



Materialsamling

Borgersamling om grønt byliv på indre Østerbro

Marts 2023

**WE DO
DEMOCRACY**



Indhold

Velkommen	3
Læsevejledning	4
1 Om Borgersamlingen	5
Hvad er en borgersamling?	5
Hvor kommer konceptet borgersamling fra?	5
Opgave og kernespørgsmål	6
Organisering og roller	6
OECD's principper for deliberative processer	7
Mandat	7
Rettigheder	7
Ansvar og fortrolighed	8
2 Ekspertgruppen bidrag	9
Forord fra ekspertgruppen	9
Hvordan skal vi prioritere pladsen på indre Østerbro mellem biler, bynatur og byliv?	10
Hvad er den største udfordring og de største muligheder for bynaturen på Østerbro?	11
Planlægning for biodiversitet i byens grønne områder	12
Veterantræer i rekreative områder	14
Fra parkering til park	17
Hvad er den største udfordring og de største muligheder i forhold til parkering på Østerbro?	19
Typer af parkeringspladser	20
Parkeringsarealer vs. Grønne Arealer	20
Om biler og byliv	21
Hvad er de største udfordringer og muligheder for lokalt byliv i indre Østerbro?	25
Typer af byliv	26
Superblokke til undsætning	30
3 Materiale fra Københavns Kommune	32
Baggrund - Hvad betyder 'grønt byliv i indre Østerbro'?	32
Kommunale data og planer	34
Bilag - datasamling	43
Byliv	45
Bynatur	47
Mobilitet	54
Socioøkonomiske data	66
Bilag vedlagt: Københavns hovedtræk & ti unikke bydele, Østerbro	



Velkommen

Kære medlem,

Velkommen til Borgersamling om grønt byliv på Indre Østerbro. Du er blandt de 36 repræsentativt udvalgte borgere, der tilsammen repræsenterer jeres bydel. Du er særligt udvalgt fordi du som hverdagekspert ved, hvad det vil sige at leve og færdes på Indre Østerbro.

Når du kigger rundt blandt borgersamlingens øvrige medlemmer, så vil du opdage, at de andre hverdags eksperter både ligner og ikke ligner dig. Tilsammen udgør I nemlig en nøje udvalgt repræsentativ forskellighed på Østerbro i forhold til køn, alder, bopæl og adgang til bil.

Sammen skal I arbejde med, hvordan pladsen i bydelen skal prioriteres mellem biler, bynatur og byliv. Det er politikerne i Københavns Borgerrepræsentation, der har sat borgersamlingen i gang, stillet jer opgaven og i sidste ende modtager jeres anbefalinger, inden de træffer beslutninger. Jeres opgave er derfor at rådgive politikerne bedst muligt i den svære balance, prioritering og beslutning.

I borgersamlingen vil du møde mennesker, som lever, tænker og prioriterer på andre måder end dig. Det er meningen. For I skal arbejde med svære problemstillinger, hvor der er brug for mange forskellige perspektiver, når I skal rådgive politikerne.

Du skal som medlem af borgersamlingen således både have tanke for de borgere, der har samme livssyn, behov og holdninger som dig, samt tage ansvar for at lytte opmærksomt til andre medlemmer i borgersamlingen, der udgør de mange andre stemmer på Østerbro. Det bliver helt sikkert både udviklende, krævende, sjovt og lærerigt for alle parter. I sidste ende bliver det jeres perspektiver på tværs, der skal bringes i spil, når I skal afsøge løsninger og komme med anbefalinger, der indtænker hele Østerbro.

Vi vil som sekretariat og facilitatorer af borgersamlingen glæde os til samarbejdet. Vi vil gøre alt for at skabe et trykt arbejdsrum, hvor alle kan deltage ligeværdigt i diskussionerne, og bidrage med jeres holdninger og idéer. I er udvalgt, fordi byen og demokratiet har brug for jeres forskellige synspunkter.

Borgersamlingens Sekretariat
Johan Galster, We Do Democracy



Læsevejledning

I denne materialesamling finder I en række udvalgte materialer, som er gode at orientere sig i og bruge som udgangspunkt i forbindelse med borgersamlingens arbejde. Det er dog vigtigt at understrege, at du under borgersamlingen vil få meget af denne viden formidlet mundtligt af oplægsholdere. Når først arbejdet går i gang, vil du få mulighed for at foreslå og efterspørge mere viden - både i form af læse- og lyttestof og fra oplægsholdere. I er ikke forpligtet til at læse det - og kan også vælge at læse mere undervejs, når det passer jer.

Materialsamlingens overordnede formål er at give et godt, vidensbaseret udgangspunkt for at forstå relevante temaer for borgersamlingen såsom parkering, byliv og bynatur, samt at forstå de faglige problemstillinger, der knytter sig til det grønne byliv på indre Østerbro. Derudover er det hensigten med materialsamlingen, at den skal fungere som en slags opslagsværk, som kan bruges på borgersamlingens møder.

Materialet i afsnittet "ekspertgruppens materialesamling" er udvalgt i samarbejde med 3 fageksperter inden for emnerne mobilitet, grøn byudvikling, bynær natur og byliv. Denne ekspertgruppe er tilknyttet borgersamlingen under hele forløbet og vil løbende hjælpe med relevant, faglig viden. Derudover har Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning bidraget med data og information om nuværende planer, der er baggrundsviden om planer og fakta om bydelen.

Udover denne materialesamling vil du på borgersamlingens hjemmeside www.borgersamling2100.kk.dk kunne finde øvrige materialer og relevante links. Det er hensigten, at denne vidensbank udbygges undervejs i jeres arbejde.

Materialsamlingen er bygget op sådan, at del 1 giver en introduktion til metoden og historien bag borgersamlinger samt introducerer Borgersamlingen om Grønt Byliv på indre Østerbro. Del 2 er borgersamlingens ekspertgruppes bidrag til materialsamlingen. Den indeholder både et forord, men også en række tekststykker og artikler med relevant viden for jer medlemmer af borgersamlingen. Del 3 udgør en oversigt og introduktion til relevante kommunale planer der vedrører borgersamlings tema. Endelig er der i bilag en række data og kort over indre Østerbro.

Vi glæder os meget til at arbejde sammen med jer - og lære jer meget bedre at kende.

God læselyst!

1 Om Borgersamlingen

I det følgende kapitel vil du kunne læse mere om, hvad en borgersamling er. Du vil både kunne blive klo- gere på metoden bag borgersamlinger samt deres historiske oprindelse. Derudover vil du også kunne læse om, hvad der kendetegner Borgersamling om grønt byliv på indre Østerbro.

Hvad er en borgersamling?

En borgersamling er et såkaldt deliberativt demokra- tiformat. Kort fortalt består en borgersamling af en gruppe borgere, der i løbet af flere samlinger diskute- rer et givent emne og ender med at udarbejde anbefalinger til en eller flere politiske beslutningstagere, der i dette tilfælde Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune. Typisk nedsættes en borgersamling, fordi beslutningstagerne har behov for borgernes hjælp til at træffe en svær beslutning. Det kan være, at beslut- ningstagerne står over for et dilemmafyldt, komplekst eller kontroversielt politikområde, hvor det er vigtigt at vide, hvad borgerne mener om sagen. I sådanne tilfæl- de kan en borgersamling bidrage med vigtig viden og nuancerede anbefalinger fra et borgerperspektiv.

Borgersamlingen er sammensat, så den afspejler be- folkningen inden for et givent geografisk område i vo- res tilfælde Østerbro. Det vil sige, at borgersamlingens fordeling af køn, alder, bopæl og adgang til bil svarer til fordelingen i befolkningen på Østerbro. Borgersam- lingen repræsenterer dermed befolkningens forskel- lighed, og anbefalingerne kan derfor siges at være udarbejdet på baggrund af en stor mængde forskellige livserfaringer og typer af hverdagsviden.

Borgersamlingens medlemmer mødes flere gange over en periode, der typisk strækker sig over 3-4 måne- der. Her bliver de præsenteret for ekspertviden, oplæg fra relevante interessenter og indspark fra den øvrige offentlighed. På baggrund af det diskuterer borger- samlingen, hvilke politiske tiltag, der vil kunne tilgode- se flest muligt på den bedste måde.

Målet med borgersamlingen er at udarbejde et sæt nuancerede og reflekterede anbefalinger til gavn for alle borgere i samfundet. Anbefalingerne overrækkes til de beslutningstagere, der igangsatte borgersamlin- gen, som i dette tilfælde er Københavns Borgerrepræ- sentation. Med anbefalingerne får beslutningstagerne indblik i, hvilke prioriteringer, borgerne foretrækker – når de har haft god tid til at forstå hinanden og tage hensyn til de mange forskellige behov og livssituatio- ner, der findes i befolkningen. Derudover offentliggø- res anbefalingerne, så borgernes gode råd og tanker kan læses af alle, der kunne have gavn af dem.

Borgerne skriver selv det fælles slutprodukt for at sikre, at udefrakommende interesser ikke kan påvirke de endelige anbefalinger. Hvis der ikke kan opnås fuld enighed om alle anbefalinger, har borgerne mulighed for at lave mindretalsudtalelser på de områder, de er uenige om.

Hvor kommer konceptet borgersamling fra?

Idéen bag borgersamlinger er inspireret af demokra- tiet i det antikke Athen. I det athenske demokrati blev bystatens borgere på skift udtrukket ved lodtrækning til at træffe beslutninger på fællesskabets vegne. Alle borgere (dog kun frie mænd over 30 år) skulle have mulighed for at repræsentere byen på tværs af forskel- lige positioner i samfundet.

Siden det antikke Athen har demokratiet været gen- stand for mange diskussioner. Spørgsmål om, hvor- dan demokratiet skal indrettes, og hvilke værdier, der er vigtigst at basere demokratiet på, har været en fast del af den offentlig samtale i århundreder. I midten af 1900-tallet opstod en ny bevægelse af politiske tænke- re, der lagde vægt på, at demokratiet skulle baseres på konstruktive samtaler. De mente, at hvis borgere med forskellige synspunkter og interesser lyttede ordentligt til hinanden, ville de kunne blive enige om, hvad der var mest fornuftigt at gøre i samfundet. Denne form for demokrati, der senere fik navnet deliberativt demokra- ti, ligger til grund for borgersamlingens metode.

I løbet af de sidste ti år har borgersamlinger vundet indpas i mange dele af verden og bygger på princip- per, som OECD har udviklet ved at evaluere over 300 borgersamlinger på tværs af hele verden. Fx har politi- ske beslutningstagere i Canada, England, Tyskland, Bo- livia, Kenya, Frankrig, Belgien, Japan, Columbia, Irland m.fl. i stor stil inviteret borgerne til at bidrage med de- res hverdagsekspertise, synspunkter og anbefalinger – og i gennemsnit er ca. 90% af alle borgersamlingernes anbefalinger globalt set blevet implementeret!

I Danmark blev borgersamlinger introduceret for første gang i 2019 for at hjælpe Københavns Kommune med, hvordan det offentlige rum skulle prioriteres i Middel- alderbyen. Siden da er der blevet gennemført en række

borgersamlinger – bl.a. det nationale klimaborgering, borgersamlingen om bæredygtigt forbrug og borgersamlingerne i Albertslund Kommune, Rudersdal Kommune, Greve Kommune, Hørsholm Kommune og nu indre Østerbro.

Opgave og kernespørgsmål

Borgersamlingen på indre Østerbro er igangsat af Københavns Borgerrepræsentation som en del af budgetaftalen om overførselssagen. Efterfølgende har Borgerrepræsentationen besluttet et projektområde og et kernespørgsmål til borgersamlingen, som er

“Hvordan skal vi prioritere pladsen på indre Østerbro mellem biler, bynatur og byliv”.

Kernespørgsmålet er udgangspunktet for borgersamlingens arbejde med grønt byliv, samt den fysiske afgrænsning i form af projektområdet på Østerbro, der skal danne rammen for borgersamlingen. Medlemmerne af borgersamlingen skal komme med anbefalinger til Københavns Borgerrepræsentation. Borgersamlingen har nemlig til formål at løfte kvaliteten af de politiske beslutningsprocesser og styrke den demokratiske deltagelse. Det handler dermed om balancen mellem de tre dele af spørgsmålet; biler, bynatur og byliv inden for det afgrænsede område indre Østerbro.

Borgersamlingen består af 5 samlinger, hvor medlemmerne skal arbejde, og et åbent møde fra marts til juni.

1. samling:

Tirsdag d. 7. marts 2023, kl. 17-21

2. samling:

Tirsdag d. 21. marts 2023, kl. 17-21

3. samling:

Tirsdag d. 25. april 2023, kl. 17-21

Åbent borgermøde:

Tirsdag d. 9. maj, kl. 17-21

4. samling:

Tirsdag d. 23. maj 2023, kl. 17-21

5. samling:

Tirsdag d. 13. juni 2023, kl. 17-21

Lancering med politikere fra Borgerrepræsentationen:

Mandag d. 26. juni, kl. 16-17

Alle samlinger foregår i Kildevæld Kulturcenter, Bellmansgade 5C, 2100 København.

Organisering og roller

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har besluttet at igangsætte borgersamlingen. Borgerrepræsentationen har dog ikke indflydelse på borgersamlingens arbejdsproces eller udformningen af de endelige anbefalinger. For at sikre "armslængde" mellem borgersamlingen og Borgerrepræsentationen,

Sideløbende processer

Processen for borgersamlingen grønt byliv på indre Østerbro bygger videre på erfaringerne fra borgersamlingen i Middelalderbyen om 'mindre biltrafik & bedre hverdagsliv', som blev gennemført i 2019. Borgersamlingen om grønt byliv på indre Østerbro følger desuden OECDs retningslinjer for borgersamlinger (evt. reference).

Processen er planlagt i fire spor med udveksling af viden og synspunkter undervejs. På den måde forventes borgersamlingen at blive bredt forankret. De fire spor er:

1. Selve Borgersamlingen (36 beboere, der afspejler befolkningen på Østerbro)
2. Offentligheden generelt
3. En følgegruppe med organiserede interessenter
4. Politisk involvering og dialog

vil et uvildigt tredjepartssekretariat (i dette tilfælde We Do Democracy) drive og facilitere borgersamlingen. Sekretariatets opgave er at understøtte borgersamlingens arbejdsproces og sørge for, at alle borgersamlingens medlemmer bliver hørt og føler sig trygge ved at dele deres synspunkter. Derudover vil en uvildig ekspertgruppe præsentere borgersamlingens medlemmer for viden om emnet for at sikre, at borgersamlingens anbefalinger bliver baseret på et neutralt vidensgrundlag.

Processens centrale aktører er:

- **Borgerrepræsentationen:** Borgerrepræsentationen har taget initiativ til borgersamlingen og formuleret, hvilket emne borgersamlingen skal arbejde med. Emnerne ligger indenfor Teknik- og Miljøudvalgets ressortområde. Opdragsgiver har derudover forpligtet sig til at lade borgersamlingen arbejde uforstyrret og til afslutningsvis at modtage borgernes anbefalinger.
- **Borgersamlingens ekspertgruppe:** Ekspertgruppen har til opgave at sikre, at borgersamlingens arbejde er funderet på neutral, saglig viden. Ekspertgruppen har bidraget med artikler og input til denne materialesamling og hjælper desuden med at finde relevante oplægsholdere til samlingerne.
- **Tredjepartssekretariat:** Rådgivningsvirksomheden, We Do Democracy, er tredjepartssekretariat for borgersamlingen. Sekretariatet vil facilitere samlingerne, sørge for at borgerne kan arbejde trygt og uhindret og hjælpe borgersamlingen i mål med opgaven.
- **Borgersamlingen:** Borgersamlingen består af 36 borgere fra indre Østerbro og de omkringliggende bydele. I fællesskab arbejder de med grønt byliv,

hører ekspertoplæg, lytter til hinanden, diskuterer og skriver afslutningsvis de anbefalinger, der skal overleveres til Københavns Kommune

- **Analysebureau:** Analysebureauet, Analyse & Tal, har stået for borgersamlingens lodtrækningsproces blandt de tilmeldte borgere. Analyse & Tal har udregnet borgersamlingens sammensætning, så den afspejler befolkningen på Østerbro i forhold til alder, køn, adgang til bil og bopæl.
- **Følgegruppe:** Der er nedsat en følgegruppe, som har mulighed for at bidrage med deres holdninger til borgersamlingens arbejde. Følgegruppen består af organiserede interessenter, som følger og giver input til borgersamlingens arbejde og efterfølgende får mulighed for at komme med bemærkninger til borgersamlingens anbefalinger.

OECD's principper for deliberative processer

Borgersamlingen lever op til OECD's principper, der har til formål at sætte en international standard for deliberative processer. Principperne peger på, hvordan man sikrer borgersamlingens uafhængighed og legitimitet samtidig med, at man skaber en god, inkluderende proces for både politikere og borgere. Principperne baserer sig på grundige analyser af lignende processer rundt omkring i verden.

Princippernes overordnede temaer er:

1. Formål
2. Mandat
3. Gennemsigtighed
4. Inklusion
5. Repræsentation
6. Information
7. Fælles drøftelser
8. Tid
9. Armslængde
10. Privatliv
11. Evaluering

Du kan læse mere om OECD's principper, og hvad de konkret indebærer her

<https://www.oecd.org/gov/open-government/good-practice-principles-for-deliberative-processes-for-public-decision-making.pdf>

Mandat

Det er vigtigt at have en klar aftale mellem politiske beslutningstagere og borgersamlingens medlemmer. Aftalen handler om, hvilket handlingsrum medlemmerne kan arbejde indenfor, og hvordan beslutningstagerne vil arbejde videre med borgersamlingens anbefalinger efterfølgende. Denne aftale kaldes for borgersamlingens mandat.

Mandatet kan have forskellig grad af styrke afhængig af, hvad beslutningstagerne forpligter sig til. I denne borgersamling lyder mandatet således:

- Borgersamlingen har til opgave at rådgive Borgerrepræsentationen og udarbejde anbefalinger, der svarer på den kerneopgave som politikerne har givet den: "Hvordan skal vi prioritere pladsen på indre Østerbro mellem biler, bynatur og byliv?"
- Borgerrepræsentationen giver borgersamlingen mandat til at udarbejde uvildige og uafhængige anbefalinger inden for rammen af borgersamlingens kerneopgave. Alle medlemmer af borgersamlingen vil have mulighed for at lave minoritetsudtalelser.
- Borgersamlingens opgave er at rådgive og lave anbefalinger - ikke at designe eller beslutte.
- Borgersamlingens anbefalinger vil efter sidste samling blive overleveret til Borgerrepræsentationen og offentliggjort uredigeret i sin fulde længde.
- Borgerrepræsentationen forpligter sig på at modtage og behandle anbefalingerne i relevante fagudvalg - sammen med følgegruppens kommentarer, evaluering af processen samt forvaltningens forslag til det videre arbejde med anbefalingerne.
- Borgersamlingen vil senest efter to år efter borgersamlingens afslutning blive præsenteret for, hvad politikerne har valgt at gå videre med og ikke har valgt at gå videre med.
- Borgerrepræsentationen er ikke forpligtet til politisk at følge eller vedtage alle anbefalinger.
- Borgersamlingen er ét blandt flere spor, der skal belyse byliv på Østerbro.

Rettigheder

Som medlem i borgersamlingen har man nogle rettigheder, der er gode at være bevidst om.

- Man har ret til at deltage i alle samlinger, som bliver arrangeret i forbindelse med borgersamlingen.
- Man har ret til at stille spørgsmål til valg af eksperter, oplægsholdere og indhold.
- Man har ret til at foreslå og anmode om supplerende viden og holdninger fra andre eksperter.
- Man har ret til at tilkendegive, hvis man har mistillid til procesværtens eller hovedfacilitatorens neutralitet ift. proces og borgersamlingens tema.
- Man har ret til at påpege, hvis man oplever, at ikke alle får lige ret til taletid i gruppearbejdet.
- Man har ret til at deltage i diskussionen og udformningen af anbefalinger.
- Man har ret til ikke at være afsender på de anbefalinger, som man ikke kan vedkende sig.
- Man har ret til alene eller i en gruppe at udarbejde en mindretalsudtalelse, der vil blive inkluderet i

slutproduktet til beslutningstagerne.

- Du har ret til ikke at udtale dig om borgersamlingens arbejde.
- Du har ret til ikke at blive omtalt i andres udtalelse om borgersamlingens arbejde.
- Du har ret til at få at vide, hvordan der efterfølgende arbejdes videre med borgersamlingens anbefalinger.
- Du har ret til at være anonym i offentligheden omkring din deltagelse i borgersamlingen.
- Du har ret til ikke at udtale dig til pressen.
- Hvis du bliver kontaktet af pressen og gerne vil deltage i et interview, har du ret til at rådføre dig med tredjepartsekretariatet på forhånd.

Ansvar og fortrolighed

Som medlem af en borgersamling repræsenterer man ikke bare sig selv, men repræsenterer statistisk set en stor gruppe af medborgere, der matcher lige netop din profil. I denne borgersamling svarer hvert medlem i borgersamlingen til over 2.000 borgere – i og omkring Østerbro. Derfor har man som medlem af borgersamlingen et ansvar for at tale på vegne af hele den gruppe borgere, der ligner én.

Derudover har man som medlem også et ansvar for at passe på borgersamlingens øvrige medlemmer. Borgersamlingen er et fortroligt rum, og alle skal trygt kunne dele deres personlige historier, oplevelser og synspunkter. Derfor beder vi alle medlemmer om at lytte og udvise respekt, når andre deler deres perspektiver på emnet – især hvis man selv er uenig.

2 Ekspertgruppen bidrag

Forord fra ekspertgruppen

Borgersamling om grønt byliv på indre Østerbro tager fat på et bredt og vigtigt emne, hvor det er afgørende at have et solidt og velunderbygget vidensgrundlag. Med det i ryggen kan man udvikle gode og effektfulde anbefalinger til en fremtidig udvikling af bydelen. Derfor er der nedsat en gruppe af fageksperter, der skal sikre borgersamlingens vidensgrundlag og læringsproces. Det er borgersamlingens ekspertgruppe. Ekspertgruppens rolle er at medvirke til at udvælge og kvalitetssikre de faglige aspekter af det vidensgrundlag, som medlemmerne af borgersamlingen præsenteres for i form af denne indledende materialesamling samt ekspertindlæg undervejs i processen. De faglige indlæg læner sig op ad både nationale og internationale erfaringer. Det er sket i tæt dialog med We Do Democracy.

Tilgang til materialesamlingen

Materialesamlingen er ekspertgruppens sammensætning af tekstuddrag, figurer og illustrationer, der tilsammen giver et overordnet indblik i de centrale begreber, temaer, spørgsmål og dilemmaer, som **multifunktionel planlægning** dækker over.

Faktaboks

Multifunktionalitet betyder, at infrastruktur og dermed grøn infrastruktur har flere funktioner. Det kan være, når skybrudssikring samtidig fungerer som fodboldbaner eller andre rekreative områder.

Materialet består både af tekstklip, uddrag af faglitteratur og fagligt undervisningsmateriale. I materialesamlingen vil det være tydeligt angivet, når der er tale om uddrag fra andre kilder. Den øvrige tekst står ekspertgruppen bag.

Ekspertgruppen er sammensat således, at vi samlet repræsenterer viden om byrum, byliv, og byplanlægning, bynatur og grøn infrastruktur, samt mobilitet og klimaløsninger. Vores tilgang til at sammensætte denne materialesamling er at give jer den vigtigste viden om emner, som vi mener er relevante for jeres opgave på indre Østerbro. Materialet er udvalgt ud fra hver vores ekspertisefelt, men vurderet og sammensat af den samlede ekspertgruppe. Der kan være andre tilgange eller vinkler, vi ikke har med i samlingen, derfor opfordrer vi også jer til at kontakte os hvis, der er anden viden, I gerne ser udfoldet.

Hvordan vi håber at I vil læse og bruge materialet

Vi håber, at I - medlemmerne af borgersamlingen - vil læse hele materialesamlingen. Det synes vi er vigtigt, fordi vi har sammensat den, så den starter med at belyse problemet, og slutter med at anvise veje, som kan være med til at løse det. Vi opfordrer jer samtidig til at læse teksterne med konstruktive såvel som kritiske briller: alle teksterne er baseret på vores forskning og viden, men det betyder ikke, at de skal anses som hele sandheden. Al viden har sine begrænsninger og sine blinde vinkler og megen data fx om parkering kan forstås fra forskellige vinkler alt efter hvilken sammenhæng, den optræder i. Derfor opfordrer vi jer borgersamlingens medlemmer til at læse, diskutere og debattere den viden, vi præsenterer jer for.

Mere generelt opfordrer vi jer alle til at diskutere og forblive åbne omkring forskellige former for viden om, hvordan vi skal prioritere pladsen på indre Østerbro. Jeres arbejde skal både tage udgangspunkt i jeres egen hverdagsviden, men også i den ekspertviden, som I bliver præsenteret for. I skal derudover føle jer frie til at opveje og vurdere eksperternes forskellige perspektiver og ideer og til at træffe jeres egne demokratiske valg.

Sidst vil vi nævne, at vi, ekspertgruppen også spænder over forskellige fagligheder med forskellige ekspertiseområder og indgangsvinkler til spørgsmålet om planlægning. Derfor kan vores forskellige faglige baggrunde måske anes i de forskellige tekststykker i vores bidrag til materialesamlingen. Men det samlede udvalg er et udtryk for vores fælles anbefaling. Det samme princip vil gælde i vores løbende udvælgelse af oplægsholdere og videnspersoner, der vil besøge borgersamlingen undervejs i processen.

I den sammenhæng står vi som ekspertgruppe gerne til rådighed for besvarelse af spørgsmål, som I måtte have eller få undervejs - for også her at sikre mest mulig åbenhed om processen. Her vil We Do Democracy facilitere kontakten fra jer medlemmer til os i ekspertgruppen. Tilbage er blot at ønske god læselyst - og god fornøjelse med en dialog af den største vigtighed for Østerbro og hele København!

Med venlig hilsen,

Ekspertgruppen

Natalie Marie Gulsrud, lektor, Københavns Universitet
Charlotte Amalie Frejlev, klimaanalytiker, Concito
Camilla Van Deurs, stadsarkitekt, Københavns Kommune

Hvordan skal vi prioritere pladsen på indre Østerbro mellem biler, bynatur og byliv?

Skrevet af borgersamlingens ekspertgruppe

Stigende pres fra urbaniseringen og generelle udfordringer med klimaresiliens har bragt byer højt op på den globale politiske dagsorden. Resiliens dækker over, hvor modstandsdygtige byer er overfor klimaforandringer og deres konsekvenser. FN's verdensmål for bæredygtig udvikling og FN's "New Urban Agenda, habitat III" karakteriserer ikke kun byer som steder med miljømæssige udfordringer, men også som steder med potentiale for løsninger på miljømæssige udfordringer.

Transnationale politiske organer har ligeledes opfordret lplanlæggere og -forvaltere til at udvikle naturbaserede løsninger (Nature-Based Solutions - NBS), som anvender natur og naturprocesser til at integrere økologiske, sociale og teknologiske tilgange til byers klimamodstandsdygtighed. I denne sammenhæng er urban grøn infrastruktur (UGI) såsom træer, parker samt blå og grønne åbne områder et centralt omdrejningspunkt. UGI er multifunktionelt og skaber flere økologiske og sociale fordele såsom øget vand- og luftkvalitet, forbedret regnvands-håndtering, biodiversitet, social samhørighed og øget sundhed. Multifunktionalitet er når én løsning tjener flere formål eller løser flere behov samtidig. Disse fordele bidrager til modstandsdygtige bylandskaber, der er klædt på til kommende forandringer. På den måde fremmes FN's verdensmål for bæredygtige byer og lokalsamfund (11) og liv på land (15). Det er dog omdiskuteret blandt både forskere og praktikere, hvordan man balancerer grøn infrastruktur (fx træer og parker) med grå infrastruktur (fx parkering) samtidigt med, at man støtter byens liv og autenticitet.

Derfor er spørgsmålet om, hvordan man planlægger og implementerer multifunktionelle byområder, der prioriterer folkesundhed og biodiversitet, et centralt spørgsmål for politikere.

Planlæggere og praktikere er imidlertid begyndt at tænke på tværs af sociale, økologiske og tekniske siloer i forsøget på at skabe multifunktionelle og integrerede tilgange til planlægning, der prioriterer aspekter såsom sundhed lige så vel som fx biodiversitet.

Det er ekspertgruppens anbefaling til borgersamlingen, at jeres anbefalinger bevæger sig i dette pragmatiske krydsfelt mellem siloerne og peger på en række løsninger indenfor multifunktionel planlægning.

Materialsamlingen er derfor opbygget i tre overordnede spørgsmål:

1. Hvad er den største udfordring og mulighed ift. lokalt byliv på Østerbro?
2. Hvad er den største udfordring og mulighed ift. bynatur på Østerbro?
3. Hvad er den største udfordring og mulighed ift. parkering på Østerbro?

Hvad er den største udfordring og de største muligheder for bynaturen på Østerbro?

Skrevet af Natalie Marie Gulsrud ekspertgruppemedlem

Bynatur i København er en fælles betegnelse, der dækker over alle de levende væsner og vækster, som lever i byen. Bynaturen findes overalt i byen – i byens naturområder, søer og vandløb, havnen, parker, kirkegårde og i vores by- og gaderum. Bynaturen har en afgørende betydning for københavnernes livskvalitet, sundhed og almene velbefindende. Den giver os bl.a. æstetiske, rumlige og sanselige oplevelser. Bynaturen er med til at skabe en sund by at bo og leve i - en by med et stort udbud af rekreative oplevelser med plads og rum til både fysisk aktivitet, ro og fordybelse samt rige naturoplevelser. Bynaturen har en praktisk funktion i form af økosystemtjenester, som hjælper med at tilpasse København til fremtidens vejr, og stoppe tilbagegang af biodiversitet - og sikre et behageligt mikroklima i byen. Økosystemtjenester er kort sagt alle de fordele vi mennesker får af naturen og de urbane økosystemer. Bynaturen har en positiv effekt på både temperatur, luftkvalitet og støj. Den er med til skabe skygge, lys og luftcirkulation. En robust og fremtidssikret by er derfor en by i harmoni med naturen.

Urban grøn infrastruktur er ligesom andre planlægningstilgange ikke et neutralt begreb, men et meget omstridt begreb. Det har fået en bred vifte af definitioner og typologier gennem forskellige sociale og politiske processer. Selvom en grundlæggende komponent i UGI er levering, forvaltning og forbedring af biofysiske grønne ressourcer (som fx byparker og byskove), falder anden infrastruktur som fx asfalterede biovandløb og energieffektive bygninger også ind under UGI-paraplyen. Derfor beskrives UGI af nogle som et "grå-grønt kontinuum" og ikke et enten-eller spørgsmål.

