

Fingerplan 2007 og stationsnærhedspolitikken

Peter Hartoft-Nielsen

Dagligt arbejde:

Miljøministeriet

Landsplanområdet

*Projektleder for
hovedstadsområdets planlægning*

Disposition

- 1. Fingerplan 2007 – strategier for byvækst og lokalisering (stationsnærhedspolitikken)**
- 2. Fagligt grundlag**
- 3. Byplanmæssige-implikationer**
- 4. Implikationer for København**
- 5. Personlige refleksioner over udvikling og planlægning i København**

Planlovreformen 2007

Før

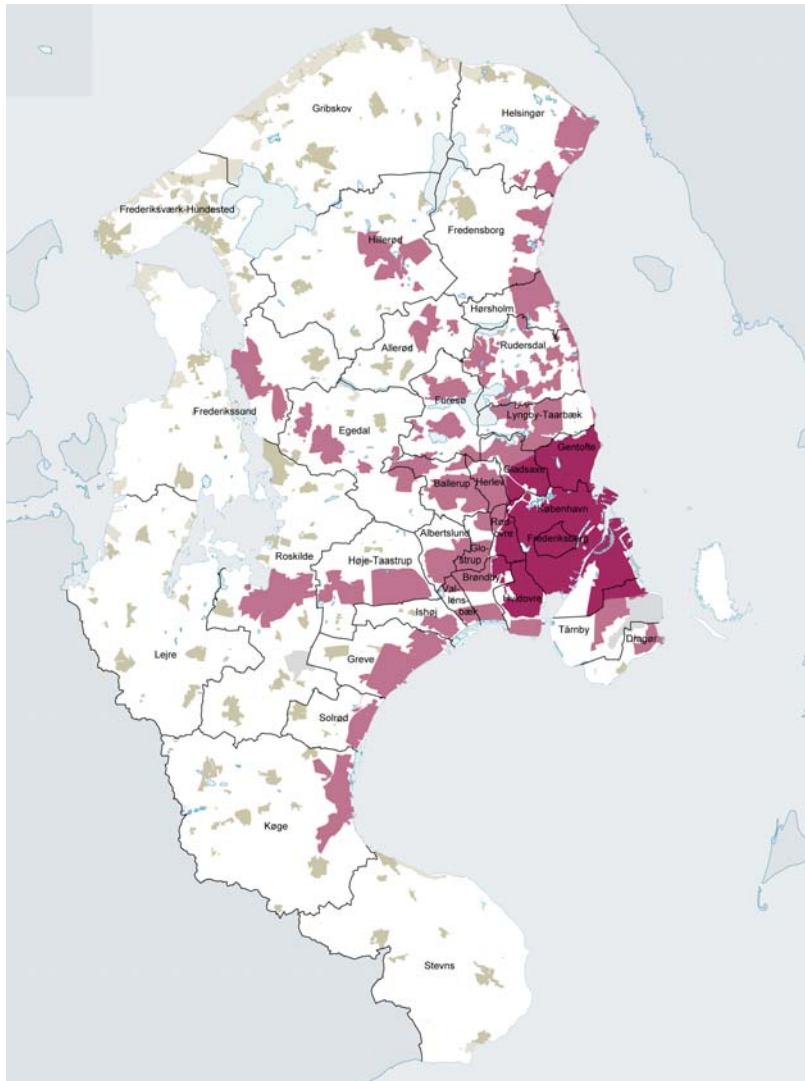
Landsplanlægning
12 Regionplaner
271 Kommuneplaner
1300 Lokalplaner pr. år

Efter

Styrket Landsplanlægning
5 Regionale udviklingsplaner
98 Kommuneplaner
1300 Lokalplaner pr. år

Overgangsordning 2006 - 2009

Hovedstadsområdet et sammenhængende storbyområde



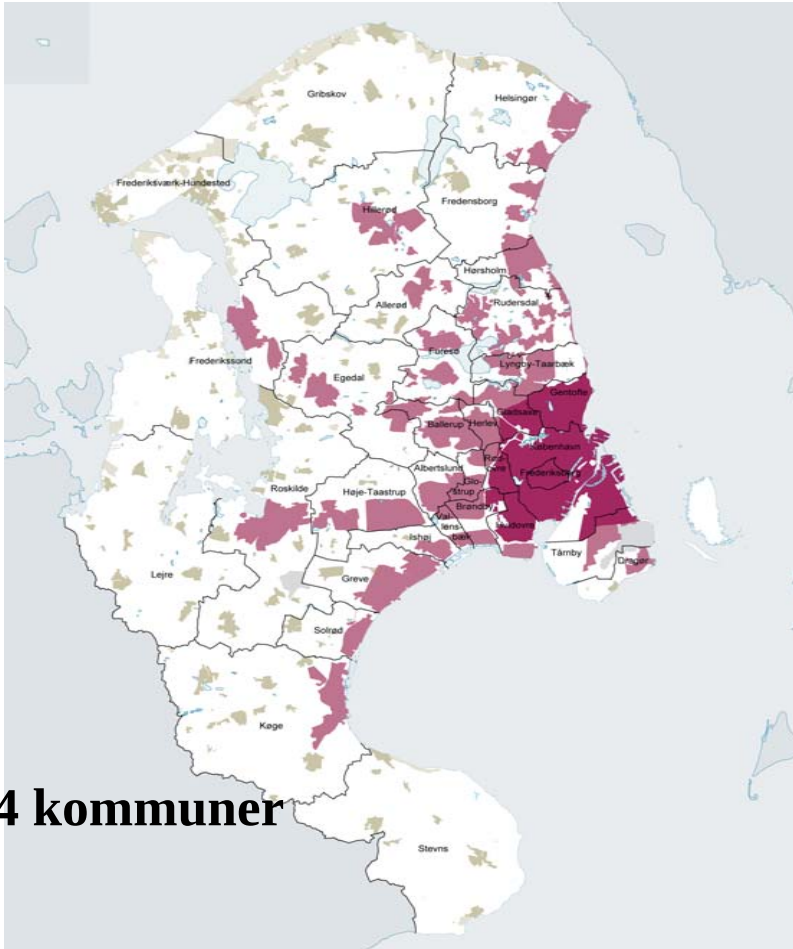
Kommunalreformen 1.1.2007

- Regionplanlægning afskaffes
- Kommuneplanen det samlede plandokument for by og land

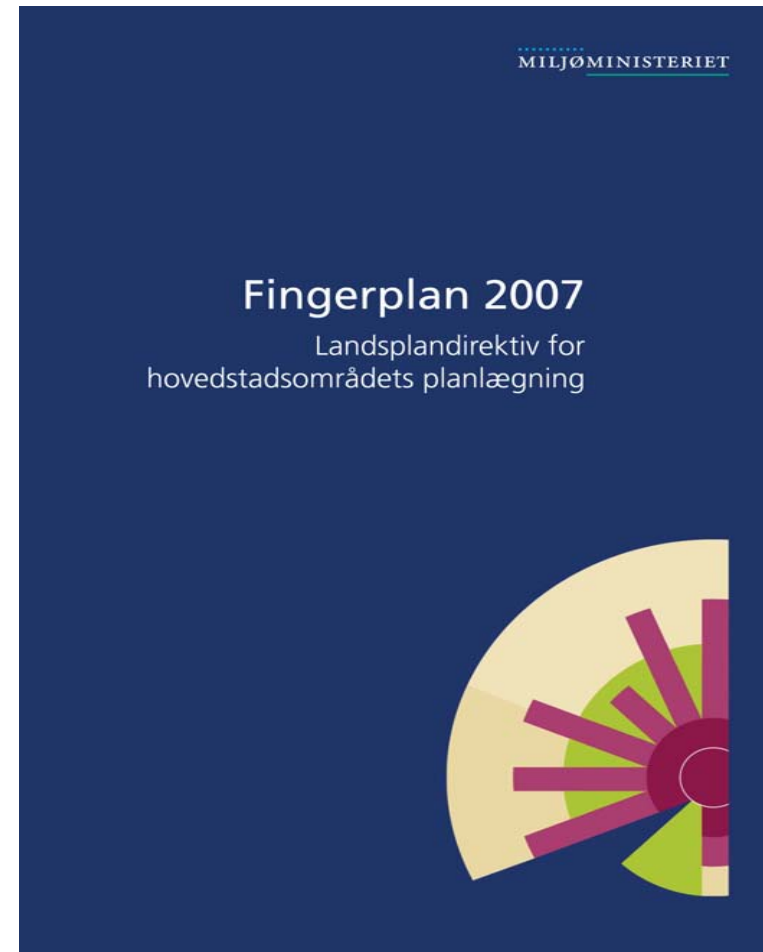
Dog særlige forhold i hovedstadsområdet:

- Overordnet planlægning videreføres – hovedstads-kapitel i planloven
- Miljøministeren fastlægger overordnede regler ud fra principper i planloven

Miljøministeren fastlægger overordnede regler ud fra principper i planloven

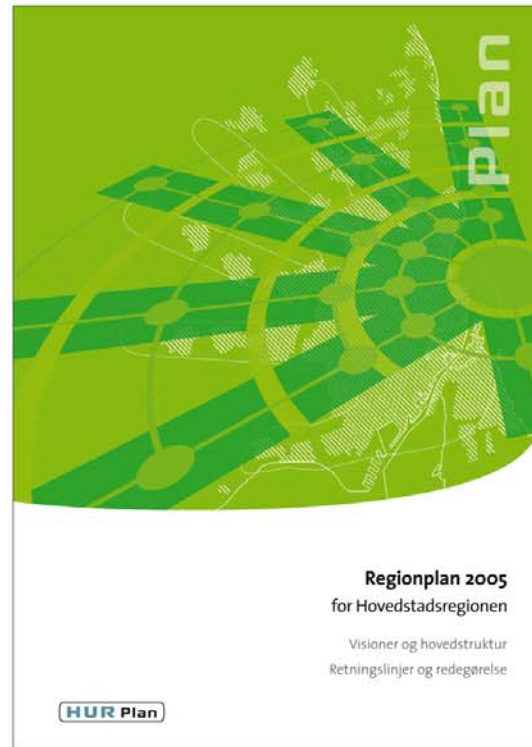


34 kommuner



Hovedstadsområdet, særlige regler i planloven

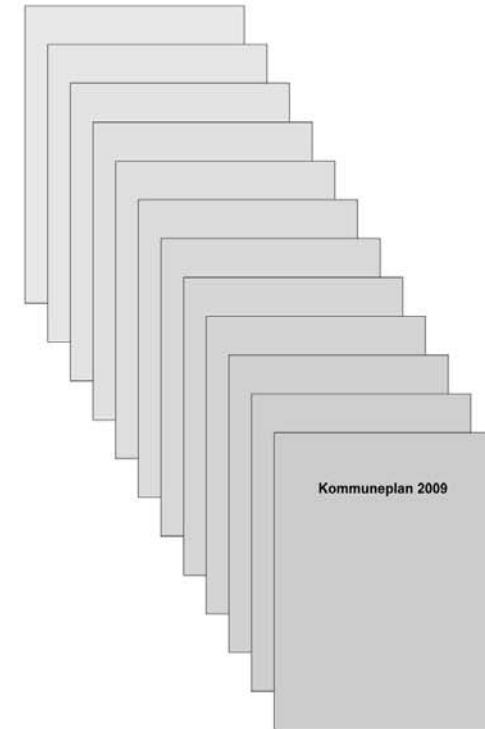
Regionplan 2005 erstattes af Fingerplan 2007 + 34 kommuneplaner



Hovedstadens Udviklingsråd 2005

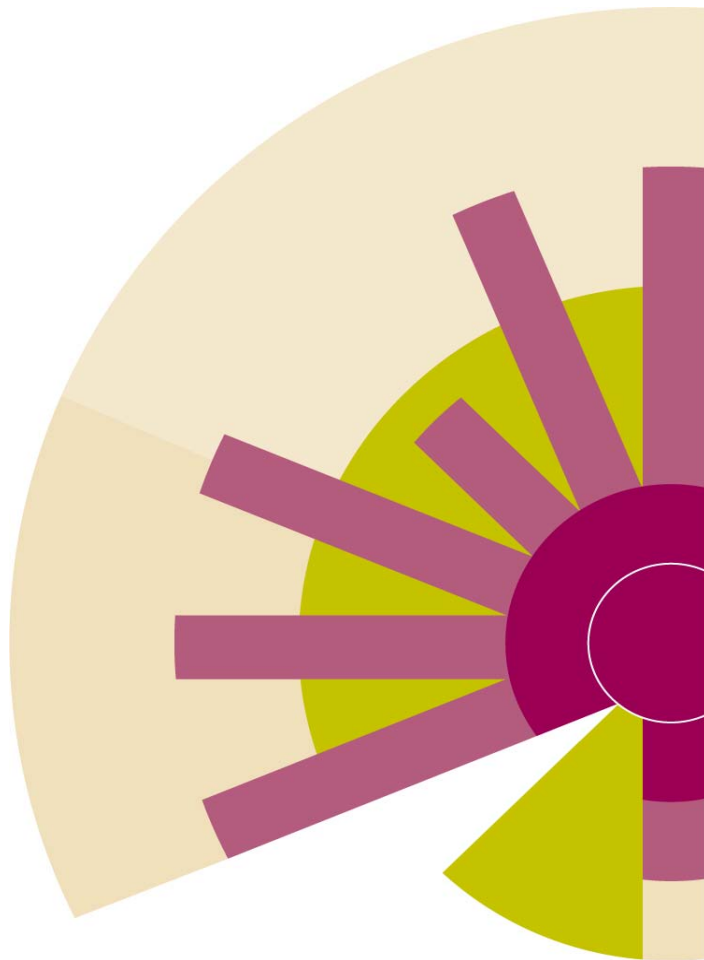


Fingerplan 2007



34 Kommuneplan 2009

Planloven - fingerbystrukturprincip

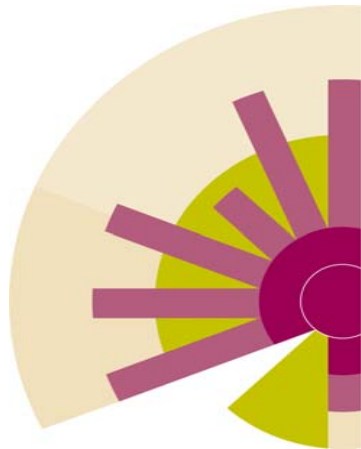
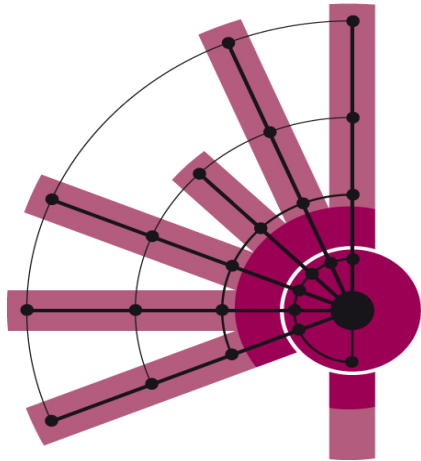


Planloven definerer 4 delområder med forskellige udviklingsmuligheder

Principper for fordeling af byvækst:

- Indre og ydre storbyområde: byvækst af regional betydning
- Øvrige hovedstadsområde: byvækst er lokal og sker fortrinsvis i kommunecentre
- Grønne kiler: friholdes for bebyggelse til bymæssige funktioner

Hvorfor fingerbystruktur?



