

2002-04-18

Reserapport från studiebesök i Köpenhamn

Stadsdelsnämnden på Norrmalm har beslutat om att delar av stadsdelsnämnden och förvaltningsledningen får företa ett studiebesök till Köpenhamn.

Därför företogs studieresan den 11-12.4.2002.

Från stadsdelsnämnden deltog: Nämndens ordförande Håkan Tenelius(Fp), vice ordförande Jan Valeskog(s) och ledamöterna), Åke Askensten(Mp)), Sonja Gardefjord(s), Gunnar Ragnå(m) och Eva Schenström(m).

Från förvaltningsledningen deltog: Stadsdelsdirektören Ulf Bergh, avdelningschef Yvonne Goldberg, avdelningschef Yngve Lindström samt avdelningschef Ingrid Widebäck.

Syftet med studieresan var att få en inblick i hur Köpenhamns stad hanterar stadsbyggnadsfrågor, trafikfrågor med särskild tonvikt på cykeltrafikfrågor och trafiksäkerhetsfrågor samt parkeringsproblematik. Dessutom omfattade studieresan ett besök på en nyombyggd skola, ett äldreboende samt ett projekt för arbetslösa.

Eftersom besöket endast varade två dagar och programmet var omfattande blev studiebesöket mycket intensivt och tillfälle för fördjupning och reflektion har i första hand fås överlåtas till var och en vid hemkomsten.

Påpekas bör att studiebesöket var mycket välplanerat och mottagandet var mycket generöst och genomarbetat på varje besöksobjekt.

Det omtalade Danska gemytet var genomgående väldigt närvarande och vi kände oss mycket välkomna.

Trafik, cykeltrafik, trafiksäkerhet samt parkeringsfrågor.

Vi träffade tre tjänstemän i Köpenhamns rådhus som orienterade oss om ovanstående frågeställningar. I bifogat referensmaterial framgår hur man i Köpenhamn försöker hantera dessa frågor.

Några saker förtjänar särskilt att framhävas. Trafiken i Köpenhamns innerstad utgörs till ca 35% av cyklister, kollektivåkandet är ungefär 30% stort och biltrafiken likaså. Detta gör att cykeltrafiken har hög prioritet med väl avgränsade cykelbanor med god bredd. På vissa ställen är cykelbanorna färgade i blå färg som tydliggör cykelbanorna. Ur estetisk synpunkt kan dock detta ifrågasättas. År 2000 fanns ca 300 km cykelbanor i Köpenhamn och ambitionen är att det år 2016 ska finnas ytterligare ca 50 km cykelbanor.

Köpenhamns stad har satt upp målsättningar för utvecklingen av cykeltrafiken och här ges några exempel. Den arbetsrelaterade cyklingen ska öka till 40% av trafiken. Antalet allvarligt skadade cyklister ska minska med 50% och antalet cyklister som anser att det är säkert att cykla i staden ska öka från 57% till 80%.

För övrigt kan noteras att cykeltrafiken ökar konstant men antalet cykelolyckor minskar trots detta. Ett skäl till denna utveckling är att staden försöker skapa olika slags cykelleder. Text byggs särskilda ”gröna cykelleder ut”, ca 100km ytterligare sådana leder är under utbyggnad.

Det man vill uppnå för cyklisternas räkning är

- Trygghet
- Säkerhet
- God resehastighet
- Sundhet
- Upplevelser
- Komfort

De insatsområden som pekas ut är

- Bättre cykelbanor
- Fler cykelparkeringar
- Gröna cykelleder
- Kombination av cykling och kollektivåkande
- Bättre renhållning
- Kampanjer och information

Beträffande biltrafiken är insatserna inte lika omfattande och problemen är relativt stora. Särskilt parkeringssituationen är problematisk. Under 90-talet ökade bilismen avsevärt trots de relativt sett höga inköpspriset på bilar.

För att klara parkeringsproblematiken har man infört parkeringszoner. I det inre området finns flera olika zoner med olika avgifter. Ju närmare centrum man parkerar bilen ju dyrare blir det. I den yttre zonen är det fri parkering i två timmar. De boende i området kan mot en årlig avgift på 200 dkr få ett parkeringstillstånd. Problemet är bara att det är mycket, mycket svårt att få tag i en parkeringsplats. Förslag finns nu på att systemet ska göras om med färre zoner. Man provar också ett system med trafikavgifter. 200 bilister har utrustats med en särskild mätare. Efter utvärdering av systemet ska man ta ställning till om trafikavgifter ska införas. Pga trafiksituationen har 12% av arbetspendlarna bytt bilen mot kollektivtrafik under de senaste åren och staden bygger också succesivt ut kollektivtrafiken. Under hösten år 2002 startar byggnation av ett tunnelspårvagnsnät, Metron, för att förbättra kollektivtrafikens möjligheter.

Noterbart är också att Köpenhamns stad tar fram trafiksäkerhetsplaner och hastighetsplaner för att bli nedbringa antalet olyckor. Detta arbete har hittills varit framgångsrikt.