Ikke-biofysisk UGI som energieffektive bygninger har vist sig at skabe økonomiske og politiske fordele ift. "grønne job" og "grøn innovation", hvilket har tiltrukket den offentlige sektors opmærksomhed og midler. Det er et vigtigt eksempel på, hvordan bylandskaber i stigende grad påvirkes af økonomiske byudviklings-dagsordener, der ikke tager højde for langsigtede økologiske mål.

I tråd med ovenstående illustrerer diverse cases, hvordan forskellige interesser anvender UGI til at retfærdiggøre forskellige indgreb, som endda i nogle tilfælde kan være helt modsatrettede. Mange fremhæver UGI-planlægningens potentiale til at udfordre og omdefinere konventionelle miljøforvaltningsmetoder ved at omlægge løsninger fra at fokusere på teknologiske strategier til at fokusere på socioøkologiske principper (såsom menneskers livskvalitet og community-baserede forvaltningsmodeller). Derved forbedres og legitimeres fremkomsten af økologiske fordele. Dog er karakteren af, kvaliteten af og leveringen af UGI i høj grad påvirket af politiske overvejelser, ikke kun på kommunalt plan, men også i den lokale og tværnationale bymiljøplanlægningskontekst. Eksempelvis anvendes UGI i stigende grad som en løsning på "socialt ansvarlig" økonomisk omstrukturering, klima-afbødning og klimatilpasning i forsøget på at understøtte menneskers livskvalitet og lighed, men i takt med det fører implementeringen af UGI til større socioøkonomisk ulighed, da ikke alle har lige adgang til de fordele, som UGI medfører. Civilsamfundet og lokale beboere har derfor udtrykt modstand mod UGI. De politiske og forvaltningsmæssige processer for planlægning og implementering af UGI spiller således en afgørende rolle for den sociale, økologiske og økonomiske konfiguration af bylandskaberne.

Det er derfor vigtigt, at I borgere forholder jer til de to følgende spørgsmål:

- Hvordan prioriteres urban grøn infrastruktur på Østerbro?
- Hvilken rolle spiller urban natur og især træer og lommeparker som alternative grønne sociale mødesteder?

Planlægning for biodiversitet i byens grønne områder

BIODIVERSITET I OG OMKRING BYER Med øget fokus på planlægning, forvaltning og pleje kan byens grønne områder understøtte biodiversitet – et komplekst begreb, der inkluderer alle levende organismer, den genetiske variation og levesteder.

Et komplekst begreb

Biodiversitet er et komplekst begreb, og planlægning for øget biodiversitet i og omkring byer omfatter derfor også flere forskellige indgangsvinkler. Vi præsenterer her nogle grundlæggende overvejelser, man som forvalter kan gøre sig. Grundlaget er resultaterne fra en række forsøg med diversificering i grønne områder. Læs mere om de enkelte forsøg i de relaterede Videnblade til højre.

Skab mere variation

Græsarealer optager mange kvadratmeter i grønne områder og har stort potentiale for øget diversitet. Udfordringen er at bryde græssernes dominans gennem forstyrrelse af vegetationen. Når der opstår huller i en artsfattig græsdomineret vegetation skabes der plads – en mere eller mindre konkurrencefri niche – hvor nye plantearter kan etableres.

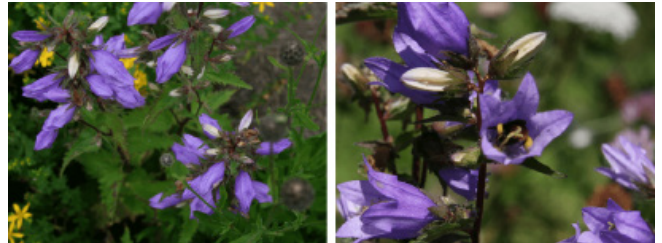
Vegetationens sammensætning kan påvirkes gennem strategisk mekanisk forstyrrelse (fx harvning, afbrænding, pløjning) i kombination med introduktion af hjemmehørende arter fra frø eller udplantning, udlægning af hø fra naturområder eller spiring fra den lokale frøbank. Effekten afhænger af mange faktorer, ikke blot selve forstyrrelsen, men også den efterfølgende etableringsproces og udvikling af vegetationen.

Også en fordel for insekter

Et artsrigt plantesamfund bidrager til biodiversitet i byen i sig selv, men forbedrer også levevilkårene for de mange insekter og andre leddyr, som er tilknyttet planterne i løbet af deres livscyklus. Det gælder bl.a. insekter, som gnaver af blade, stængler og rødder eller suger plantesaft, hvor man ofte finder dyrearter, der er specialister ift. specifikke plantearter. Især planternes blomster er en rig ressource for en lang række insekter inkl. bier. Sukkerholdig nektar og proteinpakket pollen er eftertragtet næring og tilskynder pollentransport mellem planteindivider og dermed nyttig bestøvning.

Bier er effektive bestøvere

Alle blomstersøgende insekter kan bidrage til bestøvning, og de mest effektive bestøvere er bierne, da de aktivt samler og transporterer pollen til deres reder. Derfor kræver bier også, at der er egnede forhold til redeetablering inden for en vis afstand til blomsterressourcer. Størstedelen af de knap 300 arter af vilde bier i Danmark lever solitært og bygger rede og samler proviant uden hjælp fra andre. De fleste solitære bier



Nældekløkke (Campanula trachelium) er en flerårig urt, der kan anvendes til diversificering af artsfattigt græsland, hvis den etableres i store konkurrencefri åbninger i vegetationen. Planten er almindelig i Danmark og findes ofte på næringsrig bund langs hegn eller skovbryn. Foto: Mona C. Bjørn.



Liden klokke (Campanula rotundifolia) er en opret, spinkel flerårig urt, som man ofte kan se på sandet jord fx heder, strandoverdrev eller græsland. Den er værtsplante og fødekilde for fx biller, tovinger, næbmundede, dagsommerfugle, natsværmere og bier. Foto tv. og th.: Mona C. Bjørn. Foto i midten: Hjalte Ro-Poulsen

flyver ikke langt fra reden, og ændringer i vegetationen kan derfor være ubrugelige, hvis lokale redeforhold ikke indtænkes.

Det gælder også for sociale bier, men her flyver arbejderbierne noget længere efter blomsterressourcer. Føden flyves tilbage til deres koloni, hvor arbejderne fordeler opgaver til opfostring af dronningens afkom. Af danske sociale bier har vi honningbier, som holdes i bistader, og 21 registrerede arter af humlebier. En håndfuld arter af humlebier har tilpasset sig godt til bymiljøet ved at være enormt effektive til at finde blomster og reagere hurtigt på ændringer i fødetilgængelighed. Ved etablering af urterig vegetation kan man derfor regne med besøg fra humlebier kort efter etablering.

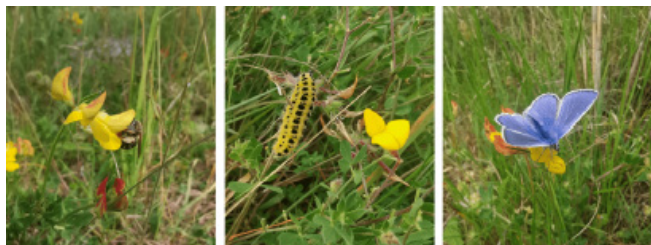
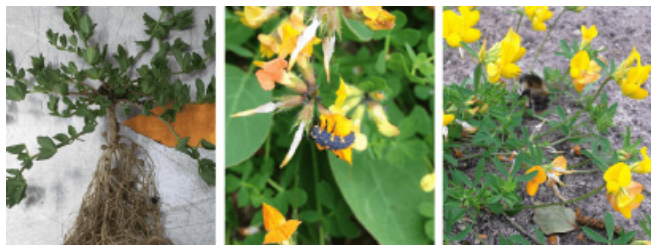
Pollens betydning

Pollen varierer meget fra art til art i sammensætning af proteiner, lipider, vitaminer og mineraler. Diversitet i pollen er med andre ord også en vigtig faktor i forvaltningen af bestøvere. En humlebi koloni udvikles bedst på pollen med en bestemt næringsstofsammensætning, hvilket lettere opnås ved blanding af forskellig-

artet pollen. Omvendt vil mange solitære arter af bier være afhængige af specifikke plantearter. Fx samler den hulboende art stor saksebi (*Chelostoma rapunculi*) og den jordboende art rødhalet høstbi (*Melitta haemorrhoidalis*) kun pollen fra planter af klokkefamilien (*Campanulaceae*).

Udvælgelse efter funktionalitet

Set i det perspektiv kan udvælgelsen af plantearter til diversificeringsprojekter baseres på funktionalitet. En metode består i at inddele planter i funktionelle grupper ud fra bestøverens tungelængde. Nogle arter har store åbne blomster, hvor nektar og pollen er let tilgængelig (fx storkenæb, korsblomst), mens andre har mere begrænset adgang og kræver en bestøver med en lang tunge eller snabel (fx læbeblomst, maskeblomst, ærteblomst). En anden metode består i at inddele plantearterne i funktionelle grupper på baggrund af den rolle, de spiller i økosystemet, fx ved at fiksere kvælstof fra luften.



Kællingetand (Lotus corniculatus) henføres til ærteblomst-familien. Planten får adgang til luftens kvælstof gennem symbiose med bakterier, som findes i knolde på plantens rod. Den er værtsplante og fødekilde for mange forskellige leddyr, herunder fx biller, tovinger, næbmundede, bier, dagsommerfugle og natsværmere. Foto øverst: Mona C. Bjørn. Foto nederst: Hjalte Ro-Rasmussen

Tag udgangspunkt i stedet

Funktionel diversitet kan være et nyttigt arbejdsredskab, hvis man ønsker at introducere nye arter til et sted – men plantevalget bør altid tage udgangspunkt i stedets økologiske faktorer og planternes vækstbetingelser. Inden man går i gang, bør man derfor grundigt analysere de eksisterende forhold og den kontekst, arealerne indgår i. Undersøg, om man kan aktivere den eksisterende frøbank ved blot at ændre den nuværende plejeform og plejeintensitet eller ved at foretage strategisk forstyrrelse. Herefter kan man overveje, om nye arter kan og skal forsøges introduceret.

Man kan få inspiration til plantevalg og udvælgelse af arter gennem vegetationsanalyser i nærliggende områder fx vejkanter og naturområder. En anden mulighed er at matche stedets vækstbetingelser med nicheindikatorer som Ellenbergs indikatorværdier. De kan være et værdifuldt redskab til analyse af eksisterende forhold, men også til udvælgelse af plantearter til diversificeringsprojekter. Spørg dig selv: Hvor vokser planten naturligt, og hvorfor findes den netop der? Brug denne viden til at træffe din beslutning.

Videnblad nr.: 06.08-14

Forfattere: Mona C. Bjørn, Hjalte Ro-Poulsen og Marian Ørgaard

Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning Københavns Universitet
© Copyright*

Veterantræer i rekreative områder

Store gamle træer er værdifulde for biodiversiteten og påskønnes af publikum. Lavstammede træer med brede kroner kan blive såkaldte veterantræer, som kan leve videre i mange årtier trods grenbrud, svampeangreb og andre skader. Med den rigtige tilgang kan mange træer i forfald bevares i grønne områder uden væsentlig risiko for omgivelserne. Find de nuværende og fremtidige veteraner og giv dem plads og beskyttelse.

Kan leve længe trods skader

Dødt ved og store gamle træer med mange mikrohabitater og i forskellige stadier af forfald kan bidrage til mere biodiversitet i byens grønne områder og det åbne landskab. Veterantræer er en særlig gruppe af træer, som er kendetegnet ved, at alderdomsfasen varer i årevis. Træets krone 'skrumper' i omfang, der kommer råd i stammer og grene, insekter koloniserer områder med død bark og ved. Men trods de mange skader, som svækker træet, forbliver det i live i årtier, ja endda århundreder.

Som oftest solitære træer

Når man leder efter eksempler på gode veterantræer, står det hurtigt klart, at de typisk optræder i det åbne landskab og byens grønne områder snarere end i skove. Løvtræer, som har stået frit, så de nedre grene ikke er skygget væk, ses fx på græsningsarealer og kirkegårde, i parker, større private haveanlæg og andre grønne

områder. Fritstående, lavstammede træer med bred krone har ofte potentiale til et langt liv under gradvist forfald – en eksistens som er kendetegnet ved høj biodiversitet.

Værdien af dødt ved

Stadig flere grønne forvaltninger er med på at lade stammen ligge til insekter og svampe, hvis de er nødt til at fælde risikotræer. Stående dødt ved er også meget værdifuldt for biodiversiteten, og hvis det døde ved sidder på et levende træ, giver det optimale forhold. Lang kontinuitet og løbende tilgængelighed af nyt dødt ved, fx efter grenbrud, er en af veterantræets styrker. En anden værdi er variation i udbuddet af føde, ly og redepladser, idet veterantræer typisk har en høj forekomst af mikrohabitater, ikke mindst hulheder.



Hængebøgen ved Ishøjgård er et fantastisk træ med potentiale til at være veterantræ i de næste hundrede år og formentlig længere. Væsentlige årsager er, at de lavthængende grene og et lille stakit har forhindret græsslåning og anden skadelig færdsel under træet, og at det har fået plads og stået i fred i en privat have det meste af sin levetid. Bøgens fremtid er dog truet af byudviklingsplaner for området. Fotos: Iben M. Thomsen



Musebøgen i Frederiksberg Slotshave er et veterantræ i forfald. Det er angrebet af kulsvamp i de centrale dele, og der er sket grenbrud. Desværre har Musebøgen også været et populært klatretræ for børn. I et forsøg på at bevare træet længst muligt og undgå ulykker er der lagt stammer ud i en cirkel rundt om træet og sat et skilt op, som beder publikum om at holde sig på afstand. Desuden blev de tungeste grene og hovedstammen med kulsvamp reduceret i længde for at mindske risikoen for totalt sammenbrud. Ifølge slotsgartneren er der nu klart mindre færdsel tæt på træet, selvom ikke alle respekterer advarslen på skiltet. Fotos: Iben M. Thomsen



En stor sidegren på denne eg i Virum blev for mange år siden ramt af lynet. Den dræbte gren blev desværre kappet af helt inde ved stammen, mens ellers er træet bevaret. Den døde bark er faldet af, og svovlporesvamp er i gang med at nedbryde den blottede splint og kerneveddet. Det er karakteristisk for veterantræer, at de kan overleve sådanne skader, og i de fleste tilfælde vil det heller ikke medføre en risiko for omgivelserne. Forvaltningens eneste træpleje er at fjerne grene, som flækker eller dør og derfor kan falde ned til fare for publikum. Hvis man afspærrede hele arealet under kronen for færdsel, ville også sådanne grene kunne bevares til glæde for naturen. Men det kan også vente til om 100 år, eller hvornår egen end begynder at skrante i kronen som tegn på en begyndende alderdomsfase. Fotos: Iben M. Thomsen

Udfordringer

Den største udfordring for at efterlade dødt ved eller træer i forfald ligger i at overvinde traditioner om æstetik, sikkerhed og oprydning hos brugere, driftspersonale og forvaltning.

En anden udfordring er at bevare et ustabil træ, som måske udgør en risiko for publikum. Bekymringen går både på det juridiske ansvar, hvis træets forfald forårsager en ulykke, og på afvejningen af biologisk værdi mod området udseende og publikums adgang. En væsentlig trussel er manglede respekt for store træers pladsbehov, både når det gælder kronebredde og rodzonens omfang. Det meget langsigtede perspektiv for de egentlige veterantræer kan også være en planmæssig udfordring.

Balance mellem bevarelse og risiko

Det er vigtigt at finde en acceptabel balance mellem bevarelse og risiko. Risikoen skal afpasses til risikovillig-

heden på voksestedet. Der er en række ting, man kan gøre for at nedbringe risikoen og samtidig bevare træet. Man kan reducere kronen, så vægt og vindfølsomhed begrænses. Samtidig mindskes risiko-radiussen. Man kan også undlade at slå græs og/eller lægge sten eller sætte fodhegn omkring træet. Disse tiltag vil ikke fjerne ansvar, men reducere risikoen for en ulykke.

Fremtidens veteraner

En af udfordringerne ved veterantræer er, at de fra starten skal vokse og plejes anderledes end traditionelle bytræer. Det typiske planteskoletræ er opstammet, og forventningen til pleje er en fortsat beskæring af de nedre sidegrene for at skabe et højstammet træ, der giver adgang til græsslåmaskine, borde-bænkesæt, ophold og færdsel. Hvis træerne ender med at være 20-30 meter høje, hvor kronen udgør den øverste tredjedel, som det ses i produktionskove, har de ikke meget potentiale som langlivet veterantræ.

Fremtidens veteraner skal derfor findes blandt eksisterende træer, som tilfældigvis har bevaret deres lave sidegrene og haft plads til sideværts vækst. De skal identificeres, længe før de begynder at vise tegn på forfald, indtegnes på kort og beskyttes, fredes administrativt eller via en fredningsdeklaration. Det er træer, som man kan prale af, navngive og fremhæve som udflugtsmål, der skal behandles med respekt. Den største udfordring kan være at få publikum til at forstå, at børn og voksne helst ikke skal klatre i træet, især ikke hvis det allerede er i forfaldsfasen.

Kræver opmærksomhed og accept

Gamle træer i grønne områder giver mulighed for at øge naturindholdet med få midler. Det kan kræve



Solitært egetræ i Arboretet i Hørsholm. Det er typisk for potentielle veterantræer, at de er bredere, end de er høje. Hovedstammen er kort, og kronen starter med flere store sidegrene. Grenen nederst til højre flækkede i et større skybrud i august 2021, men det mindsker ikke egens naturværdi, næsten tværtimod. Den forventede fremtidige levetid er stadig over 150 år. Der er i øvrigt ingen grund til at renskære sådanne brud, da det blot fjerner en værdifuld og sjælden mikrohabitat (splintret ved) uden at gavne træet. Den nedfaldne gren skal selvfølgelig helst blive liggende som dødt ved. Fotos: Iben M. Thomsen

opmærksomhed og en ændret tankegang hos forvaltning og publikum, herunder en accept af at visse træer skal nyde en særlig beskyttelse, også mod bygge- og anlægsplaner.

Hvad er et veterantræ?

Definitionen af veterantræer er ikke helt på plads i Danmark, og ordet bruges med varierende betydning. På engelsk har man ordet 'ancient tree', som betyder et meget gammelt træ for sin art. Vi har ikke noget tilsvarende, men kunne bruge ordet 'oldingetræ'. Træerne har som følge af deres høje alder tydelige alderdomstegn som døde grene, huller fra sår, ru bark, osv. Veterantræer er ikke nødvendigvis meget gamle eller store, men er træer, der som følge af vækstvilkår, vækstform, skader m.v. har fået tilsvarende alderdomstegn. En af de biologisk attraktive egenskaber ved veterantræer er deres evne til at leve videre trods svækkelser.

Videnblad nr.: 06.08-15

Forfattere: Iben Margrete Thomsen og Simon Skov

Institut for Geovidenskab og
Naturforvaltning Københavns Universitet
© Copyright *

Fra parkering til park

Kunstnergruppen Rebar skabte i 2005 med deres PARK(ing) aktion et stærkt indspark i diskussionen om, hvordan vi værdisætter og fordeler det offentlige rums arealer. Ved at leje en parkeringsplads til en midlertidig park fik de demonstre ret, at det er muligt at omdanne gaderum til grønne miniparker. Deres aktion blev kimen til den internationale Park(ing) Day og en mærkesag for flere gode små opholdssteder i byen.

Grøn aktion på p-plads

Hvorfor koster det kun 25 cent at leje 10 kvadratmeter areal til sin bil, når grundpriserne i San Francisco ellers er så tårnhøje? Tre unge landskabsarkitekter fra kunstnergruppen Rebar undrede sig over, at bilerne fik så meget plads i byen til en meget billig pris samtidig med at grønne områder til ophold var så sparsomme. Kunne p-pladsens areal ikke lejes til andre kreative formål end passiv opbevaring af biler?

En dag i 2005 skabte de derfor en aktion der for en stund forvandlede en parkeringsbås til en minipark. Med rullegræs, bænk og træ, penge i parkometeret og et sirligt optegnet skilt med påskriften "2 HOUR PARK(ing) brought to you by REBAR" etablerede de et ikonisk grønt rum. Derefter krøb de i skjul for at følge dagens gang i den nyanlagte minipark. Det virkede. Forbipasserende slog sig ned, læste avis, spiste frokost eller tog blot et lille hvil fra byens hektiske liv.

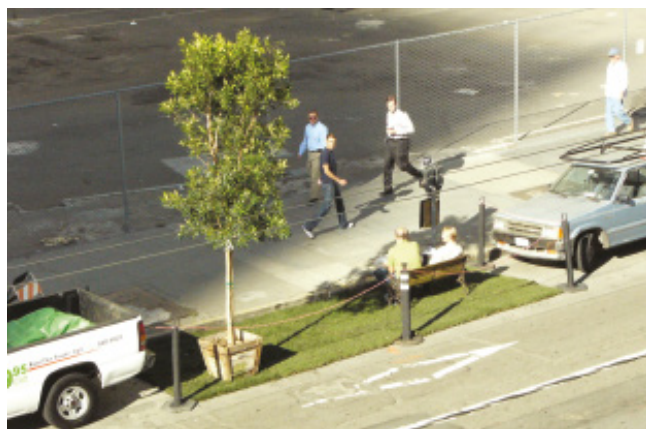
Rebars aktion var uskyldig, men samtidig også et meget klart politisk statement om, at biler fylder for meget i byerne og at vi bør generobre gaderne med nye grønne opholdsrum. De ønskede at rejse en diskussion af byens værdibegreber, når det gjaldt prioritering af brugen af de offentlige arealer.

En lille film samt fotos fra dagens intervention spredte sig på de sociale net-medier, og hurtigt fik fortællingen om parkeringspladsen, der blev til park, omfattende opmærksomhed i medierne.

900 parkeringsparker årligt

I tiden efter blev kunstnergruppen inviteret til at etablere flere midlertidige parkeringsparker i byen. Men frem for selv at skabe nye PARK(ing) installationer valgte de at udlægge metoden som open source. Med et sæt grundregler og en årlig PARK(ing) Day kunne alle bidrage til at omdanne parkometer betalte p-pladser til midlertidige parker.

Den 3. fredag i september er nu international Park(ing) Day og hvert år skabes omkring 900 parkeringshaver i byer verden over. Et væld af både smukke, sjove og sociale mini-parker er opstået ud af den proces. Med græsmåtter, planter, legeredskaber, paller, opholdsmøbler har alverdens fantastiske lommeparker for en dag tilføjet byens gaderum en smule mere

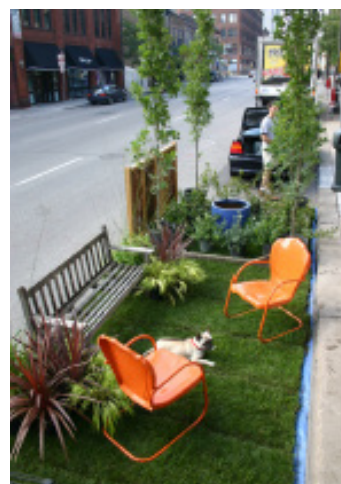


Første PARK(ing) aktion fandt sted i San Francisco i 2005 iværksat af landskabsdesign-gruppen Rebar Group.
FOTO: WWW.FLICKR.COM/GROUPS/WORLDPARKINGDAY

løjerlighed, poesi og mødesteder. Det kreative udtryk går hånd i hånd med grønne strategier, nye oplevelser og politisk manifest. Alle parker fejres og formidles gennem den fælles digi tale platform parkingday.org, hvor man også finder how-to guides og gode råd til selv at gå i gang. Visionen, om at bilernes arealer kan gøre mere gavn som grønne lommeparker i byerne, er nu sået mange steder.

Innovative byudviklingsmetoder

Inspireret af PARK(ing) Day projektet iværksatte The City of San Francisco i 2009 programmet Pavement to Park. Indsatsen gik ud på at omdanne overskydende



Eksempel på en PARK(ing) Day installation, hvor en parkeringsplads for en dag omdannes til en lille park.
FOTO: WWW.FLICKR.COM/GROUPS/WORLDPARKINGDAY

vejarealer til nye lokale byrum og åbne op for en mere undersøgende og eksperimenterende tilblivelsesproces uden et tungt og langsommeligt bureau-kрати. Hellere bygge hurtigt med enkle materialer og så undersøge kvaliteten efterfølgende frem for en lang og omstændelig designproces. Det skabte mulighed for at teste samarbejdsformer, udformning og brugsmønstre i det offentlige rum med det samme.



Parklet, et program hvor borgere kan bygge egne semipermanente vejsidehaver henover p-arealer. Her 3876 Noriega Street Parklet, San Francisco ved Devil's Teeth Baking af Matarozzi Pelsinger Design + Build. FOTO: WWW.FLICKR.COM/GROUPS/WORLDPARKINGDAY

Fra parkeringsplads til fortovhavne

Et af de Pavement to Park initiativer, der direkte oversatte PARK(ing) Day fænomenet til nye byrum, er Parklet programmet. En parklet er en semipermanent version af PARK(ing) Day haven, hvor opholdszoner etableres i en parkeringsbås langs fortovet og udvider fodgængerens rum. Foreninger, borgere og erhvervsdrivende kan ansøge kommunen om tilladelse til at etablere deres egen Parklet. Det er de lokale selv, der står for at etablere og vedligeholde arealet som altid skal være offentligt tilgængeligt. Det betyder at når en kaffebar får skabt et udemiljø omkring fortovet, så skal pladsen være mulig at bruge for alle.

Mere end 50 Parklets er blevet etableret i San Francisco siden 2010 og flere kommer til løbende. I en by hvor der er sparsomt med grønne arealer og pladser, som vi kender det fra den klassiske europæiske by, har Parklets i den grad beriget byen med mere gadeliv og flere grønne opholdslommer. Ser man isoleret på det enkelte lille byrum, er det måske svært at tale om en park, men hver enkelt plads er en del af et større system, som vokser sig til en særlig type af uderum i byen. Kommunen har udarbejdet klare retningslinjer for, hvordan man kan skabe sin egen Parklet. Det skal være med til at få folk på banen, der ikke nødvendigvis kan overskue den planlæggerjungle, der kan opstå, når et offentligt tilgængeligt byrum skal iværksættes og godkendes. En anden vigtig rolle spiller kommunale nøglepersoner, de såkaldte "guerilla bureaukrater" som John Bela, en af hovedkræfterne bag Park(ing) Day, kalder dem. De fungerer som interne fødselshjælpere, der ser muligheder i at ændre den "organisatoriske dna", og som tør gå taktisk til værks inden for

deres egen organisation og skabe rum for nye projektformater som Pavement to Park og Parklets. Det nye her er nemlig, at de små parkrum udvikles i et samspil mellem det offentlige og det private og lokale.

Den lille plads som en del af noget større

Processen viser, hvordan en aktivistisk handling kan blive til et globalt fænomen og ikke mindst til en ny type planlægningsredskab for flere grønne mødesteder i byen. En god ide udtænkt og iværksat af tre landskabsaktivister har udviklet sig til en international begivenhed og til en byrumsstrategi for nye grønne lommer. Det særlige er, dels at de peger på p-pladser som steder, der kan forvandles til miniparker og bidrage til fortovs livet, og dels at der åbnes op for en metode, hvor borgere og lokale aktører får mulighed for selv at designe, bygge og forvalte små offentlige uderum. Det giver en stor variation i gadebilledet, når hver Parklet fremtræder som sit eget unikke værk. Processen er et godt eksempel på hvordan byudviklingen kan forny sig, når offentlige instanser, private erhvervsdrivende og grønne ildsjæle tænker ud af boksen og eksperimenterer i fællesskab.

Videnblad nr.: 3.0-24

Forfattere: Bettina Lamm og Anne Wagner

Institut for Geovidenskab og
Naturforvaltning Københavns Universitet
© Copyright*

Hvad er den største udfordring og de største muligheder i forhold til parkering på Østerbro?

Skrevet af Charlotte Amalie Frejlev ekspertgruppemedlem

Arealerne i byen er begrænsede og anvendelsen af dem skal prioriteres til forskellige formål, herunder boliger, grønne områder, byliv, parkering mv. God tilgængelighed for alle i byen er essentielt for at skabe en god bydel med lige muligheder for fremkommelighed. I planlægningen og prioriteringen af byrummet er det vigtigt at tilgodese borgere og erhverv med særlige behov, fx ved at sørge for pladser til handicapparkering, varelevering, delebiler, taxa, af- og påsætning, lege- og opholdsgader mv.

På Østerbro anvendes en stor del af det offentlige areal til gadeparkering og vejanlæg. Gadeparkering med en beboerlicens er normen for offentlig parkering og fylder meget i det visuelle indtryk, især i beboelsesgader.

Bilejerskabet per husstand i Københavns Kommune er ca. 25% - altså er ca. 75% af husstandene ikke bilejere, selvom bilejerskab for kommunen er svagt stigende. En del københavnere bruger heller ikke bilen til hverdag. Det anslås at op mod 25% af bilerne står stille mandag til fredag.

Den nuværende pris for en årlig beboerlicens i Københavns Kommune svarer til ca. 10% af prisen for privat parkering i parkeringshus. Der er ingen begrænsninger på antallet af parkeringslicenser for et givent område. Som det er i dag, overstiger efterspørgslen på offentlige parkeringspladser antallet, og mange parkerings-

områder er ved fuld kapacitet i aftentimerne. Dette gør sig særligt gældende på Østerbro. Kampen om ledige parkeringspladser er en kilde til frustration for lokale bilejere.

En løsning på at tilvejebringe flere parkeringspladser kunne være at opføre parkeringshuse eller kældre til at supplere den eksisterende gadeparkering. Eller at nedlægge gadeparkering og helt eller delvist erstatte denne med parkering i konstruktion. Der er begrænsede muligheder på indre Østerbro til at opkøbe egnede grunde til opførelse af p-huse og kældre. Derfor vil det sandsynligvis primært være anlæg under eller på offentligt ejede arealer, der kan komme på tale. Hvis man ønsker at flytte parkering fra offentlige gadearealer og ind i parkeringshuse- eller -kældre skal man være opmærksom på, at dette er meget dyre og drivhusgasudledende projekter pga. det store forbrug af beton i konstruktionerne. En anden mulig løsning er at nedbringe trafikken og dermed behovet for parkering. Det er noget, som I kan dykke videre ned i. Et eksempel på det kunne være trafikøer. Princippet bag trafikøer er, at man reducerer gennemkørende trafik på det fintmasketede vejnet, mens man fører de større trafikstrømme udenom via større hovedveje. Man kan læse mere om det her. <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/af5ef763-1191-4dce-8d8c-0f7ad623d08b/8d772868-94f9-49dd-a108-fa0c5d3ca2c2-bilag-3.pdf>

Typer af parkeringspladser

Herunder er der forskellige typer af parkeringspladser.