Modvirke byspredning

Skabe sammenhæng
mellem by og

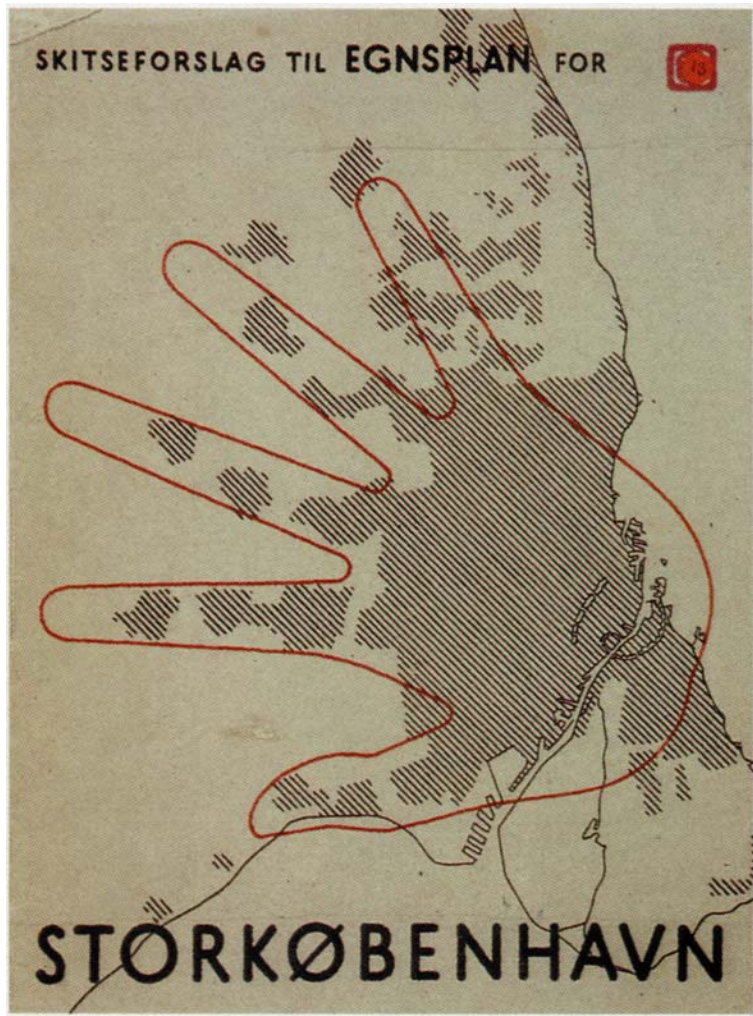
- trafikanlæg og kollektiv betjening
- grønne kiler og regionale friluftsområder

Historisk begrundet
infrastruktur fra
København mod fem
købstæder

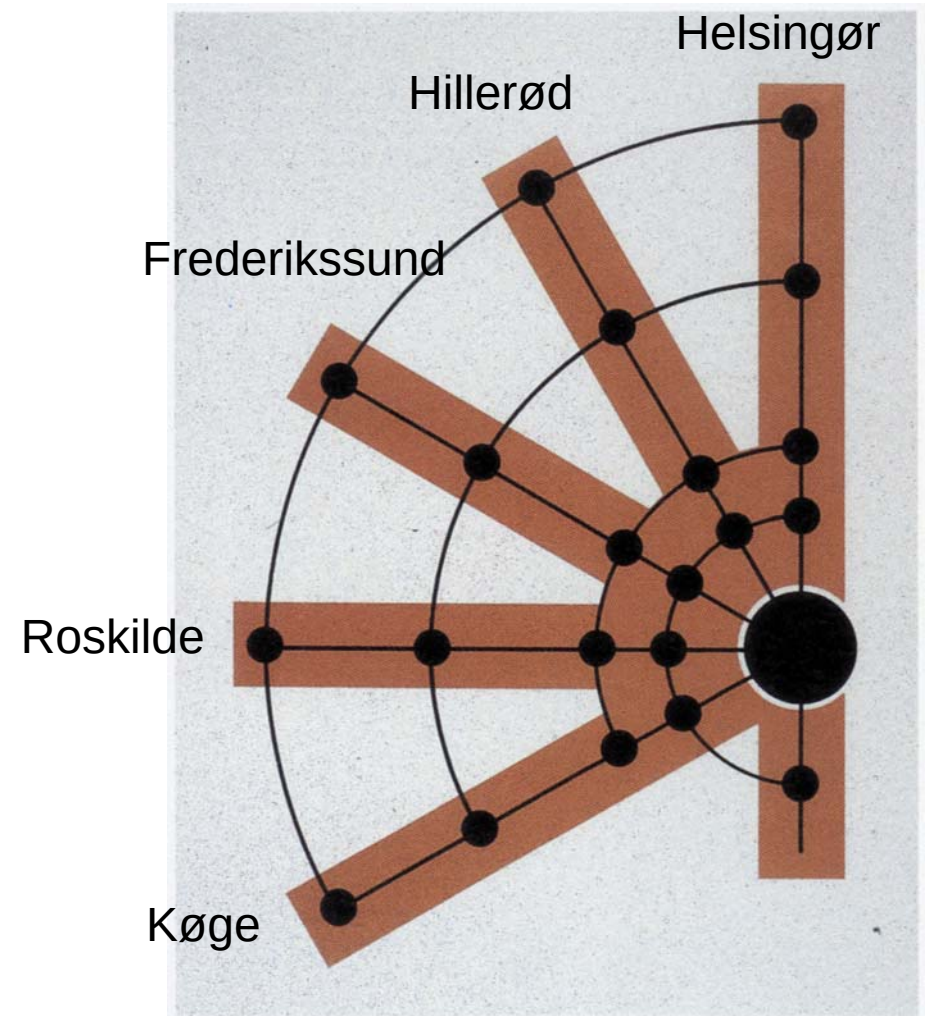
60 års planlægning

Fingerplanens udvikling fra 1947

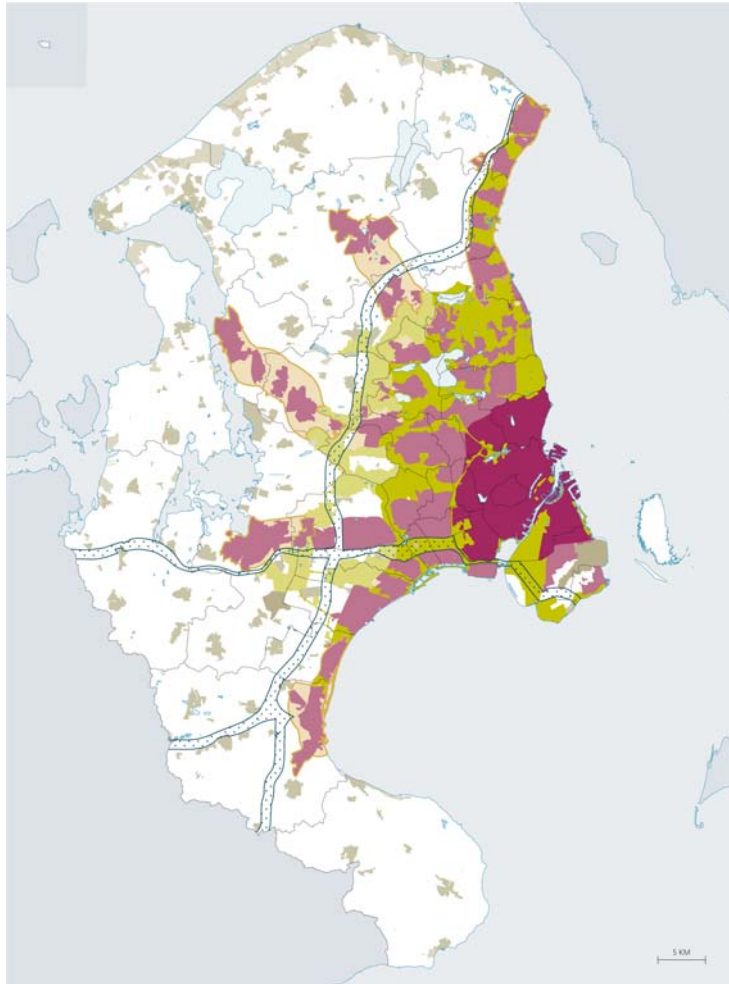
Fingerplanen 1947



Regionplan 1989



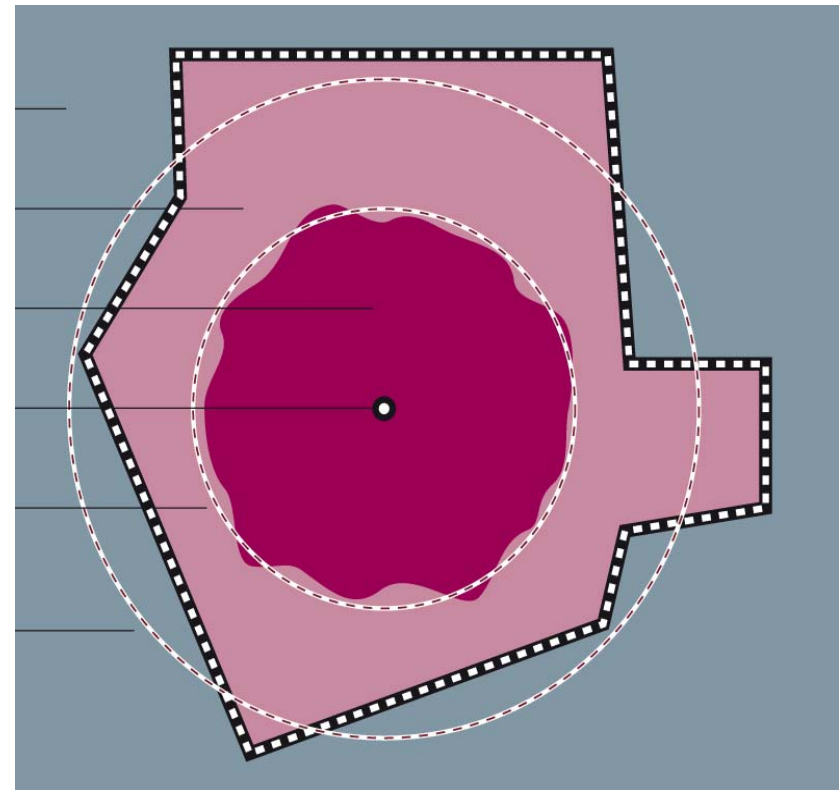
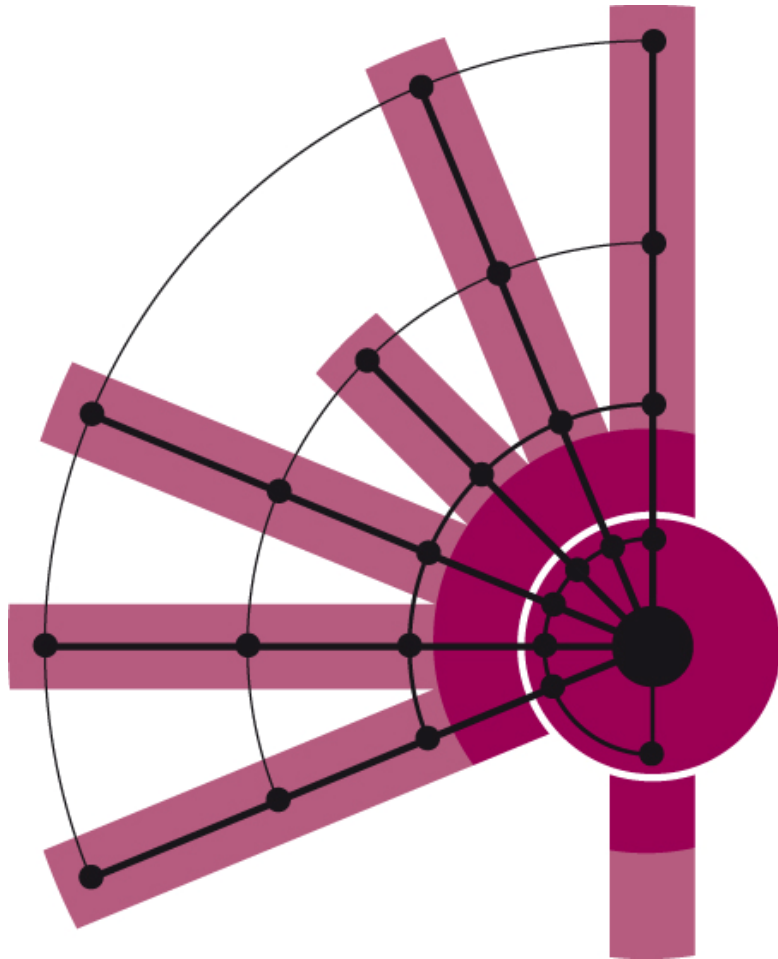
Fingerplan 2007 - konkretisering



- Fastlægger konkret på kort de 4 geografiske delområder, herunder byfingre med potentielle nye byområder og grønne kiler
- Omformer princippet om stationsnær lokalisering
- Stiller krav om rækkefølge efter forhandling med staten
- Fastlægger reservationer til trafik anlæg, transportkorridor mv.

Fingerplan 2007s lokaliseringsstrategi

Stationsnærhedsprincippet



Stationsnært kerneområde < 600 m
• større byggeri > 1.500 etagemeter
*Lokalisering i stationsnært område
uden for kerneområdet forudsætter
supplerende virkemidler*

Hvilke byfunktioner skal ligge stationsnært?

Byfunktioner som skaber megen persontransport og egner sig til at indgå i en bymæssig sammenhæng skal placeres nær stationer på S-banerne, Kystbanen, Vest-banen, Øresunds-banen og Metro

Nøgleparametre: Arealintensitet, arbejdspladstæthed og besøgs mønstre

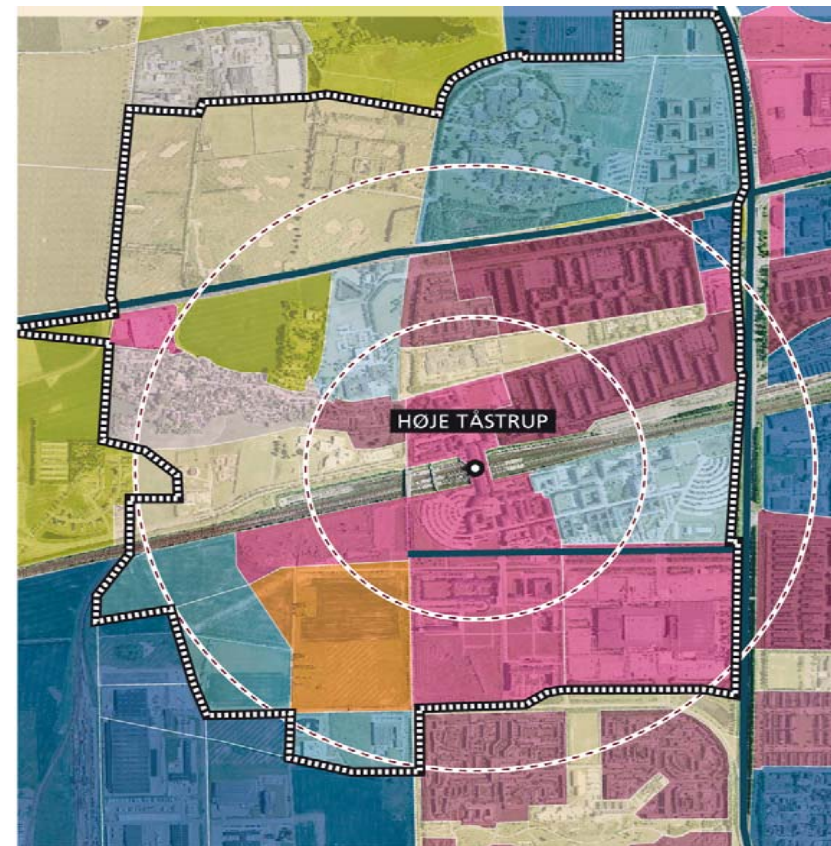
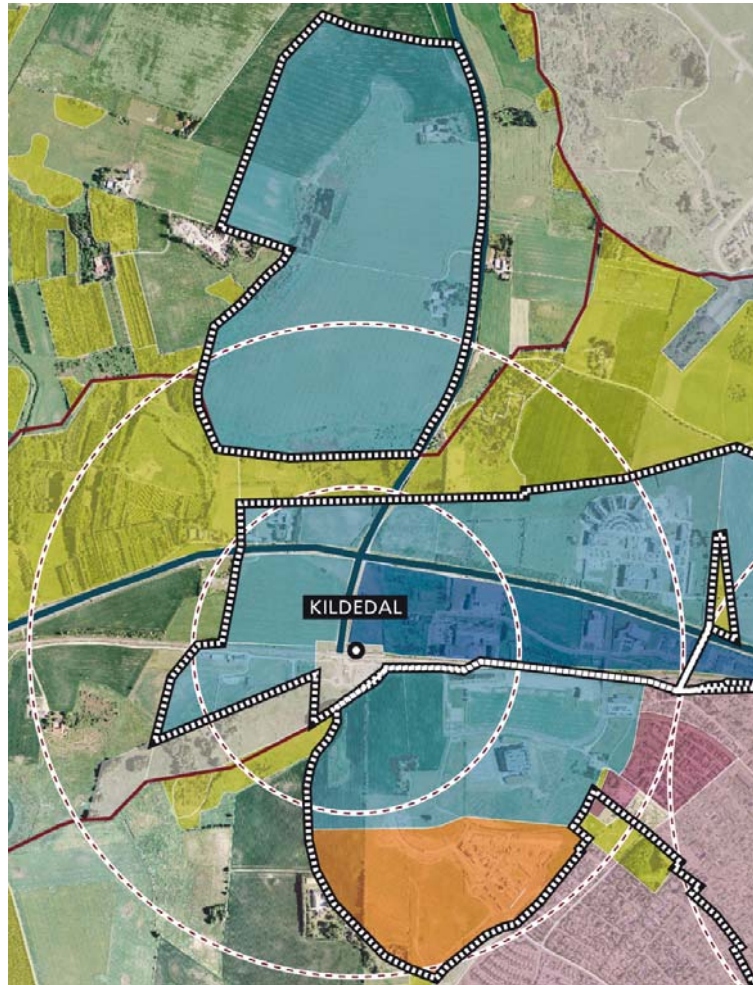
- Kontor- og serviceerhverv
- Beskæftigelsesintensive produktionserhverv
- Kulturinstitutioner
- Udstillings- og kongrescentre
- Større idrætsanlæg
- Multianvendelige anlæg til fritidsformål
- Hoteller
- (Tæt boligbebyggelse)

