

Kommentarer til

”Fremtidens klimavenlige hovedstad - Kommuneplanstrategi 2023”

Af: Mogens Søgaard Andersen, Mogens Nygaard Christoffersen, Dorte Engelund, Kim E. Kofod, Poul V. Larsen.

Indhold:

Storhedsvanvid og lukkethed

Vision eller mareridt...

Revision af lovgivning?

Alternativ målsætning

Vækst – vækst - vækst

Supplerende bemærkninger til strategioplægget

- **Lynetteholm**
- **Svanemøllen kaserne**
- **Klimavenlig hovedstad?**
- **Billige boliger**
- **Trafik**
- **Cykeltrafik**
- **Parkering**
- **Turisme**
- **Støjbekæmpelse**
- **Rekreative og grønne områder**

København er en vidunderlig by. Den er en af de smukkeste i verden. Det skal den også være i fremtiden. Vi skal passe godt på den. Det er i den ånd, at nedenstående er skrevet.

Storhedsvanvid og lukkethed

Som oplæg til en ny kommuneplan har Københavns kommune udsendt et oplæg til debat - "Fremtidens klimavenlige hovedstad, Kommuneplanstrategi 2023". Det svarer til det, man i den oprindelige kommuneplanlov kaldte en §6-redegørelse om "hovedspørgsmål og planlægningsmuligheder" - men med den forskel, at her i 2023 er alle hovedspørgsmål sat udenfor debat, og det er yderst begrænset, hvad der er ridset op af alternative planlægningsmuligheder.

Der er to ord, som falder én ind, når man læser strategioplægget: *storhedsvanvid* og *lukkethed*.

Storhedsvanviddet kommer nok tydeligst til udtryk på side 21, hvor et kort illustrerer hvad man på næsten flydende udenlandsk kalder "regionen greater Copenhagen" - (fint skal det være) – omfattende Sjælland, Lolland, Falster, Møn, Bornholm, Skåne og svenskekysten helt op til Göteborg.

Drømmen om en Øresundsmetro mellem København og Malmø luftes i samme åndedrag. København har sandelig fået vokseværk!

Men hvad mon folk på Lolland og Falster mener om at være en del af Storkøbenhavn, og hvad mon folk, der bor oppe i Sverige *små 300 km* nord for København, mener om indlemmelsen? Gad vide hvad man i Göteborg synes om at have et Storkøbenhavn lige uden for bygrænsen?

Storhedsvanviddet lyser også ud af *overborgmesterens forord*. Her er det ikke "bare" de geografiske afgrænsninger, der sprænges. "København er en drivkraft i den grønne omstilling ... og en inspiration for andre storbyer i hele verden. Her viser vi vejen for hvordan fremtidens klimavenlige hovedstad København kan danne fortrop i klimakampen... " osv.

Lukketheden illustreres af, hvor få – om nogen – af de store brikker i udviklingen, der er omfattet af den offentlige debat.

I strategioplægget praler man med, at en i offentligheden ukendt organisation "Greater Copenhagen" arbejder for vækst og udvikling i det omtalte Storkøbenhavn. Uanset hvem de måtte være, og hvem de foregiver at repræsentere, skal beslutninger om vækst og udvikling ikke træffes i et sådan nærmest hemmeligt forum. Hvis der overhovedet skal træffes beslutning om en større vækst, og om placeringen af denne vækst, må man kunne forlange at processen er offentlig og gennemskuelig. Vækst er som bekendt hverken klimaneutral eller politisk neutral.

Den største brik i den fremtidige byudvikling er Lynetteholm. Men den kommer overhovedet *ikke* med i kommuneplanen, fordi – som det anføres - der er tale om et vandareal! Fiks måde at forsøge at undgå offentlighed på. Projektet vedkommer ellers på alle måder noget, man kalder en klimavenlig by: Boliger, arbejdspladser, offentlige og private institutioner, trafik, tekniske anlæg, luftforurening, støj, grønne områder, osv. ... og så for resten lige den nødvendige *prioritering* af tunge, offentlige investeringer i København. Hvad må det koste?

Kommunerne landet over klager over at skulle skære ned på velfærden. Er det mon organisationen Greater Copenhagen og "By og Havn", der skal prioritere hvor København skal investere, og hvor der til gengæld skal beskæres?

Udviklingen af Lynetteholm styres af et selskab uden for rådhuset – "By og Havn". For at vise det demokratiske sindelag, har man (skriver aviserne i disse dage) haft 66 tilfældigt valgte personer til at deltage i en slags gruppearbejde om projektet. 27 personer holdt ved i processens forløb, og 10 nye blev undervejs indkaldt for "sikre repræsentativiteten", som det så smukt udtrykkes. Overborgmesteren har allerede offentligt taget afstand fra flere af de ideer, som studiekredsen netop har fremlagt, og anlæg af Lynetteholm er så i øvrigt for længst gået i gang.