Gadeparkering. Foto: Charlotte Amalie Frejlev



Multifunktionelt parkeringshus. Foto: Charlotte Amalie Frejlev



Parkeringskælder under bygning. Foto: Charlotte Amalie Frejlev



Terrænparkering. Foto: Charlotte Amalie Frejlev

Parkeringsarealer vs. Grønne Arealer

Type parkering	Pris pr. p-plads (kr.)	Antal træer (25.000 kr. pr. træ)	Grønt areal (850 kr. pr. m2)
	30.000	x1	x35
	100.000	x4	x115
	350.000	x14	x410
	700.000	x28	x820

Kilde: Parkering og Bykvalitet - inspirationshæfte og eksempelsamling, Realdania og Københavns Kommune

Om biler og byliv

Skrevet af Charlotte Amalie Frejlev ekspertgruppemedlem

Biler og parkering - et kulturhistorisk perspektiv

Bilejerskab

Lige siden bilens ankomst til Danmark ved starten af det 20. århundrede, er antallet af biler steget. I 2022 var der 2,8 mio. personbiler i Danmark. Heraf 170.000 i Københavns Kommune. Sammenholdt med indbyggertallet svarer det til, at hver anden dansker har bil, mens det kun er hver fjerde københavnere. Indbyggertallet i Københavns Kommune stiger fortsat og ligeså gør bilbestanden; hele 32% fra 2008 til 2020². Til sammenligning steg indbyggertallet kun 24% (Danmarks Statistik). Altså vokser bilbestanden mere end hvad kan retfærdiggøres af befolkningstilvæksten.

Tabel 1: Bilejerskab³ (Danmarks Statistik, 2022)

	Indbygger-tal	Antal per-sonbiler 2022	Bilejerskab per person, %
Danmark	5.873.420	2.787.553	47,5%
Køben-havns Kommune	644.431	171.683	26,6%
Østerbro ⁴	80.166	21.324 (estimeret)	26,6% (antages som gennemsnit for kommunen)

Bilens effekt på samfundets udvikling

Den største effekt, som bilen har haft på samfundet er på bosætning. Bilen muliggjorde længere transportafstand uden længere transporttid, hvilket førte til en mere spredt bosætning.

Iveren efter mere bilisme og den dertilhørende infrastruktur gjorde også sit indtog i byerne. I København blev det i 1958 foreslået, at der skulle etableres en seks-sporet motorvejsforbindelse, Søringen, som forlængelse af Lyngbymotorvejen fra Hans Knudsens Plads, gennem Fælledparken og Amorparken, videre langs Søerne og forbi Hovedbanegården for til sidst at ende ved havnen. Projektet blev vedtaget både i Københavns Borgerrepræsentationen og Folketinget i hhv. 1959 og 1964. En række ejendomme ved Søerne blev eksproprieret og nedrevet (det nuværende Fredens Park). Først i 1973 blev projektet skrinlagt af den daværende Trafikminister, men nedrivningsaktiviteterne ophørte

først i 1974. København blev sandsynligvis skånet at blive gennemskåret af en motorvej på grund af oliekrisen i 1973-1974.

Mange andre byer var ikke så heldige, og i USA har massiv motorvejsudbygning i indre bykerner ført til dårlig bykvalitet og affolkning, hvilket har resulteret i økonomisk nød og vanskelige sociale kår.

Danmark er ikke forskånet sit eget eksempel i form af Odense, hvor et værdifuldt kulturmiljø i bykernen blev nedrevet i 1960'erne til fordel for en gennemkørende motorvej. Fra 2014 til 2020 blev vejen nedlagt og området omdannet til et bilfrit boligområde med et stort underjordisk parkeringsanlæg og en letbane⁵.

Parkering og prioritering af byens arealer

Udover arealet, der afsættes til vejinfrastruktur, skal der reserveres arealer til bilparkering. Da byen har et begrænset areal, skal der tages stilling til, hvad arealet skal anvendes til. En gade- eller terrænparkeringsplads fylder 15-20 m². Historisk set har bilparkering været prioriteret højt i byrummet. Nedenfor ses nogle eksempler på københavnske byrum, som i 1960'erne var anvendt til parkering, men som i dag indeholder en lang række andre funktioner. Hvor arealerne ikke længere anvendes til bilparkering er i stedet kommet udendørsservering, cykelparkering, metrostationer, legepladser, midlertidige eller permanente markeder og generelt mere areal til fodgængere og cyklister. Når man vælger at bruge et areal til parkering, fravælger man samtidig andre anvendelser.

I Danmark har arkitekten Jan Gehl og hans bog "Livet mellem husene" fra 1971 været skelsættende i at ændre vores opfattelse af byer og byrum til et fokus på den menneskelige skala, adfærd og sansoplevelser.

Det eneste, der sætter grænser for anvendelsen af byrum, er principielt set fantasien og politisk vilje. Senest er det blevet vedtaget i Københavns Kommune, at 600 ud af 1050 gadeparkeringspladser i Middelalderbyen skal sløjfes i 2023-2024, hvoraf 580 af dem erstattes af underjordiske parkeringspladser under Israels Plads. I den mere fantasifulde ende kan man lade sig inspirere af grafisk designer og animator Jan Kamensky fra Visual Utopias. Han tager fotos af eksisterende infrastrukturarealer i byer og omdanner dem via billedmanipulation til utopiske fremtidsvisioner⁶.

Selvom de forskellige arealanvendelser er i konkurrence med hinanden, er det ikke alle arealer, der kan anvendes til alle formål. For eksempel kan gadeparkering ikke direkte konverteres til en ny bygning, træer kan ikke plantes alle steder pga. de mange underjordiske tekniske installationer, og det er hverken nødvendigt

² <https://www.magasinetkbh.dk/indhold/stigning-bilejerskab-kobenhavn-tager-fart>

³ Både antal personbiler til husholdning og erhverv. På landsplan udgør erhverv 10%, mens det i Københavns Kommune er 25% af personbilerne, der er indregistreret som erhvervskøretøjer (fx firmabiler).

⁴ https://www.kk.dk/sites/default/files/2022-05/Datapakke_%C3%98sterbro_2022%20FINAL-a.pdf

⁵ <https://realdania.dk/projekter/fra-gade-til-by>

⁶ <https://visualutopias.com>

og måske ikke ønsket, at der skal være udeservering og udendørs butiksudstillinger alle steder. Pointen er, at der er forskel på, hvor stor konkurrencen er mellem gadeparkering og andre anvendelser, hvad enten der er tale om en handegade eller en stille beboelsesgade. Dog kan gadens rum selv på stille beboelsesgader omdannes til lege- og opholdsgader, parkering af (lad) cykler mv. Den politiske afvejning mellem forskellige behov og hensyn er alfa og omega.

Parkeringskapacitet

Nuværende parkeringsforhold i Københavns Kommune og på Østerbro

I 2021 var der 125.200 kommunale parkeringspladser i Københavns Kommune.⁷ Der skelnes i dag mellem beboere, som kan købe licenser til særligt fordelagtige priser hos kommunen, og udefrakommende, der har andre vilkår og priser. Næsten alle parkeringspladser er beliggende på gaderne, mens kun ca. 1.000 er etableret i kommunale parkeringsanlæg. Dertil kommer yderligere 125.000 private parkeringspladser jf. et estimat fra 2018 foretaget af Rambøll (dog en vis usikkerhed da fx ikke alle parkeringskælder i boligbyggeri indgår). Over 50% vurderes at være offentligt tilgængelige. De vil således kunne benyttes af alle mod betaling.

Parkeringspriser

Prisen på en årlig parkeringslicens - offentlige parkeringspladser

Prisen på en årlig parkeringslicens i Københavns Kommune afhænger af bilens energiklasse. El- og brintbiler er billigst med en pris på 215 kr. for 2023. Licenser for benzin- og dieslbiler varierer mellem 1.335 kr. - 5.530 kr.

Prisen på en årlig parkeringslicens - private parkeringspladser

Prisen for en privat parkeringsplads på Østerbro (i et parkeringshus) er cirka 1.000 kr./måned, dvs. 12.000 kr./år¹⁰. Priserne på private parkeringspladser varierer meget og de højeste priser i Indre By er mere end 3.000 kr./måned. Sammenlignet med en normal beboerlicens koster en privat parkeringsplads 56 gange mere end en elbilslicens, 9 gange mere end den billigste kategori af benzin- og dieslbiler, samt dobbelt så meget som den dyreste beboerlicens.

Tabel 4: Priser for beboerlicenser 2023⁹

Benzin km/l	Diesel km/l	Pris for årlig beboerlicens pr. 1. januar 2023
min. 20,0	min. 22,5	1.335 kr.
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.405 kr.
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.405 kr.
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	5.530 kr.
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.405 kr.
Elbil og brintbil		215 kr.

Tabel 2 - Fordeling af offentlige og private parkeringspladser på Østerbro og i Københavns Kommune. Baseret på data fra Københavns Kommune og Rambøll.

	Bygning	Garage	Kælder	Tag	Terræn	I alt
Østerbro - offentlige	-	-	-	-	12.817	12.817
Københavns Kommune - offentlige	-	-	-	-	125.127	125.127
Østerbro - private	1.089	312	1.848	55	8.401	11.705
Københavns Kommune - private	14.024	2.278	9.725	581	75.810	102.418 ⁸

⁷ <https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-08/24.%20marts%202021%20-%20svar%20til%20Jakob%20N%C3%A6sager%20%28C%29%20om%20Udviklingen%20i%20antal%20kommunale%20parkeringspladser%20og%20bilejerskabet%20i%20K%C3%B8benhavn.pdf> og <https://www.kk.dk/sites/default/files/2022-02/14.02.22%20-%20svar%20til%20Marcus%20Vesterager%20%28A%29%20om%20parkeringspladser%20og%20prisen%20for%20licens%20og%20bilejerskab.pdf>

⁸ Inkluderer ikke de 22.300 parkeringspladser ved én- og to-families boliger. Samlet set ca. 125.000.

⁹ <https://www.kk.dk/licenzoner>

¹⁰ Baseret på research af priser på lokalebasen.dk

Timetakster for parkering – offentlige parkeringspladser

Timetaksten for parkering er afhængigt af zonen, man parkerer i. Indre Østerbro ligger fortrinsvis i blå og delvist i grøn zone.

Tabel 5: Timetakster for betalingsparkering i Københavns Kommune 2023¹¹

	Zone			
	Rød	Grøn	Blå	Gul
Dag (kl. 08-18)	41 kr.	24 kr.	15 kr.	12 kr.
Aften (kl. 18-23)	16 kr.	16 kr.	16 kr.	12 kr.
Nat (kl. 23-08)	5 kr.	5 kr.	5 kr.	3 kr.
Lørdag fra kl. 17.00 til mandag kl. 08.00	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis

Timetakster for parkering – private parkeringspladser

Timetaksten fastsættes af den enkelte udbyder. I dagtimerne er priser fundet fra 15-60 kr./time og 16-32 kr. for aften/natparkering.¹² De højeste priser er i Indre By, mens brokvarterene typisk kun koster halvdelen.

Typer af parkeringsanlæg

Forskellige typer af parkeringsanlæg beskrives og eksemplificeres i en udgivelse af Realdania fra 2014. Priserne er ikke opdateret til nutidspriser, men forholdet mellem tallene antages at være de samme. Fx koster en parkeringsplads i et parkeringshus ca. 8 gange så meget eller mere at anlægge sammenlignet med gadeparkering eller parkering på terræn. Dette er uden at tage højde for prisen på selve grundarealet.¹³ Drivhusgasudledningen fra anlæg samt ved drift og vedligehold er ukendt, men der er en stærk sammenhæng mellem omkostninger og udledninger. Udover pris og klimapåvirkning bør man bl.a. overveje byrumskvalitet, når man bestemmer antallet og typen af parkeringspladser. Dimensioneringen af forskellige former for parkering ses i bilag 3.

Tabel 6 - Oversigt over parkeringstyper

	Anlægspris (kr./plads)	Årlig drift & vedligehold (kr./plads/år)	Grundareal (m ² /plads)	Etageareal inkl. manøvreplads (m ² /plads)	Eksempler
Gadeparkering	20.000 - 30.000	1.000 - 1.200	15-20	15-20	Offentlig parkering
Parkering på terræn	20.000 - 30.000	1.000 - 1.200	15-20	15-20	Strandgade nr. 14
Parkeringshus	150.000 - 175.000	1.200 - 1.500	13-15	25-35 (ved 4 etager)	?
Multifunktionelt parkeringshus	175.000 - 200.000	1.200 - 1.500	13-20	35-40	VM-bjerget Ørestad, Lüders og Imperial
Parkeringskælder under bygning	250.000 - 350.000	2.500 - 3.000	0	30-35	Thomas B. Thriges Gade
Parkeringskælder under byrum	400.000 - 700.000	3.000 - 4.000	0	30-35	Kvæsthusprojektet og Frederiksberg Rådhus
Parkeringskælder under gårdrum i halv højde	175.000 - 300.000	2.500 - 3.000	0	25-30	Sluseholmen
Automatiseret parkeringsanlæg i bygning	200.000 - 300.000	3.000 - 6.000	4-6	10-15	BLOX
Automatiseret parkeringsanlæg under byrum	500.000 - 700.000	3.000 - 6.000	0	10-15	Leifsgade og Nørre Allé

¹¹ <https://www.kk.dk/parkeringszoner>

¹² Jf. parkeringsinfo.dk

¹³ Jf. Boligsiden var den gennemsnitlige kvadratmeterpris for grunde i København By tæt på 7.000 kr. i oktober 2019. Det svarer til, at en almindelige gadeparkeringsplads på 15-20 m² har en værdi på mere end 100.000 kr. <https://finansbureauet.dk/pris-og-stoerrelse-paa-byggegrunde-i-danmark-varierer-voldsomt.126393.html>

Drivhusgasudledninger fra opførelse af parkeringsanlæg

Krav om livscyklusanalyser for byggeri i Danmark er først indført fra 1. januar 2023. Derfor har det ikke været muligt at finde nogle danske tal for, hvad konstruktionen af parkeringsanlæg udleder.

Traditionelt parkeringshus

SBFU (den svenske byggebranches udviklingsfond) har tal for, hvad opførelsen af et traditionelt parkeringshus udleder og sammenligner dette med bl.a. et nyopført parkeringshus i træ.¹⁴ Ud fra dette eksempel fremgår det, at et traditionelt parkeringshus udleder lidt over 6 ton CO₂e/parkeringsplads. Det mest CO₂-venlige eksempel lå lidt over 4 ton CO₂e/parkeringsplads. Til sammenligning udleder tre års kørsel i en gennemsnitlig benzinbil 6 ton CO₂e.

Parkeringskælder

En svensk rapport fra IVL refererer, at én underjordisk parkeringsplads udleder ca. 10t CO₂.¹⁵

I Danmark har det kun været muligt at finde data for opgravning og bortkørsel af jord. Et eksempel er, at der i København blev anlagt 1500 parkeringspladser i en parkeringskælder. Det førte til udgravning af godt 400.000 tons jord, og opgravning og bortkørsel af jord udledte ca. 1000 ton CO₂, altså godt 650 kg CO₂e per parkeringsplads.

¹⁴ <https://fm30.se/wp-content/uploads/2022/05/SBUF-13862-Slutrapport-Klimatpositiva-p-hus-vid-nyproduktion-20210412.pdf>

¹⁵ Ejlertsson, A., 2019. Projektrapport inom arbetspaketet: wp3: Testbäddar. Grön BoStad Stockholm, samverkan för hållbar stadsutveckling. IVL Svenska Miljö Institutet.

Hvad er de største udfordringer og muligheder for lokalt byliv i indre Østerbro?

Skrevet af Camilla Van Deurs ressourceperson for ekspertgruppen

Det er ekspertgruppens påstand, suppleret af forskning på området, at mere ophold i byens rum har en gavnlig indvirkning på alle mennesker ift. at øge vores mentale og kropslige sundhed, skabe sociale relationer i nærmiljøet og øge muligheden af økonomisk understøttelse af små virksomheder som cafeer og butikker.

Byens rum danner rammen om både fællesskaber og den ensomme gåtur. Bylivet er sammensat af mange forskellige typer af aktiviteter. Der er tale om transport, ophold, handel, motion, rekreation mv. og om den koncentration af mennesker, der skaber bylivet. Øget byliv forbindes således med flere mennesker - flere mennesker i byens rum og flere, der opholder sig dér længere tid. Hvis intentionen er at skabe mere byliv, må der skabes nye tilbud og aktiviteter i byen. Nogle aktiviteter varer ved, mens andre aktiviteter kun foregår i et begrænset tidsrum.

Forskningen inddeler overordnet bylivsaktiviteter i tre typer:

- de faste - at gå til bussen eller supermarkedet
- de fleksible - at opholde sig på en bænk eller lege
- de flygtige - at deltage i en event eller tale med en tilfældig forbipasserende

Det faste byliv er karakteriseret ved at foregå på trods af lav kvalitet i byens rum. Her har man ikke andet valg end at bevæge sig fra A til B på trods af gader fyldt med luftforurening eller dårlig fremkommelighed. Derimod kræver det fleksible eller flygtige byliv ofte en langt bedre byrumskvalitet for, at man vælger at deltage i en aktivitet.

Bedre kvalitet af byrum kan være ift. den fysiske udformning, at der er smukke belægningsmaterialer med god fremkommelighed for ældre eller andre svage grupper, trygge byrum også om natten med god belysning, at der er skærmet mod vind og støj og tilbydes gode mikroklimatiske forhold eller sol. Det kan også være muligheden for at foretage sig noget eller opholde sig i byrummet på veludformet byrumsudstyr som fx bænke, eller at der er stærke sanselige oplevelser fx træer, beplantning, kig til vand eller kunst. Der findes således en række fysiske tiltag, som kan fremme, at vi opholder os mere i byens rum.

Indre Østerbro er - på trods af det lille geografiske areal - et område præget af store forskelle i intensiteten af byliv. Et særligt unikt opholds- og oplevelsessted på Østerbro er Fælledparken, som også sætter sit præg på bydelen, men som samtidig er hele byens park. Langs med Østerbrogade findes et rigt handelsliv. Bydelen har mange og meget varierede parker, pladser, gader og grønne åndehuller i de enkelte kvarterer hvor man gør ophold på cafeer eller deltager i loppemarkeder, mens man i parker og legepladser afholder børnefødselsdagen eller mødes med vennerne til fejring eller motion.

Men der er også mange gader og arealer på indre Østerbro, som er meget uattraktive med gader fyldt med asfalt uden grønne elementer, mange parkerede biler eller uden opholds- eller aktivitetsmuligheder. De er typiske "faste bylivsaktivitet" gader, som ikke inviterer til mere socialt eller rekreativt byliv.

Men det behøver ikke at forholde sig sådan. Over hele verden ses det i stigende grad, at man laver projekter, som udfordrer denne balance mellem biler og bløde trafikanter eller mellem det grå og det grønne. Et eksempel er Barcelona, hvor man igennem de seneste år har omdisponeret mange gader og vejkryds, så der bliver skabt nye opholdsmuligheder og grønne biodiversitets korridorer gennem byen. Det kan I læse mere om længere nede i materialesamlingen.

Typer af byliv

Hvad er byliv? Når man taler om byliv associerer de fleste det ofte med ophold på caféer eller deltagelse i fx koncerter på en plads. Men byliv kan være mange forskellige aktiviteter alt efter kontekst, og hvem der deltager i det. Følgende er en liste til inspiration:

Bylivsaktiviteter

Følgende er et uddrag fra "Byliv der betaler sig"

Aerobic: En afgrænset lokalitet med jævnt blødt underlag som anvendes til aerobic og træning. Hvor: Gasværksgrunden, Vejle Kommune

Aktivitetshus: Multifunktionelt hus til bevægelse, træning og rekreation. Hvor: Hørgården, Amager, Københavns Kommune

Amerikansk fodbold: En afgrænset lokalitet som anvendes Amerikansk fodbold og boldspil. Hvor: Aarhus Kommune

Amfiteater: Et amfiteater er en rund scene omgivet af tilskuerpladser i trappeform. Hvor: Hedeland, Høje Taastrup Kommune

Atletik: En afgrænset lokalitet indeholdende klassiske atletik elementer såsom plæne og løbebane som understøtter et antal løbe-, spring- og kastediscipliner. Hvor: Odense Atletikstadion

Atrium: Et atrium er et mindre gårdrum afgrænset af omkringliggende bygning og er i klassisk forstand ikke nødvendigvis overdækket. Det kan også være et frodigt gårdrum som de lidt finere arabere havde i gammel oldtid. Hvor: Alhambra i Granada, Spanien - og en lang række danske gårdrum

Badminton: Et afgrænset areal med blødt underlag og mulighed for opstilling af net. Hvor: Teglgårds Plads, Aalborg Kommune Investering: Funktionel

Balance: Areal med forskellige balancielementer. Hvor: De danske skove, Naturstyrelsen.

Bar: En bar er en høj disk. Det er et serveringssted som kendetegnes ved at varerne serveres over disken. Hvor: Bang og Jensen, Istedgade, Københavns Kommune

Baseball: Et større græsareal til at spille baseball på. Hvor: Hørsholm Baseball og Softball Klub, Hørsholm Kommune

Basketball-bane: Et afgrænset areal som anvendes til at spille basketbold samt andre boldspil. Hvor: Centrumpladsen, Ringe Kommune

Beachvolley: Et afgrænset sandareal som anvendes til at spille beachvolley samt andre boldspil. Hvor: Halvandet, Refshaleøen, Københavns Kommune

Beboerhus: Multifunktionelt hus indeholdende faciliteter til møder og socialt samvær, værksteder og aktiviteter. Hvor: Haraldsgadekvarteret, Københavns Kommune

Bibliotek: Bibliotek er en samling af bøger. Hvor: Det kongelige bibliotek, Københavns Kommune

Biograf: Et volumen indholdene sale til fremvisning af film. Hvor: Grand Teatret, Mikkell Bryggers Gade 8 Investering: Funktionel

BMX-Bane: BMX er en intens sprintsport, hvor det går ud på at komme først gennem en kort bane, der indeholder forskellige forhindringer i form af hop og sving Hvor: Lyon, Frankrig

Boldbane: En afgrænset lokalitet som anvendes til bold- eller holdspil. Hvor: Plug'n Play, Ørestad, Københavns Kommune

Boldmur/Boldvæg: Ubrugt gavl eller facade hvor opad der kan spilles bold. Street Snooker er et spil hvor der "skydes til mål" mod en væg med huller i. Hvor: Moneyhole Lane, Welwyn Garden City, London

Bordtennis: Udendørs bordtennisborde placeret strategiske steder i byens rum. Hvor: Playspots, Odense Kommune. Investering: Fysisk

Bowling: Bowlingbane i eksisterende byrum. Midlertidigt byrumsprojekt hvor bowlingbane optegnes i byrum. Hvor: Play or Rewind, Siena, Italy.

Busstation: En station hvor passagerer kan stige af eller på en bus Hvor: Bus Station, Hoofddorp, Holland, NIO Architecten

Busstop: Et busstop, er et sted, hvor busser stopper for at samle passagerer op eller sætte dem af langs veje eller gader. Hvor: Busstop med gyngel, London

Bænk: Et sted at sidde med mulighed for samtale og en udsigt til et byrum og mennesker. Hvor: Clemens Bro, Aarhus Kommune

Cricket: Laneway cricket spilles i ikke trafikerede gaderum, gyder og blindveje. Hvor: Melbourne

Cykelpolo: En flad asfalteret lokalitet afgrænset af en halvmur. Cykel polo er en holdsport og ligner traditionel polo, undtaget at cykler anvendes i stedet for heste. Traditionel cykel polo spilles på en rektangulær græsmark, som måler 150 gange 100 meter. Hvor: Nørrebroparken, København.

Dans: En flad asfalteret lokalitet der kan anvendes til dans. Hvor: Eventyrhaven, Odense

Dirtjump: Bakket jordbane med varierede stigninger og hældning, til brug af bmx cykler og mountainbikes. Hvor: Viborg

Drageflyvning: En større lokalitet, der kan anvendes til drageflyvning. Hvor: Stige Ø

Event: En event er en begivenhed, som kan forekomme en enkelt gang eller gentagne gange, eksempelvis som en årligt tilbagevendende begivenhed. En event har et element af oplevelse for den enkelte - gerne i tilknytning til forskellige former for underholdning. Der kan eksempelvis være en festival, en mediebegivenhed, en fest eller et sportsarrangement. Hvor: Roskilde festivalen, Roskilde

Fitness: Udendørs lokalitet der kan anvendes til styrke- og smidighedstræning. Hvor: Fælledparken, København

Floorball: Udendørs afgrænset flad lokalitet der kan anvendes til at spille floorball. Hvor: Centro Sportivo Tenero, Schweiz

Fodbold: Udendørs afgrænset flad lokalitet der kan anvendes til at spille fodbold. Futsal er en variation af fodbold og spilles på mindre baner placeret på tagflader i Tokyo. Hvor: Tokyo

Forhindringsbane: Forløb opbygget af forskellige udfordringer der skal passeres enten over, under eller igennem Hvor: Kolding

Grill: En traditionel grill er en anordning til tilberedning af fødevarer ved stegning. Hvor: Vandkalven, Tisvilde Hegn ved Asserbo slotsruin

Græsplæne: Plænen med mulighed for et væld af fysiske aktiviteter. Hvor: Hævet plæne på Islands Brygge, Københavns Kommune

Grønne ruter: Grønt forbindelsessystem der leder gennem byen og som kan anvendes til gang, cykel og rulleskøjteløb. Hvor: Frederiksberg kommune
Investering: Fysisk

Gynger: Store billboard stativer er i New York blevet transformeret til gyngestativer, med udsigt over byen. Hvor: New York City

Handball: Facade, mur eller ubrugt gavl hvor opad der kan spilles med en mindre bold, der slås op mod væggen med håndfladerne. Spillet er tæt beslægtet med squash, men spilles med hænderne. Hvor: MacDonald Park, Pasadena

Havnebad/Havnebassin: Lokalitet eller bygningsværk hvorfra der kan bades i havne. Hvor: Berlin

Hockey: Flad jævn lokalitet, der kan anvendes til at spille streethockey og rullehockey. Hvor: Toronto, Canada

Hoppeborg: En forlystelse, der er udformet som en borg med høje sider og tårne, men lavet af gummi og fyldt med luft. Således kan børn og voksne hoppe inde i 'borgen' mens de høje sider beskytter mod fald udenfor borgen. Hvor: Hoppeloppe-land, Herning

Ildræts- og kulturcenter: Indeholdende boldbane, et område til skatere og en større legeplads med kunststofbakker, forhindringsbaner, klatrestativ og BMX-bane. Overdækkede opholdsområder bliver udstyret med pit-stops med udstrækningsredskaber og opbevaringsbokse til fx løberes og cyklisters overtøj. Hvor: Agora-Hallen, Aabenraa.

Ishockey: Isflade omkranset af bander, der kan anvendes til at spille ishockey på. Hvor: New York City

Kajakpolo: Kajakpolo er en sportsgren, hvor to hold forsøger at score mål mod hinanden mens de ror i kajak. De største baner måler 35 x 23 meter. Målet hænger 2 meter over vandoverfladen og er 1,5 meter bred og 1 meter højt. Hvor: Fulgsang Sø, Herning

Kano & kajak: Facilitet der kan servicere i forbindelse med kano og kajaksport, indeholdende opbevaring, omklædning og klublokaler. Hvor: Flydende foreningshus, København. Investering:

Kapgang: Kapgang er en "offensiv" form for gang, hvor formålet er at tilbagelægge så lang en distance på så kort tid som mulig. Afmærkning af ruter og distance. Hvor: De danske skove, Naturstyrelsen.

Klatrefacade: Anvendelse af en bygningsfacade til at klatrevæg. Hvor: Universitet Campus Enschede, Holland.

Klatreskov: Er en skov der kunne tilbyde klatring, trampolinhop og hop fra pæl til pæl - eller andre aktiviteter der foregår over jorden. Hvor: Offentlig park ved sundhedscenter, Odsherred Kommune

Klatrestativ: Interaktivt klatrestativ der som et spindelvæv tilbyder alle at klatre, gynte og gå på line Hvor: Edderkoppen på Rosengårdskolens legeplads, Odense Kommune

Klatrestativ: Interaktivt klatrestativ der som et spindelev tilbyder alle at klatre, gyng og gå på line
Hvor: Edderkoppen på Rosengårdskolens legeplads, Odense Kommune

Kvarterhus: Beboer- og kulturhus i Holmbladsgade-kvarteret med bibliotek, forsamlingsal, ungdomsklub m.m. Hvor: Jemtlandsgade, Amager

Kystsikring: Sikring af kyst mod vandstandsstigninger, tidevand og erosion. Det konkrete projekt i Cleveleys er en kombination af kystsikring i form af betonkonstruktion, landskabsdesign, forskellige bylivsaktiviteter og infrastruktur. Hvor: Cleveleys, nord for Blackpool i England

Labyrint: Labyrinten er et sted at finde vej - et sted at fare vild, den byder på udfordringer i det uviste.
Hvor: Samsø Labyrinten, Samsø Kommune

Legeplads: En legeplads er et afgrænset sted uden dørs, som er tilrettelagt for at børn kan lege der.
Hvor: The Rooftop Nursery in Ottaway Street, Hackney, London

Lommepark: Lommeparker er små parker, som punktvis begrønner de historiske bydele, som ikke ligger i umiddelbar nærhed af parker eller grønne områder. Lommeparkerne er et mobilt koncept, så parken kan flyttes alt efter hvor der findes et behov.
Hvor: Nyhavn, Københavns Kommune

Lystfiskersø: Lystfiskeri (eller sportsfiskeri) er ikkeerhvervs mæssigt fiskeri, typisk med stang, hjul og line, dykkere dog med spyd, harpun eller net, med rekreative formål. Hvor: Them, Silkeborg Kommune

Løbesti/Lysløjpe: Tydeligt forbindelsessystem gennem en lokalitet, til løbe- og motionstræning. Hvor: Greve

Markedsplads: Et marked er et handelssted, hvor handlende samledes for at købe og sælge deres varer. Lokaliteten tillader samling af en større mængde mennesker. Hvor: Marktplatz, Köbenick, Berlin

Minigolf: Transformation af byens rum og gader til at kunne optage spillet minigolf. Hvor: New York City

Motionssti: Kan slynge sig som en løbe- og gangsti i et område og have indlagte fald og stigninger.
Hvor: Offentlig park ved sundhedscenter, Odsherred Kommune

Mountainbike: Bakket og terrasseret landskab der kan anvendes til at cykle op og ned. Hvor: Aarhus, Marselisborg Skov

Natur løberuter: Motionsforbindelsessystem, gennem naturområder, skov og langs vandet. Hvor: Motionsslangen, Nykøbing Falster.