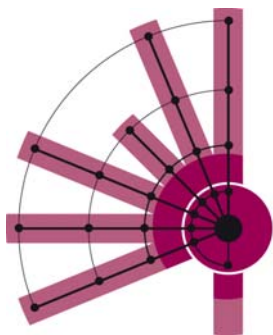
Stationsnærhedsprincippet

politisk kontroversielt

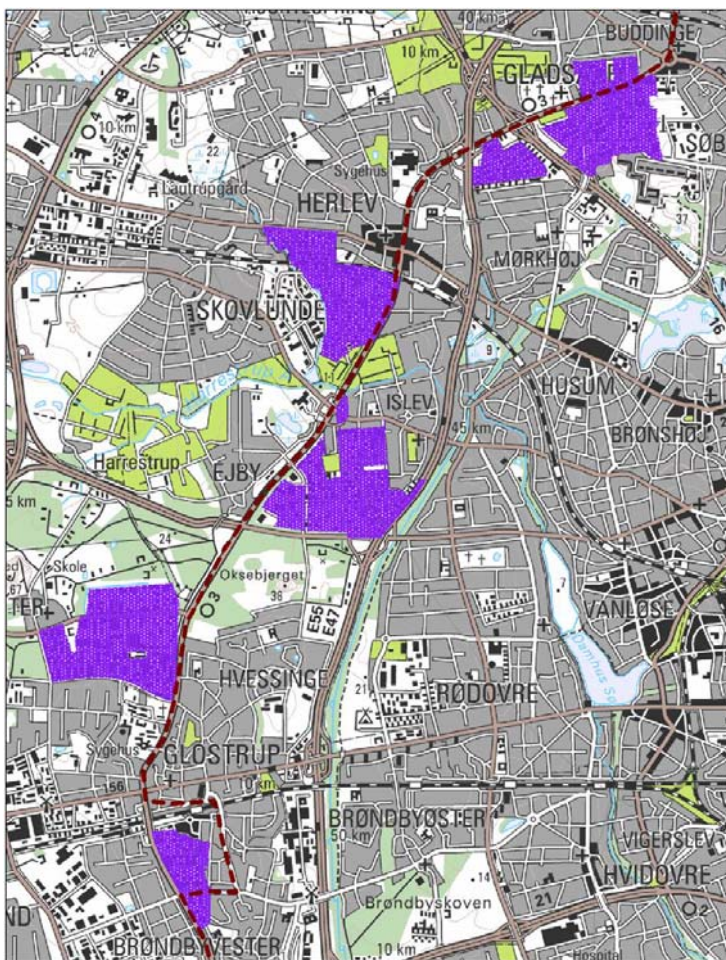
- Introduceret i Hovedstadsrådets Regionplan 1989 - efter krav fra staten
- Afgrænsning blev i praksis 1.000 m cirkelslag
- Løbende udhulet – ringe regional- og kommunalpolitisk opbakning => undtagelser og liberal administration => ringe implementering (fifty-fifty)
- I 2004 indførte HUR såkaldte ”amøbe-afgrænsninger” (= politik af navn uden gavn = de facto-afskaffelse)
- Fingerplan 2007 strammer op for større byggerier (> 1.500 etagemeter)
- – liberaliserer for mindre byggerier
- Fokus på trafikale og miljømæssige effekter
- Miljøministeren: stærkt politisk ejerskab – grundig regeringsbehandling

Eksempler på ”amøbeafgrænsninger”

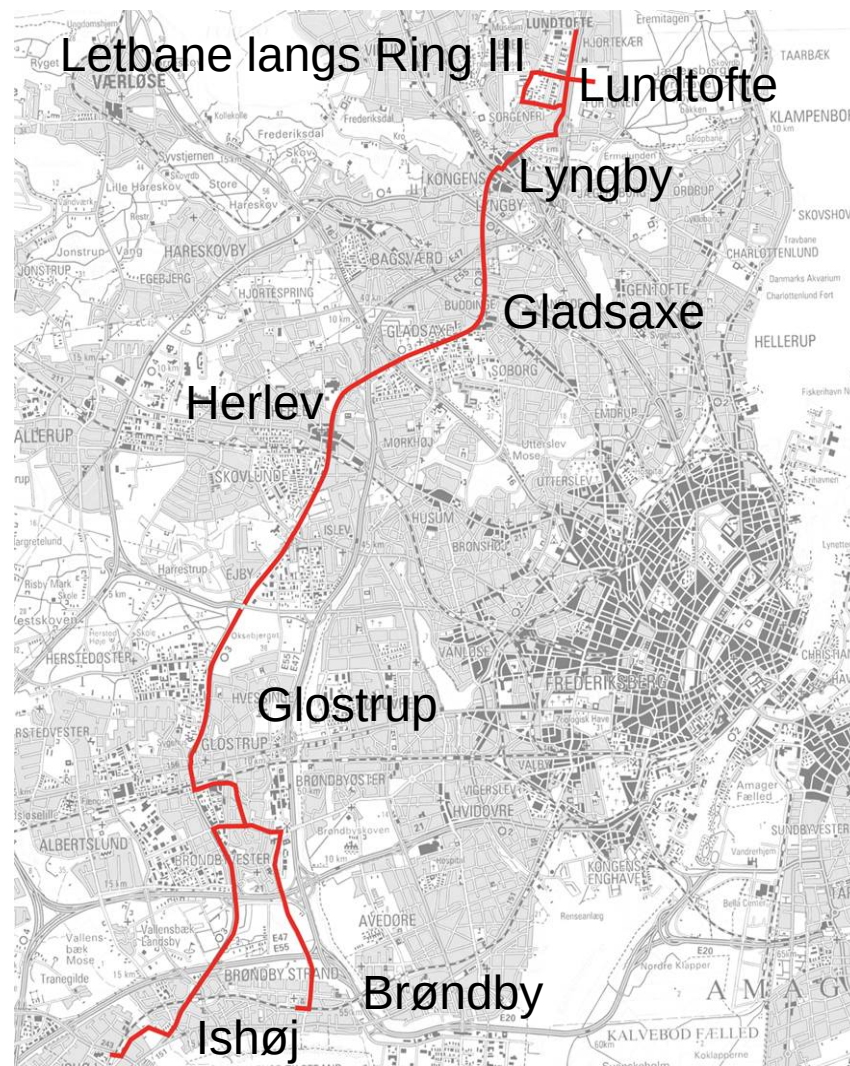




Det svage led: tværgående kollektive forbindelser
Særlige regler for byomdannelse langs Ring III
understøtter passagergrundlag for letbane

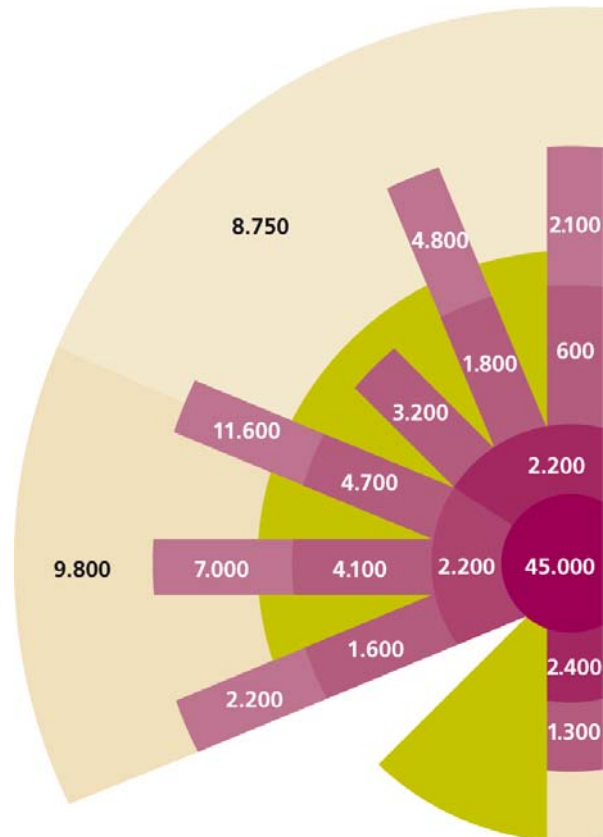


Erhvervsområder langs Ring 3

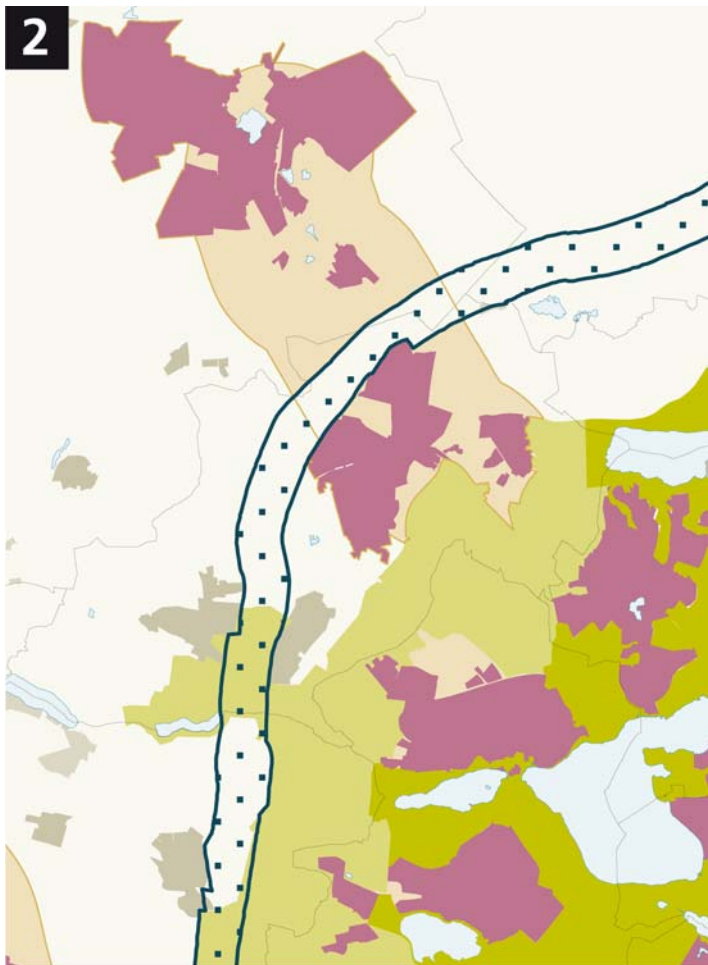


Fingerplan 2007 understøtter byomdannelse og byfortætning

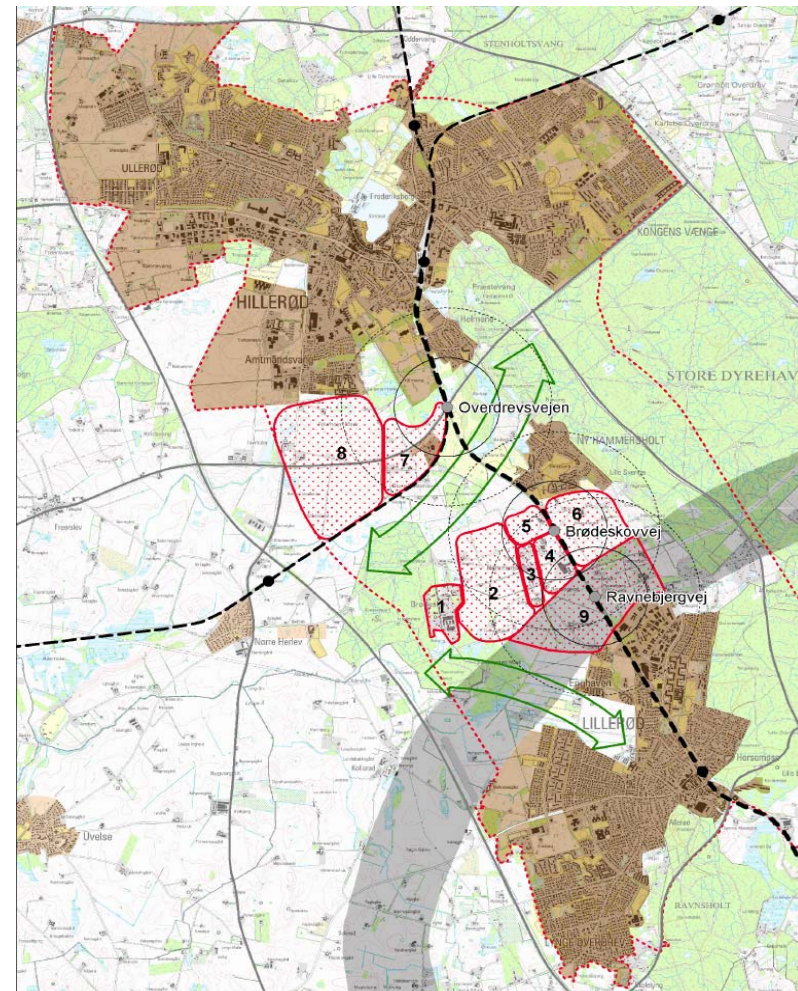
Boligrummelighed
i Regionplan 2005



Ny byudvikling mellem Hillerød og Allerød forudsætter ny station



Ydre dele af Hillerød-fingeren og Farum-fingeren



Mulige placeringer af en ny station mellem Allerød og Hillerød samt mulig fremtidig byudvikling