Eksemplerne er jo desværre langt fra enestående. Hvordan er det dog gået til, at havnefronten i den grad er blevet skændet af tæt og rædselsfuldt byggeri i løbet af en utrolig kort årrække?

Og hvordan kan det være, at man pludselig har fået travlt med at genoptage byggeri på Amager Fælled, mens en retssag om byggeriet er i kørende?

I debatoplægget nævnes i øvrigt, at kommunen arbejder for en ny metro fra Hovedbanen over det nordlige Amager til Refshaleøen og Lynetteholm. Det hedder: "Når der udvikles nye bydele i København, er en udvikling af højklasset kollektiv trafik ... et vigtigt virkemiddel til at binde den tætte by og resten af hovedstaden bedre sammen". Altså en hel perlerække af store projekter, som er holdt udenfor den offentlige debat. I øvrigt halter logikken i det anførte citat slemt – bl.a. fordi "resten af hovedstaden" ligger *vest* for den tætte by, og ikke ude mod øst! (se videre nedenfor)

Man anfører også, at staten og kommunen "undersøger en kommende Østlig Ringvej, der er en regional vejforbindelse, som kan binde nye bydele sammen..."

Hvad mon folk på Amagers østkyst – og resten af Amagers beboere - mener om at få en overordnet, regional vejforbindelse ned foran Strandpark og andre herlighedsværdier, således at folk fra de nordlige forstæder kan komme hurtigere til lufthavnen i deres biler. Overborgmesteren har netop i disse dage personligt talt varmt for en sådan forbindelse – men hun skal jo også belære alverdens storbyer om klimavenlighed.

Vision eller mareridt...

Normalt lægger man en strategi, når man har en overordnet målsætning at arbejde hen imod at realisere. Ved første øjekast ser det ud til, at strategioplægget mangler en sådan målsætning. Hvordan kan man have en strategi, hvis ikke der er en samlet målsætning?

Det bedste bud på en samlet målsætning er en række almindeligheder - på en halv spalte – som kaldes en "byvision for København" (side 17): Byen skal være en storby for mennesker. Den skal tiltrække forskellige mennesker og forskellige arbejdspladser - det skal være en god by at bo og arbejde i, der skal være høj livskvalitet og en bæredygtig byudvikling. Og så skal byen naturligvis *"fortsat være en grøn og klimavenlig hovedstad, der går forrest i den grønne omstilling og sætter ambitiøse mål for fremtiden, som kan inspirere andre storbyer."*

Disse *ambitiøse mål* er desværre *ikke* anført i strategioplæggets intetsigende vision. HVORFOR? Hvis ikke de skal fremvises i visionen for byens udvikling, hvor så? Skal de også holdes hemmeligt – eller hvad? Den slags kan da ikke inspirere storbyer ude i verden, og vi andre synes *ærlig talt, at det her er for ringe!*

Ved nærmere gennemlæsning af oplægget viser det sig, at der rundt omkring er optræk til noget, der nok er en slags delmålsætninger. Det hele kredser om vækst – vækst – og vækst. Flere boliger, flere arbejdspladser, flere dyre trafikantlæg.

Ind imellem kan det være at forstå argumenterne. Som argument for at bygge mange flere boliger, anføres (side 47), at der i en periode fra 2007-17 (?) har været en nettovækst på 80.000 familier, mens nettovæksten af boliger i samme periode har været 43.000. "Det vil sige, at der kun er opført boliger til omkring halvdelen af de nye familier, og det presser boligmarkedet", argumenterer man. Vi andre spørger, *hvor i alverden bor så de andre 37.000 familier?* Vi kan ikke se dem gå rundt på gaden. Vi kan heller ikke huske nogen overborgmester tilbage i 2007 råbte op om, at man havde 37.000 tomme boliger stående – boliger som så siden har opsuget beboertilvæksten over et tiår. Det må være ren magi. Er det et af de små trick, som overborgmesteren praler af at kunne lære andre storbyer?

Det store mantra - vækst – bliver i mange situationer omskrevet til grøn vækst, men den grønne effekt synes usikker og optræder i bedste fald kun på lang sigt.

Når man betragter det hele fra helikopteren, ser det absurd ud – og er det også – at hovedstadsområdet vækst skal presses ud langs og ud i Øresund. Ja, endog over på den

anden side af Øresund. Der masser af ledige arealer mellem de eksisterende "byfingre" ud fra København.

Der er velbeliggende arealer nær S-togstationer, motorveje og regionalveje. Det er muligt at slutte sig til allerede eksisterende offentlig by service i omegnskommunerne, og der er adgang til nyere og mere moderne tekniske anlæg end de ofte nedslidte anlæg i Københavns kommune. Faktisk må omegnskommunernes anlæg som helhed anses for at være langt mere klimavenlige end Københavns!

