der
- Torkild - om Nordhavn forslag:
 Svanemølle strand, forslag om flydende haver, kajak-aktivitet, attraktivt område at udbygge. Han foreslår at man udvikler denne som et aktivt område og ideer til udfoldelse. Fritidsorienteret og kommentielt orienteret.

Klaus - Når han kigger på planene, mener han der er mange grønne områder. Han synes strandarealerne skal være åbne og kajområderne. Han syn skabe forbindelse mellem østerbro og Nordhavn. De gradvist flytter til Nordhavn og bruger området, da det de næste 40-50 år er i gang med opsætning Pedra - Det må ikke være for dyrt at bo derude! "have en båd i baghaven" lækkert sted at bo, det koster meget. Hvad kan man gøre for at det ikke sk Studenterne er en vigtig rolle, da de flytter til københavn. Kollegier = må ikke være dyrt. Men nyt = dyrt.

Jonas - Bygge op ad vandet, for at udnytte vandet.

Torkild - Finansieringen kan man ikke tage højde for. Men man kan prøve at planlægge så man får blandede beboergrupper. Ønsker flere kanaler. M: komme sikkert rundt.

Planlægning om: krydstogt terminal østpå.

Kommunal embedsmænd - Kommunen kan ikke bestemme hvad det koster at bo forskellige steder. Kommunen kan ikke bestemme ejerformen. Man ikke må bygge for højt.

Torkild - Man kan bygge med tanken på, hvad det kommer til at koste at købe i sidste ende

PRÆSENTATIONSMATERIALE

DANSK BYGGERI

dansk byggeri

Grøn vækst og livskvalitet
- Kommuneplanstrategi for Københavns Kommune

Debatmøde 13. oktober 2010
Ørestad Gymnasium

dansk byggeri

Forslag til projekter der kan igangsætte den ønskede udvikling

dansk byggeri

Tidlig bymodning – byen der er klar til nye borgere

- Forbered byudvikling tidligt ved at udlægge veje og stier samt etabler beplantning og møblering
- Byen er klar til at modtage bygninger og brugere
- Der etableres tidligt attraktive rammer for den nye by
- Tidlig allokering af kommunale institutioner på kanten af den nye by

PROJEKTGRUPPE FRA ØRESTADS GYMNASIUM

Den Perfekte By

Vores behovspyramide

Bæredygtighed?

- Atombombeforsvar, grønne områder, rekreative arealer
- Analyse af byens eksisterende miljø og infrastruktur
- Uddannelse og erhvervsforhold, miljø, sundhed, rekreative
- Socialt netværk = fællesskab, offentlig transport
- Tag over forældre, venner og stier

Fællesskab

- Alle kan søge om værelser
- Kulturelle aktiviteter
 - Musik
 - Sport/fitness
 - Læsesal/café
 - Små arbejdsmiljøer
 - Arrangementer

ØSTERBRO LOKALUDVALG

ØSTERBRO LOKALUDVALG

Formand, Torkil Groving

Østerbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forening, der er medlem af Københavns Kommune. Lokaludvalget arbejder for at udvikle og forbedre byens miljø og kvaliteten af byens offentlige rum.

www.ostebrolokaludvalg.dk

ØSTERBRO KOMMUNE

En overordnet plan – set nedefra

15. oktober 2010

Planlægningsniveauer:

- Landsplandirektiv - Fingerplan
- Kommuneplan
- Lokalplan
- Bydelsplan ?

OVERORDNET VISION OG STRATEGI

15. oktober 2010

<p>BYDELSPLAN</p> <p>Livskvalitet og et aktivt byliv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedre udnyttelse af byrummene • Bedre fordeling af aktiviteterne • Breder vifte af kulturelle tilbud 	<p>KOMMUNEPLAN</p> <p>Grøn vækst og Livskvalitet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miljømetropol • Fokuseret byudvikling • Flere arbejdspladser • Sikkerhed, tryghed og velfærd • Drivkraft i regionen
---	--