Open Air Biograf: Udendørs lokalitet der kan anvendes til fremvisning af film på stort lærred. Hvor: The Hughes Family, Baltimore, Maryland

Paintball: Aflukket lokalitet/bane med varierede muligheder for at søge skjul. Hvor: Næstved

Park: En park er almindeligvis et stort havelignende anlæg med systematisk beplantning og ofte med gangstier af grus eller fliser. De fleste parker findes i byerne som oaser mellem husene, hvor folk kan få et strejf af natur uden at skulle uden for byen. Hvor: Central Park, New York

Parkourbane: Parkour eller Le Parkour er en fysisk disciplin, hvor man ved at tilpasse sine bevægelser til miljøet man befinder sig i, skal passere enhver forhindring, der måtte ligge på ens vej. Hvor: Ørestad City, Danmark

Petanquebane: Petanque er et boldspil, hvor målet er at kaste ens bolde så tæt som muligt på en lille trækugle. Spillet spilles normalt på en hård sand- eller grusbane, men kan også spilles på græs. Spillet er i familie med boccia og spilles både som et underholdningsspil om sommeren og som decideret sport. Hvor: Ingerslevs Boulevard, Aarhus

Petanque hal: Bygning indeholdende petanquebaner. Hvor: Ringe by

Picnicområde: En lokalitet der er beregnet til at indtage en picnic. En picnic er defineret som en ekskursion for egen fornøjelses skyld hvor der indtages et udendørs måltid. Måltidet skal helst indtages i et smukt landskab så som en park, ved en sø eller med en interessant udsigt. Hvor: Dyrehaven nær Klampenborg nord for København

Pulstrappe: Det kunne se ud som stablede træstammer og giver mulighed for pulsøvelser, klatring og ophold. Hvor: Offentlig park ved sundhedscenter, Odsherred Kommune

Rebskov: En lokalitet der indeholder en mængde reb og torve til klatring, leg og uformel udfoldelse. Hvor: Carlsberg, København

Ribber: Ribber og bars integreret i det offentlige rum
Hvor: New York City Investering: Fysisk Roklub Klub som indeholder robåde og faciliteter der understøtter rosport. Hvor: Ry roklub, Skanderborg Kommune

Rulleskøjtebane: Afgrænset areal med jævn belægning og afgrænset af bander. Hvor: Ålborg

Skaterbane: lokalitet der indeholder varierede elementer til skating. Hvor: Marseille, Frankrig
Investering: Fysisk

Skibakke: Bakker der kan anvendes til ski og kælning. Ved tilføjelse af plastik eller kunstmåtter kan lokaliteten anvendes året rundt. Hvor: Hasle Bakker, Aarhus

Skov: En skov er et plantesamfund, hvori træer udgør hovedbestanddelen. Endvidere må det kræves, at der er tale om et større areal, at træerne har en vis højde, og at trækronerne tilnærmelsesvis når hinanden. Hvor: Kongelunden, Dragør Kommune

Skøjtølb: En skøjtølbane er et afgrænset felt hvor vand nedfryses til is. Anvendes til skøjtølb, kunstskøjtølb og ishockey. Hvor: Esbjerg

Softball: Fysisk afgrænset lokalitet med grus eller græs. Hvor: Tårnby Kommune

Springpyt: Kunstigt anlagte vandpytter der tilbyder hop og leg i stiliserede former. Hvor: Odsherred Kommune, offentlig park ved sundhedscenter

Springvand: Et springvand er som oftest en vandstråle, der enten skydes op i luften, eller løber ned over installationen. Springvand findes mange steder enten i folks private haver eller i det offentlige rum, hvor det ofte antager karakter af kunstværker. Hvor: Storkespringvandet, Amagertorv, Strøget, København

Squash: Aflukket boks, med 3 glasvægge og en solid endevæg placeret i byens rum. Hvor: Chicago

Strand: Strand er den yderste del af kysten, der støder op mod havet og til dels beskyttes af dette. Den del af stranden, der er tør ved ebbe og overskyllet ved flod, kaldes forstranden. For søers og floders vedkommende bruger man ordet bredden. Hvor: Holtbjerg Sø, Miljøvej, Herning

Styrkestativ: Et styrkestativ kunne eksempelvis udformes, som en bunke grene, der giver mulighed for styrketræning, balance- og klatrøvelser. Hvor: Ods herred Kommune, offentlig park ved sundhedscenter

Svævebane: Kraftig line udspændt mellem to punkter, hvor imellem en person kan glide. Hvor: Bornholm

Urtehave: Mindre haver til dyrkning af blomster, planter, urter og grønsager. Hvor: Havnegade, København

Vandpolo: Afgrænset baneområde i vandet, med mål i hver ende. Hvor: Salford Quays, Manchester, England

Vipper: Overdimensionerede vipper hvor der kan sidde flere personer i hver ende. Hvor: Potsdamer Platz, Berlin

Yoga: Grønt areal der kan anvendes til yoga og gymnastiske udfoldelser. Hvor: Tiergarten Park, Berlin

Kilde: COWI A/S v/ projektleder i samarbejde med Active City Transformation.

Den samlede rapport kan læses her. https://naturstyrelsen.dk/media/nst/66808/Bylivderbetalersig_dia-logvrktj.pdf

Superblokke til undsætning

Følgende er en redigeret udgave af stadsarkitekt Camilla Van Deurs' tanker om grøn byudvikling med inspiration fra Barcelona.

En visionær og revolutionerende politik for det offentlige rum har siden 1980'erne været Barcelonas varemærke og har fungeret som den vigtigste reference for alle, der arbejder med offentlige rum. Den visionære politik har genetableret bydesign som et selvstændigt område inden for arkitekturen, der ellers næsten var forsvundet under den funktionalistiske modernismes fremkomst. Som arkitektstuderende gik min første rejse med Det Kongelige Danske Kunstakademi til Barcelona i 1996. Vi forundrede os som skandinaver over den pulserende by med en overflod af arkitektur af høj kvalitet og ikke mindst - en innovativ og levende byrumskultur overalt i byen.

I de sidste to årtier har Barcelona været den vigtigste inspirationskilde for arkitekter, landskabsarkitekter, byplanlæggere og politikere, der arbejder med offentlige rum. Mens Barrio Gothic, Ramblaen og Eixample historisk set har været ryggraden i Barcelonas byplanlægning, kan man ingen andre steder i verden se så mange forskellige eksempler på nye parker og pladser med både et fremragende design og eksperimenterende natur.

De urbane eksperimenter har gjort Barcelona til et ubestridt førende laboratorium for udformning af byrum, både med hensyn til fantasi, variation og løsningsmodellernes omfang. Omfanget af det offentlige rums transformation indbefatter op til 400 forskellige projekter, som tilsammen udgør et imponerende patchwork af vidunderlige rum på tværs af hele byen, hvor beboerne kan mødes, lege og slappe af. Opskaleringen fra forskellige individuelle projekter af høj kvalitet til et netværk af offentlige rum på tværs af hele byen er måske en særlig Barcelona-metode, som er blevet gentaget i de efterfølgende faser af byomdannelsen.

Den næste fase gik ud på at puste nyt liv i byens struktur ved at opgradere gårdspladserne i manzana-områderne i Eixample-planen fra tætte, mørke og uattraktive industriområder til et netværk af åbne, sammenhængende og offentligt tilgængelige grønne områder, som gav et tiltrængt pusterum fra de tætte og barske forhold i byens gader. Eixample består af ca. 900 byblokke, der umiddelbart ser ens ud og er kendetegnet ved deres unikke 45 graders hjørner. Set oppefra er byblokkenes tæthed og størrelse et imponerende eksempel på masterplanlægning og replikation. Området udviklede sig dog ikke som Cerda oprindeligt havde planlagt. I begyndelsen af 2000'erne blev fonden "Pro Eixample" dannet i samarbejde mellem Barcelona og forskellige catalanske banker i et forsøg på at genindføre nogle af Cerdas oprindelige intentioner. Pro Eixample's hovedformål var at genoprette og omdanne den lukkede indre gårdsplads i manzanaen til et offentligt tilgængeligt, anvendeligt grønt område. I alt forsøgte Pro Eixample at genetablere 50 manzana-kerner svarende til ca. 100.000 m², så alle beboere i Eixample ville få et offentligt tilgængeligt grønt område inden for en radius af 200 meter fra deres hjem.

At udfordre gadens status quo

I dag er Barcelona igen førende inden for byplanlægning, eftersom byen tager en ny udfordring op: at genudvikle sin urbane arv for at imødekomme de nuværende klima-, ressource- og biodiversitetskriser. Byen har et for højt forurenings- og støjniveau og mangler tilgængelige grønne områder. Derfor har Barcelona udarbejdet en ny mobilitetsplan for at reducere trafikken og frigøre næsten 60% af de gader, der i øjeblikket bruges af biler, for at gøre dem til grønne områder for borgerne ved at skabe Superilles (superblokke) som minikvarterer. Superillies udgør en række vinkelrette grønne korridorer, der går på tværs af byen og giver mulighed for at navigere gennem byen på en blødere, grønnere og sundere måde.

Mobilitetsplanens formål er at transformere gaderne gennem en række forskellige indgreb. Til at starte med eksperimenteres der med nogle få midlertidige superblokke. Gennem denne designundersøgelse og med hjælp fra en stor borgerinddragelse i processen, der skulle sikre, at der tages hensyn til de lokale kvarterers funktionalitet og de lokales behov, blev de første såkaldte "taktile urbanisme"-projekter simpelthen malet på gaderne i stærke farver og med midlertidig beplantning i store plastkasser.

Når den indledende lukning af gaderne er blevet etableret, og når lokalsamfundet er blevet inddraget, er næste skridt at genopbygge området i et design af høj kvalitet. Dette opnås ved brug af mange af de genkendelige urbane elementer og møbler, som kan ses over hele byen, og ikke mindst en bred vifte af beplantning og træer, tilpasset det lokale klima, som giver skygge, et forbedret mikroklima og biodiversitet i områderne.

Fra Superillies til Copenhagenizing

Barcelonas fokus på at skabe mere bæredygtige byforhold repræsenterer en global tendens. Byer som New York, Sydney, Bogota, Gent, Oslo, Amsterdam, Birmingham, Bruxelles, Helsinki, Paris, Paris og min hjemby København følger trop. Den københavnske model betragtes af mange som et paradigme for cykel- og fodgængervenligt bydesign og er blevet så populær, at et nyt udtryk er blevet tilføjet til byplanlægningsordbogen - at "Copenhagenize" your city.

Men for at nå sit mål om at blive verdens første store CO₂-neutrale by i 2025 vil København nu tage fat på den udfordring, som den ikke har været i stand til at løse hidtil - at reducere biltrafikken. Mobilitet er en af de fire søjler, som klimaplanen CPH 2025, der nu er i sin sidste fase, er baseret på. På trods af byens ry som en cykelby, skyldes mere end en tredjedel af byens emissioner biltrafikken. Da det er lykkedes andre sektorer at reducere deres CO₂-aftryk, udgør CO₂-emissionerne fra trafikken nu en større andel af byens samlede emissioner end nogensinde før. At reducere dette bidrag er en endnu mere udfordrende opgave, når man tager byens forventede befolkningstilvækst på 20% i løbet af det næste årti i betragtning. Byplanlægning og bæredygtig mobilitet skal derfor gå hånd i hånd.

Enhver by er unik. Der findes ikke en one-size-fits-all, når det kommer til byplanlægning, design og løsningsmodeller. Hver case skal analyseres og designes med højde for den urbane kontekst. Derfor kan Superillies' design ikke direkte kopieres til andre byer, men den underliggende vision er retningsgivende for udviklingen af politikker i andre byer. Efterhånden som der dokumenteres flere empiriske beviser for fordelene ved bilfrie byområder, både med hensyn til livskvalitet, små virksomheder, folkesundhed og CO₂-reduktioner, bliver trenden mere og mere tydelig, og Barcelona viser endnu en gang vejen.

3 Materiale fra Københavns Kommune

Baggrund – Hvad betyder 'grønt byliv i indre Østerbro'?

Politikerne i Borgerrepræsentationen afsatte midler til at etablere denne borgersamling om grønne gader, rekreative områder, parker, parkering, udeservering og udeliv på indre Østerbro under overskriften "grønt byliv på indre Østerbro" i forbindelse med budgetaftalen om overførselssagen 2021-2022 (BR 5. maj 2022).

På baggrund af budgetaftalen har Teknik- og Miljøforvaltningen formuleret det kernespørgsmål, som er udgangspunktet for borgersamlingens arbejde. Og kernespørgsmålet er efterfølgende besluttet af Borgerrepræsentationen. Kernespørgsmålet for Borgersamlingens kommende anbefalinger om grønnt byliv på Østerbro er:

"Hvordan skal vi prioritere pladsen på indre Østerbro mellem biler, bynatur og byliv?"

Definition af begreber

Kernespørgsmålet favner med begreberne byliv, bynatur og biler de seks temaer (grønne gader, rekreative områder, parker, parkering, udeservering og udeliv) fra Overførselssagen 2021-2022. Formålet med borgersamlingen på indre Østerbro er at indhente viden om de lokale borgeres ønsker og behov indenfor de seks temaer. Desuden kan borgersamlingen komme ind på trafik og hverdagsliv i almindelighed.

Begrebet "byliv" henviser i denne sammenhæng til definitionen fra Bylivsregnskabet 2021: *"Byliv er alt det, der foregår, når mennesker færdes og opholder sig i byens offentlige rum. Byliv er oplevelse, udfoldelse, bevægelse og mødet mellem mennesker. Byliv er hverdagsliv."*

"Bynatur" er defineret i Strategi for Bynatur 2015 – 2025 som en fælles betegnelse, der dækker over alle de levende væsener og vækster, som er overalt i byen. Bynatur er med til at skabe en sund by at bo og leve i – en by med et stort udbud af rekreative oplevelser med plads og rum til både fysisk aktivitet, ro og fordybelse og rige naturoplevelser.

Med "biler" forstås biltrafik, parkering, fremkommelighed og trafikikkerhed.

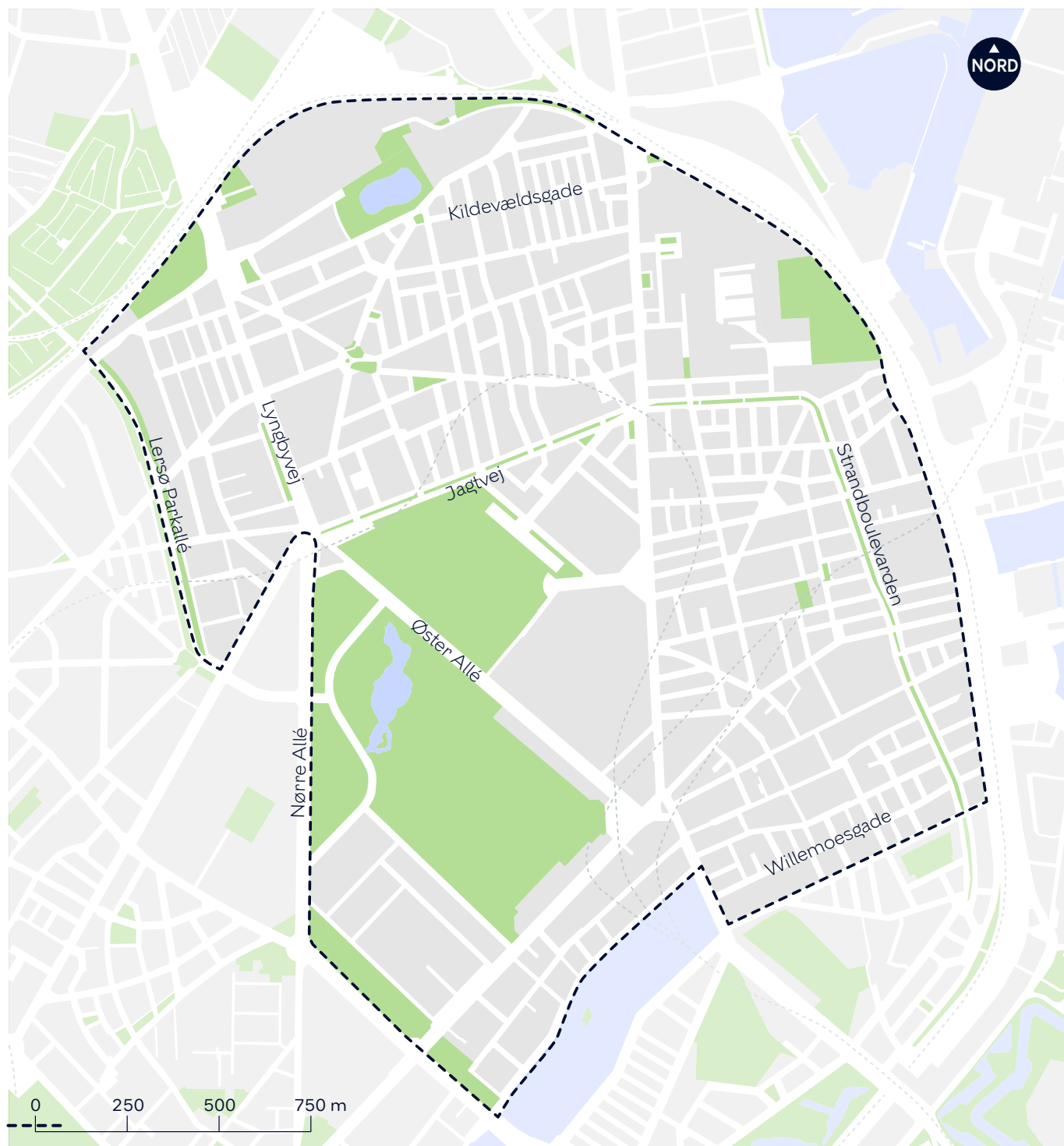
Afgrænsning af projektområdet

Borgersamlingens opgave handler om det afgrænsede projektområde på indre Østerbro, se kortet på næste side.

"Indre Østerbro" dækker i forbindelse med denne borgersamling området, der afgrænses af S-togsbanen mod øst og nord og følger bydelsgrænsen mod Nørrebro og Indre by mod vest og syd.

Projektområdet stemmer overens med den kvarteropdeling, som lokaludvalget benytter i bydelsplanen for Østerbro. Kvarteropdelingen kan ses på side 12 i bydelsplanen her: <https://oesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2021-10/sterbro-bydelsplan-2017-2020.pdf>

Oversigtskort



Afgrænsning af projektområdet

Projektområde

Kommunale data og planer

Kapitlet indeholder baggrundsstof, definition af begreber samt et overblik med korte beskrivelser af en række gældende visioner, strategier, politikker og redegørelser vedtaget af politikerne i Københavns Kommune. Alle er de relevante indenfor et eller flere af de tre områder; biler, byliv og bynatur, som er omdrejningspunkt for borgersamlingen på indre Østerbro arbejde.

I hvert afsnit beskrives kort, hvad politikken indeholder, der gives forslag til særligt relevante passager at læse, og der er et link til den fulde publikation. Afsnittene kan læses enkeltvis eller i sammenhæng. Kapitlet er struktureret således, at de mere overordnede og formelle planer beskrives først, så som Københavns Kommuneplan 2019 eller Fællesskab København – Vision for 2025, dernæst emnespecifikke strategier så som Bynatur i København – Strategi 2015-2025 og Arkitekturpolitik København 2017-2025.

I kapitlet findes også to redegørelser; Bylivsregnskab 2021 og Mobilitetsredegørelsen 2022 i disse to gøres der status på, hvor langt vi er kommet med at opfylde visionerne og målene i flere af de andre politikker. Opslagsværket Københavns hovedtræk & ti unikke bydele, Østerbro indeholder Østerbros egenart.

Bilaget "Datasamling til borgersamling om grønt byliv på indre Østerbro" indeholder en samling af data af eksisterende forhold på Østerbro indenfor projektområdet.

Københavns Kommuneplan 2019

Vedttaget 2020

Kommuneplanen er den overordnede plan for Køben-



havns fysiske udvikling. Med Københavns Kommuneplan 2019 sættes rammerne for Københavns udvikling over de næste 12 år. Planen består af tre overordnede dele:

Den politiske hovedstruktur: Beskriver den overordnede vision for byens udvikling og arealanvendelse. Afsnittet indeholder således Københavns Kommunes boligpolitik og de politiske visioner for byens infrastruktur, grønne områder, erhverv samt meget andet. Et eksempel herpå kan være målet om, at ture i bil højst må udgøre 25 % af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv trafik, cykling og gang skal udgøre mindst 25 % hver i 2025.

Retningslinjerne: angiver administrationsgrundlaget for arealanvendelsen. Afsnittet indeholder bl.a. rækkefølgeplanen for byens udvikling samt retningslinjer for byens kulturarv og grønne områder. Du kan derudover læse om Københavns Kommunes tilgang til højhuse, midlertidige anvendelser og lokalisering af erhverv.

Rammerne: specifikke regler, som kommunen skal følge i lokalplanlægningen og i vurdering af ansøgninger om byggetilladelse, når der ikke er lokalplan. Det er emner som fx anvendelse, tæthed, boligstørrelser, parkering samt områder uden bebyggelse. Kommuneplanen findes både som hjemmeside og som publikation. Særligt afsnittene: En grøn, sund og bæredygtig by og Den grønne dagsorden samt Mål for trafik og Mål for rekreation og natur kan være relevante for borgersamlingen at læse. Østerbro er specifikt beskrevet i publikationen side 90-93 (opslag 46-47):

Hjemmeside: <https://kp19.kk.dk/>

Publikation: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/kommuneplan_19_endelig_07.pdf

KBH 2025 Klimaplanen

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, 2012



KBH 2025 Klimaplanen er Københavns Kommunes plan for, hvordan byen skal blive CO₂-neutral i 2025.

Ud over at relevante initiativer fra Klimaplanen fra 2009 bliver videreført i KBH 2025 Klimaplanen, indeholder KBH 2025 Klimaplanen de målsætninger, hovedindsatser og initiativer, der er vedtaget af Borgerrepræsentationen, og som skal gennemføres for at nå målet om CO₂-neutralitet.

Særligt afsnittene: 1.3 En bedre by for Københavnerne side 14-19, Roadmap 2025 side 14-19 og 5.1 Grøn mobilitet side 42-43 kan være relevante for borgersamlingen at læse. . Publikationen kan hentes på: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=930

Københavns Klimatilpasningsplan

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning,
2011



I Klimatilpasningsplanen beskrives, hvordan København skal blive mere robust overfor skybrud, oversvømmelser og varmere vejr.

I planen redegøres for de udfordringer, byen står overfor på kort og lang sigt, fordi klimaet ændrer sig i fremtiden, og hvilke muligheder et ændret klima kan betyde for udviklingen af København. Planen peger også på de løsninger, der ud fra vores nuværende viden (2011), virker mest hensigtsmæssige.

Særligt afsnittet: *Et grønnere København er bedre klædt på til fremtidens klima* side 11-12 er relevant at læse for borgersamlingen men også afsnittene: *Sådan sikrer vi København mod fremtidens regnvejr* side 6-7 og *Varmere vejr* side 10 er relevante.

Publikationen kan hentes på: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=771

Fællesskab København - Vision for 2025

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning,
2015



Fællesskab København er en vision med pejlemærker for udviklingen af det offentlige rum og de aktiviteter, der foregår i dem frem mod 2025. Visionen spiller sammen med og styrker andre kommunale politikker, planer og strategier og ønskes realiseret på basis af Kommuneplanen.

Visionen rummer tre pejlemærker, som bygger videre på Københavns nuværende styrker, men som også kan være med til at byen løfter sig ind i storbyernes superliga i 2025.

Pejlemærkerne er;

- En levende by
- En by med kant
- En ansvarlig by

Under hvert pejlemærke er der en række mål for 2025. Eksempler på et af målene er, at 90 % af københavnere er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret. Et andet er, at 75% af københavnere oplever København som en grøn by.

Visionen er bydækkende og forholder sig derfor ikke særskilt til Østerbro. Flere af målene kan således allerede være opfyldt på indre Østerbro, hvis området betragtes isoleret.

Hele publikationen vil være relevant at læse for borgersamlingen dog særligt tabellerne side 6, 10 og 14. Visionen kan læses i sin helhed på: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1448

Bylivsregnskab 2021 - Tendenser i det københavnske byliv

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, 2022



Københavns vision Fællesskab København har en række målsætninger om, at København også i 2025 er en by for alle, hvor hverdagens byliv er prioriteret højt. For at følge op på visionen har Københavns Kommune udviklet et regnskab, der beskriver tendenserne i det københavnske byliv.

Med "Bylivsregnskab 2021" er det tredje gang, at Københavns Kommune afrapporterer på københavnernes holdning og tilfredshed på bylivet. Regnskabet indeholder diverse data om bylivet i byen samt udsagn om oplevelser og holdninger baseret på spørgeskemaundersøgelser.

Bylivsregnskabet forholder sig til flere temaer og emner indenfor emnerne Et levende og varieret byliv, Flere går mere, Mere ophold og En grøn by.

Det er i Bylivsregnskabet (s.6) at begrebet "byliv" defineres som:

Byliv er alt det, der foregår, når mennesker færdes og opholder sig i byens offentlige rum. Byliv er oplevelse, udfoldelse, bevægelse og mødet mellem mennesker. Byliv er hverdagsliv.

Regnskabet er bydækkende og forholder sig derfor ikke særskilt til udviklingen på Østerbro. Ned gennem hele publikationen opsummeres dog hvilke bydele, der ligger øverst eller nederst i tilfredsheden i forhold til de forskellige spørgsmål der er stillet i spørgeskemaet. Afsnittet: En grøn by side 24-29 kan være særligt interessant for borgersamlingen at læse.

Publikationen kan hentes via link i sin helhed på: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2425

Bynatur i København - Strategi 2015-2025

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, publiceret 2015



Strategien for Bynatur i København understøtter målene i "Fællesskab København" og fastlægger de konkrete effekter, mål, indsatser og rammer, som er nødvendige at implementere for at realisere visionerne om:

- at skabe mere bynatur i København og
- at øge kvaliteten af bynaturen i København.

Af strategien fremgår, hvorledes Københavns Kommune har en ambition om at skabe en robust og klimatilpasset by, der er modstandsdygtig overfor fremtidens udfordringer. Her spiller bynaturen en vigtig rolle. Bynaturen skal bruges aktivt til at tilpasse byen til fremtidens vejr, til at styrke biodiversiteten og til at skabe de bedste rammer for et aktivt byliv - til glæde for både nuværende og kommende generationer.

På side 7 i strategien er oplistet en række målsætninger for bevarelse af den eksisterende bynatur i København og implementeringen af mere bynatur.

Særligt afsnittene: Bynatur i København side 9-11 og vision #1 Mere bynatur til Københavnerne side 17-18 samt vision #2 bynatur med høj kvalitet kan være relevante for borgersamlingen at læse.

Publikationen kan læses i sin helhed på: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1447

Biodiversitet i København, strategi 2022-2050

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning,
forventes vedtaget februar 2023



I Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi sættes retningen for, hvordan København skal arbejde på at sikre højere biodiversitet, større artsrigdom og mere og bedre natur i københavnernes hverdag frem mod 2050.

Biodiversiteten i København ønskes højnet i samspil med byens øvrige større dagsordener og skal være en fast del af Københavns bynatures-, byudviklings- og klimatilpasningsdagsorden på tværs af arealmæssige ejerforhold. Samtidig skal strategien være med til at realisere FN's verdensmål og sikre en bæredygtig by, hvor biodiversitet medvirker til at styrke byens sociale, økonomiske, sundheds- og miljømæssige udvikling.

Strategien indeholder fire temaer til hvilke, der knytter sig en række konkrete mål (side 10-11):

- Bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet
- Skabe ny biodiversitet i byen
- Understøtte viden og uddannelse om natur og biodiversitet
- Skabe frivillige fællesskaber om biodiversitet.

Strategien er bydækkende men særligt tema 2, Skabe ny biodiversitet i byen side 24- 27 er relevant på indre Østerby, da den del beskriver mulighederne i den eksisterende by.

Træpolitik 2018-2025

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning,
2018



Københavns Kommunes træpolitik 2018-2025 indeholder politiske principper for, hvordan man håndterer træer i København og refererer til de målsætningerne fra 'Fællesskab København' og 'Bynatur i København 2015-2025', der berører træer.

Træpolitikken omfatter alle arealer i København og har til formål at sikre, at byens eksisterende og nye træer prioriteres uden dog at hindre en udvikling af byen.

Der er 5 overordnede politiske principper for, hvordan træer håndteres i København:

- Eksisterende træer i København skal som hovedregel bevares
- Eksisterende træer, der fældes, skal erstattes, medmindre det ikke er fysisk muligt
- Der skal plantes flere træer i København
- Der skal sikres gode vækstvilkår for både nye og eksisterende træer i København
- Der skal sikres et varieret træartsvalg i København

Særligt kapitlet: Træer i København side 5-8 kan være relevant for borgersamlingen at læse. Via link nedenfor kan desuden tilgås kort over fx udpegede ikoniske, fredede og bevaringsværdige træer i København herunder lokalt på Østerbro.

Publikationen kan hentes via på: <https://www.kk.dk/politik/politikker-og-indsatser/klima-og-miljoe/trae-politik>

Mobilitetsredegørelsen 2022

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, 2022



Mobilitetsredegørelsen 2022 er den årlige status på nøgletal for mobilitetsområdet og på de dertilhørende mål i kommunale planer og strategier bl.a.: Kommuneplan 2019, KBH2025 Klimaplan, Fællesskab København, Københavns Cykelstrategi 2011-2025, Nulvision 2025 og handleplaner for delebilisme og ladestanderinfrastruktur m.fl.

Af redegørelsen fremgår, at det endnu ikke vides, hvilke længerevarende effekter COVID-19 eventuelt vil få for mobiliteten i København. Overordnet set viser tallene for 2020 og 2021, at biltrafikkens andel af alle ture er relativt stabil, mens den kollektive trafiks andel er faldet. Der er en relativ stor fremgang i turandelen for fodgængere og et relativt stort fald for cyklister.

Fordeling mellem transportformer

Kommuneplan 2019 indeholder et mål om, at ture i bil højst må udgøre 25 % af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv trafik, cykling og gang skal udgøre mindst 25 % hver i 2025.

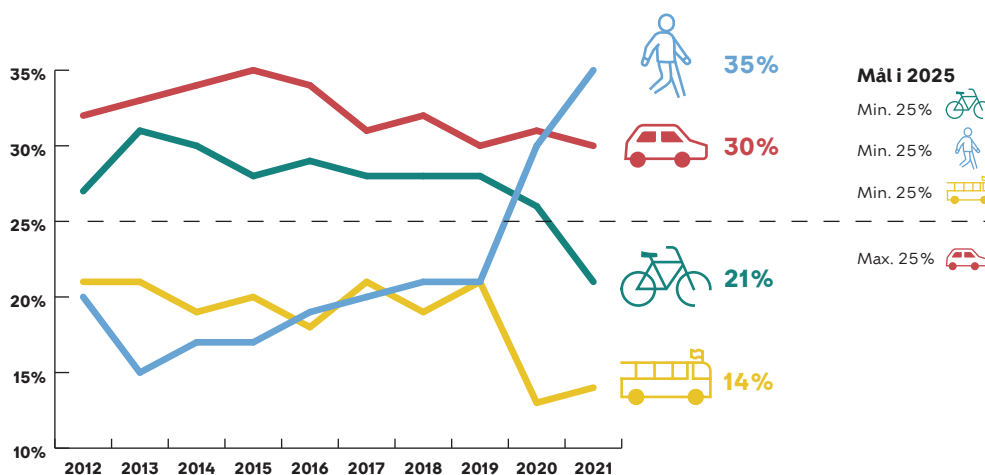
I Københavns Cykelstrategi og i Kommuneplan 2019 indgår tillige et mål om, at halvdelen af alle ture til arbejde og uddannelse skal ske på cykel. Her er status i 2021, at 35% af turene sker på cykel, hvilket er et fald på 9 procentpoint i forhold til 2019.