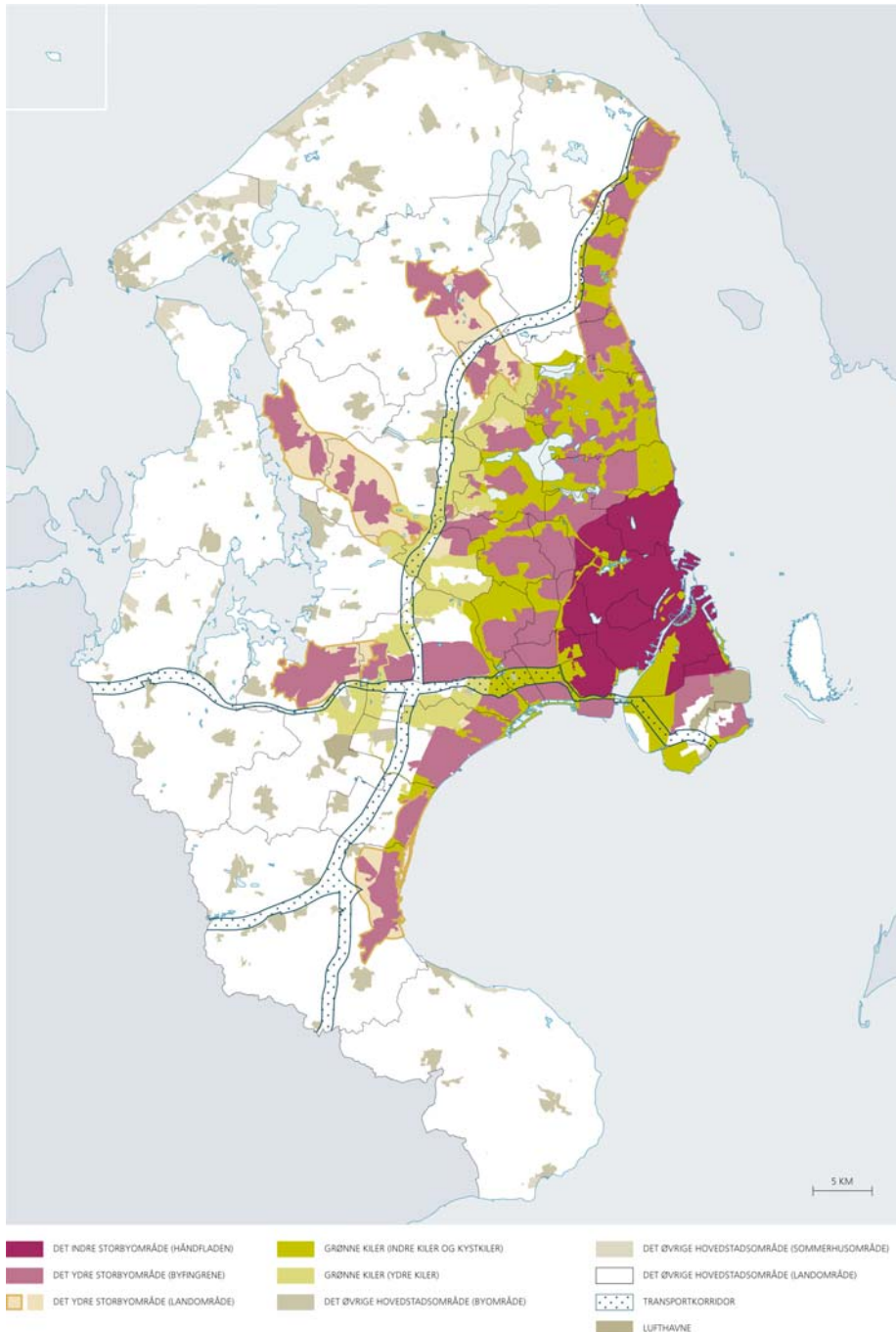
500 m

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1. Brødskov Kaserne (22,3 ha) | 6. Syd for Lille Sverige (58,2 ha) |
| 2. Området mellem Brødskov Kaserne og Hammersholt (91,1 ha) | 7. Salpetermosen (48,4 ha) |
| 3. Hammersholt Landsby (13,0 ha) | 8. Favnholm Mark (161,1 ha) |
| 4. Hammersholt Erhvervspark (22,3 ha) | 9. Transportkorridoren (117,5 ha) |
| 5. Nord for Hammersholt Erhvervspark/vest for banen (15,8 ha) | |

Rækkefølge – nyt styringsinstrument

Rækkefølge skal sikre:

- Begrænsning af nyudlæg
- Rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel efter arealer inden for den 12 årige planperiode
- Rimelig regional balance
- Fremme udbygning af stationsnære områder
- Fremme omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen



Fagligt grundlag for princippet om stationsnær lokalisering

Forskningsrapporter om bystruktur, lokalisering og transportadfærd (I)

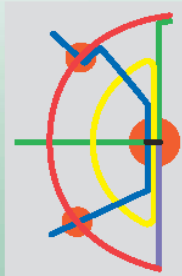


Skov & Landskab

By- og Landsplanserien
Nr. 16 • 2001

Arbejdspladslokalisering og transportadfærd

Peter Hartoft-Nielsen



Miljøministeriet
Forskningscentret for Skov & Landskab

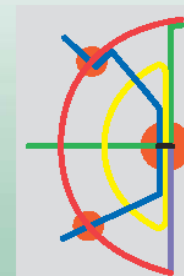


Skov & Landskab

By- og Landsplanserien
Nr. 15 • 2001

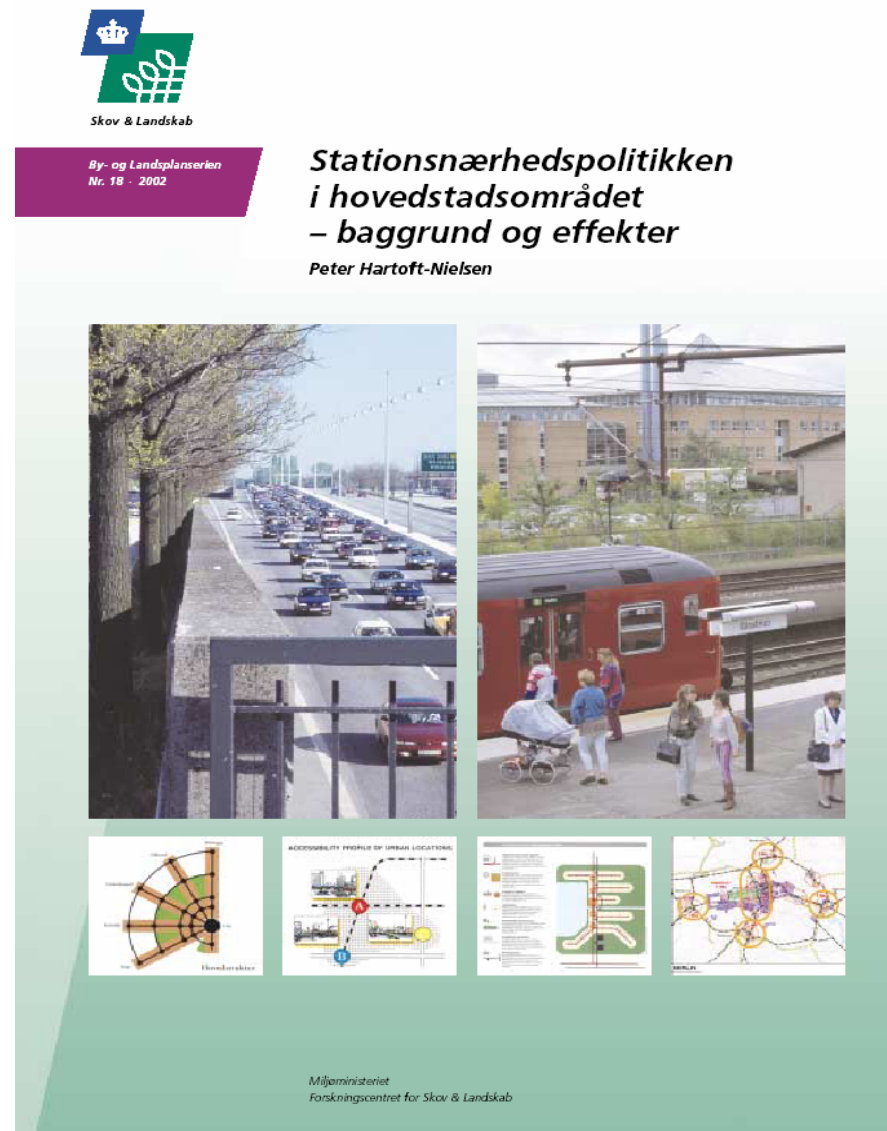
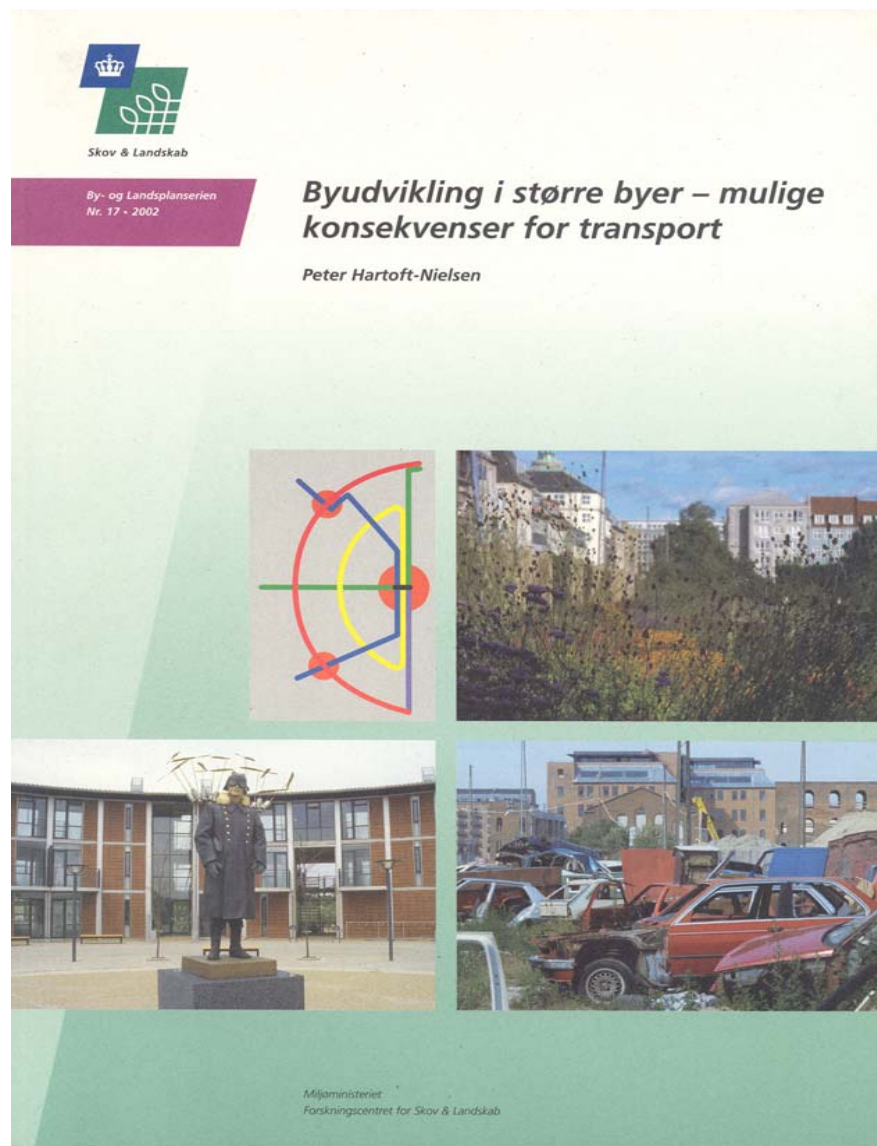
Boliglokalisering og transportadfærd

Peter Hartoft-Nielsen



Miljøministeriet
Forskningscentret for Skov & Landskab

Forskningsrapporter om bystruktur, lokalisering og transportadfærd (II)

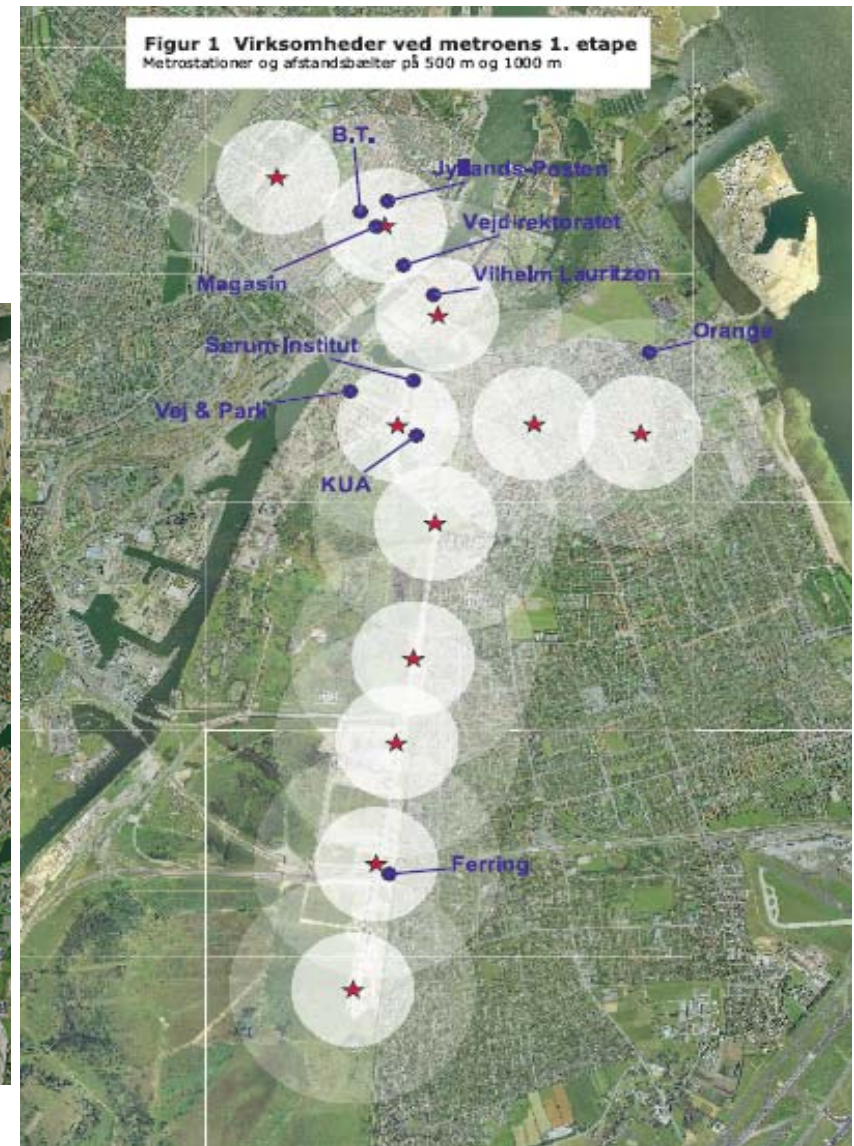
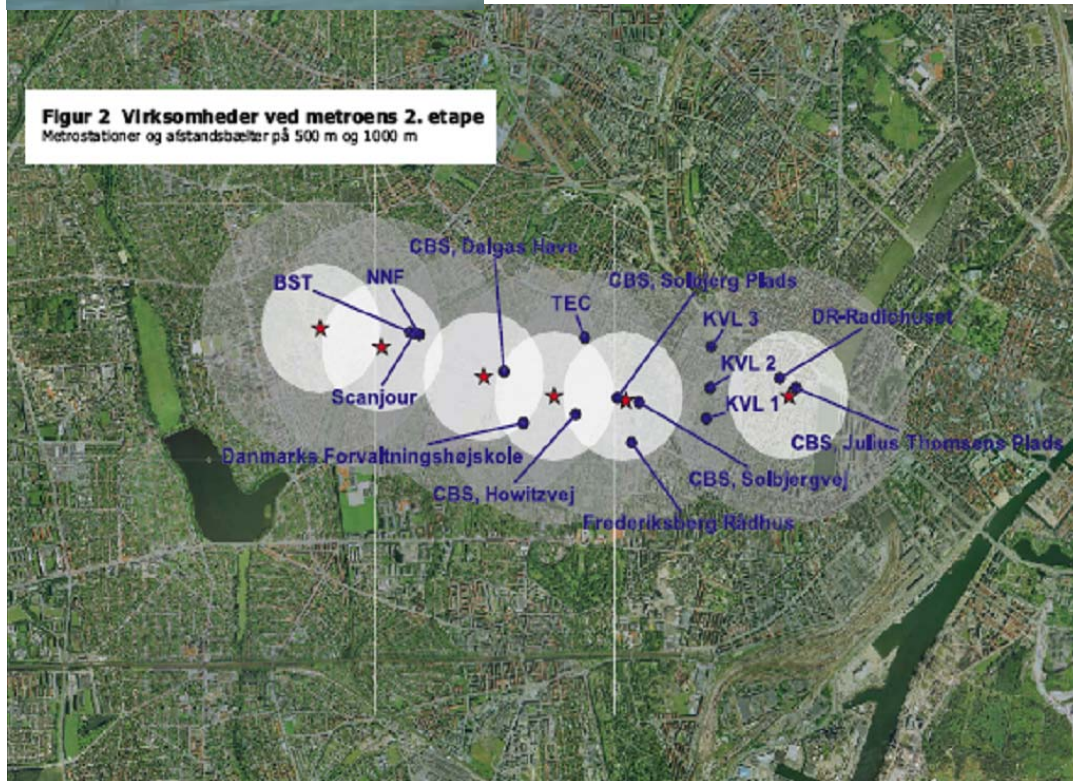