Og så mangler København endda den økonomisk tungeste og mest klimavigtige aktivitet: separering af spildevand. Det er derfor havneløbets badeområder lukkes ned efter kraftige regnskyl på grund af forurening fra byens kloaker og toiletter. Gradvise klimaændringer tyder desværre på, at vi fremover får disse kraftige regnskyl oftere og oftere.

Mange kommuner har separate kloaksystemer for overfladevand (regn, sne) og for husspildevand (toiletter, rengøring, mv.). I København vil det koste en formue - og genere trafikken i byens gader i årevis - at separere spildevandet. Skulle man ikke prøve at gøre noget ved det problem, inden man bygger yderligere?

Hvis vi skal være visionære, er der således al mulig grund til, at vi sadler radikalt om, og flytter hovedstadsområdet vækst alle mulige andre steder hen, end i det problemfyldte København. Hvis ikke ender visionen som et mareridt.

Revision af lovgivning?

De mange beslutninger bag halv- og hellukkede døre viser, at der er behov for en gennemgang/revision af lovgivningen – ikke bare planlovgivningen, men alle andre love der vedrører fysiske aktiviteter, som bør koordineres via den fysiske planlægning. Ikke for at skabe byråderi, men for at sikre gennemsækelighed og klimavenlig samordning.

Man kunne jo starte med at tage planlovens formålsparagraf alvorlig:

Stk. 2. Loven tilsigter særlig,

- 1) at der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet og i de enkelte kommuner og lokalsamfund,
- 2) at der skabes og bevares værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber,
- 3) at skabe gode rammer for erhvervsudvikling og vækst,
- 4) at de åbne kyster fortsat skal udgøre en væsentlig naturværdi og landskabelig værdi,
- 5) at biodiversiteten understøttes, og at forurening af luft, vand og jord samt støjulemper forebygges,
- 6) at offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet, og
- 7) at alsidighed i boligsammensætningen fremmes gennem mulighed for planlægning for almene boliger i byerne.

Alternativ målsætning

Med henblik på en bred demokratisk debat om fremtiden fremlægges her en skitse til en alternativ målsætning, der passende kan danne baggrund for en sober, realistisk og klimavenlig diskussion om en ny kommuneplan:

- Kommunen skal arbejde for at blive en klimavenlig by. Det betyder, at der skal ske en omprioritering af arealressourcernes anvendelse, hvor den blinde kvantitative vækst erstattes af en kvalitativ vækst med vægt på udvikling af rekreative og bolignære grønne områder, og hvor mobiliteten sikres gennem effektive kollektive trafiksystemer, og hvor luftkvaliteten forbedres gennem fjernelse af tusindvis af tonstunge jordtransporter og energislugende krydstogtskibe i havnen.
- Planlægningen skal i fornødent omfang koordineres på regionalt niveau med omegnskommunerne.
- Der skal arbejdes for en overordnet ændring af hovedstadsområdets opdeling. De historiske kommunegrænser er meningsløse barrierer for en bæredygtig og klimavenlig udvikling af landets hovedstad.
- Der skal arbejdes for at fastlægge overordnede rammer for byvækstens fordeling, og for at rammerne understøttes af offentlige investeringer og eventuel udflytning af offentlige institutioner/arbejdspladser.
- Bolig-arbejdsplads balancen skal sikres på *regional basis* og understøttes af trafikinvesteringer, som sikrer det "frie valg af både arbejdsplads og bolig".
- Den nuværende Københavns kommune må i princippet ikke være tættere bebygget, end at der også er plads til de faciliteter og offentlige servicefunktioner, der er behov for – lokalt, på bydelsniveau og overordnet kommunalt.
- Opfyldelse af de nuværende beboeres behov for sådanne offentlige og rekreative faciliteter – herunder legepladser, boldbaner, parker og pladser - skal til enhver tid gå forud for byggeri af nye boliger og nye arbejdspladser.
- Der skal etableres et trafiksystem - i det væsentlige baseret på kollektiv trafik – som kan etableres gradvist og tages i brug successivt. Systemet skal gennemføres som en trinvis "bilerne ud af byen"- strategi med mål for udviklingen i kommende 4-årige planperioder.
- Trafiksystemet skal omfatte en sikring af børn og ældre i trafikken, og indeholde et samlet net af cykelstier. Stierne skal løbende vedligeholdes, og holdes fri for dybe huller og lunger.
- Bebyggelsesprocenten i ældre, bebyggede områder må ikke sættes op, med det resultat at boliger rives ned i spekulativt øjemed og erstattes af tættere boligbebyggelse, eller at ældre erhvervsområder – ligeledes i spekulativt øjemed - omdannes til tættere kontorbebyggelse med højere huslejer. Anvendelsesskift fra erhverv til bolig eller omvendt i spekulativt øjemed skal undgås.