Endvidere indgår et mål om, at det daglige antal gangture per københavner skal øges med 20% i 2025 i forhold til 2017. Status er, at københavnerne i gennemsnit gik 1,69 ture dagligt i 2021, hvilket er en stigning på knap 36% fra 2017, hvor der i gennemsnit blev gået 1,25 ture dagligt.

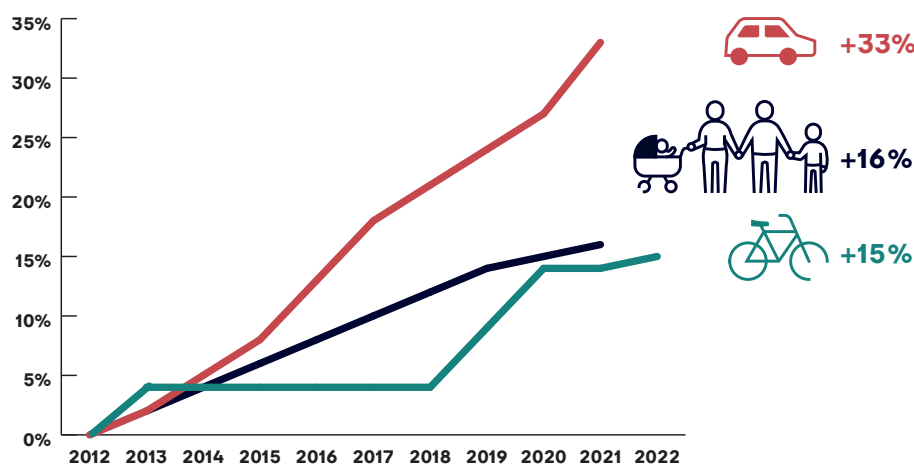
Tabel 1: Fordeling af ture

	Bil	Cykel	Gang	Kollektiv trafik
Målsætning 2025	Max. 25%	Min. 25% af alle ture (Min. 50% af til ture arbejde/uddannelse i KBH)	Min. 25%	Min. 25%
Status 2021	30%	21% (35%)	35%	14%
Status 2020	31%	26% (42%)	30%	13%
Status 2019	30%	28% (44%)	21%	21%

Turfordeling 2012-2021 samt mål for 2025



Figur 7: Vækst i antal af københavnere og privatejede cykler og biler 2012-2021. (Bemærk cykeltal for 2022 er medtaget)



Kilde: Københavns Kommunes statistikbank og Jysk Analyse

Cykel- og bilejerskab

I 2021 ejede københavnerne i alt over 5 gange flere cykler end biler. Antallet af personbiler er steget med 13% siden 2017. Til sammenligning er befolkningsvæksten 6% for samme periode. Cykelbestanden er steget 11%. Der er sket en kraftig udvikling i ejerskabet for elcykler og ladcykler. I begyndelsen af 2022 var der knap 27.000 elcykler, hvilket er en stigning på over 300 % siden 2018. Ligeledes er antallet af ladcykler øget væsentligt, så københavnere nu ejer ca. 40.000 ladcykler.

Udbredelsen af el- og plug-in hybridbiler er i kraftig vækst i København. Antallet af privatejede elbiler er steget 380% fra 2017 til 2021 og for plug-in hybridbiler er væksten hele 2.000% i samme periode. Dermed var der i 2021 2.120 elbiler og 1.280 privatejede plug-in hybridbiler, hvilket svarer til en andel på henholdsvis 1,5% og 0,9% af københavnernes samlede bilbestand. Når der ses samlet på antallet af el- og plug-in hybridbiler inkl. virksomhedsregistrerede og andre typer bilejerskaber er der i 2022 henholdsvis 6.241 og 4.926 af disse typer biler i Københavnsvarende til omkring 7% af den samlede bilbestand i kommunen. Antallet af delebiler i København er steget siden 2020.

Hele redegørelsen med bilag kan være relevant for borgersamlingen at læse, dog kan vælges fokusområder ud så som bæredygtige transportformer eller parkering. Mobilitetsredegørelsen 2022 og Cykelregnskabet 2022 kan hentes på:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2422

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2419

Arkitekturpolitik København 2017-2025

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, 2017



Arkitekturpolitikken sætter en retning for at imødekomme byens behov, når København bliver tættere befolket med flere københavnere på samme areal, når københavnere i stigende grad bruger byens rum, og når byen klimatilpasses for at beskytte mod fx skybrud. Samtidig skal arkitekturpolitikken sikre, at København også i 2025 er en attraktiv by med mere liv, kant og ansvar, der tager udgangspunkt i mennesker og danner rammen om det gode liv for københavnere og brugerne af byen.

Arkitekturpolitikken er centreret om tre temaer, der svarer til de tre pejlemærker i visionen Fællesskab København (nævnt i parentes nedenfor). Hvert tema er præciseret med tre principper:

Arkitektur der fortæller (En by med kant)

1. Skab ny arkitektur med afsæt i Københavns egenart
2. Byg videre på lokal egenart, så det styrker forskelligheden og det unikke
3. Respekter eksisterende kulturværdier i bymiljøer, bygninger og byrum

Bygget til københavnerliv (En levende by)

4. Udform bygninger og byrum med mennesket i centrum
5. Prioriter en blandet by med variation i bygnings- og boligmasse
6. Udform bygninger og byrum med plads til fællesskaber og borgerinitiativer

Ansvarligt designet (En ansvarlig by)

7. Styrk bykvaliteten gennem klimatilpasning og energioptimering
8. Skab fysiske rammer, der bidrager til ressourceoptimering
9. Design robuste bygninger og byrum, der giver langsigtet værdi

Særligt side 8-12 omhandlende Københavns Hovedtræk kan være relevant for borgersamlingen, da denne giver en overordnet forståelse for de fysiske strukturer som også indre Østerbro indskrives sig i. Publikationen kan hentes på: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1646

Status på Københavns offentlige grønne m² 2022

To slides her fra: <https://www.kk.dk/sites/default/files/2022-10/Status%20p%C3%A5%20K%C3%B8benhavns%20Kommunes%20offentlige%20gr%C3%B8nne%20omr%C3%A5der%202022.pdf>

Analyse af afstandsmål til grønne og blå områder

Slides: 14,18, 24-25 og 39 fra https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/348858af-3ecf-47aa-9ef3-4becfba8beff/988b0d02-b909-40fd-bfe4-2ff5ab45fcd7-bilag-2_0.pdf

Bilag vedlagt:

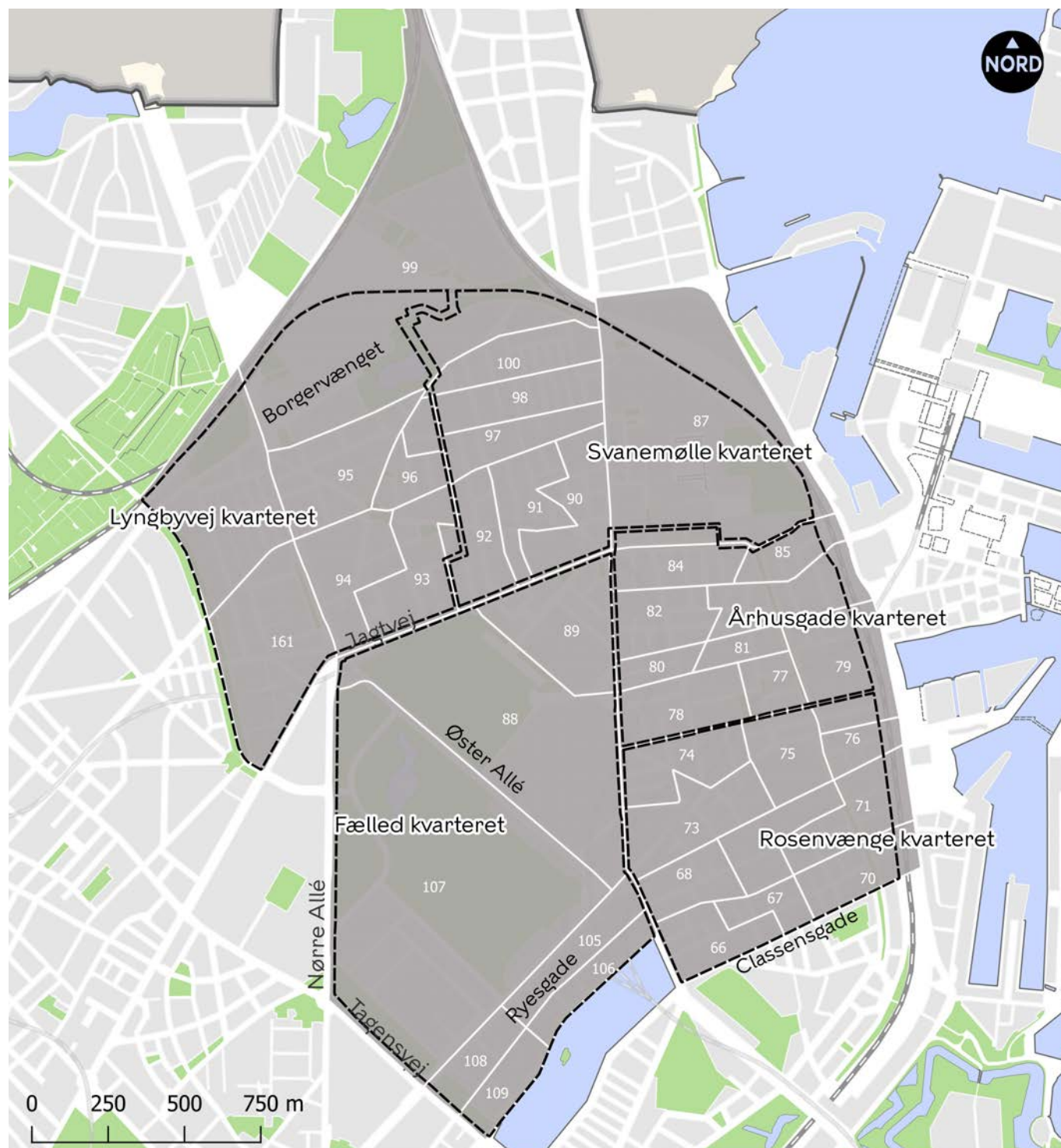
Københavns hovedtræk & ti unikke bydele, Østerbro



Østerbrogade (foto Troels Heien, Københavns Kommune)

Bilag - datasamling

til Borgersamling om grønt byliv på indre Østerbro

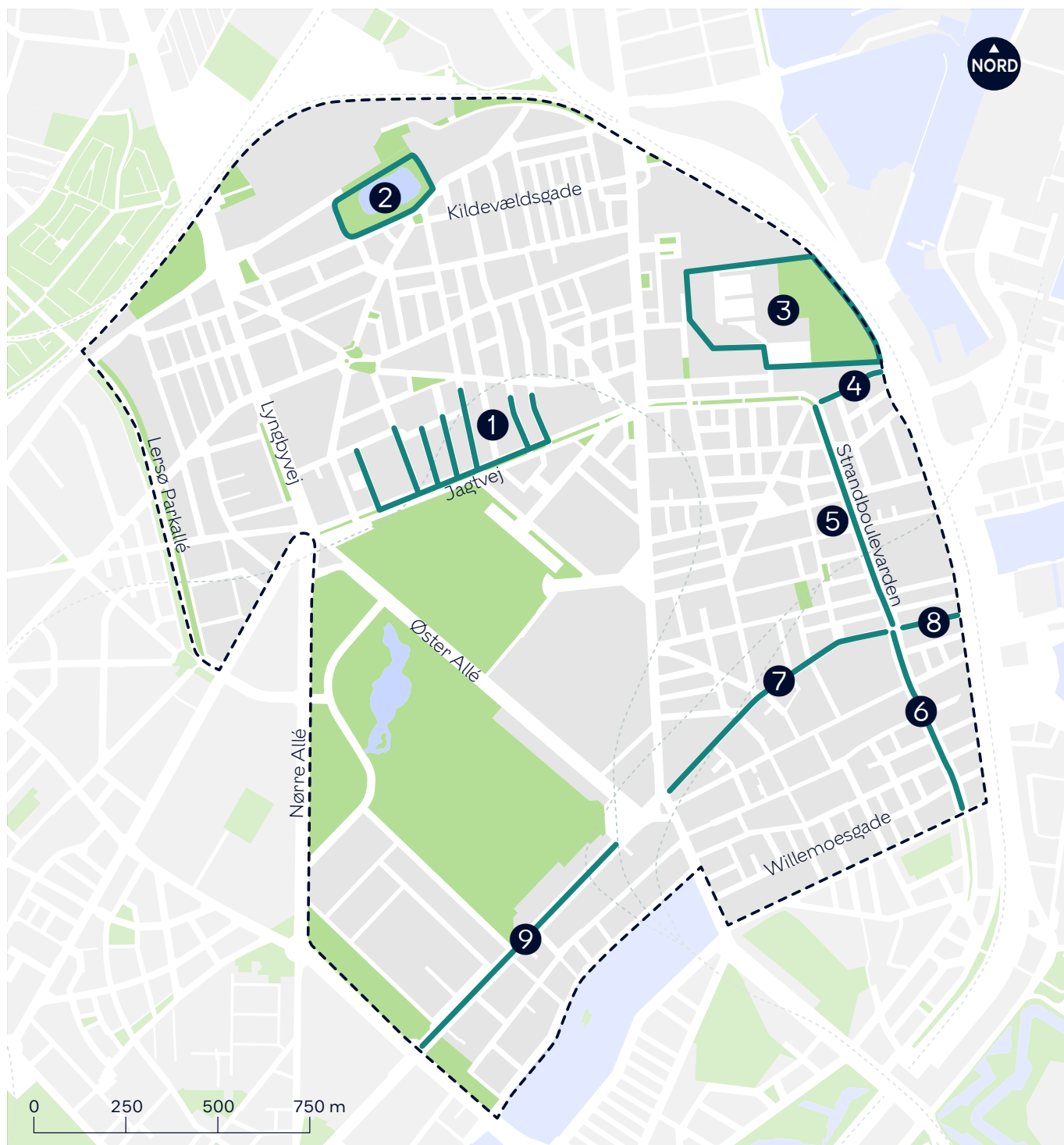


Rodeafgrænsning i de forskellige kvarterer*

-  Roder
-  Kvarterer

* Kvartererne følger projektområdeafgrænsning for 'Borgersamling om grønt byliv på indre Østerbro', og ikke Københavns Kommunes officielle grænser for kvarterer.

Oversigtskort

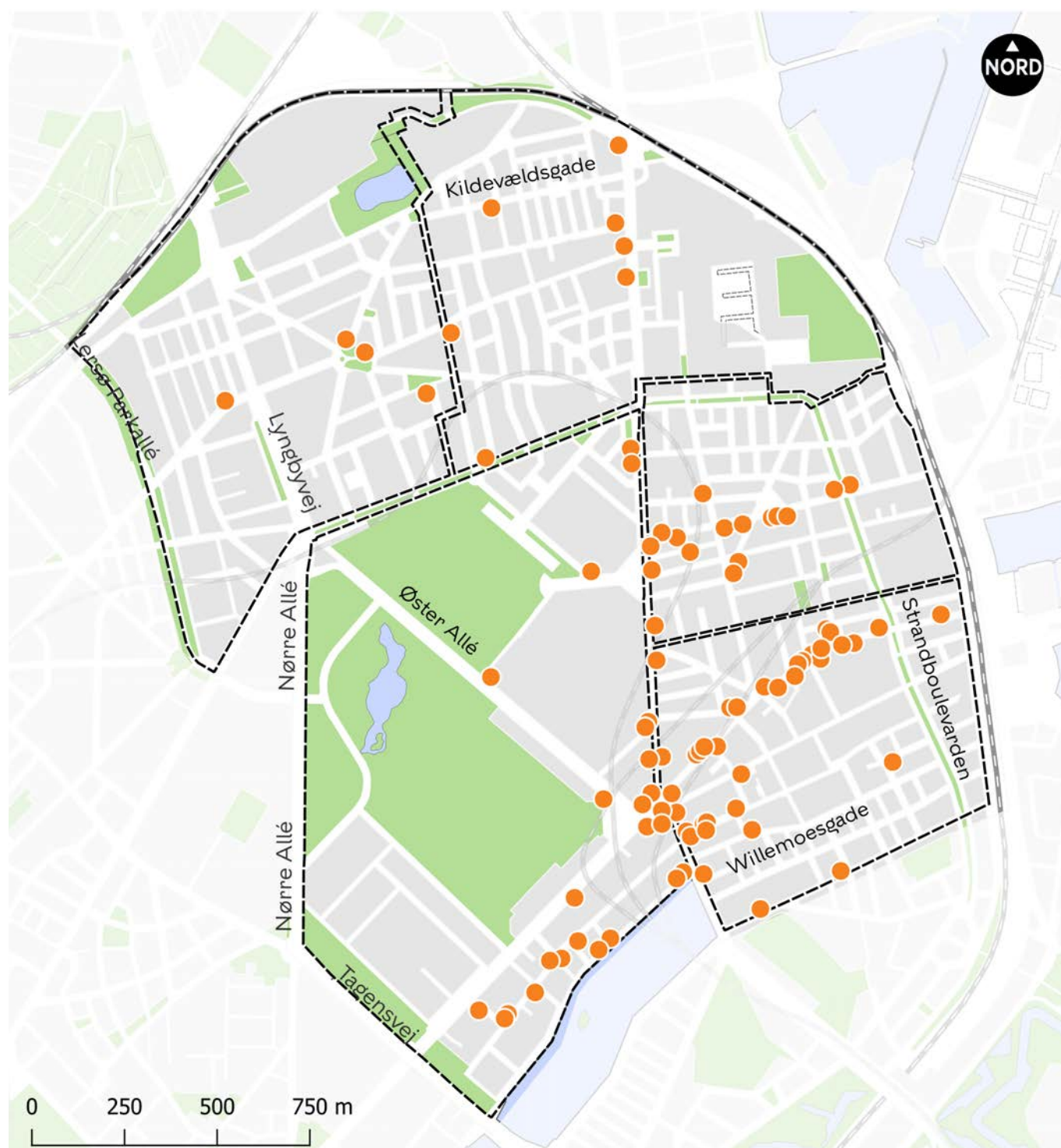


Politisk vedtagne anlægsprojekter i projektområdet

----- Projektområde

- | | | | |
|---|--|---|---|
| ① | Jagtvej, skybrudssikring (OS16) | ⑥ | Strandboulevarden syd, cykelsti |
| ② | Kildevældssøen, skybrudsprojekt (OS42) | ⑦ | Nordre Frihavsgade, cykelgade, 1. etape (CP18) |
| ③ | Østre Gasværk, aktivitetsring og adgangsvej | ⑧ | Nordre Frihavsgade, 2. etape |
| ④ | Middelfartgade, genopretning | ⑨ | Blegdamsvej, skybrudssikring (NO4 + NO13) og genopretning |
| ⑤ | Strandboulevarden, skybrudsprojekt (OS1) og genopretning | | |

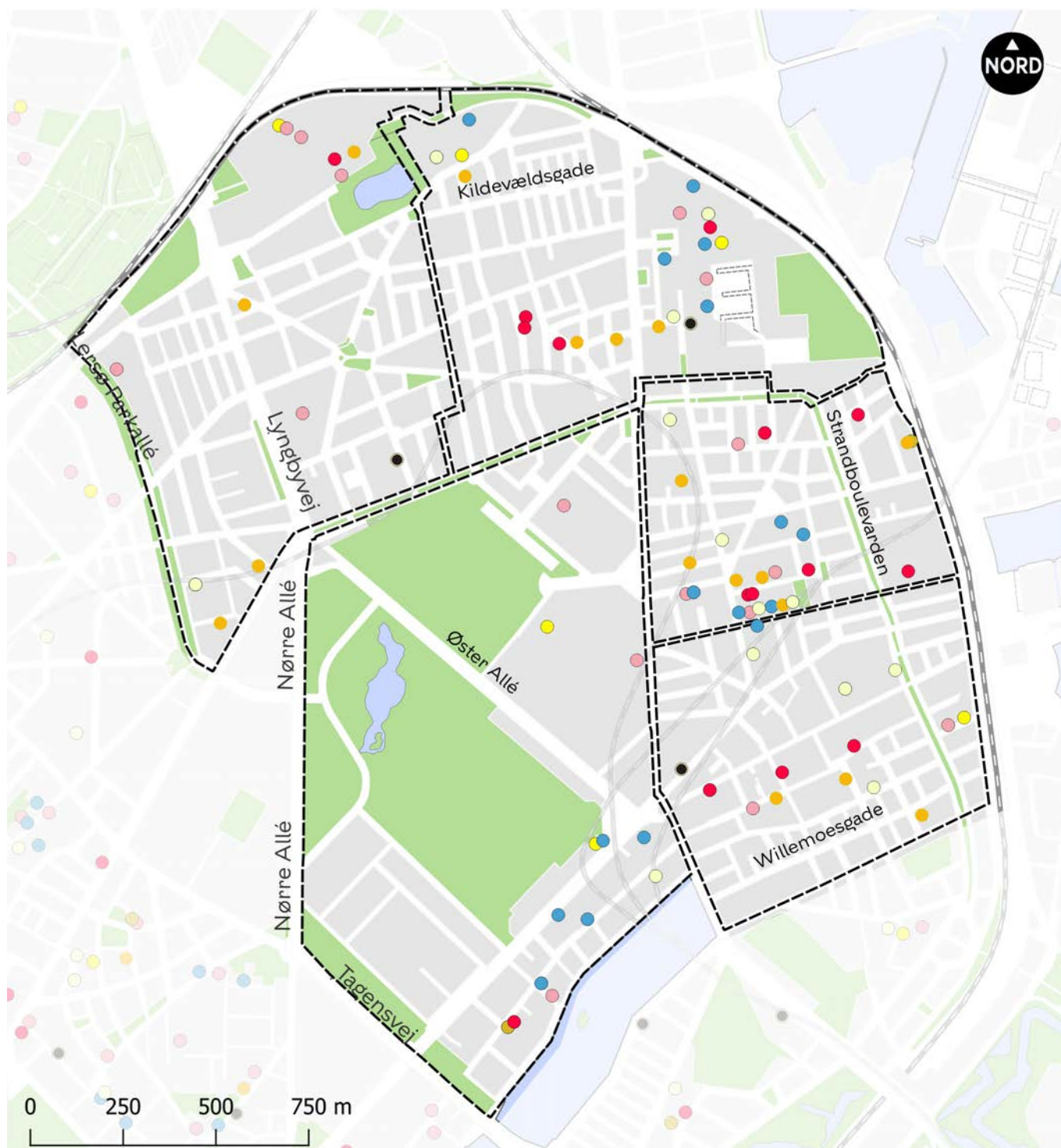
Byliv



Udeserveringstilladelser i 2019

- Udeserveringstilladelser i 2019

Byliv



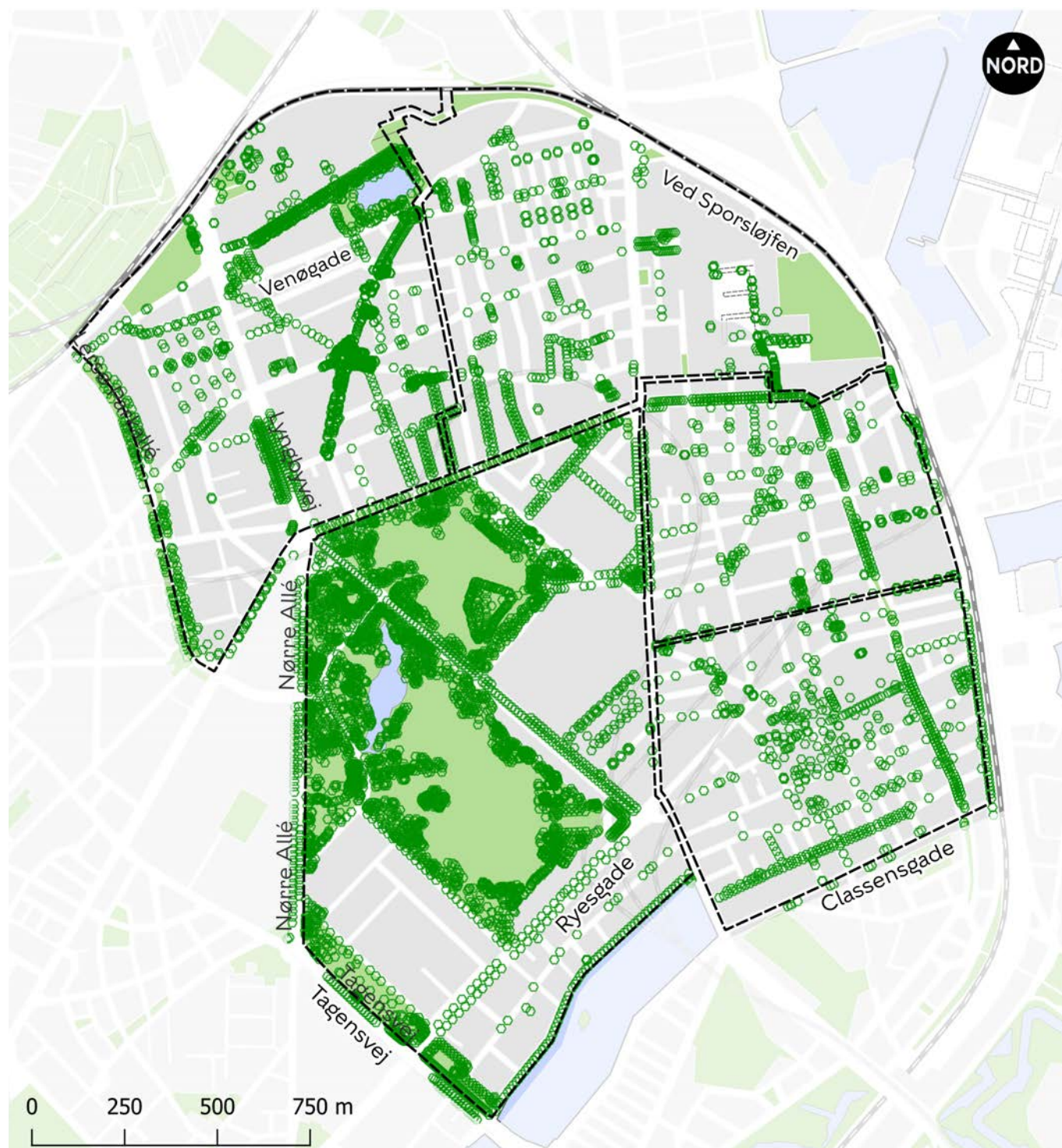
Institutioner og fritidsinstitutioner (2019-2022)

- | | |
|---------------|--------------------------------|
| ● Grundskole | ● Udflytteropsamling |
| ● Privatskole | ● Fritidsinstitution |
| ● Børnehaver | ● Fritidscenter |
| ● Vuggestuer | ● Aldersintegreret institution |

NB: Fire 'fritidsinstitutioner' forekommer i samme punkt som 'grundskole', og ses derfor ikke. (Kildevældsskolen, Øresundsskolen, Vibehus Skole og Skolen på Strandboulevarden)

Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

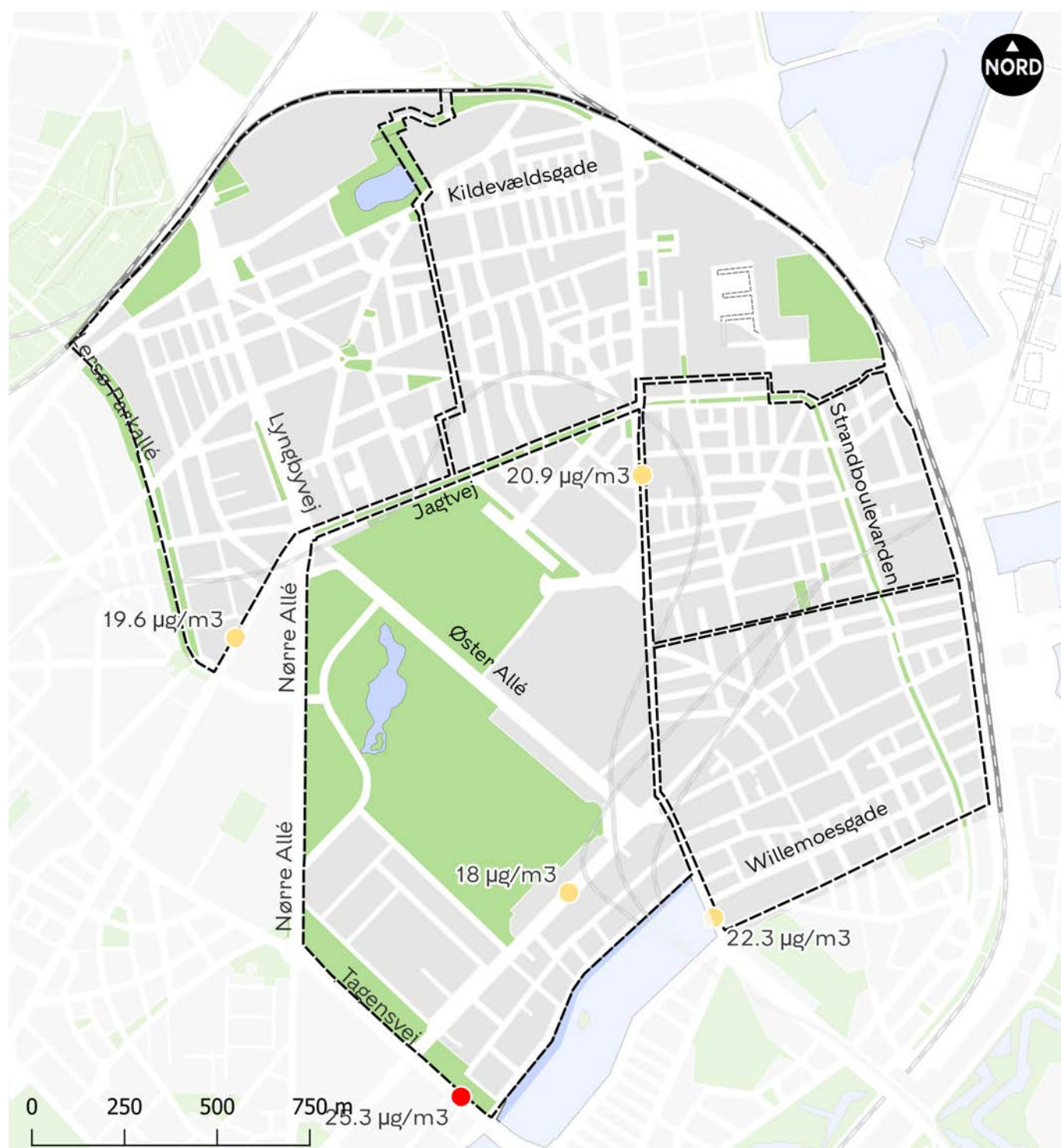
Bynatur



Træer på Østerbro

- Træer

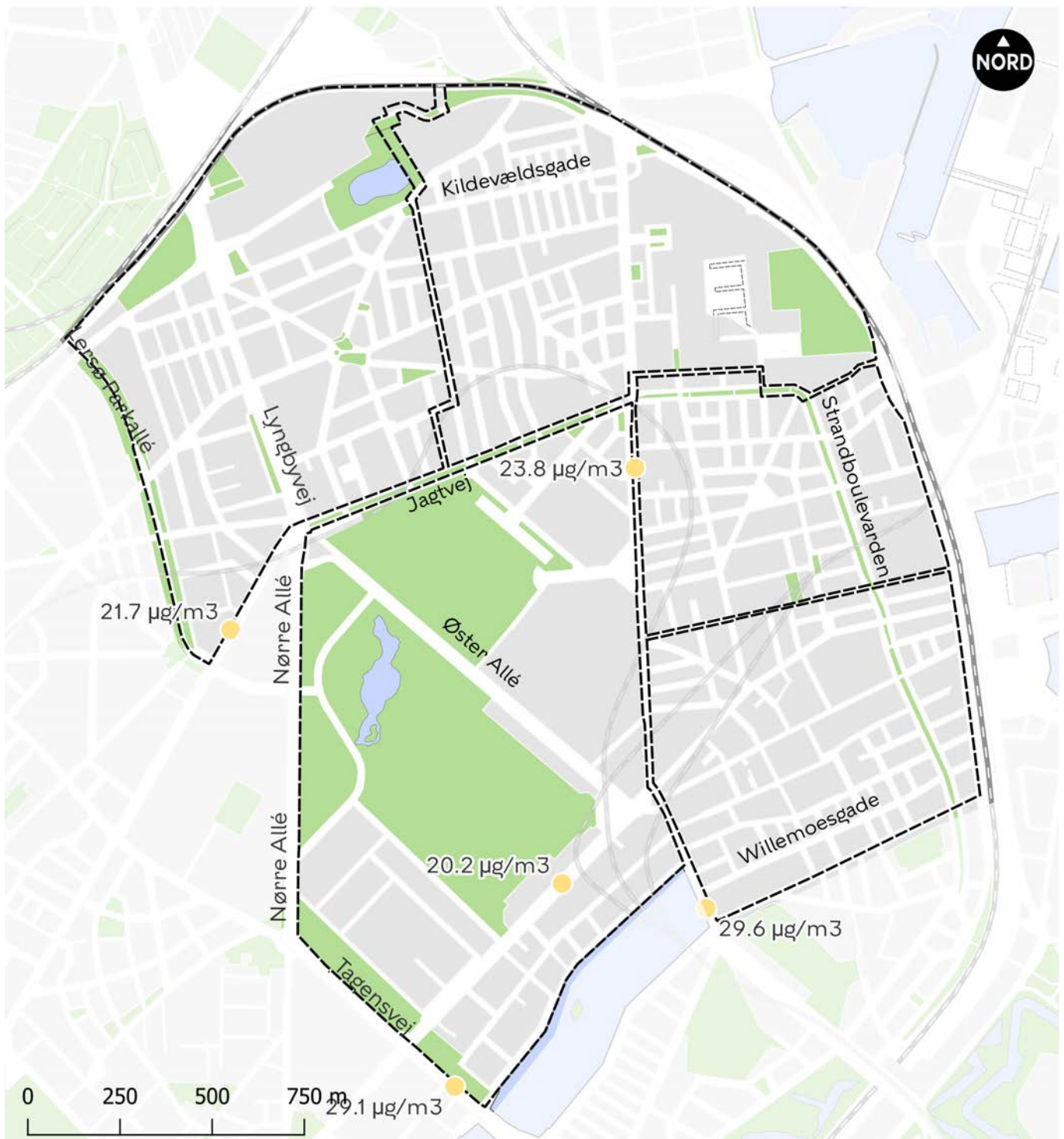
Bynatur



Luftpartikler PM 10, målt i 2017

- Under $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- $23 - 24.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Over $24.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$

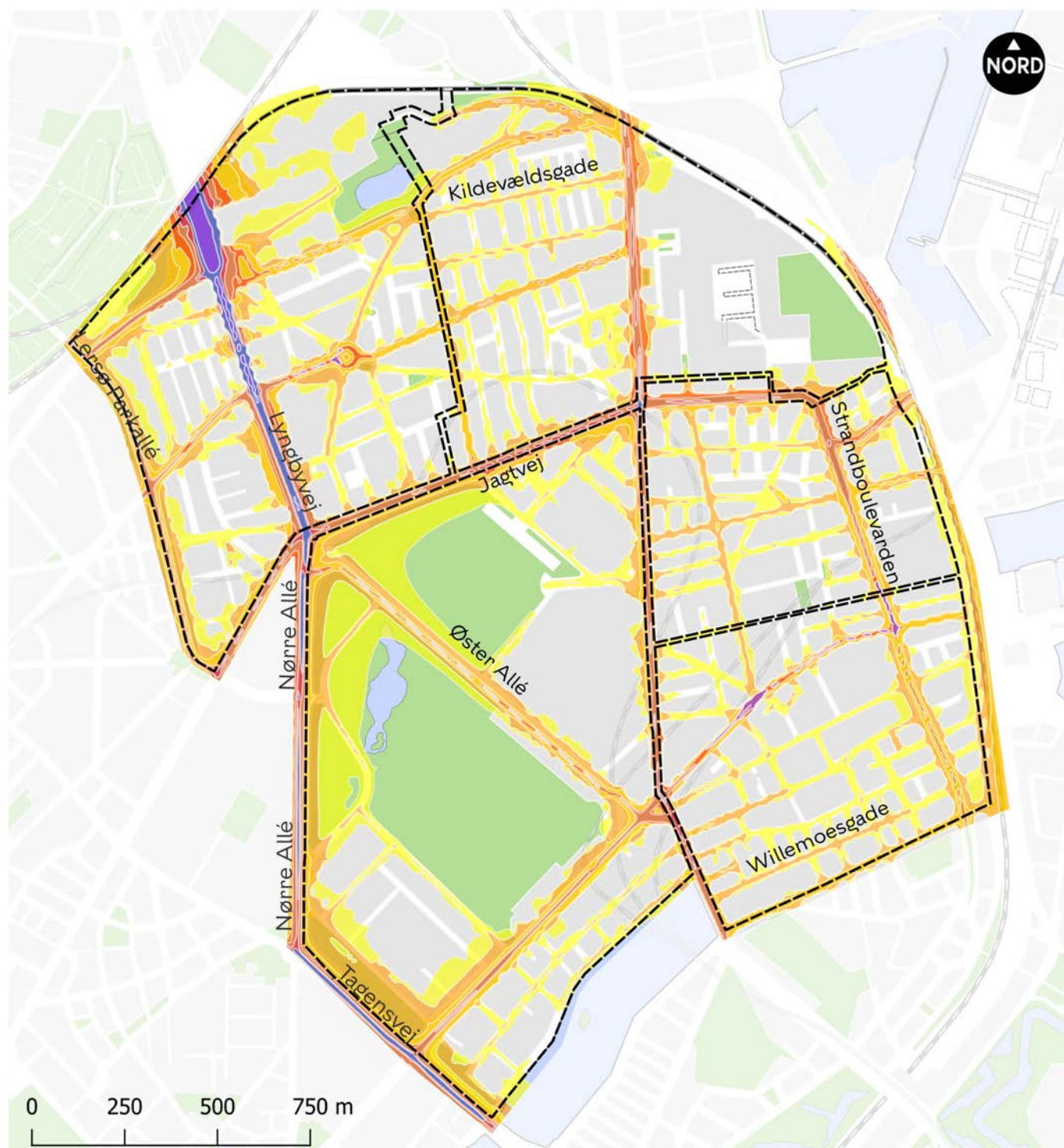
Bynatur



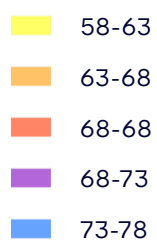
Koncentration af NO₂, målt i 2017

- Under 30 µg/m³
- 30 - 40 µg/m³
- Over 40 µg/m³

Bynatur

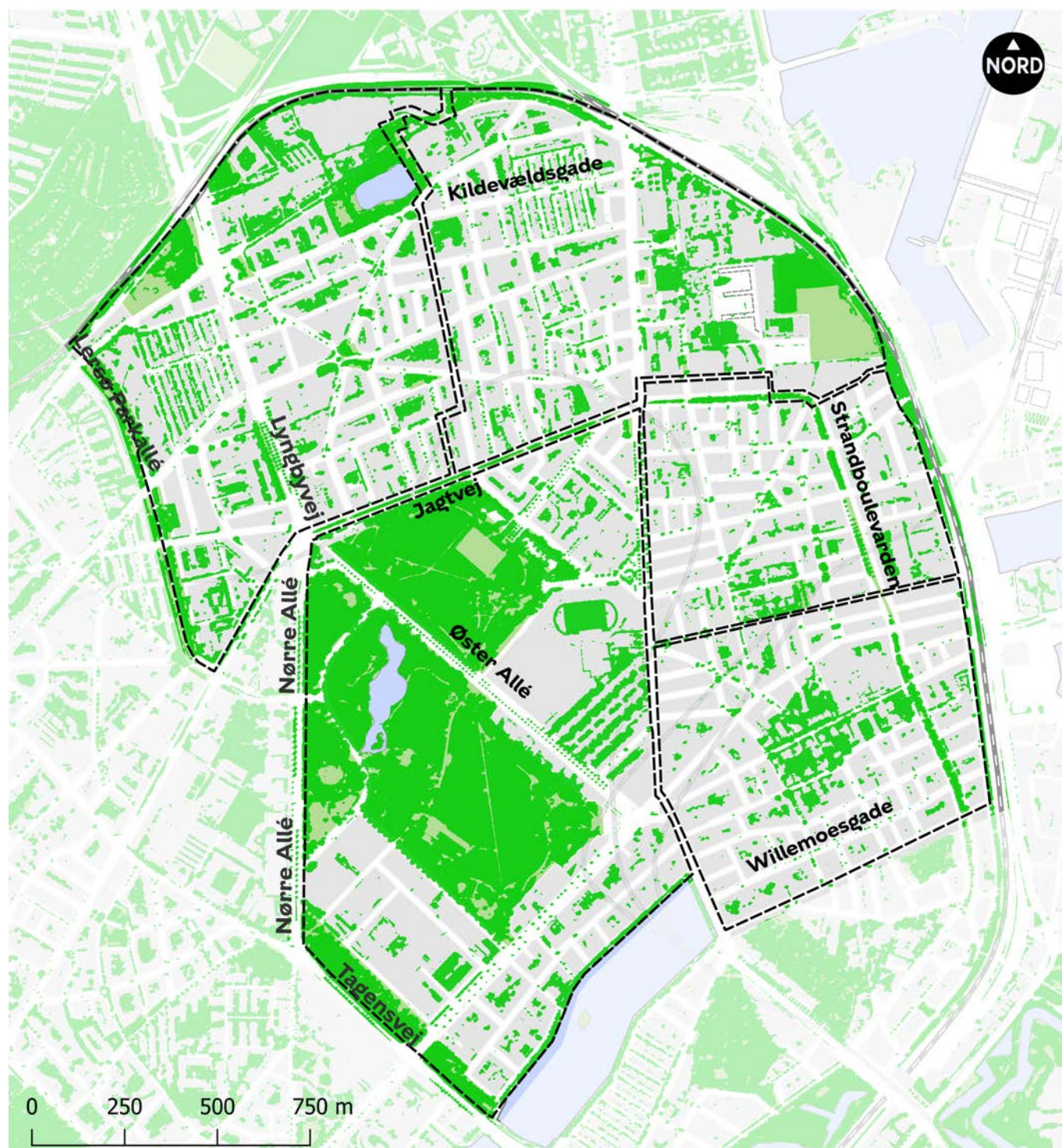


Vejstøj i 1.5 m, målt i 2017



Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

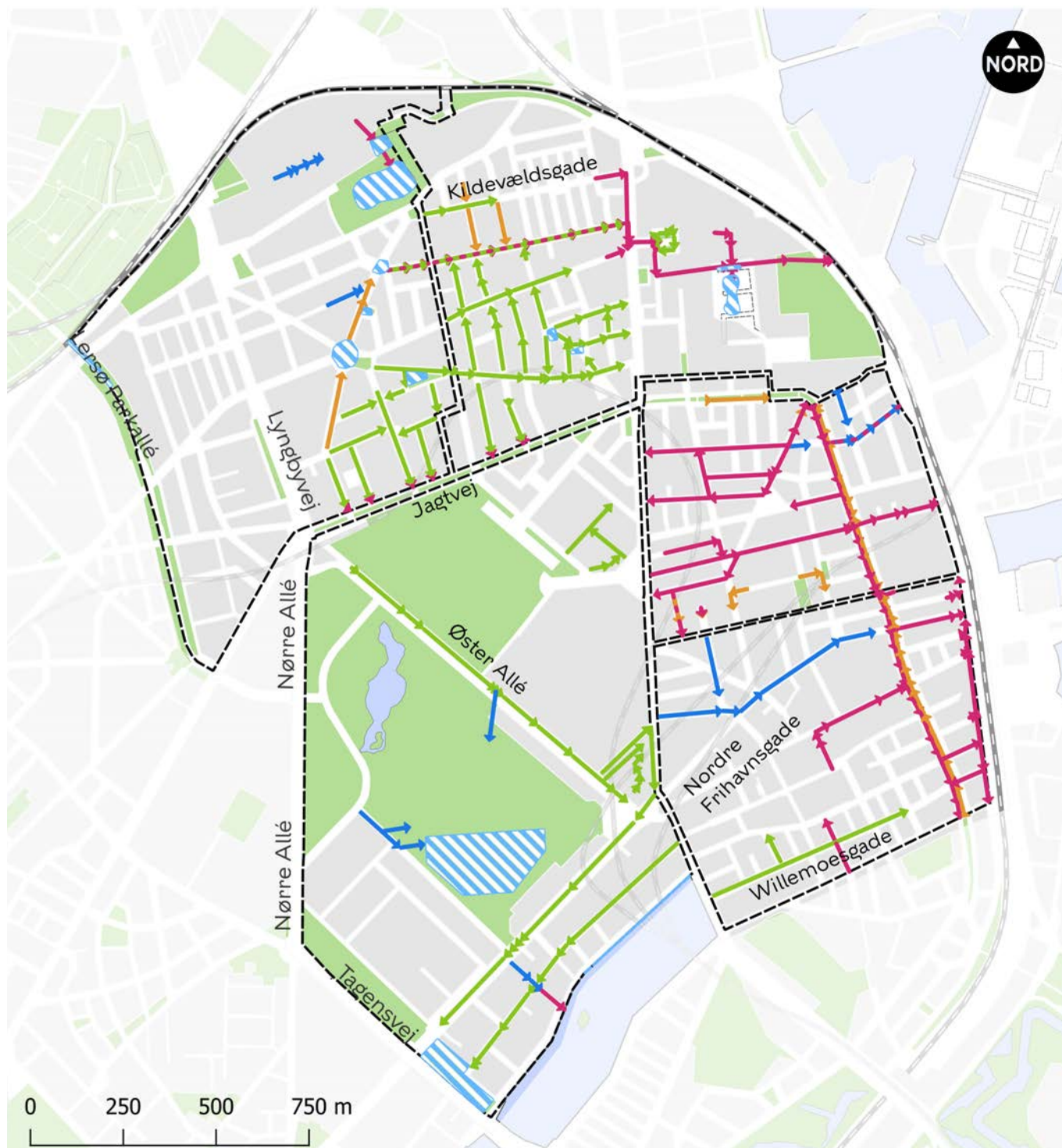
Bynatur



Vegetationsdække, 2021

 Vegetationsdække

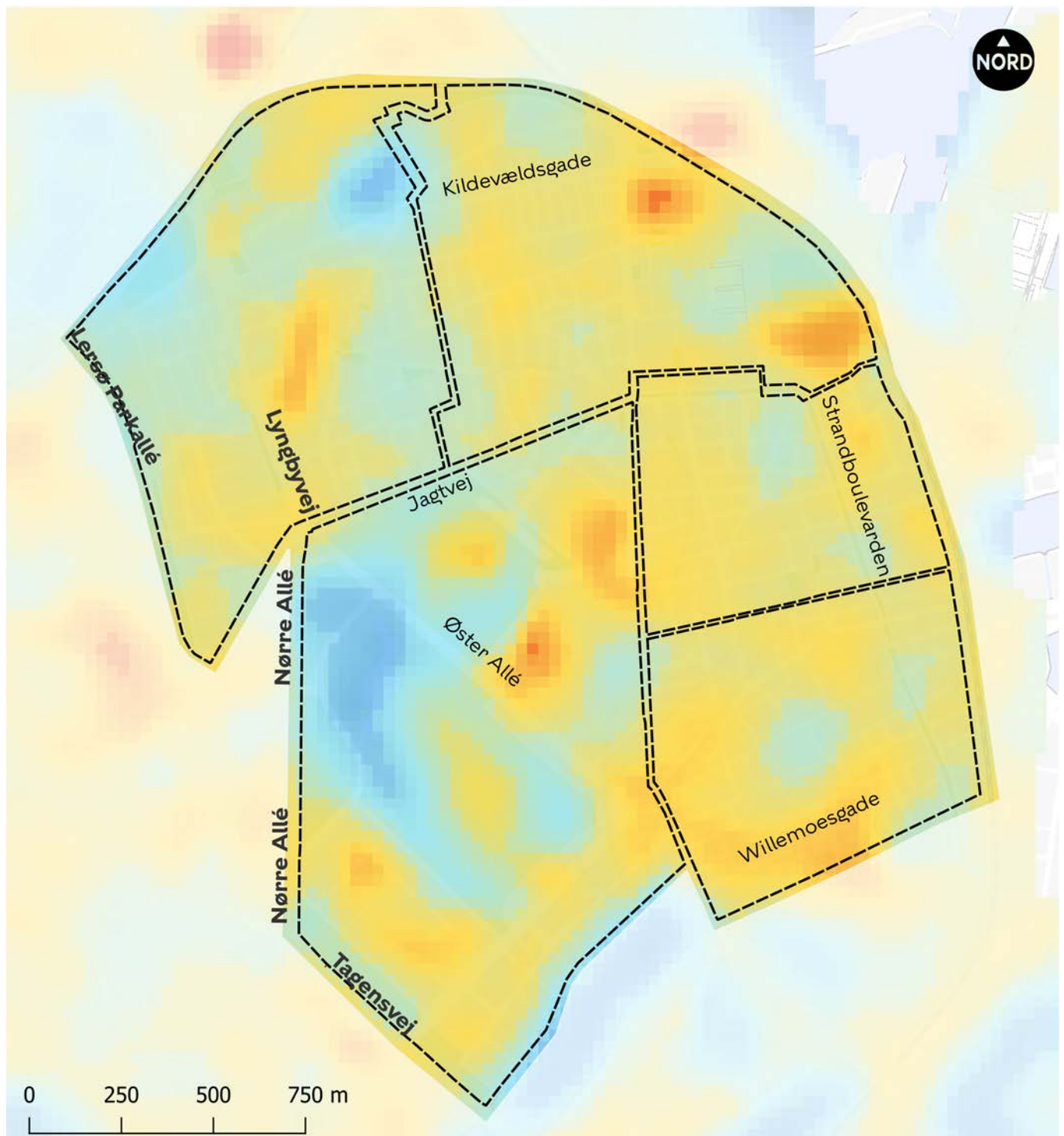
Bynatur



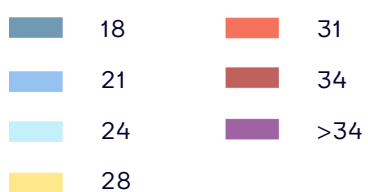
Skybrudsplan - veje, tunneler og bassiner

- | | | | |
|-----|-----------------|---|--|
| --- | Skybrudsledning | → | Kombineret skybruds- og forsinkelsesveje |
| → | Skybrudsveje | → | Forsinkelsesveje |
| → | Grønne veje | ▨ | Skybrudsbassin |

Bynatur

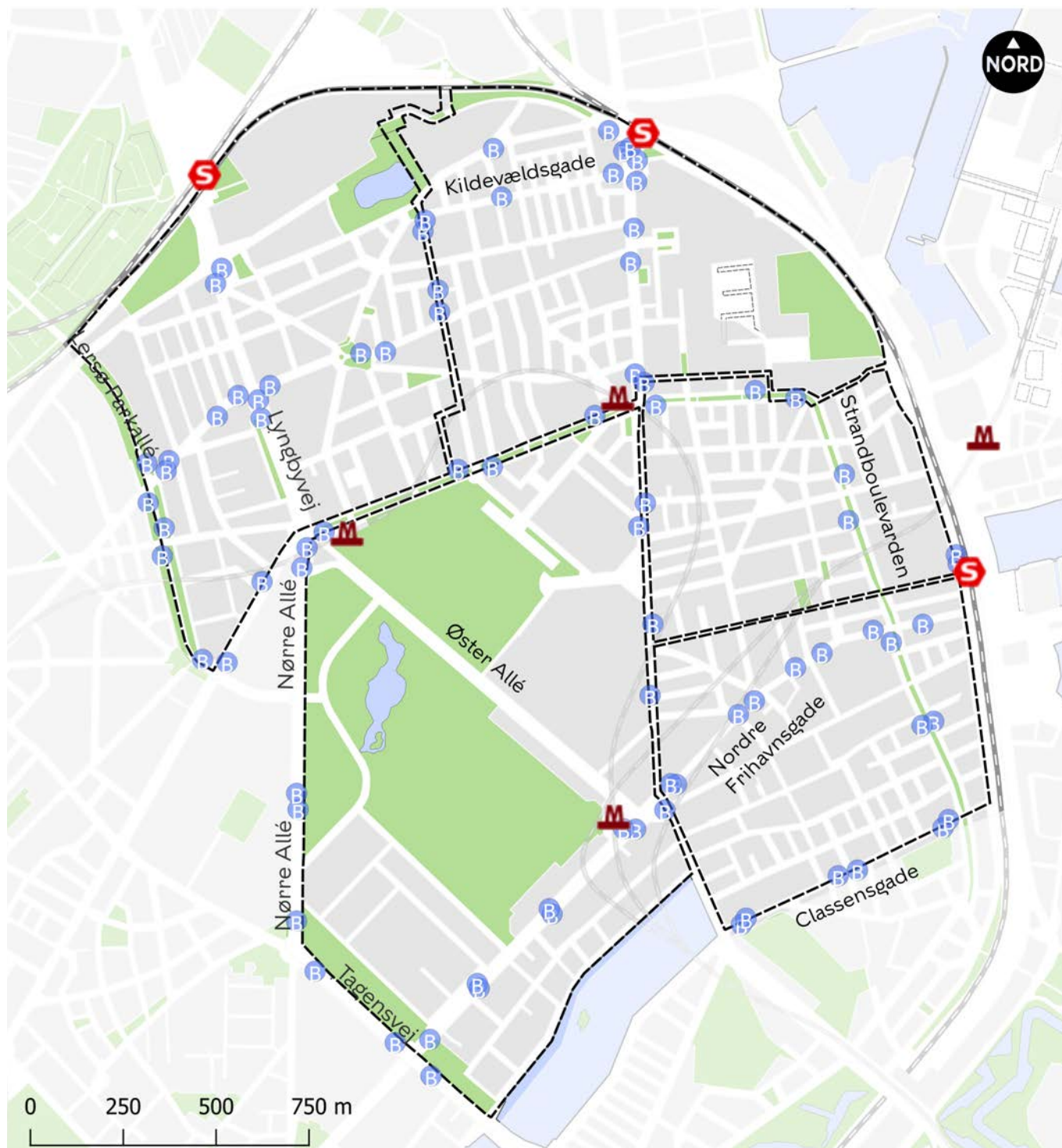


Varmø - temperatur, 2020



Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

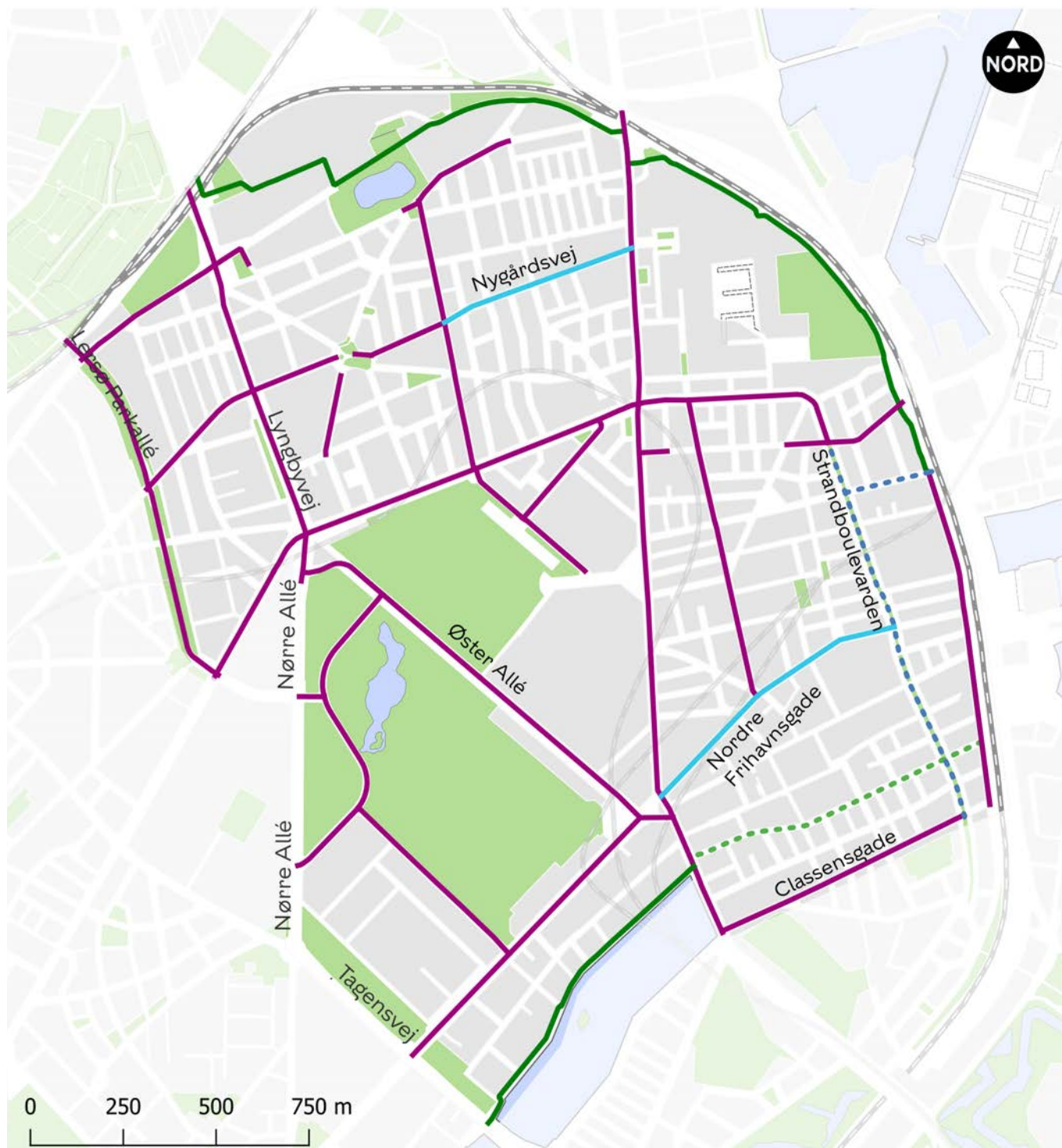
Mobilitet








Stationer og stoppesteder

-  Metrostation
-  S-tog station
-  Busstoppesteder

Mobilitet

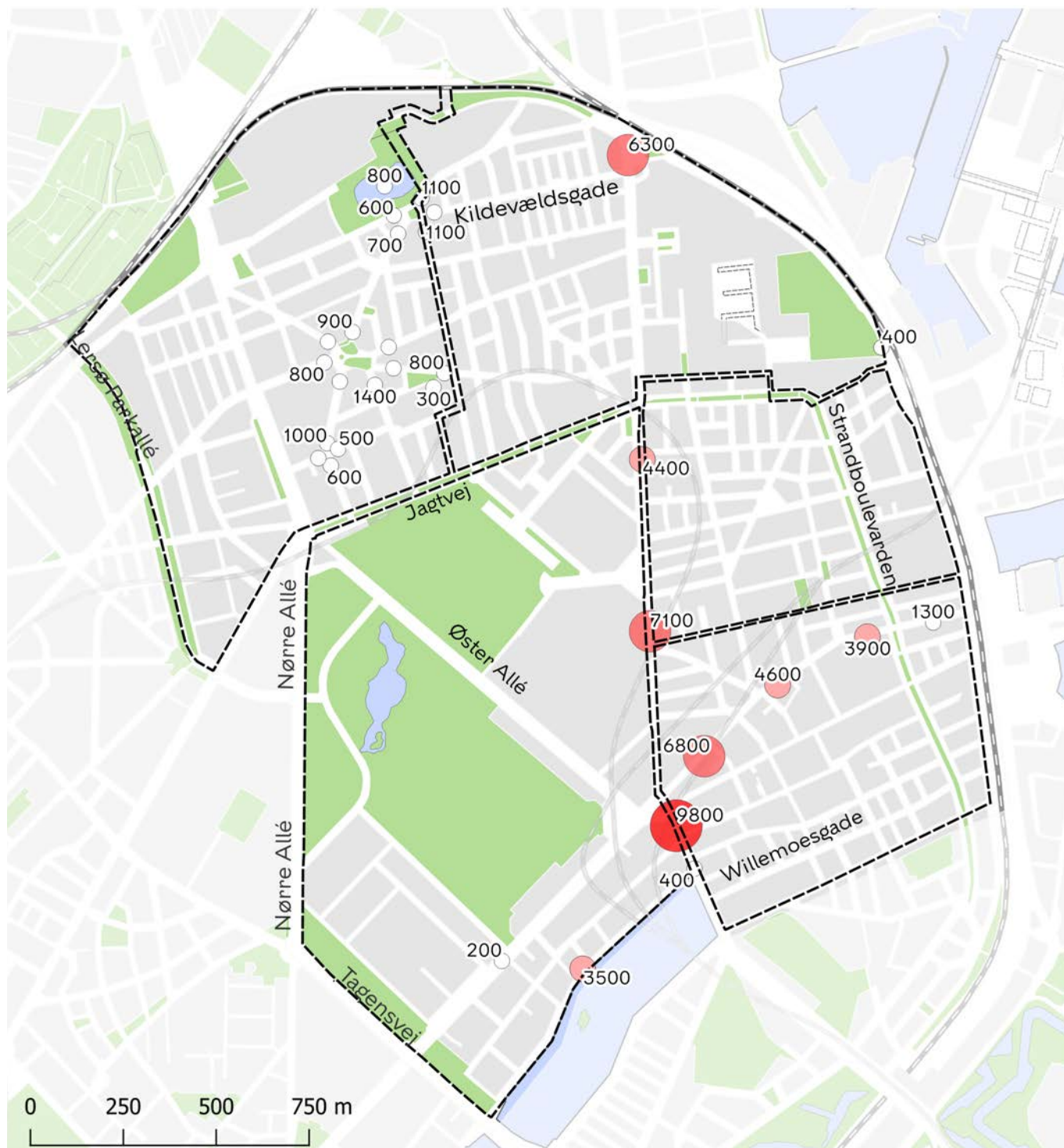


Eksisterende og planlagte cykelstier (KP19)