Metroens effekt på ansattes transportadfærd

- Virksomheder ved metroens 1. og 2. etape
- Første, anden og tredje delundersøgelse

Peter Hartoft-Nielsen



Første etape:

1/2 år før

1/2 år efter

1 1/2 år efter (1/2 år efter 2. etape)

Web-baseret, marts 2002, 2003 og 2004

Anden etape:

1/2 år før

1 1/2 år efter

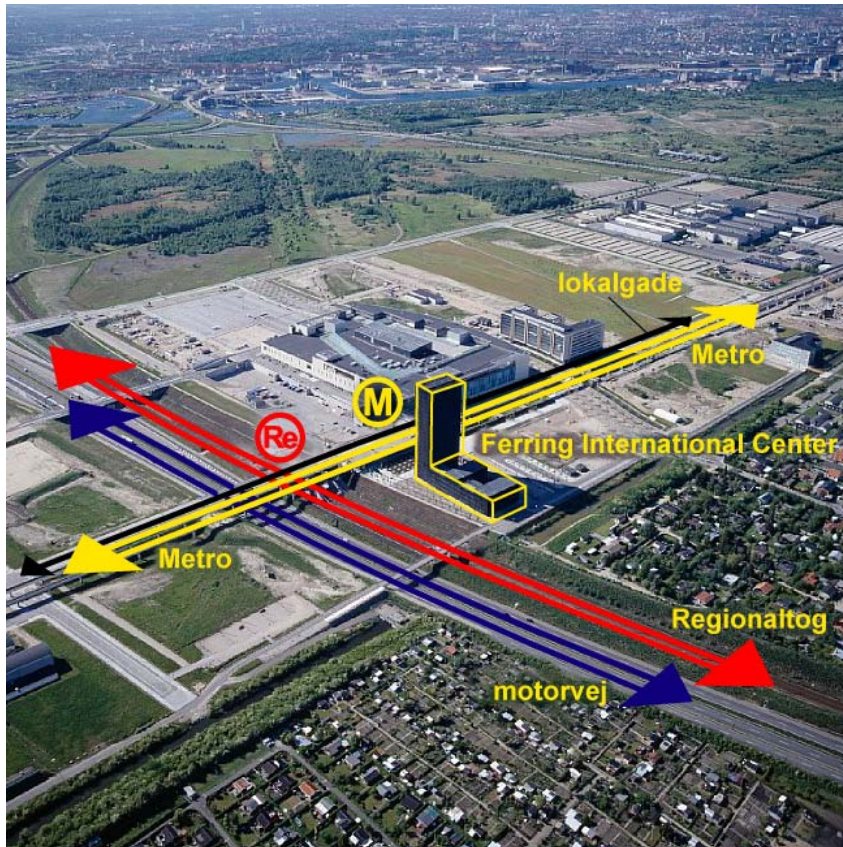
Adfærdsændringer:

- 1) faktisk adfærd hele populationen,
- 2) Respondentsvar
- 3) Gengangere – faktisk adfærd

Arbejdspladslokalisering og transportadfærd



Ferring International Ørestad City



Optimal adgang til både motor-
vej og kollektiv transport

400 ansatte, 100 svensk bosat

Høj indkomst, adgang til bil =>

Frit transportmiddelvalg

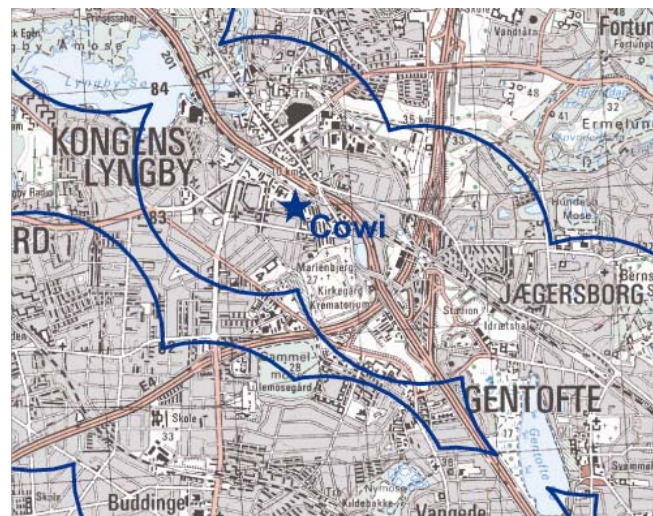
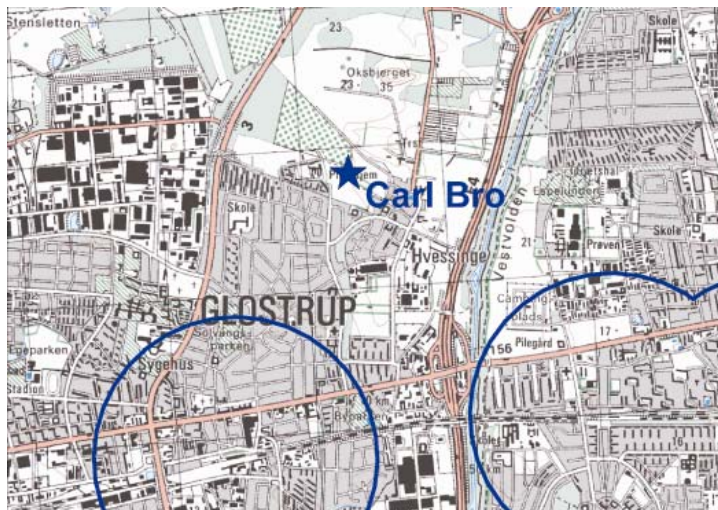
Flere benytter kollektiv

transport end bil – 57%

dansk bosatte (alle svensk
bosatte), mod 35% dansk
bosatte som benytter bil

Carl Bro versus Cowi

ikke stationsnær versus stationsnær

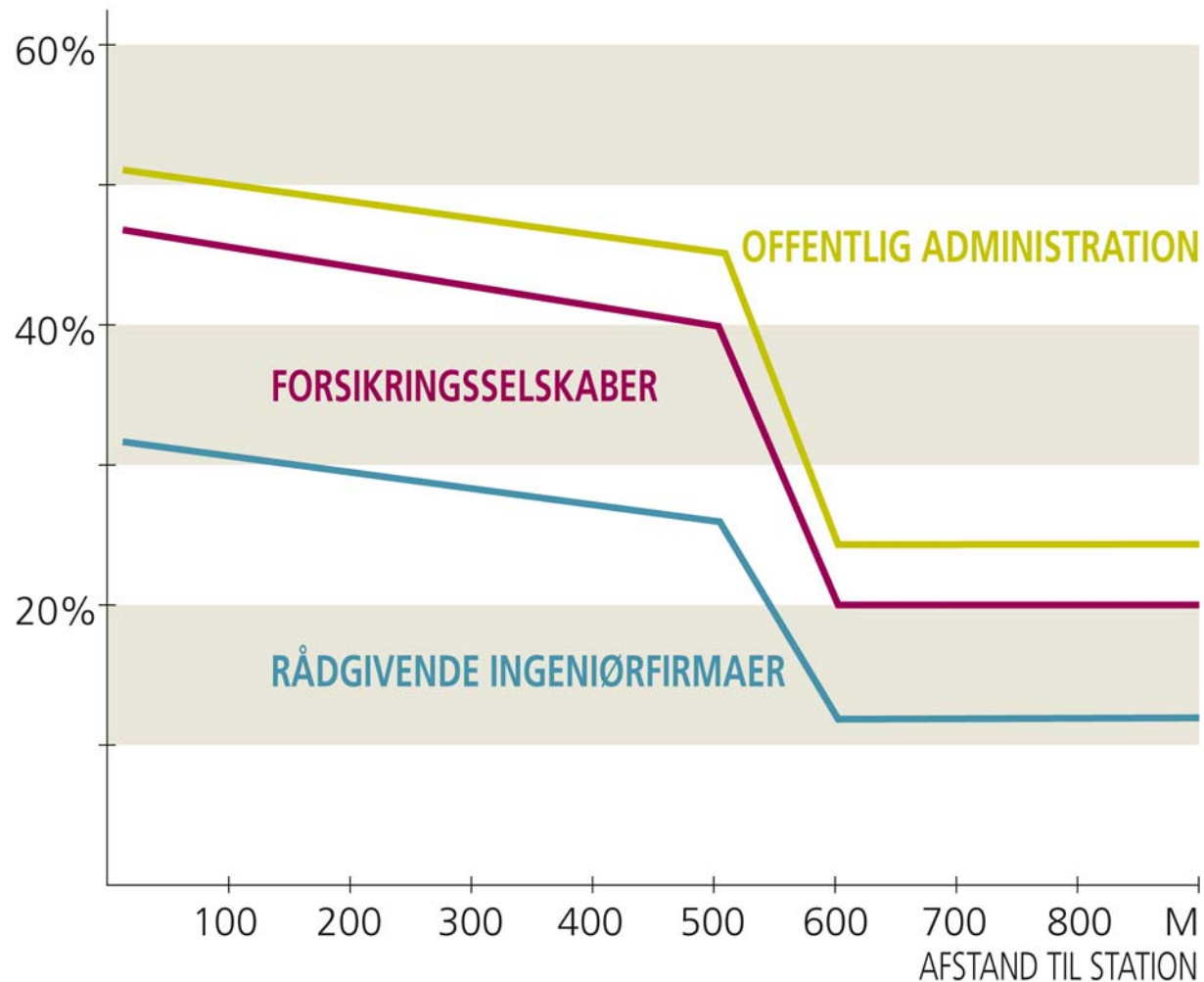


Begge ligger 10-11 km fra centrum ved motorvej
Carl Bro skaber dagligt 10.000 km mere bilkørsel

	Afstand station	Bilkørsel pr. ansat pr. dag	Koll. transport andel ansatte
Cowi, Lyngby	200-300 m	22 km	25%
CarlBro, Glostr.	2,4 km	33 km	12%

Hvad er stationsnært ?

ANDEL ANSATTE SOM BENYTTER KOLLEKTIV TRANSPORT TIL OG FRA KONTORARBEJDSPLADSER

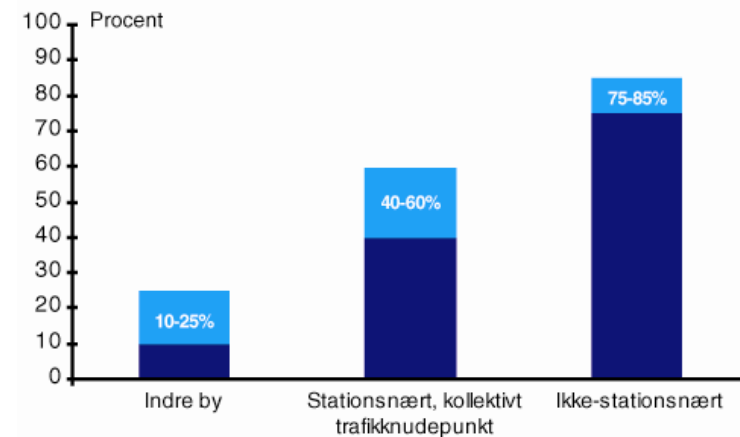


”Tommelfingerregel” arbejdspladslokalisering og transport

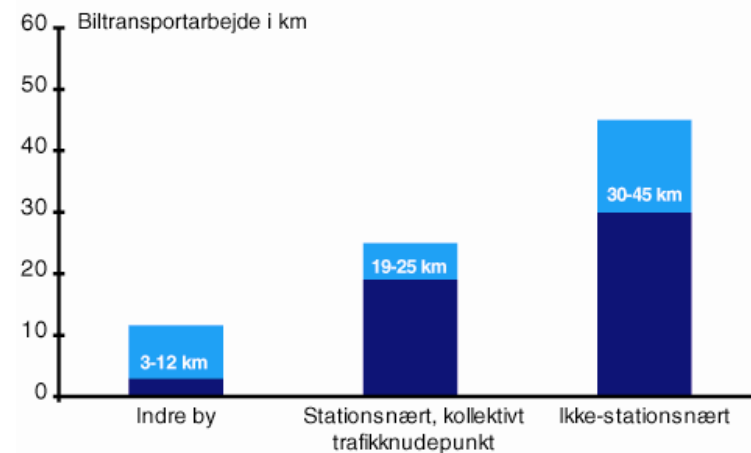


Kortet viser lokalisation af de 52 kontorvirksomheder, som indgår i hovedstadsundersøgelsen. Virksomheder, der ifølge regionplanens definitioner ligger stationsnært er angivet med blå, ikke-stationsnære virksomheder med grønt.

Bilbenyttelse ved forskellig beliggenhed af kontorvirksomheder i hovedstadsområdet (andel ansatte som benytter bil til arbejde)



Dagligt biltransportarbejde pr. ansat i kontorvirksomhed ved forskellig beliggenhed i hovedstadsområdet



Stationsnær lokalisering - en "win-win" strategi



Den enkelte borger får mulighed for frit at vælge det transportmiddel, der passer ham eller hende bedst

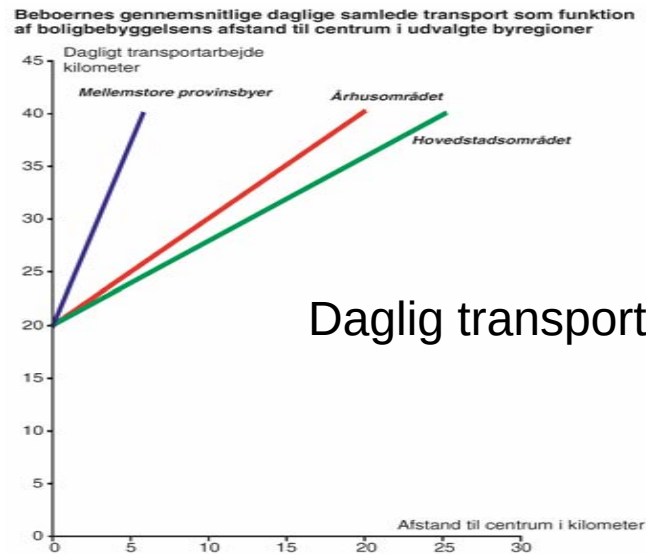
Fordel for den kollektive transport

Fordel for bilister, mindre trængsel

Bedre miljø: mindre miljøbelastning, mindre arealforbrug til by

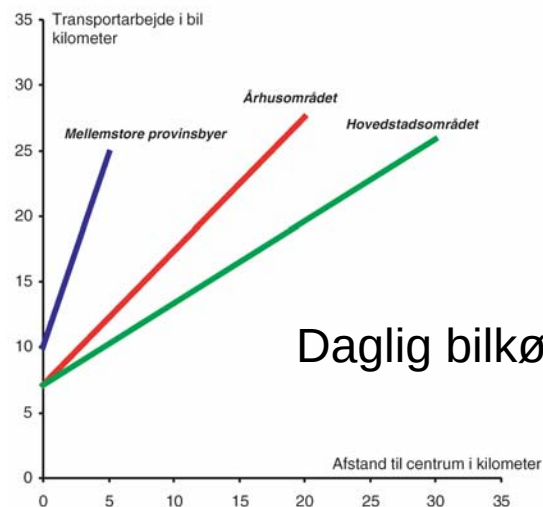
Større robusthed i forhold til ændringer i trafikbilledet (øget trængsel), markedspriser på benzin og samfundets prioritering af miljøhensyn (f.eks. klimapolitik)