- Byggeri på ledige arealer må i princippet kun finde sted, når de ovennævnte behov er opfyldt, eller når kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen godtgør, at byggeriet er et led i tilvejebringelse af de nævnte faciliteter. Der kan undtagelsesvist afviges fra bestemmelsen, når der er tale om et samfundsnødvendigt anlæg eller byggeri, som ikke kan placeres andetsteds.
- Ved byggerier inden for kommunen skal der tilskyndes til brug af klimavenlige byggematerialer. Kommunens egne anlæg og byggerier skal, hvor det er muligt baseres på alment accepterede bæredygtighedsprincipper.
- Ved lokalisering af nye funktioner indenfor kommunegrænsen skal der være sikkerhed for, at disse på ingen måde udgør en risiko for omgivelsernes beboere og bebyggelser. Dette gælder også ombygning af og tilbygning til eksisterende anlæg og bebyggelse. Forsvarets efterretningstjeneste bør ikke gives mulighed for at bygge nyt hovedkvarter på 80.000m² midt i det tætbebyggede København.
- Der skal fastlægges kvantitative normer/standarder for udlæg af rekreative arealer, og for bebyggelse til kultur- og idrætsformål på kvarters-niveau, på bydels-niveau og på kommunalt niveau, således at der sker en hensigtsmæssig geografisk spredning. (det vil da være en logisk opfyldning på strategioplæggets fine ord om at "i kultur- og idrætslivet skal der være plads til, at københavnere kan møde hinanden i fællesskaber - fra det lokale foreningsliv til store samlede begivenheder" – og en sikkerhed for at ordene ikke glemmes)
- Badefaciliteterne i havneløbet skal fastholdes og forringelser af vandkvaliteten – midlertidigt og permanent - som følge af anlæg af Lynetteholm, skal ikke kunne accepteres.
- Lynetteholmen skal som helhed opgives. Overskudsjorden skal i stedet anvendes som materialer til anlæg af diger mv. i en samlet indsats for sikring mod stormflod.
- Kommuneplanen skal indeholde udlæg af diverse typer af reservearealer, som midlertidigt kan anvendes til skiftende funktioner og lettere bebyggelser, såsom
- Kommuneplanen skal indeholde egentlige normer/standarder for rekreative anlæg og funktioner på kvarters basis, bydelsniveau og overordnet kommunalt niveau. Reserveudlæg af arealer til anlæg af regional og national betydning skal inkluderes i planen.
- Vedligeholdelsesplaner for kommunens tekniske anlæg skal i videst mulige omfang baseres på materialer.
- Kommuneplanen skal indeholde nyudlæg af arealer til kolonihaver og byggelegepladser.
- Planlægningen skal i fremtiden baseres på større borgerinddragelse og afvisning af skjult lobbyisme.
- Borgernes medvirken skal ses som en ressource, der afbalancerer, tilføjer detaljer og perspektiverer planer.

Vækst – vækst og vækst

Landets hovedstad er langt mere end Københavns kommune. Det ved man heldigvis godt på Københavns rådhus, hvor man gør sig mange tanker om et fremtidigt Storkøbenhavn i kraftig vækst. Men når det så kommer til den konkrete fordeling og beliggenhed af væksten, går man nærmest i panik, hvis nogen foreslår væksten flyttes udenfor den historiske kommunegrænse.

Denne kommunegrænse er i dag nærmest en forbandelse, der hviler over hovedstaden. Alligevel vogter man over den som et nærmest uerstætteligt religiøst relikvie.

Hvad nu hvis man satte alt ikke nødvendigt byggeri på pause i 4 år – og giver klimaet en chance? Klims og miljø er hårdt presset, og der er intet aktuelt behov for væksten inden for kommunegrænsen.

Man er nødt til at se på en ændring – og jo før desto bedre. Der skal ske en overordnet samordning i hele hovedstadsområdet (hvordan man så end definerer den geografiske afgrænsning).

Men der skal også ske en afvejning af hovedstadens vækst i forhold til resten af landet, ellers går det galt på længere sigt. I henhold til strategioplægget (side 22) forudsætter man en vækst i folketallet på ca. 65.000 frem mod år 2035. Det svarer til en vækst på 10 %. I samme periode vil folketallet i landet som helhed ifølge Danmarks Statistik vokse med ca. 215.000.

Sammenholder man de to fremskrivninger vil væksten i København *inden for kommunegrænsen* udgøre 30% af væksten i landet som helhed. Hertil kommer så væksten i den del af hovedstaden, der ligger *uden for kommunegrænsen*. Det er en uholdbar situation på ganske mange områder – klimamæssigt, servicemæssigt, investeringsmæssigt og politisk. *Indgreb af en eller art er tvingende nødvendig.*

I den situation virker kostbare projekter som bl.a. Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metro til Refshaleøen og Lynetteholm meningsløse. *De skal stoppes, og pengene anvendes til noget fornuftigt – til mindre projekter med større spredning og hurtigere effekt.*

Debatoplægget skriver, at en "kritisk masse" af bebyggelse er nødvendig for en god service. Denne kritiske masse har vi for længst nået, og tætheden er ved at være kritisk i en hel anden forstand.