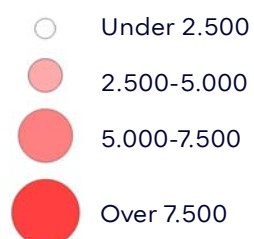
-  Cykelgade, planlagte
-  Cykelstier, eksisterende
-  Cykelstier, planlagte
-  Grønne cykelruter, eksisterende
-  Grønne cykelruter, planlagte

Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

Mobilitet

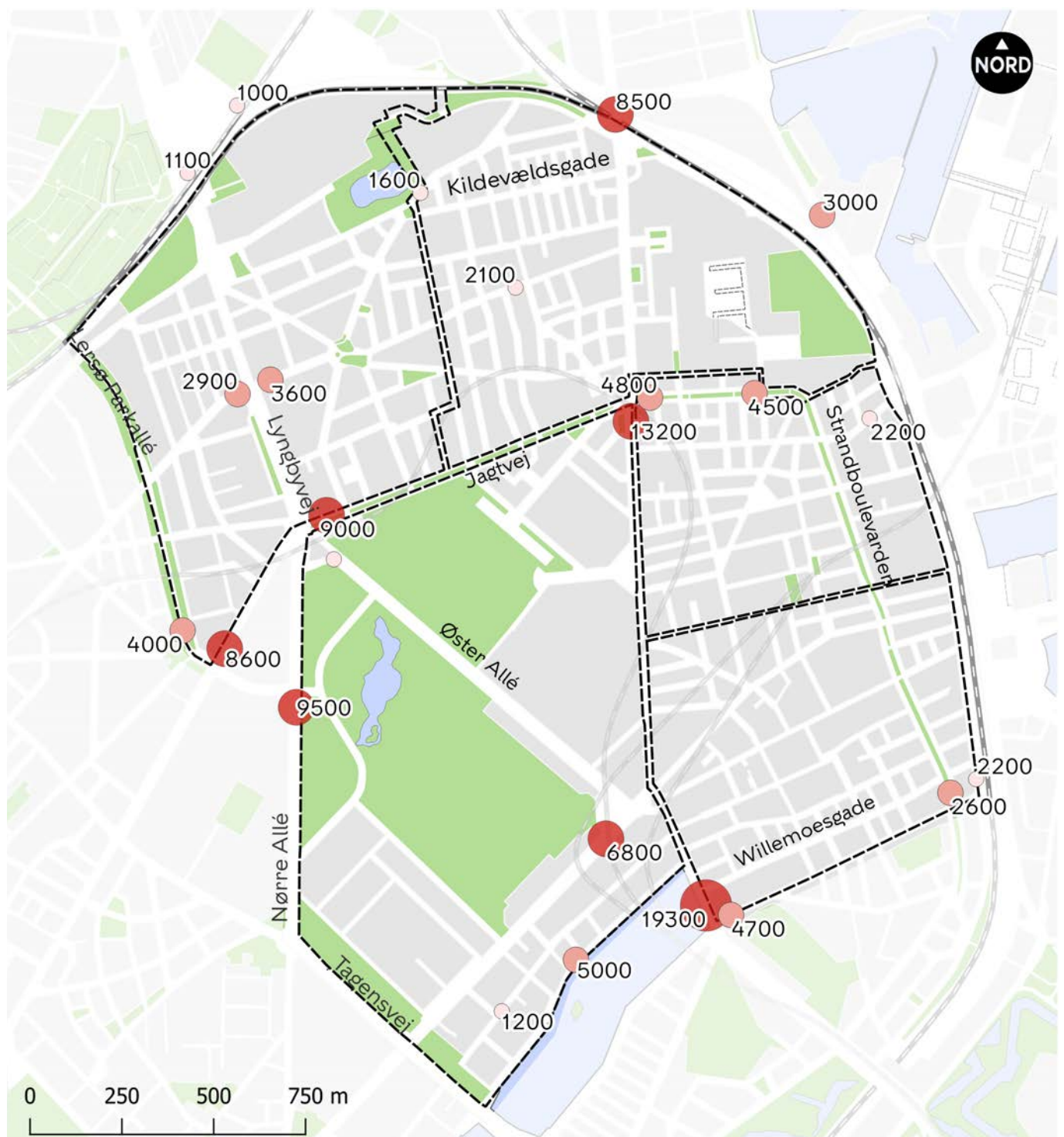


Trafiktælling fodgængere, alle tællinger er målt i ÅDT (2013-2022)

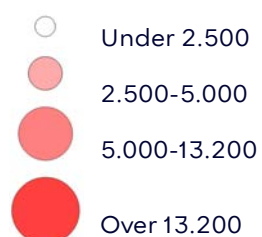


Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

Mobilitet

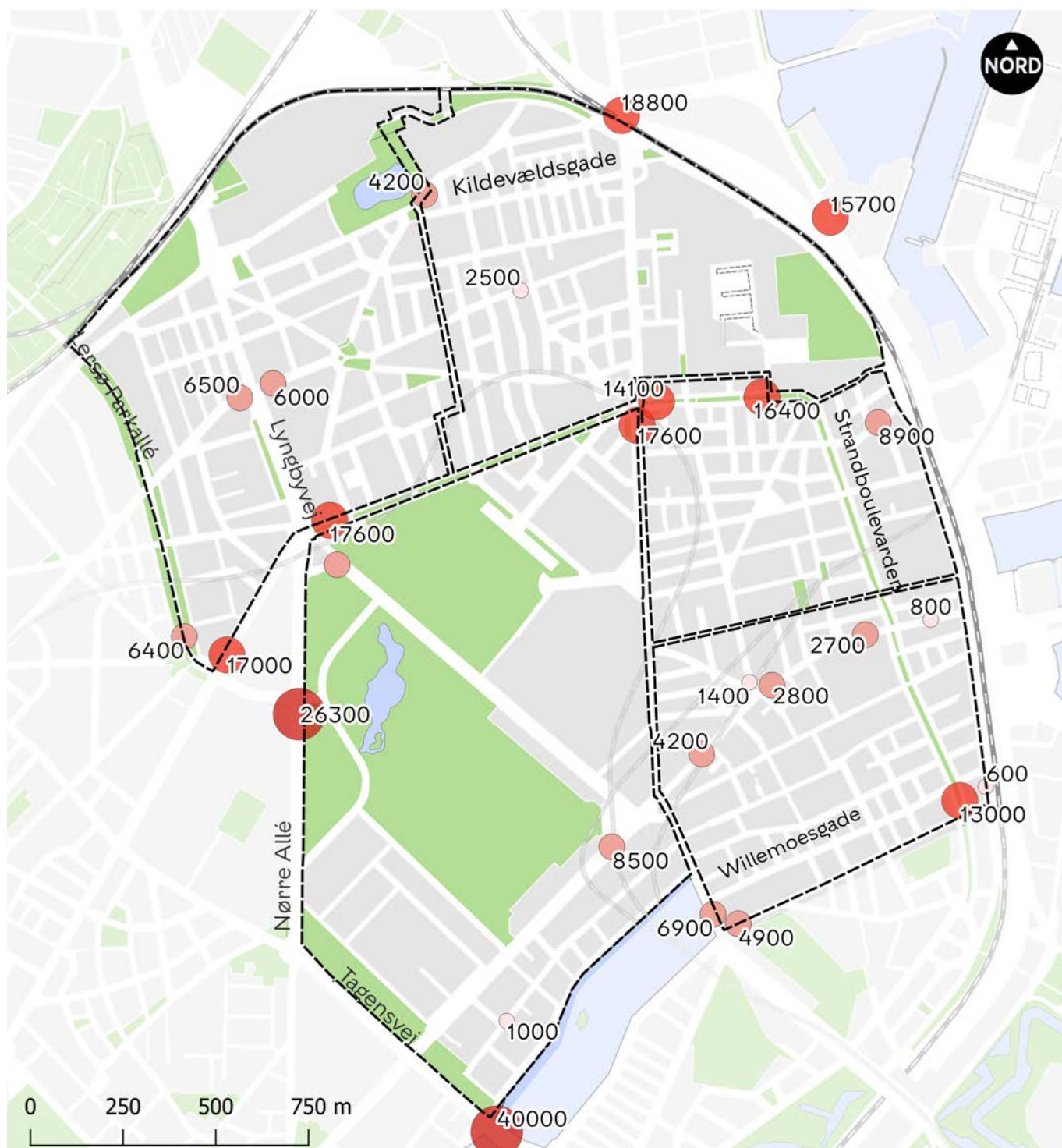


Trafiktælling cykler, alle tællinger er målt i ÅDT (2016-2022)

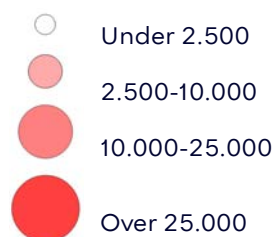


Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

Mobilitet

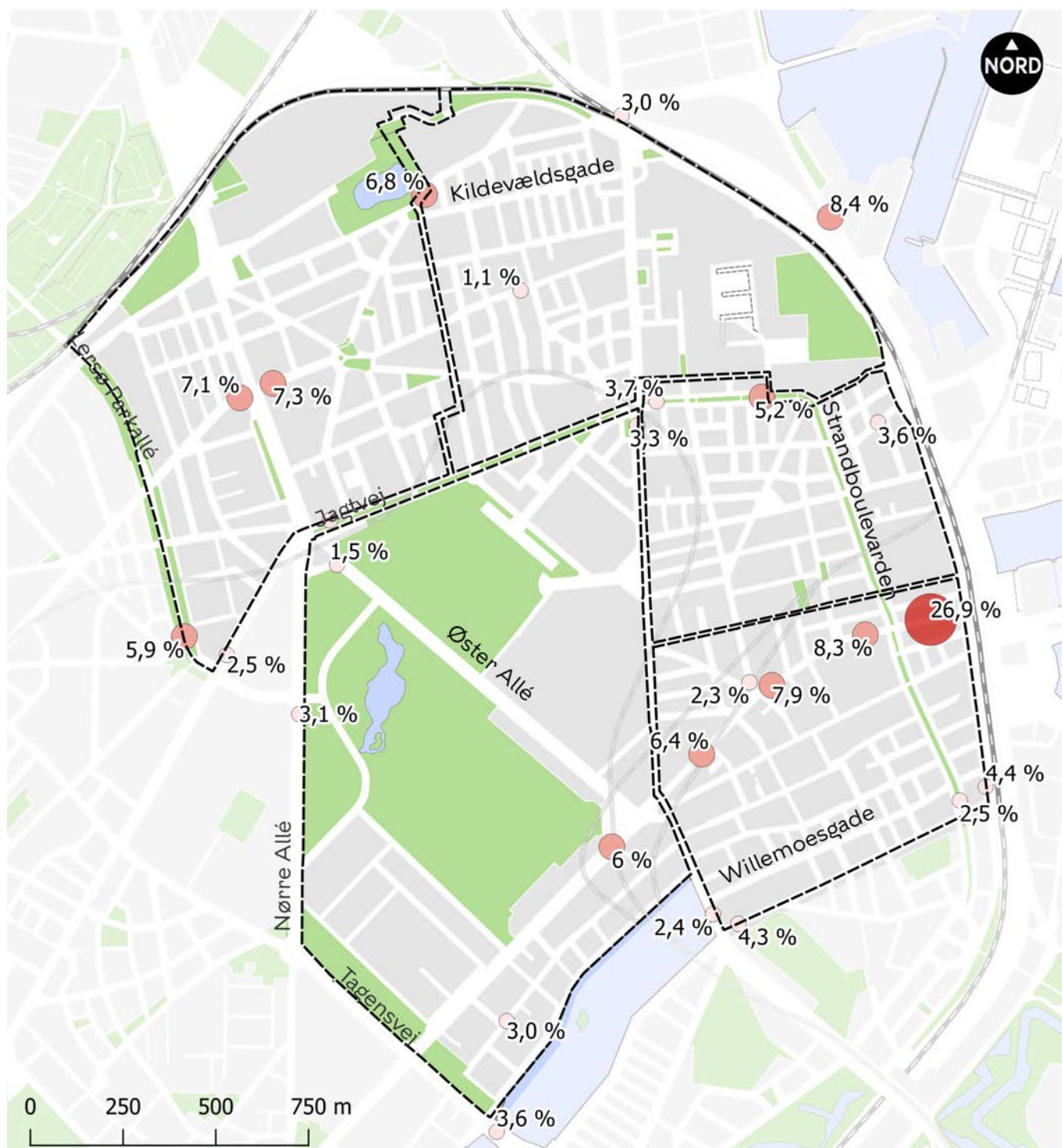


Trafiktælling køretøjer, målt i ÅDT (2016-2022)

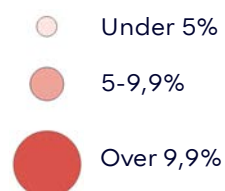


Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

Mobilitet

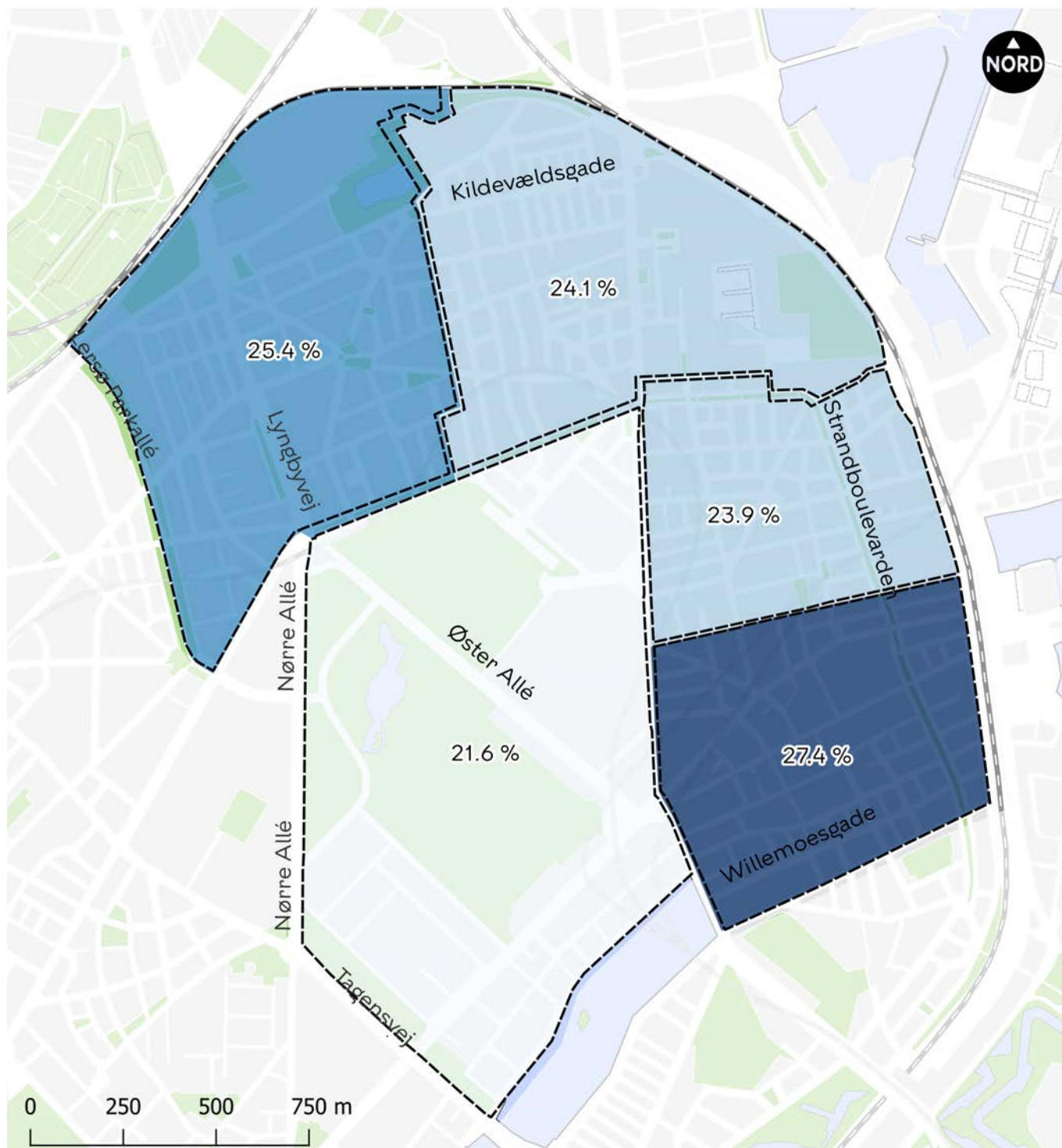


Trafiktælling tung transport i procent, målt i ÅDT (2016-2022)

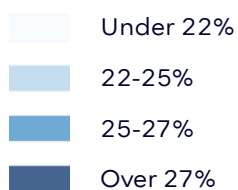


Kilde: Københavns Geodatabank (KGB). KGB er en database med fælles offentlige grunddata og fagdata, der bruges inden for de forskellige forvaltninger i Københavns Kommune.

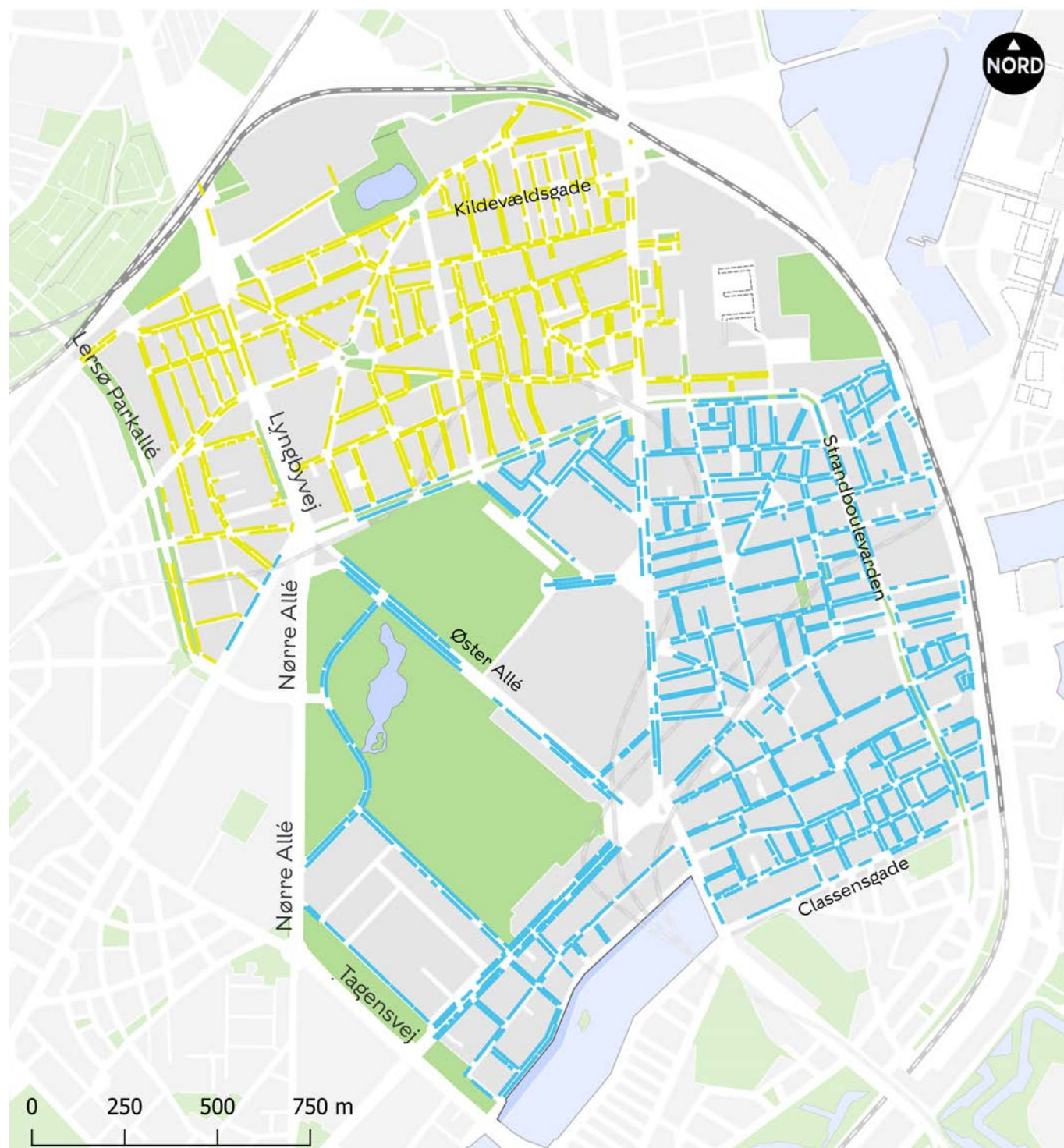
Mobilitet



Bilejerskab fordelt pr. kvarter, 2020



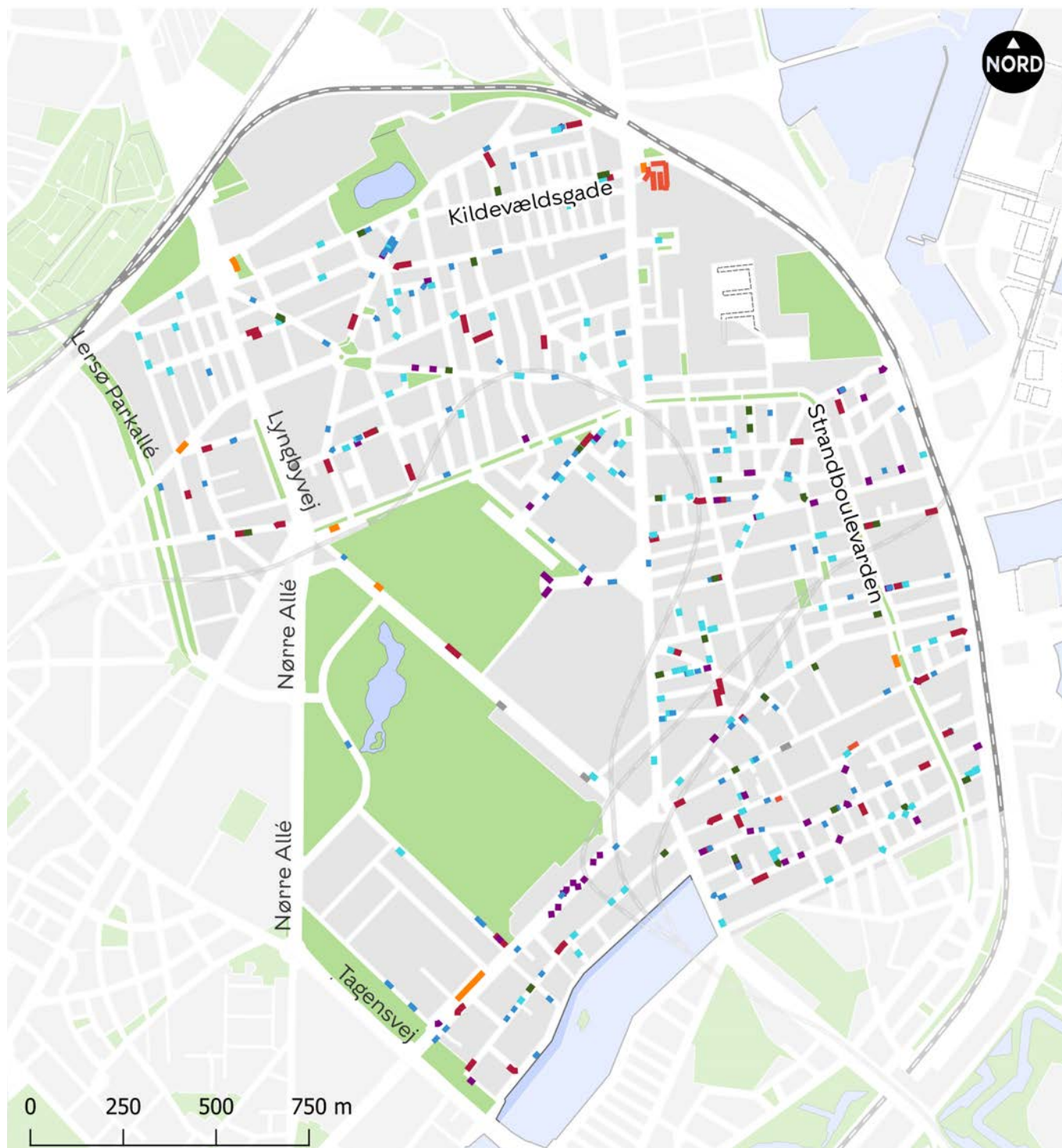
Mobilitet



Parkeringspladser med parkeringsordning, betalingszone (2021-2022)

- Blå betalingszone
- Gul betalingszone

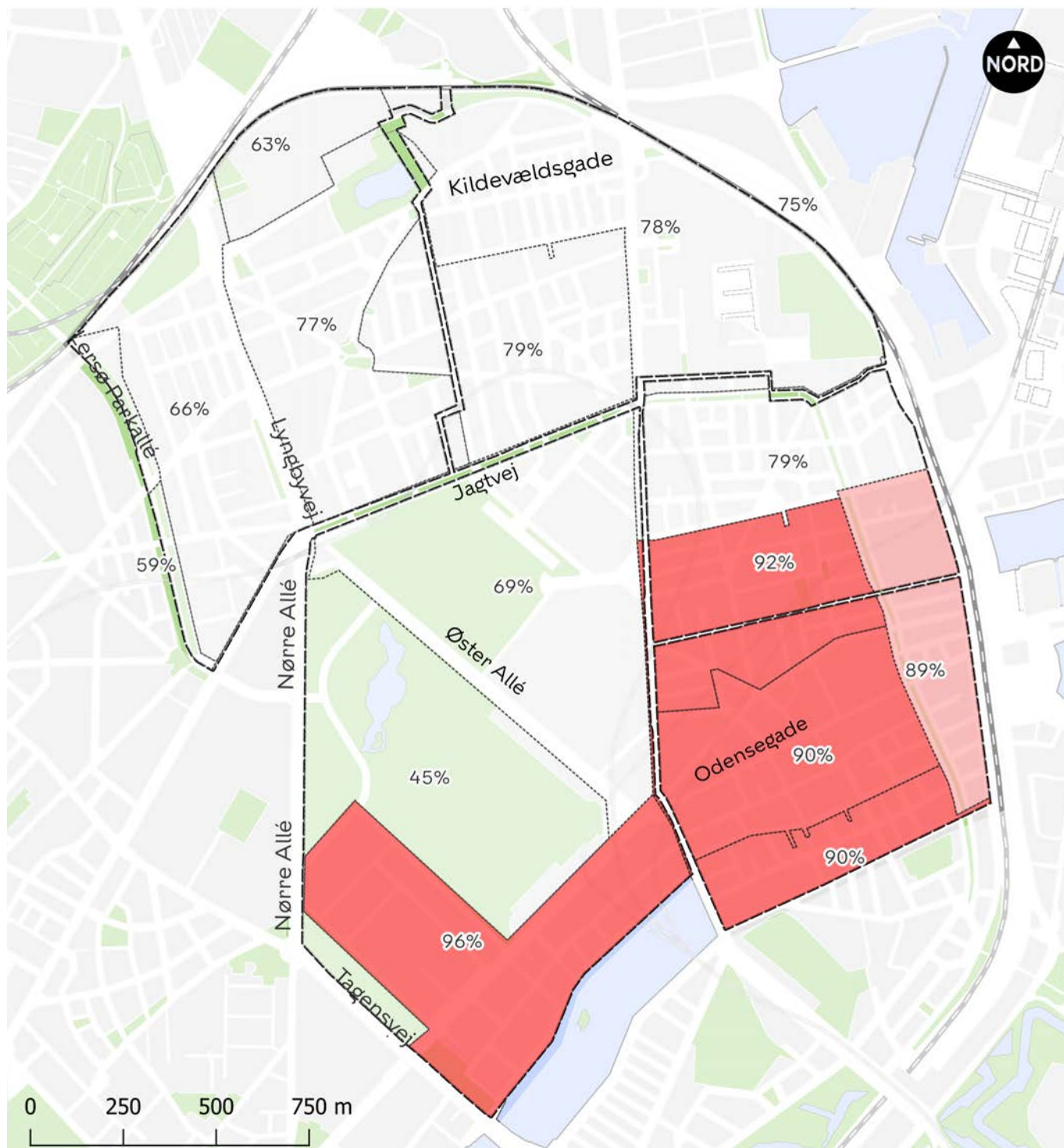
Mobilitet



Parkeringsplads med parkeringsordning (2021-2022)

- | | | | |
|---|---------------------|---|------------------------------|
| — | Ambassade parkering | — | Handicap parkering |
| — | Besøgsplads | — | Motorcykel parkering |
| — | Delebil parkering | — | Off. reguleret, privat grund |
| — | El-bil plads | — | Taxiholdeplads |