Boliglokalisering og transportadfærd - afstand til centrum afgørende

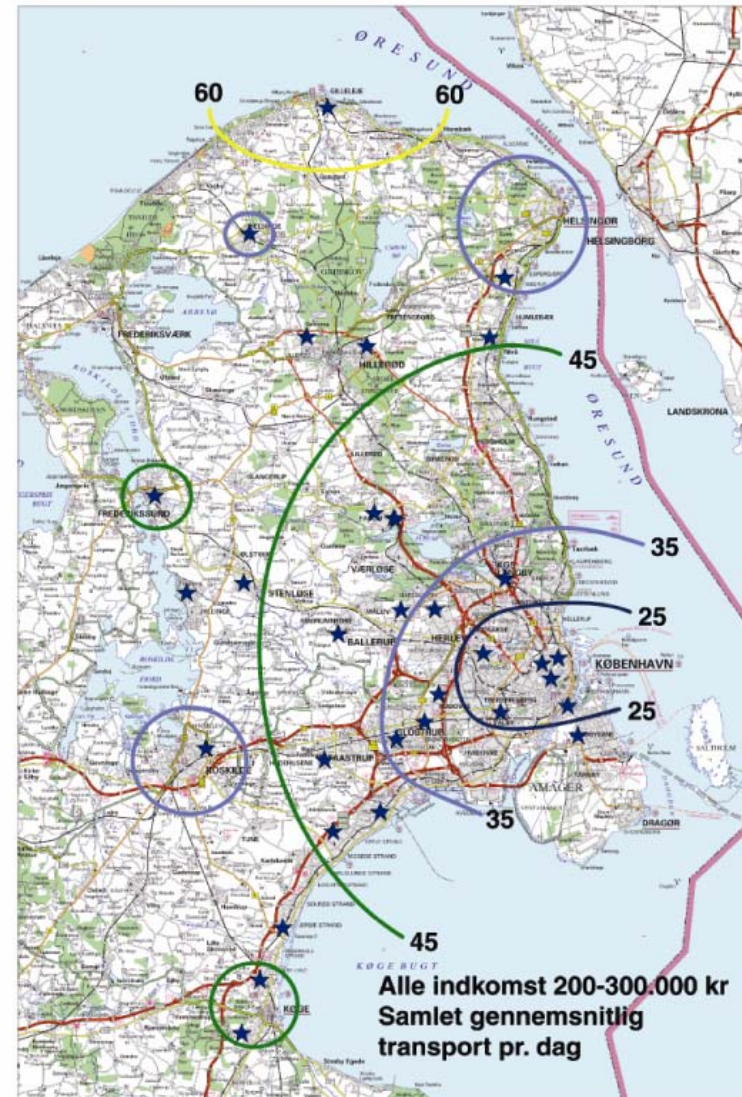


Daglig transport

Beboernes gennemsnitlige daglige transport i bil som fører, som funktion af boligbebyggelsens afstand til centrum i udvalgte byregioner



Daglig bilkørsel



Stationsnær lokalisering = 25% mindre bilkørsel

Cykel - det mest benyttede transportmiddel i de tættere bydele



Mellem 33% og 40%
cykler i **vinter-**
månederne til og fra
større
kontorarbejds-
pladser i de tættere
bydele i København
og Frederiksberg.
Mod 10% i omegnen.

Cykelpolitik – et vigtigt element i trafikplanlægningen

Forventede trafikale effekter af den justerede stationsnærhedspolitik



På 30 års sigt:

1 million km mindre
bilkørsel pr. dag i
myldretiden

(~ bortfald af al trafik på
MOTORRINGVEJ III ml. kl. 7
og 9 – hele 4 gange)

Mindre trængsel, støj,
luftforurening og udslip
af CO₂ (100.000 t pr.
år)



Resultater af metro-undersøgelsen



Metroen muliggør overflytning, men skaber den ikke alene

Overflytning til metro primært fra kollektiv transport og cykel

I København er max. 1 ud af 25 pendler-bilister til arbejdspladser i metroens næropland skiftet til kollektiv transport

På Frederiksberg er det flere: mellem hver 7. og hver 10. ende bilist

Stor afstandsfølsomhed – skift kun op til 100 m

Byplanmæssige implikationer

Virkemidler i samspil

Miljø- og trafikpyramiden



Miljø- & Trafikpyramiden: Virkemidler i nødvendigt samspil.

Byplanlægning og miljøpolitik

Byspredning = forladt
fortyndingsfilosofi

Byfortætning = moderne
”rensning” ved kilden,
renere teknologi og
produkter

Begrænser nabogener,
men øger samlet
ressourceforbrug og
miljøbelastning

Begrænser ressource-
forbrug og CO₂-udslip
men øger pres på det
lokale miljø –
forudsætter lokal
politisk vilje

**Konflikt mellem ressourceforbrug og miljøbelastning pr. capita
versus pr. arealenhed**











Implikationer for København

Fingerplan 2007 en bindende ramme for Københavns Kommuneplan

Princippet om stationsnær lokalisering

- + *Ørestad, langs Ringbanen, indre Nordhavn*
- - *Nordhavn, Refshaleøen, Nordøstamager*

Rækkefølge fastlægges efter forudgående
forhandling med staten (skal bl.a. sikre den
regionale balance)

Fælles arbejdsgruppe mellem stat (MIM og
TEM) og kommunen om langsigtet byudvik-
ling og trafikal betjening langs Øresundskysten

Byudvikling i Nordhavnen, på Refshaleøen og Nordøstamager forudsætter banebetjening – Fingerplan 2007 fastlægger rækkefølge



STØRRE UDBYGNINGSMULIGHEDER FOR BOLIGER OG ERHVERV

OBS: 1.000 m cirkelslag – nu max. 600 m



RÆKKEFØLGE FOR BYUDVIKLING

- 1. del af planperioden (2006-11)
- 2. del af planperioden (2012 - 17)
- Perspektivområder (2018-)

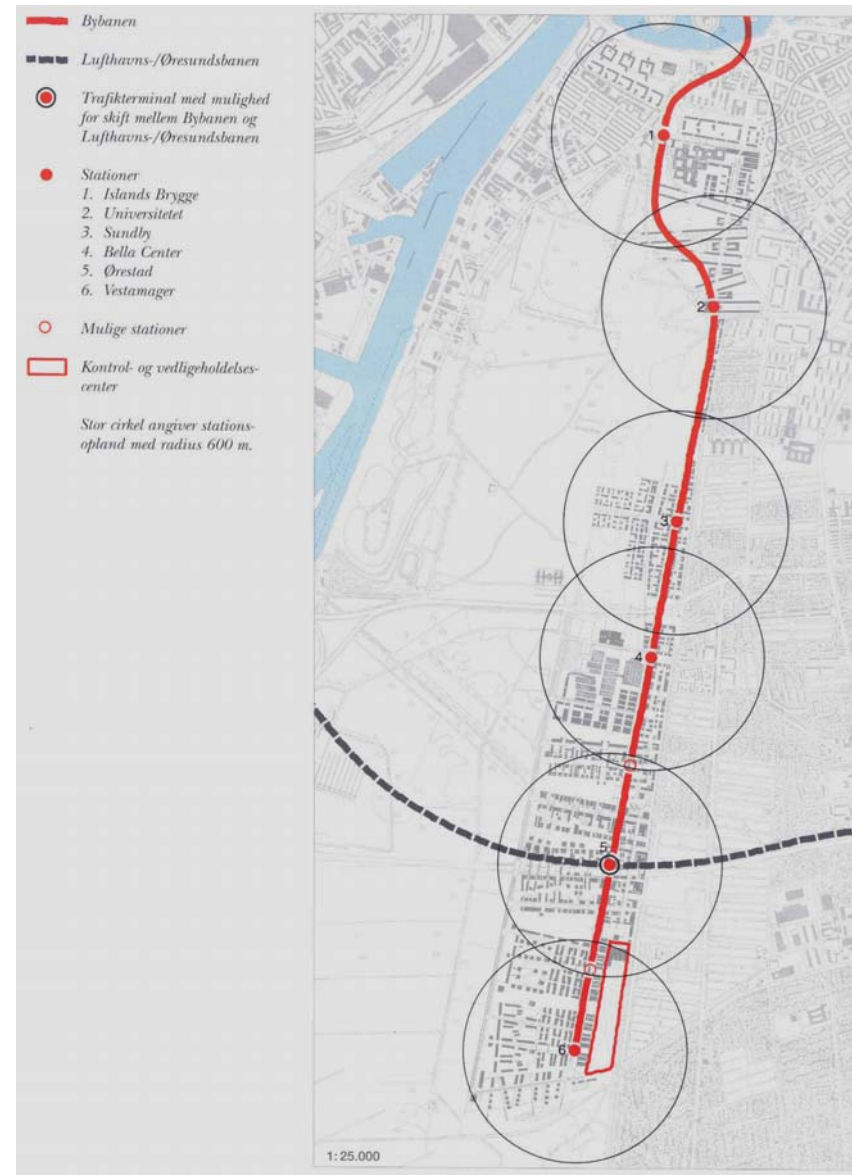
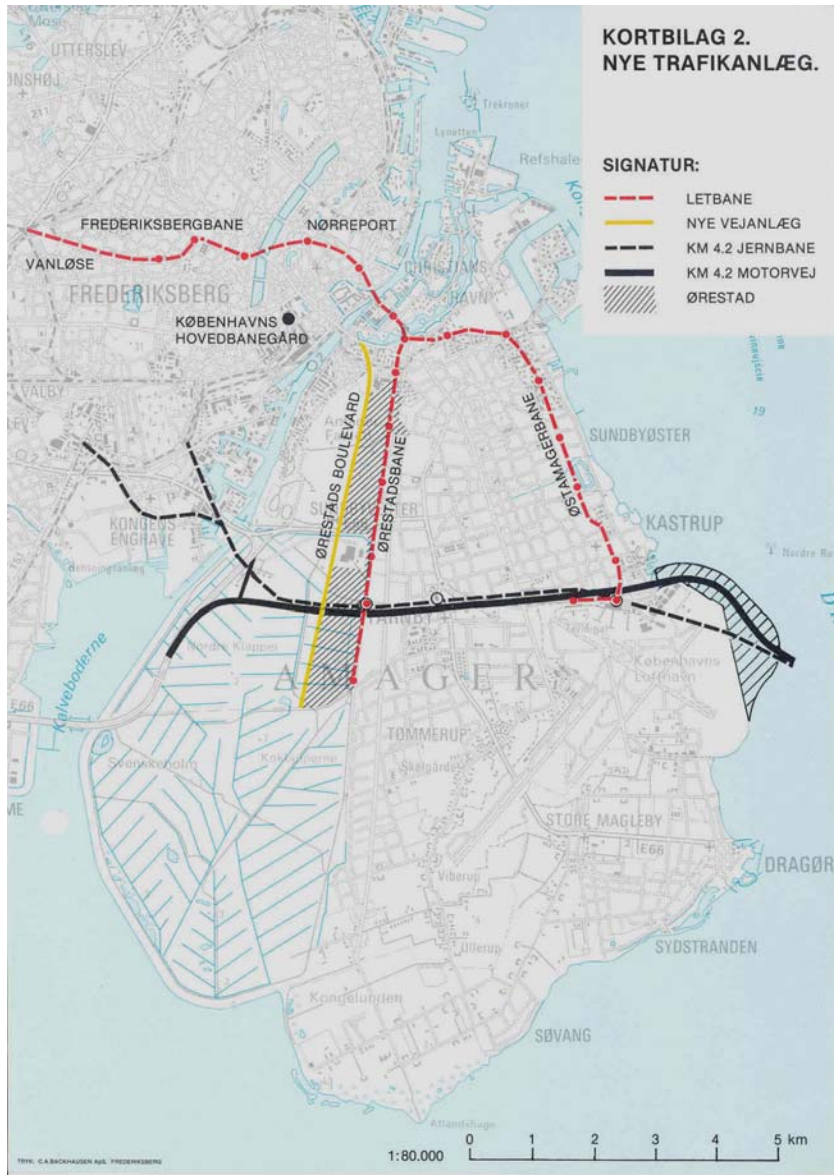
Personlige refleksioner over udvikling og planlægning i København

Københavns kvantespring



- Vækst og øget bykvalitet
- Styrket som metropol og levested
- Øresundsforbindelse, Lufthavn, Ørestad, Metro
- Strandpark, Havnebad
- Byrum, grønne gårde, cykelstier og -ruter
- Byfornyelse og nye bydele
- Velstand og mangfoldighed
- Tålelig trafik, men alvorlige trusler

Ørestads-planlægningen



Et svar til en miljøminister, der drømmer stort og internationalt – og til en embedsmand, der bare drømmer

INFORMATION
KRONIK
AF ARNE GAARDMAND

Min bog *Vro til Drømmeland* er blevet kommenteret i to kronikker. Først af miljøminister Per Stig Møller, der i et veloplagt indlæg (21. august 1991) tager fat på nogle hovedpunkter i bogen, nemlig dens kritik af vækstkonceptet, vurderingsgrundlaget og processen bag »den faste forbuds- og Ørestaden». Dernæst (3. september) af civilingeniør Peter Hartoft-Nielsen fra Møljemønstrets Planstyrelse, der koncentrerer sig om de faglige synsvinkler på Ørestadens udvikling.

Det glæder mig selvfølgelig, at bogen har givet anledning til denne debat, at den er knyttet til tidens store planlægningsopgaver, og at debatten i øvrigt indbefatter så centrale problemer som folkestyrets muligheder for at håndtere alvorlige udfordringer og modsigelsesfyldte projekter.

Men det ville umægtelig have pyntet på miljøministerens, regeringens og socialdemokraternes omdømme, hvis den åbne diskussion var kommet før man i realiteten besluttede sig og på lukkede møder aftalte, hvad det hele skulle ende med.

Det magtfulde vækstflertal havde undgået en stor del af kritikken og troværdighedsstatistikken, hvis processen f.eks. var foregået i planlægningsrådets ånd og efter den praksis med alternativer, borgerdeltagelse og debat, som alle kommuner og amtskommuner har skullet følge siden begyndelsen af 1970'erne. Det vender vi tilbage til, når jeg skal kommentere ministerens påstand om, at de demokratiske spilleregler fuldt ud har været respekteret i forbindelse med broen og den nye bydel på Amager.

Det har en række indlysende fordele at sætte ordentlig tid af til at diskutere planforslag. En af dem er, at det bliver muligt at nuancere debatten og at vurdere projekterne ud fra deres forskellige (og tit helt uforlignelige) begrundelser. Det endelige forslag bliver mere holdbart og af højere kvalitet, hvis det har været igennem en åben proces, end hvis det lægges på bordet som et færdigt acceptabelt og som udtryk for en »kommando-planlægning«.

Med krøkken - Ørestaden er ikke det værste vi har! - leverer Hartoft-Nielsen et eksempel på, hvordan en fri diskussion kan kvalificere grundlaget for de store beslutninger. Han siger her, at Ørestaden er en god ide, hvis Amager Fælled friholdes, og hvis der allene udlægges arealer til «eksklusive kontor-hver» med høj bebyggelsesprocent *og* for Bellacentret. Desuden ønsker han, at en Ørestad ikke må føre til øvet trafikken løsnem København central meget gerne, at den forsvarlig forbindes

Denne nye tunnel, der ligger i sydvest og bærer den betydningsfulde toft-Nielsens Grestad, der end miljøministeriet i Borgersborg. De ønsker nemlig i tallet i nord og til et mod syd bebyggelse. I byggeset! Desuden v. stads Boulevard, der Grestad, og v. H.C. Andersens Boul biltrafik ind til den toft-Nielsen vil end. Dertil kommer, at færd i Følgeset i tunnel med jernbåne af Høft-Nielsen fra trafikken er selv det for de projekter, der i Nordens kraftværk. Høft-Nielsen re

Det er rigtigt, at jeg anerkender (f.eks. øget biltrafikskovet) for at være et stort demokratisk planlægning til *drammeland* og i *Plan* af kom for få måneder siden, tilføjelse, at der til denne melde af opgaven må lægges hjælp, som kan hentes ved billeder og utopier i processen.

I *Brn* til *drammeland* sigt at der skal arbejdes med i der er åbne og udfordrige, og ved hjælp af reelt foraktell. Samtidig afvises -helstahvor alle sektorer udviklet net og entydigt udgør det, det er jo næst det rene *Brn*.

Det er derfor både *mørligt*, at Hartoft-Nielsen gahensyn til mine metodebuket angriber mig på grund *læsernes*.

I al planlægning spiller sloner en stor rolle, og på nogle af hans kritikpunkter om broens, Ørestadens betydning for miljøet og for udvikling byder nemlig i høj grad forskellige, og som ikke kan overdrives måde.

Når Per Stig Møller Lade
niker med selvskott og ude
fast», at han ikke er bange
udeløggæ vores miljø, må
grundholdning straks med
plange års arbejde med fo
planlægning, erhvervspro
viklingssprojekter kommer
der nærmest er den modst
rens.