Vi skal fortætte bebyggelsen på stationsnære arealer, skriver man også. Ja - men det er altså *uden for kommunegrænsen*, at det er en god idé. Inden for kommunen virker det absurd, for at sige det pænt. Her vil denne strategi gøre mere skade end gavn!

Man taler også om balance mellem boliger og arbejdspladser – 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser på Lynetteholm – med henblik på at være klimavenlig. Det er bare ikke dem der flytter ind i boligerne, der arbejder på arbejdspladserne! Vi har heldigvis ingen stavnsbinding her i landet. Dem der flytter ind i de nye boliger, har sikkert allerede et arbejde, inden de flytter ind (ellers har de ikke råd). Og de virksomheder, der flytter til, tager sikkert en stor del af de nødvendige medarbejdere med fra en tidligere lokalitet. Balancen mellem boliger og arbejdspladser er derfor ikke noget, man kan skabe lokalt ved nybyggeri. Den må *skabes regionalt*.

Den centrale brik i fremtidens klimavenlige planlægning hedder derfor **mobilitet**. Vi skal sikre at folk kan komme rundt - til og fra arbejde, fritidsaktiviteter og familiebesøg.

Fysisk planlægning sætter ikke grænser for vækst, men skal sætte rammer for vækst. Det kan være uhyre svært at finde balancen mellem overordnet styring og lokalt demokrati i en gennemsigtig proces. Men nogen må tage initiativet.

Det kunne f.eks. være i landsplandirektiver med regionale vækstkvoter (eventuelt med kommunale fordelingsnøgler) med økonomiske tilskud, overordnede trafik anlæg af regional og national betydning mv. Herudover skal landsplanlægningen sikre at anlæg/vedligehold af tekniske anlæg koordineres i nødvendigt omfang på tværs af regioner og kommunegrænser.

Men herudover mangler strategioplægget en samlet vurdering af de mange store projekters aftryk på klimaet i fald de realiseres.

(Og så lige en venlig servicemeddelelse om lufthavnen. Man skriver (side 22): "Lufthavnens omstilling til fremtiden og dermed en mere klimavenlig og støjsvag luftfart er vigtig, hvis man fortsat skal kunne tiltrække investeringer, talenter og turister". De støjsvage fly bygges på internationale fabrikker og flyver over alverdens lufthavne. Københavns lufthavn har en udmærket miljøafdeling, som passer sit arbejde, men de bygger altså ikke fly.)

Supplerende bemærkninger til strategioplægget

Lynetteholm

Lynetteholm kommer ikke til at være en del af kommuneplanen, siger rådhusets udspil. Det er på trods af, at man også siger, der kan være 35.000 boliger og lige så mange arbejdspladser. Skal vi andre så bare lukke øjnene for det?

Skal der ikke planlægges/bygges veje, stier mm. ud til 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser – og skal det mon ikke være en integreret del af en klimavenlig kommuneplan? Hvad med tekniske anlæg: varmforsyning, vandforsyning, elforsyning, kloakanlæg og rensningsanlæg – samordner man ikke dét i en by, som i overborgmesterens øjne er et forbillede for hele verden?

I strategioplægget hedder det, at man forventer at "By og Havn" i 2026 udarbejder en strukturplan for Lynetteholm. Denne plan skal så danne baggrund for den efterfølgende kommuneplanlægning. Med andre ord, endnu engang beslutninger bag lukkede døre.

"Der er ikke truffet beslutninger om byudvikling på Lynetteholm endnu ..." skriver man i strategioplægget. Hvis man skal tro på, at der heller ikke bag lukkede døre er truffet beslutninger, hvad er der så egentlig i vejen for, at man i en offentlig debat om kommunens samlede udvikling inddrager området, således at det bliver mere end de 27+10 personer, som "By og Havn" har spurgt, der giver deres mening til kende om de overordnede sammenhænge. Hvad mon alverdens storbyer, som overborgmesteren mener skal lære af København, vil mene om den idé?

Og når der nu ikke er truffet beslutning om byudvikling, hvordan kan det så være, at man ifølge strategioplægget er i færd med at planlægge metro og østlig ringvej med forbindelse til Lynetteholm?

Det fremhæves igen og igen, at Lynetteholm vil være med til at stormflodssikre København. Men sandheden er jo, at opfyldningen ikke kan sikre andet end Lynetteholm selv. Hvis vandet er på vej mod København, finder det såmænd nok vej uden om jordbunken. Ingen har forklaret, hvordan man vil sikre sig mod dét, eller hvor mange årtier ud i fremtiden, der går før vi er parate til at modtage vandet.