Mobilitet

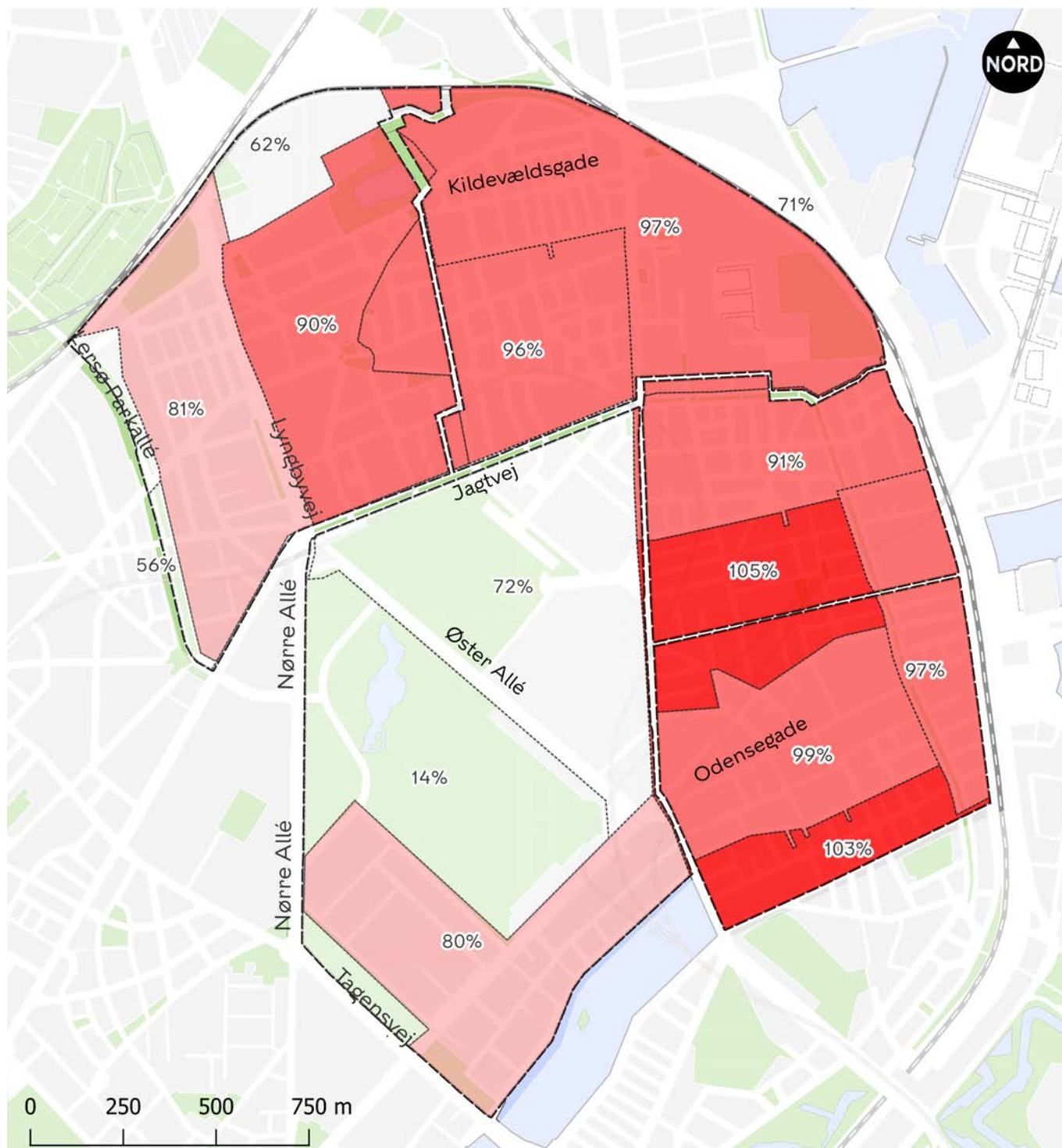


Parkeringsbelægning kl. 12 i procent (2022)

(Beregnes ud fra parkeringstællingerne på udvalgte veje/vejstrækninger)





- Under 80%
- 80-90%
- 90-100%

Mobilitet

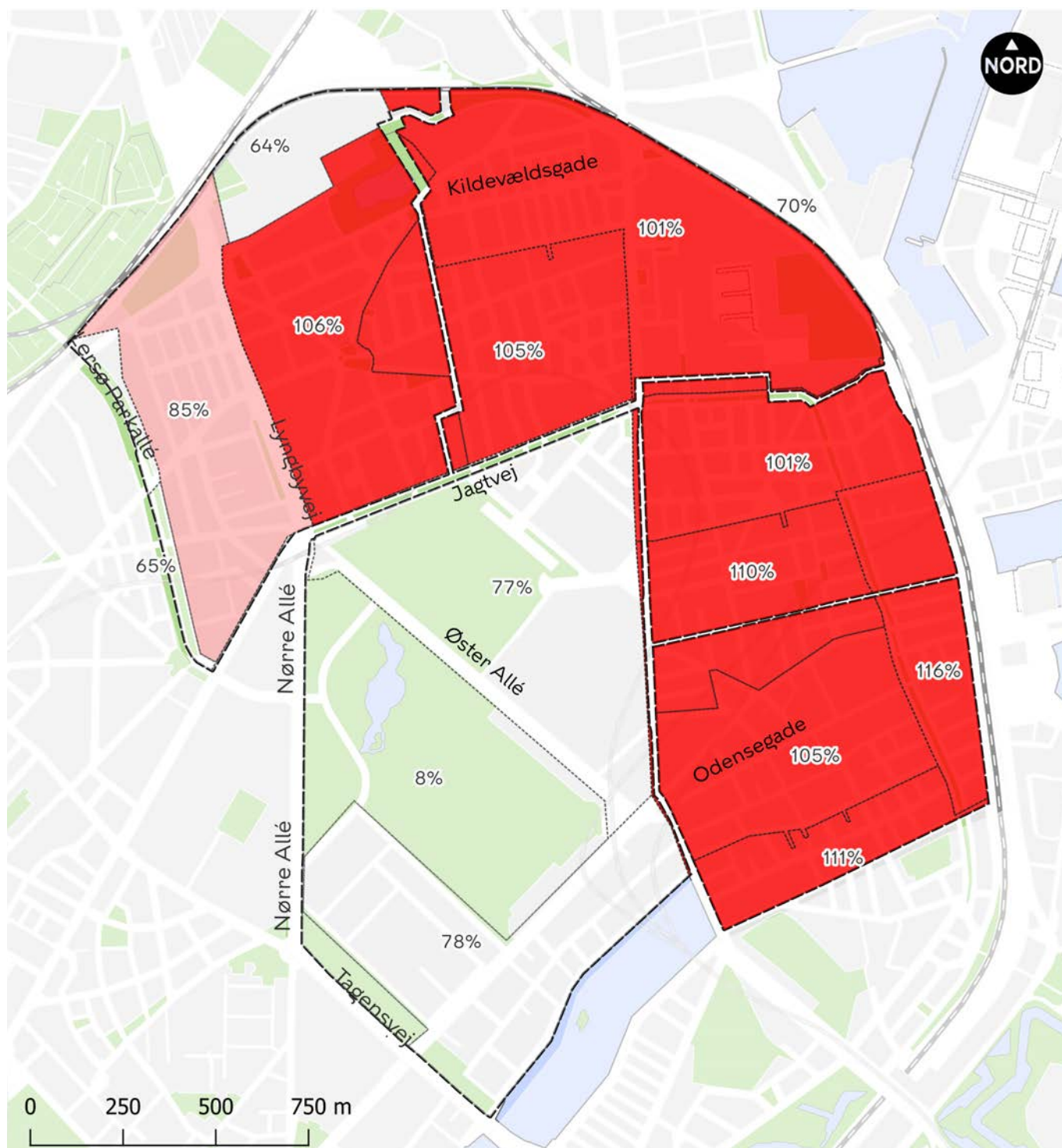


Parkeringsbelægning kl. 17 i procent (2022)

(Beregnes ud fra parkeringstællingerne på udvalgte veje/vejstrækninger)

-  Under 80%
-  80-90%
-  90-100%
-  Over 100%

Mobilitet



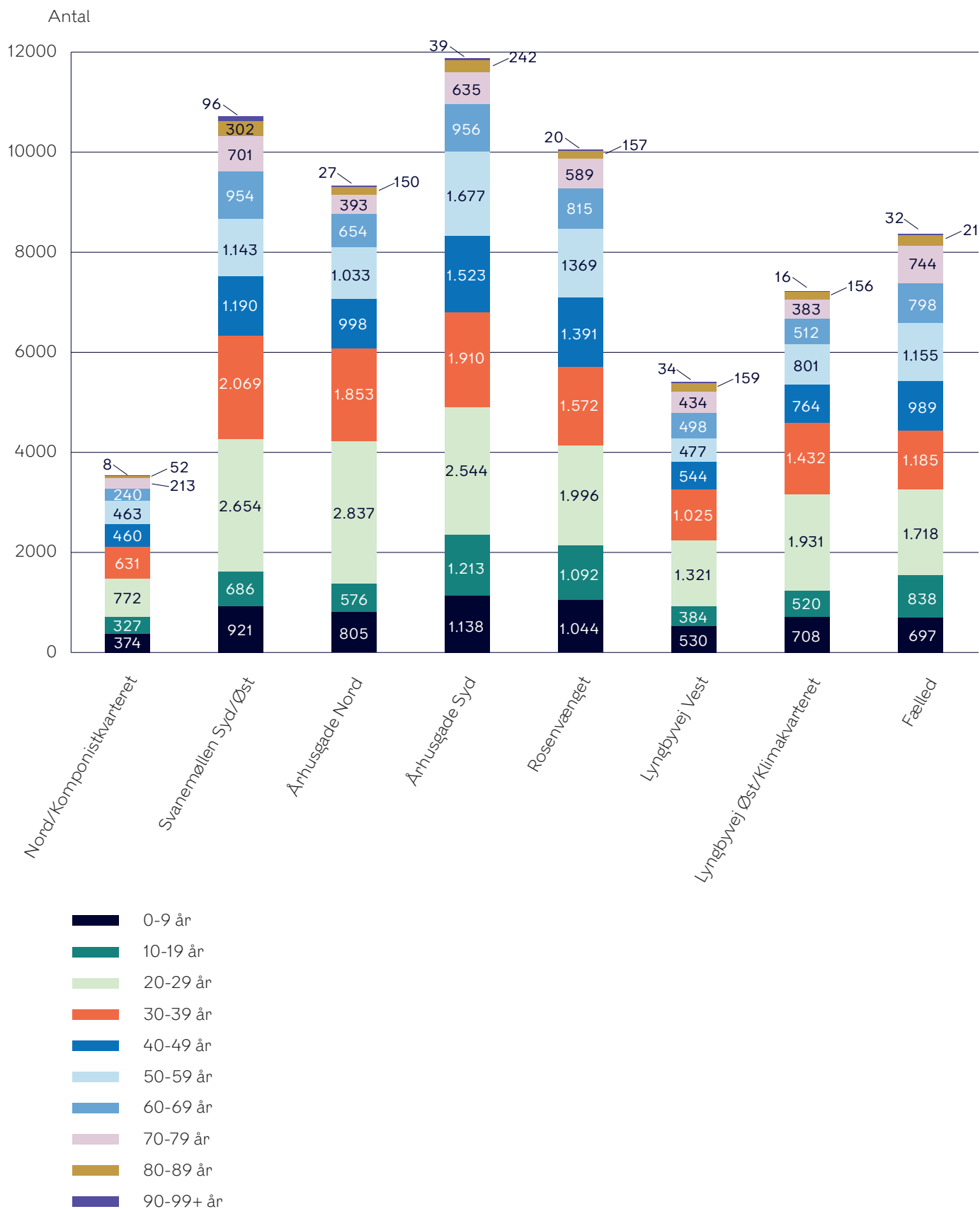
Parkeringsbelægning kl. 22 i procent (2022)

(Beregnes ud fra parkeringstællingerne på udvalgte veje/vejstrækninger)

- Under 80%
- 80-90%
- 90-100%
- Over 100%

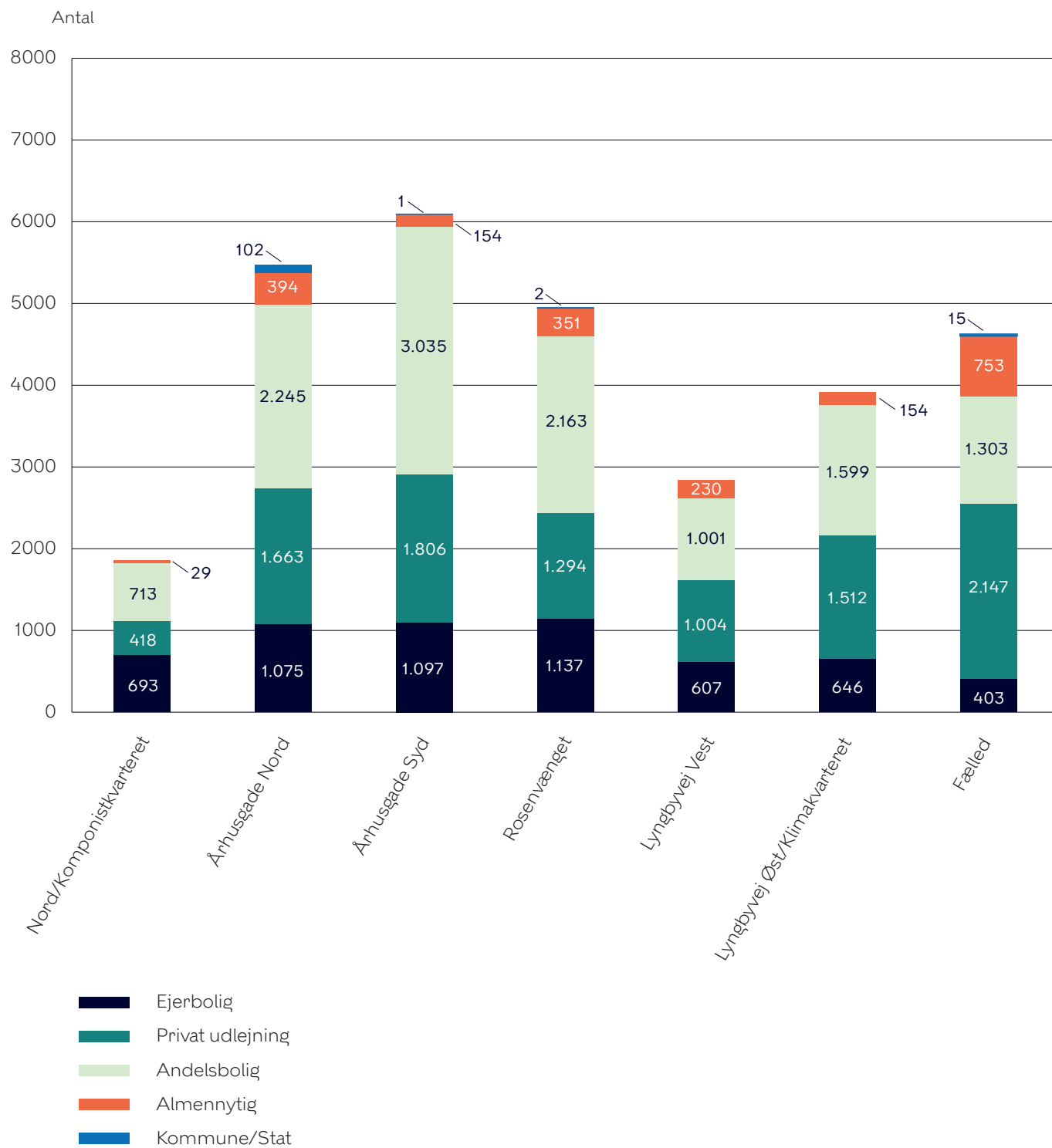
Socioøkonomiske data

Beboer fordelt på alder

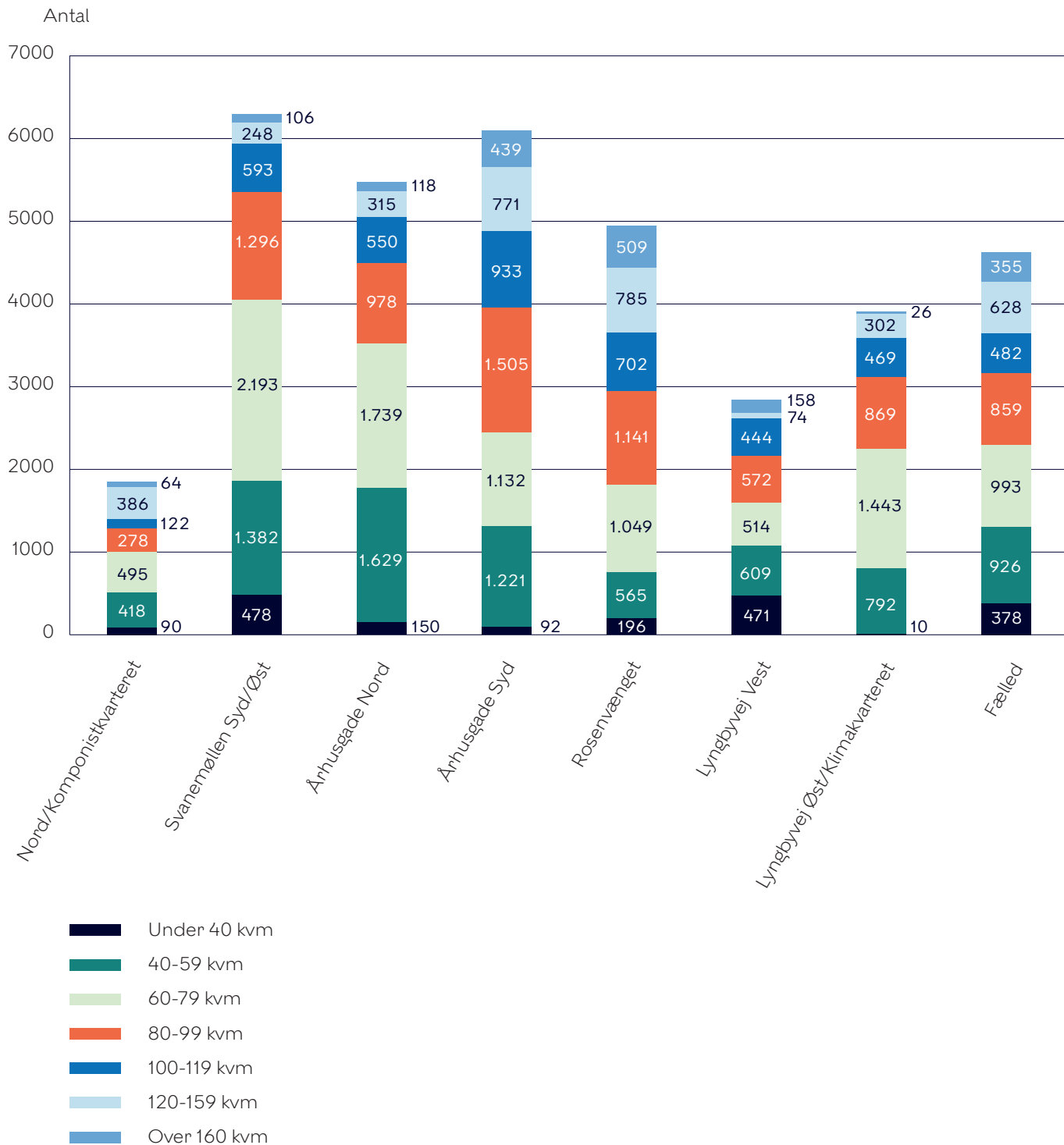


Kilde: Københavns Kommunes beregninger på baggrund af udtræk fra BBR og CPR. Udtaget fra KK statistikbank (KKBEF1)

Ejerformer



Boligstørrelser 2022



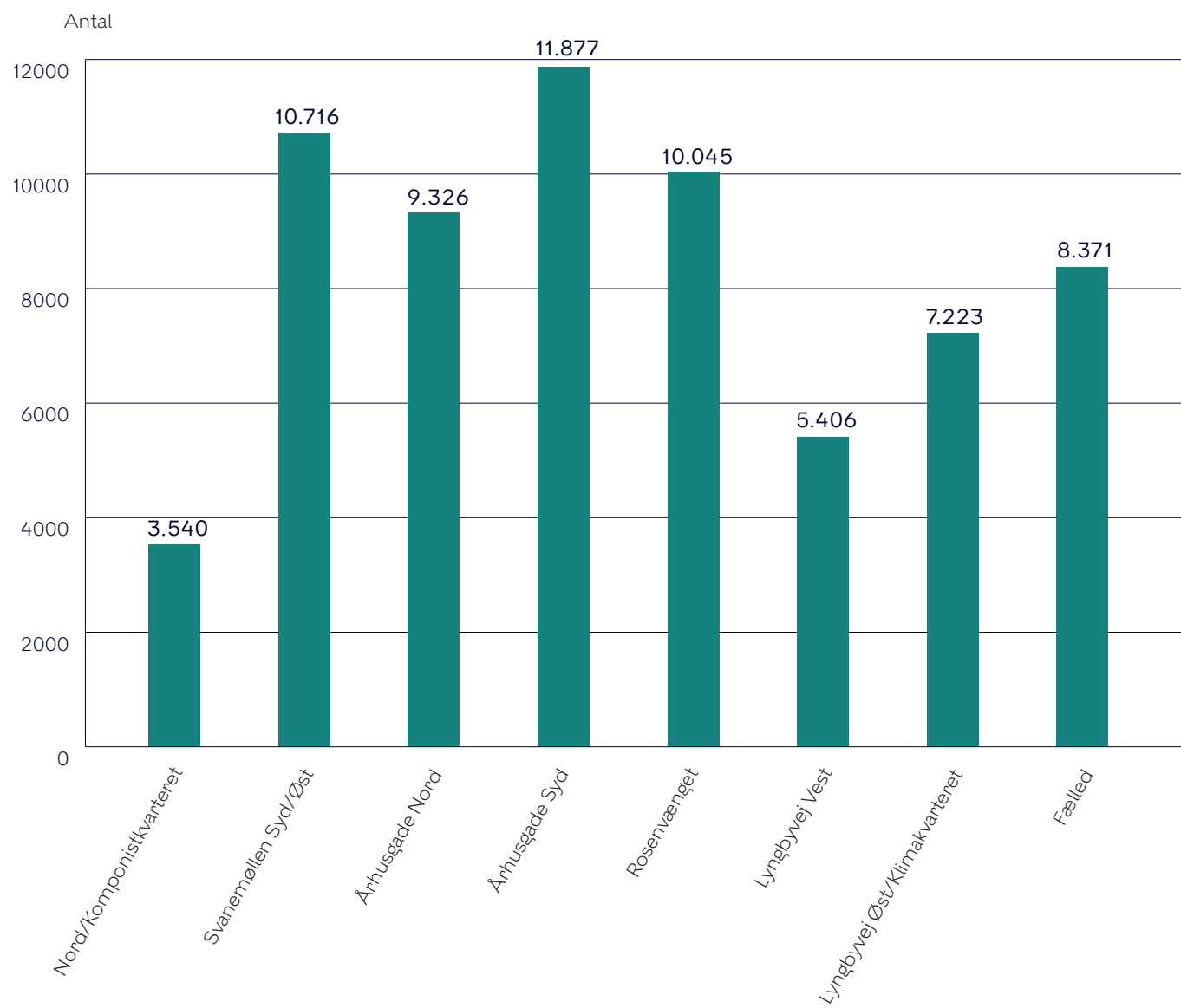
Kilde: Københavns Kommunes beregninger på baggrund af udtræk fra BBR og CPR. Udtaget fra KK statistikbank (KKBOL2)

Nettotilflytning 2021



København nettotilflytning	-114
----------------------------	------

Middelfolketal 2022

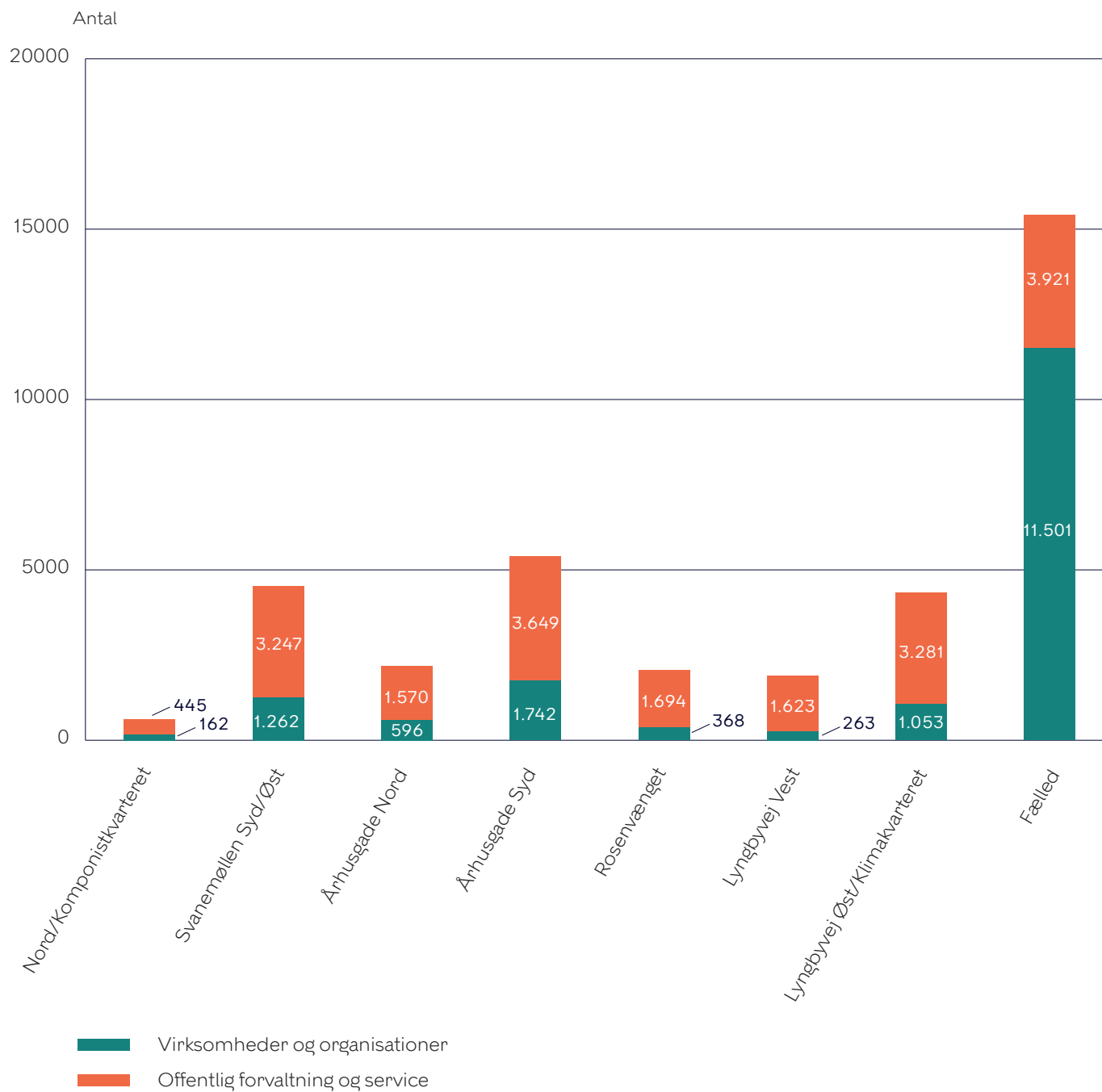


København i alt	647.522
-----------------	---------

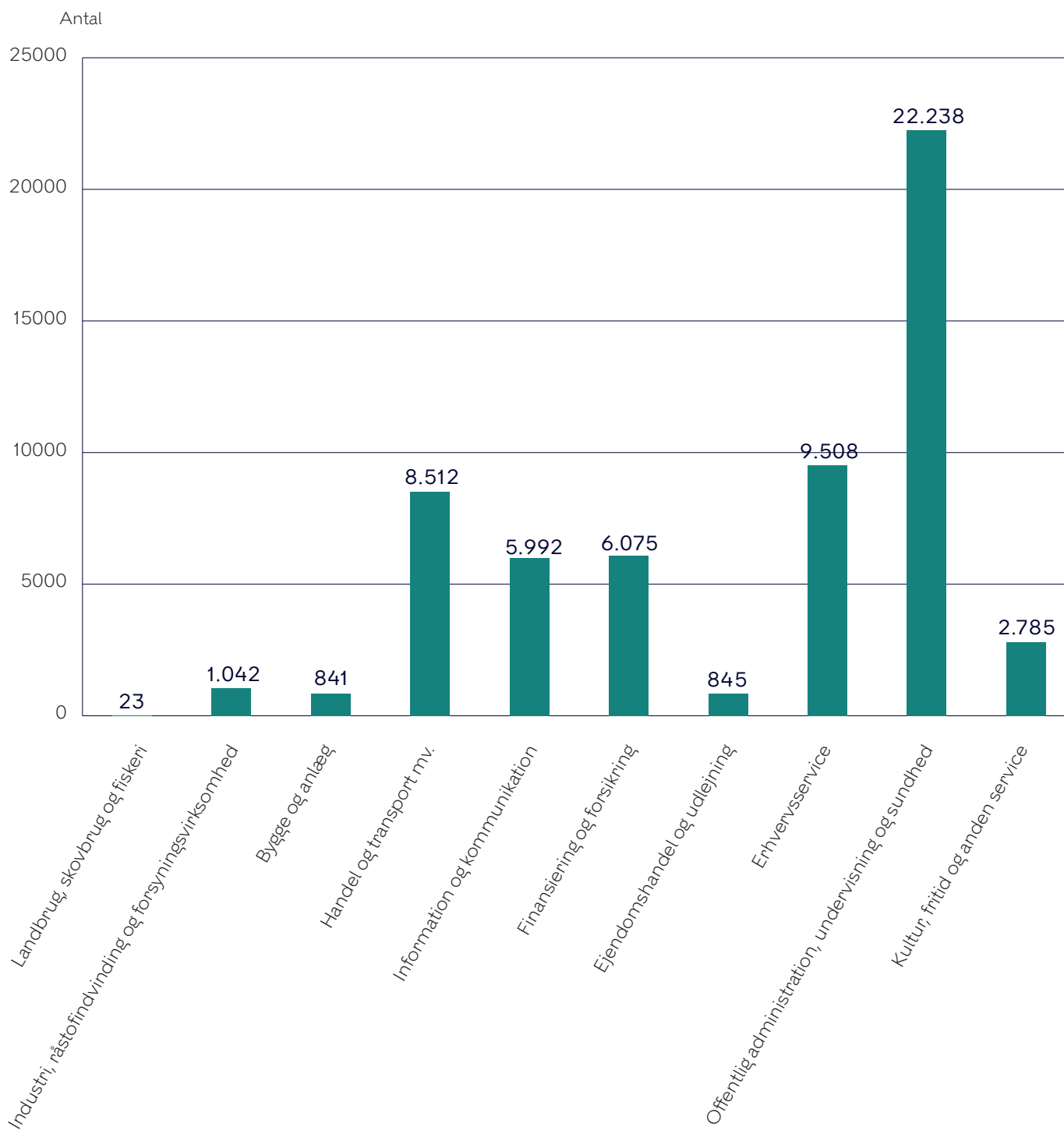
Husstandstyper 2022



Arbejdspladser



Arbejdspladser







TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

WE DO DEMOCRACY

Forsidefoto
Layout

Troels Heien, Københavns Kommune
TMF MKB