Jeg synes, at det med f
konstateres, at væksten i
det en forringelse af miljø
omgivelser. Det dokument
tefter konference og i rap
tidst med den redigerede v
Danmark», som Miljømin
Stig Møller har fremgået.
Berit Knudsen, mønstergæ

De ordige hensigtstakke og rigtige, vi skal til at tegne dødt af at høre på større indtryk på mig, når jeg programmer for, og regeringen og eksperter og organisationer skal til at gøre noget alvorlige. For i næsten alle de vækstflertallet samtidig b

Skal vi skifte kurs i den
relse af livsbetingelserne
nste overbevisning, at vi
øvningsgerstlige forestil
nisk og materiel vækst er
dsætning for, at vi har en
nålfeet.

PRO-TIL PROGRAM AND

ARNE GAARDMAND

Dumpe-karakter til Ørestaden

Fremtrædende arkitekt hudfletter planlægningen i ny bog

1. for at den berolkes af god en større by er endnu sunds-regionen mod f.eks.

12-5-91



Kommentar af
professor
FINN KJÆRSDAM

Ingen steder har biltrafikken bedre forhold. Københavns Lufthavn er Europas hurtigste. Det kollektive trafiksystem er veludbygget og effektivt. Telefon- og datakommunikation er veludbygget og blandt de billigste i Europa. Forureningen er blandt de laveste i de europæiske storbyer.

DET ER derfor naivt at tro, at yderligere infrastrukturerinvesteringer vil få en så væsentlig effekt på Københavns udvikling, at de vil gøre de hidtidige planer for hovedstadsområdet til skamme, når den i forvejen

FOR TIDEN vrirmler det med store projekter over det ganske land og det er ikke uden grund. Entreprenører mangler noget at lave. Derfor skal der bygges stadig flere kontorhuse, erhvervs-, kongres- og indkøbscentre.

Og derfor har vi i dag over to millioner kvadratmeter ledige erhvervsarealer, hvoraf halvdelen ligger i hovedstadsområdet. De mange ledige kvadratmeter er et udtryk for, at erhvervslivet ikke har behov for de store projekter.

Følgen er, at de fleste pro-

Baggrunden for dette er, at kreditforeninger og pensionskasser har haft ledig kapital, så en række kontorer, huse, industrihuse, indkøbscentre, hoteller og kongrescentre er blevet bygget uden nogen ville købe eller betale den nødvendige husleje.

arealerne ikke er udlagt til erhvervsareal.

Disse projekter er ved at blive indhentet af den manglende mulighed for at skaffe finansieringsgrundlag i ind- og udland. Derfor synes entreprenørerne nu også, det kan være nok med

Stop dog ^{Po} Ørestaden

PA. 2/2/95

mange år har hærget inden
for industribeskæftigelsen.

Effekten i de kommende år vil derfor være at stadig flere serviceydelser, af den slags der tænkes placeret i Ørestaden, vil blive udført af stadig færre personer - og på stadig mindre plads.

Virksomhederne flytter til Sverige

Af Finn Kjærdsdam

Byplanprofessor, Aalborg
Universitet

SÅ har byplanskrædderne afleveret deres forslag til Ørestadens nye klæder. Her viste det sig med al ønskelig tydelighed, at klæderne ikke er en kejser værdig. Og ikke nok med det. Der er heller ikke noget indenun-

Udgangspunktet for byplankonkurrencen for Ørestaden var at få skabt en byplan med så sublime kvaliteter, at den ville blive om-

stedet blev fire forslag udvalgt som et godt grundlag for en offentlig debat på Amager.

Det bliver altså ikke omtalen af planen, der kommer til at lokke investorerne til. Der skal trods alt mere end en kanal på Amager til at lokke den internationale kapital til København fra Amsterdam.

MEN hvad kan så lokke investorerne til? Det er her, det viser sig, at der heller ikke er noget indenunder.

At der ikke i sig selv er behov for mere erhvervs- og

MEN hvad så med Øresundsbroen? Vil den ikke skabe et øget behov?

Desværre nej. Sveriges medlemskab af EU har allerede inden for de første uger af medlemskabet stillet os over for den ubehagelige kendsgerning, at virksomhederne er begyndt at flytte fra Danmark til Sverige. Baggrunden er de mere fordelagtige beskætningsvilkår i Sverige. Men også den kommende Øresundsbro har udtrykkeligt indgået i disse overvejelser. Når broen er færdig, vil de væsentligste praktiske hindringer for at flytte til Malmø være fjernet.

Borgerne på Amager skal med andre ord diskutere

BY-FORBRYDERE

E.D. 8/11
NÅR ØRESTADEN er fuldt udbygget, eksisterer København ikke mere. Så enkelt kan det siges.

I stedet har vi fået et trafik-kaos, et støjhelvede og en miljø-mødding, hvor kun de mennesker, der ikke har nogen som helst mulighed for at flygte andre steder hen, vil være tilbage.

Så har politikerne og bureaukraterne bag loven om Ørestaden fået deres hedeste drøm opfyldt: København er blevet en ægte metropol.

De kalder det et kraft-

centrum. Vi kalder dem by-forbrydere.

SOM DET fremgår af dagens avis, vil biltrafikken stige med næsten 50 procent.

Christianshavn, der ifølge kommuneplanen skulle gøres til et fredeligt område, vil blive endnu hårdere belastet, end bydelen er i dag.

Og det vil tage timer at køre over Knippelsbro og Langebro.

I selve Ørestaden vil store arealer være uegnede til menneskeboliger på grund af

støjniveauet.

I det centrale København vil vi få Tokyo-lignende tilstande. Iltmaske-fabrikantene går en stor fremtid i møde, og København sin udslettelse som en menneskevenlig by.

KØBENHAVNS KOMMUNE er opmærksom på, at kaos venter forude. Men nøjes med at foreslå, at der bør udarbejdes en plan for en løbende vurdering af trafik- og forureningsudviklingen i de centrale byområder.

Man tager en jomfru

Bella By i stedet for Ørestad

Af Martin Günter

Formand for Københavns Borgerrepræsentation (SF)

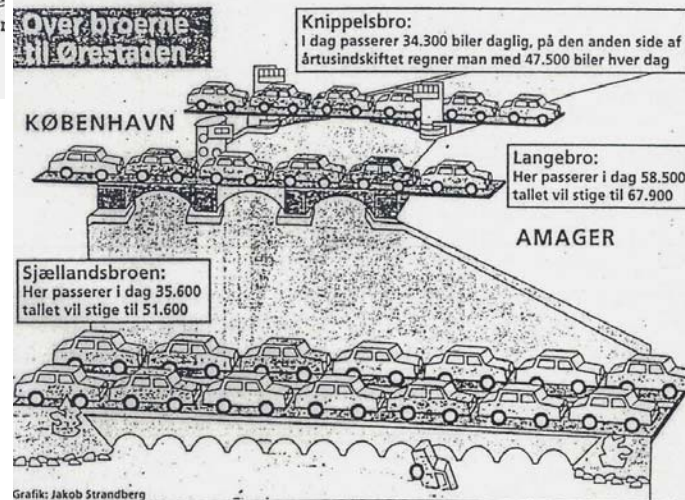
ØRESTADEN må opfylde

passede med det antal, som byen havde mistet i begyndelsen af 1980'erne. Nu tales der snarere om 30-40.000 arbejdspladser, svarende til hvad der yderli-

vil kun arbejdsgrundsesprocentet f dække indtil Vestan fuldt u Donr kring - l Det vil nu at l By. For er såle udsigt det bl områ ninger ud.

Med vikling fortsat det på næste mål fra se på, en by, bebyg veligt tiden og ang jord!

STØJ- OG MØGSTADEN



København bliver et helvede af støj og møg, når Ørestaden bygges

København bliver præget af trafikkaos, støj og møg, når Ørestaden er fuldt udbygget. Trafikken mellem Amager og Sjælland vil stige fra 188.000 biler i døgnet i 1994 til 270.000, når Ørestaden er fuldt udbygget. Grænserne for støj- og luftforurening vil blive overskredet, og trafikken vil blive forøget i gader, hvor kommunen ellers ønsker en begrænsning

af trafikken. Hårdt ramt bliver strækningen Torvegade-Knippelsbro, hvor antallet af biler vil stige fra 34.300 biler i døgnet til 47.500. I et bilag til kommuneplanen for Ørestaden hedder det: 'På ruten Torvegade-Knippelsbro-Kongens Nytorv vil en trafikstigning i forhold til i dag være miljømæssigt uacceptabel, idet

hele dette område ifølge Kommuneplanen ønskes trafikalt fredeliggjort. En trafikstigning af størrelsesordenen 20.000 biler pr. døgn ad ruten Amager Boulevard-Langebro-H.C. Andersens Boulevard vil på den anden side vanskeligt kunne afvikles, hvilket betyder, at stigningen næppe vil optræde i praksis, idet en del af disse trafikanter må søge andre ruter, andre transportmidler eller andre rejsemål'.

På jævnt dansk: Det hele bryder sammen.

FORTJENESTEN FORRINGES

Samtidig lægger kommunen en økonomisk bombe under Ørestaden, hvis metro skal finansieres ved salg af grunde for 5 mia. kr. 'Det er kommunens vurdering, at støjbelastningen fra trafikken i Ørestadsområdet vil lægge begrænsninger på arealanvendelsen i Ørestaden. Det vurderes således ikke umiddelbart som muligt at bygge boliger eller udlægge arealer til anden støjfølsom arealanvendelse ud mod det overordnede vejnet i Ørestaden, idet støjgrænserne ikke vurderes at kunne overholdes, uden særlige foranstaltninger'.

Støjgrænserne ligger i dag på 55 decibel for boligområder og 60 decibel for kontorområder. Det er allerede overskredet, men støjen bliver værre omkring Langebro, Knippelsbro, Sjællandsbroen, Artillerivej og Amager Boulevard.

KAOS PÅ BROERNE

Enhver bilist, der har forsøgt at kæmpe sig frem til Amager i myldretiden ved, at det er en vanskelig opgave. Sjællandsbroen er nærmest blokeret i myldretiden. Der forudses en forøgelse af antallet af biler fra 35.600 til 51.600. På Langebro bliver stigningen fra 58.500 til 67.900 og på Knippelsbro fra de nævnte 34.300 til 47.500.

Kommunen noterer, at man har beregnet 'biltrafikmængder i overkant af, hvad de planlagte veje i praksis vil kunne afvikle'. Kommunen reagerer ikke på denne konstatering ved at foreslå en anden planlægning, men man stikker blot københavnerne en narresut i form af en tom erklæring om, at det kommende kaos 'bør give anledning til, at der udarbejdes en plan for en løbende vurdering af trafik- og forureningsudviklingen i de centrale byområder med henblik på at gøre det muligt at gribe ind over for en uønsket udvikling'.

AF
NILS-CHR. NILSON

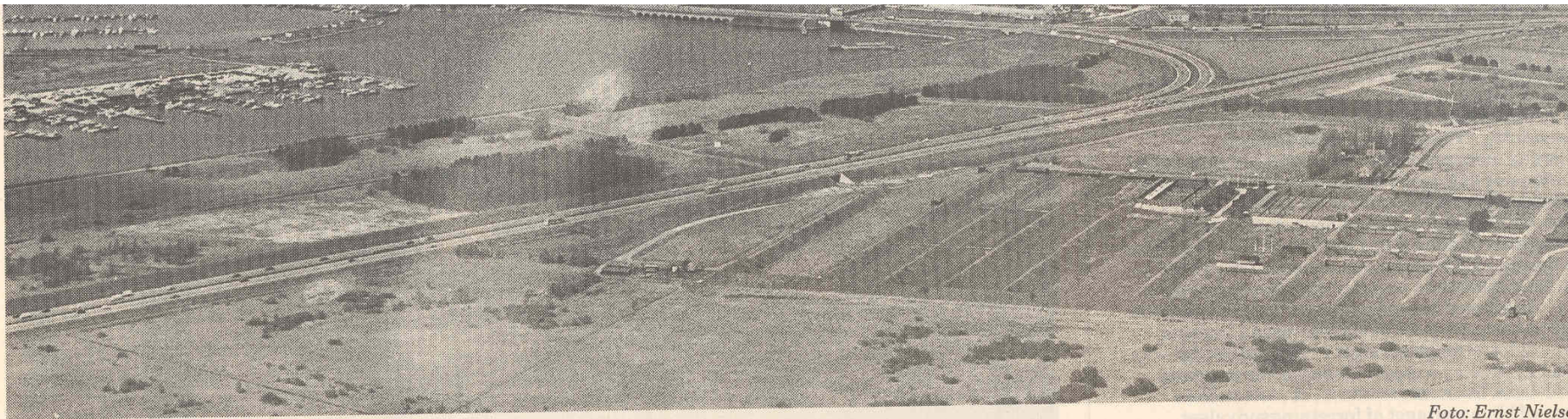


Foto: Ernst Nielsen

Ørestaden er ikke det værste vi har! Inf. 3.9.91

Men beslutningen om at etablere den bør ikke træffes isoleret. Amager Fælled bør friholdes, og der skal ryddes op i de mange erhvervsudbygningsmuligheder både i København og omegn

INFORMATION KRONIK

Af PETER HARTOFT-NIELSEN

Byplanlæggeren Arne Gaardmand har i bogen »Bro til drømmeland«, hvis afsluttende kapitel blev bragt som kronik i Information den 12. august – *blankt afvist* forslaget om en ny Ørestad – et kæmpe-mæssigt område for internationale, cityorienterede erhverv på Vestamager. Gaardmand afviser på baggrund af de hidtidige erfaringer med den såkaldte vækstcenterteori ganske politikernes vækstmål og – drømme for hovedstaden.

Også landets tre store byplanfaglige organisationer og landets seks byplanprofessorer har sagt kategorisk nej til Ørestaden. Det skete i midten af maj i en fællesudtalelse til folketingets medlemmer, Københavns Borgerrepræsentation samt borgmestrene i hoved-

for Bellacentret – og en fast Øresundsforbindelse – som jeg meget gerne så blev en forsvaret forbindelse, dvs. en boret jernbanetunnel.

Det tilfører byen et potentiale, som den ikke har idag. Bystrukturelt er det fornuftigt, men det forudsætter, at Amager Fælled ud fra miljømæssige hensyn – rekreative og trafikale – friholdes. Kontorbebyggelsen bør koncentreres på det areal, der ligger syd for Bellacentret, som forudsat i regionplanen. Men med en væsentlig højere bebyggelsesprocent, f.eks. 180. En sådan bebyggelsesprocent sikrer, at den eksklusive beliggenhed udnyttes og behovet ikke føre til et MiniManhattan. Bebyggelsen vil kunne blive en 5-etagers karréstruktur som i Kista-området, Stockholms Silicon Valley, og der vil stort set kunne opnås den samme bygningsvolumen, som forudsat i lovfor-slaget.

Med den forudsatte trafikale infrastruktur vil en sådan Ørestad være i overensstemmelse med den overordnede lokaliseringsstrategi i regionplanen, som er baseret på trafikknudepunkter og stationsnærhed og på to modsatrettede bevægelser: udflytning til trafikknudepunkter af ikke-cityafhængige virksomheder og placering i city og cityannekserne af cityorienterede funktioner.

Jer er enig med de to indlæg om, at den store erhvervsrummelighed i regionen er et hovedproblem, og at der er stor

samt kulturelle og rekreative formål og færre erhvervsbyggerier på havnen, samt etablering af boliger og byparker i *ældre erhvervs-områder*, som ikke længere ønskes benyttet til industri, håndværk m.v. For mig er dette et helt centralt perspektiv i debatten om Ørestaden.

I Glasgow City ydes der kontante tilskud til omdannelse af tidligere, overvejende tomme erhvervsjendomme. På syv år er der herved etableret 1.000 nye ejerlejligheder.

Enhver arbejdspladskoncentration vil skabe trafik til og fra området. Det afgørende er hvilken form for trafik, der skabes og hvilke lokale, regionale og globale konsekvenser denne trafik får.

Ørestaden vil få en optimal placering for betjening med kollektiv trafik, og de nødvendige anlæg vil være etableret inden det første byggeri står færdigt. Uanset dette vil Ørestaden imidlertid også skabe en betydelig biltrafik.