Sandheden er også, at Lynetteholm i realiteten gennem en lang årrække vil modvirke etablering af et stormflodsværn. Hvis al overskudsjord, der kan opdrives på Sjælland frem til år 2070, skal bruges til opfyld af Lynetteholm, hvor får man så byggematerialer til det nødvendige dige langs kysten? Det har man ingen tanker gjort sig om i det "klimavenlige" strategiudkast.

Kommuneplanen kan i henhold til strategioplægget få lov til lidt arealplanlægning til jordmodtagelse på Lynetteholm. Herudover forudsætter man naturligvis, at kommunen står

for vejforbindelsen derud. Med tusindvis af tunge køretøjer i noget der ligner døgndrift, vil der ske en hurtig nedslidning af veje. Og der vil være kolossale mængder af spildt jord at gøre rent efter. Hvem betaler? Og hvor klimavenlig vil årtiers afledte luftforurening fra de tunge køretøjer være?

Flytning af overskudsjord er meget energikrævende og dermed klimabelastende. Normalt reducerer man denne belastning ved at anvende overskudsjorden tæt på udgravningsstederne, fx til støjvolde og til rekreative arealer. Men at køre jord fra alle dele af Sjælland til Lynetteholm er ikke gennemtænkt. *Lynetteholm er det valg af deponering af overskudsjord, som vil belaste klimaet allermest – dag ud og dag ind, gennem årtier!* Og det vil det være uanset om man søger at holde det uden for debatten om kommuneplanen eller ej.

Hvad der heller ikke redegøres for er, hvordan man vil sikre, at de deponerede jordmængder ikke er forurenede – og hvem der skal stå for kontrollen. Den påtænkte opfyldning over en menneskealder forudsætter en jævn tilstrømning af overskudsjord fra hele Sjælland. En sådan jævn, daglig tilstrømning må anses for ganske urealistisk. Ved højkonjunktur vil der nok være meget jord, og under lavkonjunktur er jorden tilsvarende en mangelvare. Og konjunktursvingninger skal vi nok opleve en del af over de næste 50 år.

Hvis vognmænd kan komme af med jorden på en lettere måde end ved at køre den lange vej fra alle hjørner af Sjælland, vil man i stor stil helt naturligt udnytte den mulighed. Og hvis tilstrømningen til projektet svigter, kan man måske frygte, at kontrollen ser gennem fingre med kvaliteten af den modtagne jord. Man skal være mere end naiv, hvis man tror på en opfyldning af Lynetteholm uden forurenede jord.

Svanemøllen Kaserne

Mens man så taler om de mageløse projekter ved Øresund dukker der en signatur – L - op på et kort helt omme på side 98. Signaturforklaringen betyder, at her er der et landsplandirektiv, og man henviser interesserede læsere til bekendtgørelse 1560 af 2. oktober 2020.

Det er alt. Ingen medfølgende forklaring af nogen art. Men slår man op i den pågældende bekendtgørelse, viser det sig, at være Kirkeministeriet, der har bekendtgjort, at kaserne området - der i dag fremstår som et ekstensivt udnyttet areal med et sportsanlæg og gamle historiske bygning med pladser imellem - i fremtiden skal bebygges med op til 80.000 brutto m² i op til en højde af maks. 36 meter. Det anslås at en fuld udbygning vil udløse 2000 til 2500 biler pr. døgn. Alle biler skal passere broen over jernbanen ved Ryvangs Alle, uden alternative muligheder. (Hvordan vil det mon påvirke store dele af det Københavnske trafiksystem – og hvad er kommunens kommentar hertil.)

Denne bekendtgørelse og medfølgende vejledning, har juridisk karakter af et kommuneplantillæg. Det er et diktat, hvor en væsentlig del af byggeriet er fritaget for byggesagsbehandling hos Københavns Kommune.

Det fremgår af vejledningen at kommunen via Hofor, ønsker at ekspropriere et mindre areal til skybrudssikring. Derudover skal området fortsat være hermetisk lukket for offentligheden. Arealet skal rumme en helikopter-landingsplads samt et hovedkvarter for Forsvarets Efterretningstjeneste – plus muligvis andre militære funktioner.

Hvis ”russerne kommer” eller andre formaster sig til at angribe Danmark, forekommer stedet at være et af de første mål for bomber, eller hvad man ellers angriber med nu om stunder.

Hvordan i alverden kan man finde på at placere sådan en funktion midt i det tætte København? Er det for at cheferne skal kunne nå hjem til Gentofte i frokostpausen?

Bor vi i en Bananrepublik? – En klimavenlig bananrepublik, naturligvis.

Hvorfor har strategioplægget ikke en eneste forklaring eller bemærkning ud over bogstavet L på et kort. Hvad mener man om støj og luftforurening fra en helikopter-landingsplads midt i området. Har man spurgt naboerne. Hvad mener man om beboernes sikkerhed?

Klimavenlig hovedstad?