Heimdalsgades överbyggnadsskole

I stadsdelen Nørrebro besökte vi en skola som har elever i åk 7-10. Den obligatoriska skolan i Danmark är 9-årig men alla elever erbjuds 10-årig grundskola vilket ca 80% av eleverna fullföljer.

Heimdalsgades skolan var förlagd i en ombyggd brödfabrik. Kommunen har satsat väldigt mycket pengar på skolan och visst EU-bidrag har också erhållits. Skolan rekryterar i

huvudsak sina elever från tre omkringliggande ”basskolor”. Samarbetet med dessa skolor har visat sig innebära vissa svårigheter eftersom satsningen på dessa skolor inte varit lika omfattande och dessutom rekryteras elever från dessa skolor som tidigare skulle gått i basskolorna.

Heimdalsskolans pedagogiska profil avviker från många andra skolors genom att man betonar projektarbetet, har en hög grad av elevmedverkan och lägger stor vikt vid att alla elever ska kunna utveckla det som var och en har särskilt stor fallenhet för. Skolans uppbyggnad tar också fasta på detta genom att ha ”öppna” ytor många kreativa redskap och rum för dans, musik, bild, kommunikation osv.

Samtidigt betonas de grundläggande färdigheterna som läsa, skriva, räkna, IT, språk, kroppsspråk, kommunikation och problemlösning.

Elever och lärare samarbetar om planläggning, genomförande och utvärdering av undervisningen och terminsplaneringen.

Det intryck vi fick av hur eleverna agerade då vi gick runt i skolan var att de agerade väldigt självständigt och fritt. Vid tillfället fanns dock inte så många elever på plats men vårt intryck var att lärarnas engagemang var stort och att elevernas hade möjlighet att utöva många olika aktiviteter.

Plejecentret Plejebo

Centret är 24 år gammalt. Det ligger på Vesterbro, som varit arbetarkvarter men idag är området ombyggt. Det har blivit moderna kvarter med dyra lägenheter och många bostadsrätter.

Plejecentret har olika demensavdelningar för äldre personer. Dessutom fanns en demensavdelning för personer som pga långvarigt missbruk av alkohol eller andra droger hade drabbats av demens.

Det innebär att boendet var ett blandat boende där det finns speciella avdelningar men det finns också lägenheter för äldre personer som fortfarande klarar sig själva i stor utsträckning men som behöver visst stöd och hjälp.

Vi upplevde att atmosfären var väldigt varm och trevlig. Vi slogs också av att det var liv och rörelse i boendet även om det fanns enskilda boende som inte var så aktiva.

Det var väldigt rörande och upplyftande att se hur de vårdansvariga arbetade med en grupp av människor som trots sin relativt sett låga ålder drabbats av demens till följd av långvarigt missbruk. Det fanns ett stort mått av respekt och empati i personalens sätt att försöka aktivera dessa personer.

Den gemensamma restaurangen var ett bra exempel på hur levande boende eftersom restaurangen är tillgänglig för alla som bor eller arbetar i boendet.

För några år sedan drabbades boendet av en fruktansvärd händelse då det uppdagades att en anställd under många år givit överdoser av medicin så att ett stort antal personer avlidit under en längre tid.

Den ny tillsatte chefen har arbetat mycket hårt med att förbättra boendets rykte och har uppenbarligen lyckats skapa ett väldigt fint boende.

Den bruna köttbyn

Namnet har uppstått genom att området tidigare varit ett slakthusområde. Sedan ca 7 år tillbaka är det numer ett arbetslöshetsprojekt som har tagit över ansvaret för området.

Projektledaren, som var mycket värtalig och entusiastisk, informerade om projektets uppkomst och utveckling.

Huvudsyftet med projektet är att fånga upp personer som står relativt långt från arbetsmarknaden. De flesta personerna har varit arbetslösa mellan 1-25 år och flera har eller har haft omfattande missbruksproblem.

De som deltar i projektet har socialbidrag och erhåller ovanpå det ett bidrag med 2000kr per månad där det dock avgår en del av ersättningen för varje dag man eventuellt är frånvarande.

Basen i projektet är att hantverkskunnigt folk leder de arbetslösa i att renovera byggnader och annat inom området. Samtidigt är målsättningen att försöka slussa ut de arbetslösa mot den reguljära arbetsmarknaden.

Många personer har lyckats komma ut på arbetsmarknaden men har efter en tid återfallit och kommit tillbaka till projektet. Dock är det vanligaste att man kan se det som projektledare kallar slungbollseffekten. Det betyder att en person börjar i projektet och går ut på arbetsmarknaden men efter ett tag kommer tillbaka. Efter ett antal sådana varv är det dock många som slutligen släpper taget om projektet och permanent hamnar på arbetsmarknaden.

Vi var imponerade av att se hur väl man rustat upp byggnaderna och vilket kvalitet det verkade var på det utförda hantverket. Ett tidigare slakthus hade renoverats så bra att det nu regelbundet hyrs ut till mässverksamhet, fester och annat där flera tusen personer kan delta.

Vi kunde också konstatera att ett projekt av denna omfattning och svårighetsgrad kan inte komma till stånd utan att man har en eldsjäl av den kaliber som projektledaren vid "Köttbyn" utgör.