En koncentration af arbejdspladserne på arealet syd for Bellacentret og friholdelse af arealerne nærmest City vil mindske den oplagte fare for øget biltrafik gennem de centrale bydele. Det er afgørende at fastholde City som et område med begrænset gennemkørende trafik. Øges den nuværende trafik, må der gribes ind med begrænsende midler som betalingsring, roadpricing osv., og ikke med kapacitetsudvidelser på radialvejene.

Gaardmand har ret i, at der ikke generelt er

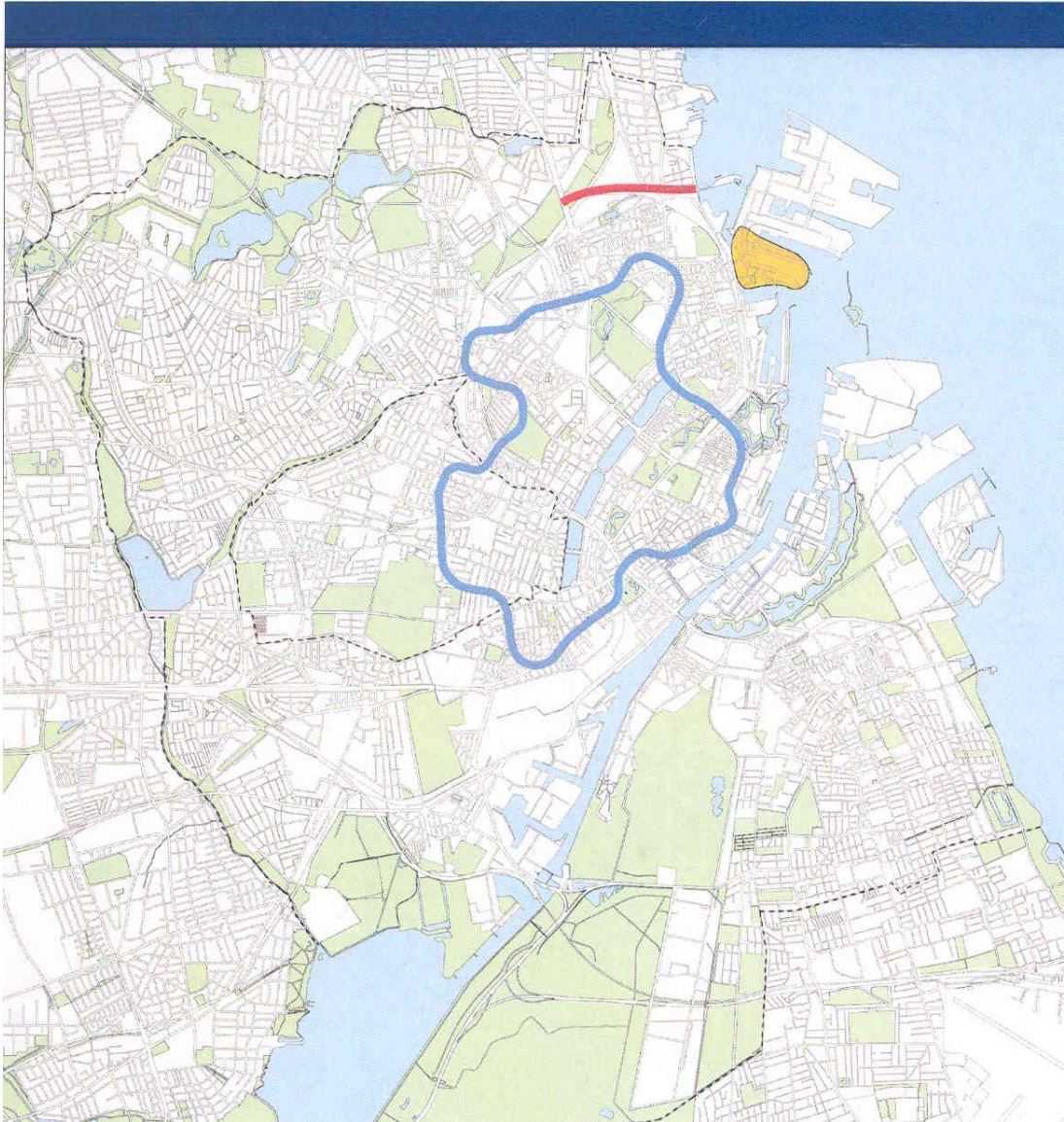
problematikken, når han skriver: »Arealer til mere erhvervs- og kontorbyggeri er der ikke dokumenteret noget aktuelt behov for. Der er til sådanne formål ca. 1 million ledige etagemeter i København, og der findes tilbud af enhver art i eksisterende bebyggelser. Ønskes der et historisk miljø, er der mange tomme huse i det indre København, og udenfor tilbydes der flere nybyggede eller færdigprojekterede erhvervs- og kontorkomplekser.« Den normale planlægningshorisont i den fysiske planlægning er mindst 12 år. Ørestaden er planlagt i et trediveårs perspektiv. Gaardmands ledige etagemeter svarer til under to års erhvervsbyggeri i regionen, selv under stagnation!

En hovedpointe i Gaardmands bog er, at hele Ørestadsideen bygger på et fejlagtigt vækstkoncept. Den gamle vækstcenterteori er slået fejl, skriver han. Heri er jeg ganske enig. Men selvom der er lighedspunkter i debatten, kan fortidens vækstcenterkoncept og erfaringerne herfra ikke uden videre overføres på dagens koncept.

I 1950'erne og 1960'erne handlede diskussionen om den nationale fordeling af ressourcerne, og teorien gik ud på, at samle dem i den nationale indsats i nogle få punkter, ville det få størst effekt på grund af nogle agglomerative og selvforstærkende mekanismer, samt tidlig med at der ville udgå nogle spredningseffekter fra vækstcenteret. Udviklingen i 1970'erne og 1980'erne gik anderledes end forudsa-



Aftalen om Cityringen – finansieringsmodel ikke problemfri



600.000 etm. i
Nordhavnen

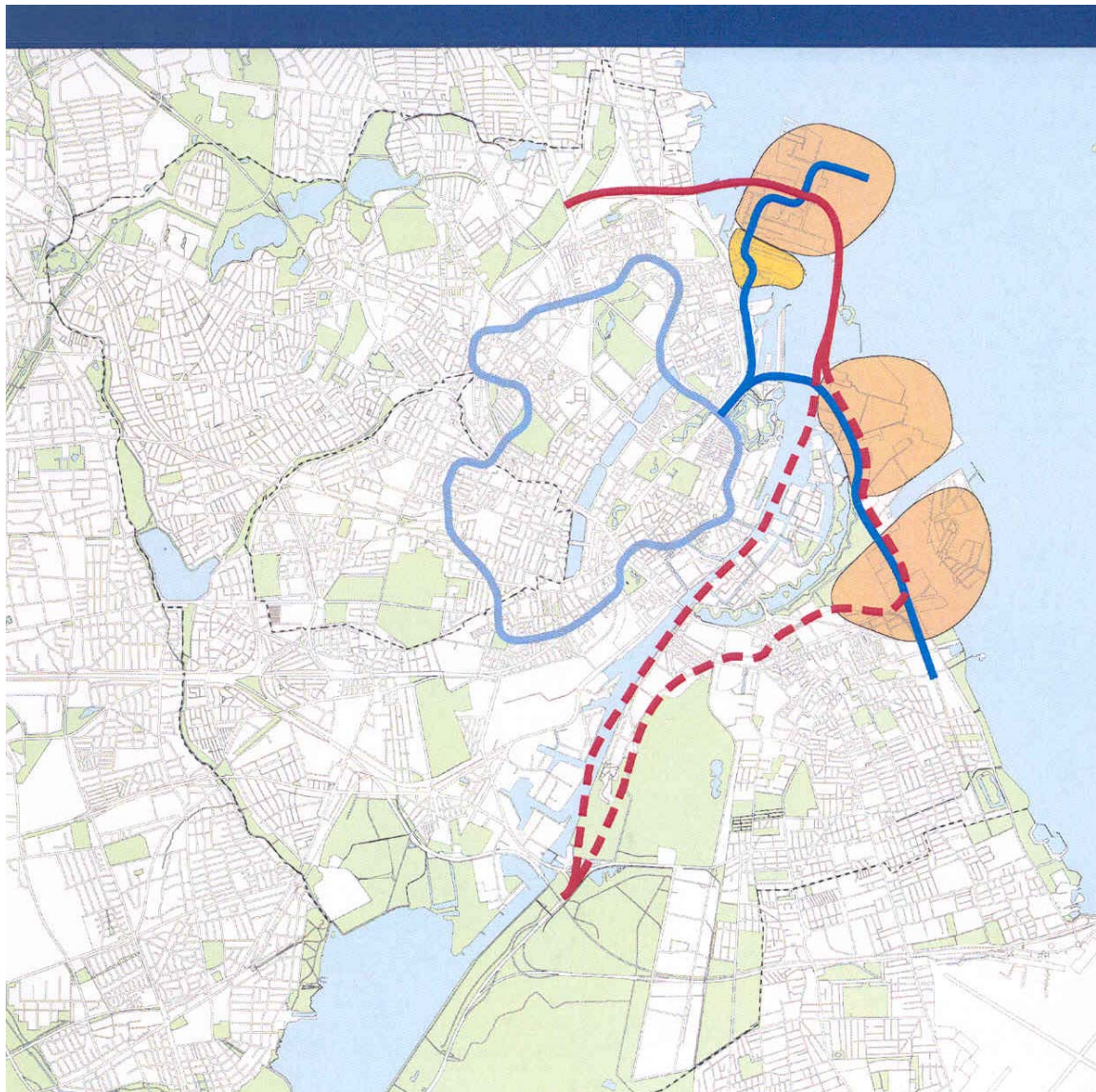
Ny vej mellem
Lyngbyvejen og
Nordhavnen

*Kan de 600.000 etm.
indbringe provenuet
til statens bidrag til
metroen?*

*Hvad med provenu til
byrum, promenade,
broforbindelser?*

*Langtidssikres
Nordhavnsvejen =>
Havnetunnel*

København efter 2025 ?



Alternative scenarier:

Scenario A:

+ 3 mio. etagemeter i
Nordhavn

Scenario B:

+ 1 mio. i Nordhavn,
+ 1 mio. på Refshaleøen
+ 1 mio. øvr. Nordøstamager

Trafikal betjening mv.:

Metro

Overordnede veje –
havnetunnel o.lign.
+ Kørselsafgifter

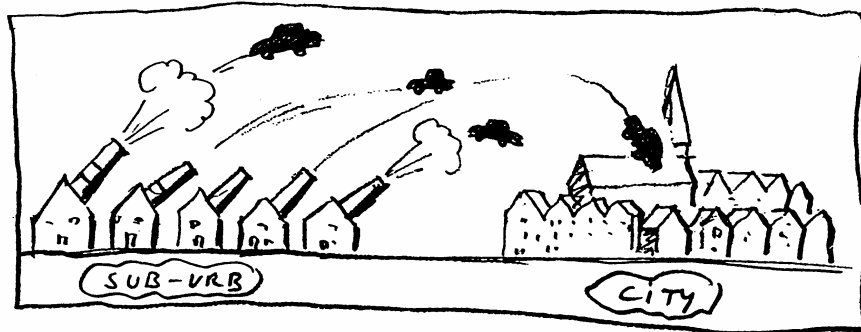
Regeringens Landsplan-
redegørelse 2006 bekymret
for metropolens bykvalitet.

Alternativ tankegang:

Forudsat: Ingen udbygning af
overordnet vejnet =>
Hvilken byudvikling er mulig?

Østflanken åbnes for bil-angreb

NOT THE CAR BUT THE SUBURBAN HOME IS THE DEADLY WEAPON

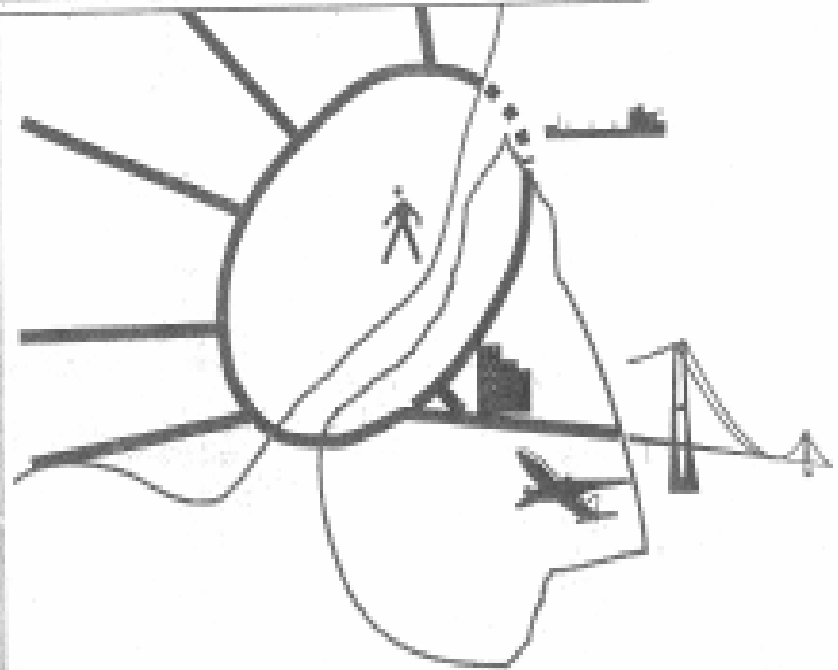


DAILY SUBURBAN MORTARFIRE AGAINST URBAN CENTERS

Fra 150° til 360°



Københavns østlige
omfartsvej
(Havnetunnel)



December 1995

Sund & Bælt-rapporten om Havnetunnel



Tegner trafikalt mareridt:

- 40% vækst i bilkørsel,
- 5 - 10% i Indre By

Trods forudsat

- metrobetjening af nye byområder

Andre faktorer skaber
væksten, men
havnetunnel muliggør
den og **skaber pres for
mere vej**

1. Cirkel

Markant trafik anlæg, der kobler sig på eksisterende infrastruktur og dermed forbinder by med havnetunnel.

Et nyt landmark for København, der kan sammenlignes med Metroens pladsdannelse i byen.

Eksisterende trafikal forbindelse – Langebro, opgraderes til et nyt byrum og er en mulig investeringszone for nye byrum.

Langebro bibeholdes med funktion til byens borgere, som byrumspassage for de bløde trafikanter.

Anlægget kan etablere nye herlighedsværdier ved at fredeliggøre indre by og sikre borgernes stadige adgang til vandet.

Anlægget kan skabe økonomisk vækst ved at indeholde potentielle m² til nyt byggeri og opgradere den bydel den er placeret i til nye investeringer.



Langebro med tilslutningsanlæg "Cirkel"



Havnens nye byrum – Havnebiotopen, opleves fra Langebro som en let og ølgende oase.
Her er det muligt at få en helt anden oplevelse end i byens øvrige byrum.



Fra Langebro opleves Havneparkens forlængelse og afslutning under Langebro, som et landskab, der udfolder sig over tilslutningsanlægget og placerer Sukkerfabrikken i et parkagtigt stræk. Naturen opleves i direkte samspil med byen trafikale komfort og det store havnerum

Kørselsafgifter / bompenge kan blive en boomerang !



Øremærkes kørselsafgifter til Havnetunnel ?

Kørselsafgifter kan have forskellige formål:

1. Begrænse miljøbelastning
 2. Begrænse trængslen
 3. Sikre provenu til trafikinvesteringer
- Cykel / kollektiv transport
 - Vejinfrastruktur

Overborgmesteren bør lytte til en forhenværende EU-miljøkommissær

”Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden.”

Det Fri Aktuelt, den 12. august 1996

Langsigtede byudvikling i København

Kommunen rummer fortsat store byvækstområder

Fremtidige byudviklingsmuligheder bør vurderes

- uden udbygning af overordnet vejnet
- med og uden udbygning med skinnebåren kollektiv transport
- med fokus på boliger og rekreative formål

Mulighederne bør ses i sammenhæng med

- andre udviklingsmuligheder i kommunen og fingerbyen: f.eks. Ørestad, langs Ringbanen, langs Ring III

Øresundsperspektivet