Der er ingen sammenhæng mellem strategioplæggets titel og indhold. Titlen annoncerer en nærmest revolutionerende klimapolitisk nyskabelse, men der ingen nye tiltag eller idéer – og man kan heller ikke fremvise overbevisende resultater på den samlede kommunale drift. Man beklager, at opstillede mål med henblik på at gøre de kommunale aktiviteter klimaneutrale i år 2025 for så vidt angår udledning af CO₂, *ikke* kan realiseres. Hertil kommer, at det netop indgåede budgetforlig kritiseres for kun at ville medføre en CO₂ reduktion svarende til 6-7 personers årlige CO₂ udledninger. Da overborgmesterens talmagiker ikke har kommenteret udsagnet, må det vel tages for gode varer.

Det er nu der skal handles. Det er allerede ved at være for sent. Lyt til eksperterne. Kommunen må vise, at man påtager sig sin del af det globale ansvar. Om ikke andet så for at være det gode eksempel over for borgere og erhvervsdrivende og over for de andre storbyer, som overborgmesteren så brændende ønsker at være bannerfører for.

Strategioplæggets klimavenlighed må således desværre anses for falsk varebetegnelse.

Det skjulte mantra i strategioplægget er *vækst – vækst og vækst*. Man forsøger at sælge det som klimavenligt, men skriftets valgte argumenter er useriøse og forekommer at være

en slags bestilt arbejde. Hvis der kan peges på klimamæssige gevinster, viser de sig først på meget lang sigt.

Oplægget peger på, at man i nye tætte områder kan spare på anlægsudgifter pr person til mange tekniske anlæg sammenlignet med udgifter i omegnskommunerne. Man glemmer bare at fortælle, at disse faciliteter i vid udstrækning allerede er til stede i omegnskommunerne, og de er nyere, end dem man har i København. Og så er der jo det der med separeringen af spildevand, som man generelt har rimeligt styr på i omegnskommunerne – mens Københavnske toiletafløb forbindes med havneløbet under kraftige regnskyl.

Strategioplæggets påstand om, at Østhavnens fremtidige beboere i 2050 vil have et *transportbehov* på godt 11 km om dagen, mens en indbygger i omegnen vil have et behov på knap 35 km forekommer også mere end useriøs. Det er en beregning med så mange ubekendte, at sandsynligheden for, at man har ret, *er lig nul*. De ubekendte størrelser er bl.a.: Boligbyggeriets omfang og placering i de næste 25 år i både København og i omegnen – Antallet og arten af nyopførte og nedlagte arbejdspladser (inklusive beliggenhed) i samme 25 år – de økonomiske konjunkturer gennem årene, specielt op til 2050 – nyanlæg af veje og andre trafik anlæg og deres placering de næste 25 år – trafikomlægninger frem mod 2050 - energipriser og bilafgifter de næste 25 år, og især omkring år 2050 – takster i kollektiv over de næste 25 år, især i år 2050 – er den kollektive trafik gratis i 2050 (eller kommer der nye forhøjelser, lige som netop nu), betaler man pr tur eller pr kilometer? – og meget, meget mere.

Men alt dette gennemskuer rådhusets clairvoyante medarbejder og kommer ud med et meget præcist resultat.

Og han kan endnu mere. Han fortæller at, at beboerne i Østhavnen i 2050 kun vil *bruge bilen* knap 4 km i gennemsnit pr. dag, mens indbyggerne i omegnen vil bruge den 23 km pr dag. Udover at ligne et ganske manipuleret regnestykke med alt for mange ubekendte – må udsagnet også ses som et udtryk for, at man *nedprioriterer* investeringer i kollektiv trafik til de *nuværende beboere* i kommunen og helt åbent satser på en metro til beboerne i de nye, dyre byområder som absolut første prioritet.

De angivne tal er altså rent gætværk, og skulle den clairvoyante medarbejder være så heldig at ramme bare i nærheden af skiven med dette skud ud idet blå, siger tallene *intet som helst* om klimavenlighed. Sammenligningen kan derfor – i den udstrækning den er ment som bevis på klimabevidsthed - ligne ren manipulation.

Hvis man bygger 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser på Lynetteholm er der ingen stavnsbinding. Det vil være ret sandsynligt, at en del af beboerne i en periode også vil arbejde på Lynetteholm, og derfor have kort til arbejde. Det er der intet overraskende i, men det er jo ikke en langtidseffekt og ændrer sig løbende over tid. Hvor mange beboere på Tingbjerg f.eks. arbejder nær Tingbjerg?

Beboerne på Østamager er også i fremtiden - trods mange byggeplaner – et lille mindretal af hovedstadsregionens beboere. At et lille mindretal af regionens beboere eventuelt i en mindre periode vil have et transportbehov, der er mindre end resten af regionens beboere, har derfor intet med klimabevidsthed at gøre. Faktisk vil der også på virksomhederne på Østamager, arbejde folk, der kommer langvejs fra.

Billige boliger

Nye, billige boliger – som begreb - spiller en central rolle i strategioplægget. Hvem bakker ikke op det ønske. Men løbet synes at være kørt. København ejede engang en hel del ejendomme med billige og gode boliger. De blev solgt for en slik, og handles i dag til høje markedspriser. Det er bl.a. de partier, der i sin tid gennemførte salget, som nu fører sig frem med ønsker om nye boliger til mindrebemidlede som løftestang for deres omfattende byggeønsker.

Men i realiteten har de ikke meget at gøre godt med. I hvert fald ikke med den nuværende lovgivning. Eksisterende støttemuligheder skal naturligvis bruges i det omfang, det kan lade sig gøre, uden man dermed forpligter sig til accept af andet byggeri. Men det ville være forfriskende, hvis nogen kan kvantificere planerne – og anvise finansiering. Hvor mange billige boliger kan man fremskaffe, og hvad menes med billige boliger. Selv nye almennyttige boliger anses i store dele af befolkningen ikke som værende billige.

Udover det almennyttige byggeri, er det markedsprisen, der gælder. Det helt store dilemma er, at jo mere attraktivt det bliver at bo i København, desto mere stiger markedsprisen på privatejede boliger. Billige boliger vil kun i marginalt omfang kunne fremskaffes. Den snart sagt eneste måde, vi kan få billige boliger på er, at lade den eksisterende boligmasse forfalde. Det har vi prøvet i sidste århundrede med store saneringsopgaver samfundsøkonomiske udgifter til følge.

(I øvrigt: Hvad mon man agter at gøre ved boliger, der er omfattet af hjemfaldspligten?)

Trafik

Trafiksituationen i Københavns kommune er alt andet end klimavenlig.

Det må overordnede retningslinjer – for både struktur og økonomi - løse på et højere niveau for hele hovedstadsregionen med involvering af staten.

Men fra kommunens side kan man godt pege på en anden måde at fordele investeringerne. Man må som udgangspunkt forlange, at de i første række kommer byens nuværende beboere til gode.

Gennem de senere år er der postet milliarder og atter milliarder i nogle dyrebare huller i jorden til kollektiv trafik, mens man har overladt alle gaderne til bilerne. Tænk hvis det nu var omvendt! Eller tænk hvilke klimavenlige løsninger man kunne have fået, hvis milliarderne i stedet var brugt på overfladeløsninger. Metroen i sig selv er en god ting – den transporterer en masse mennesker og letter presset på overfladetrafikken, og den vil indgå som en vigtig brik i byens fremtidens trafikløsning. Men den har været enormt kostbar, og den har også medført at buslinjer er blevet nedlagt med en forringet service for en del mennesker.

Herudover har metroen desværre den bieffekt, at den er medvirkende til krav om opførelse af boligområder i stor stil -, og disse nye områder skrigger så på nye store kostbare trafik anlæg. Det selvom vi objektivt set ikke uden at gøre ubodelig vold på naturen har de nødvendige arealer til hverken byområder eller trafik anlæg. Uden metroen var tankerne om Lynetteholm næppe opstået. Og allerede nu presser man på for at få endnu en metro derud.

Strategioplægget erkender åbent, at der allerede i dag er væsentlige kapacitetsproblemer på trafikforbindelserne på tværs af havneløbet. Men selvom åbning af en eventuel ny metroforbindelse ligger meget langt ude i fremtiden. presser man på for at bygge nye boliger og arbejdspladser på det nordlige Amager, Refshaleøen og Lynetteholm, Desværre ser det altså ud til, at pengene endnu engang skal anvendes under jorden – *og ikke til gavn for byens nuværende borgere.*

Der er brug for en hel anden prioritering, der møder problemerne på en ansvarlig og klimavenlig måde. Og med vægt på regional mobilitet og løbende tilpasning af serviceniveau.

Inden for kommunegrænsen og i de tættere dele af omegnen bør der etableres et samlet system – i alt væsentligt baseret på kollektiv trafik. Systemet skal kunne igangsættes hurtigt, opbygges gradvist, og tages i brug successivt. Der må gerne stedvist eksperimenteres med nye, utraditionelle løsninger.

Væsentlige forudsætninger for, at systemet hen over tiden kan få stor succes er, at den kollektive trafik gøres gratis eller meget billig, og at man sideløbende med restriktioner på biltrafikken i byen også etablerer parkeringsmuligheder ved S-stationer i udkanten af bystrukturen. Systemet skal løbende kunne tilpasses overordnede regionale løsninger.

Elementer i en sådan løsning kan være:

- En rygrad af overordnede knudepunkter med hurtig forbindelse og høj kapacitet mellem alle punkterne. Udgangspunktet er eksisterende stationer for S-tog og metro.
- Det bliver nødvendigt at etablere nye knudepunkter på tværs af S-togslinjerne. De nye knudepunkter forbindes til det nuværende net med hurtigbusser af stor kapacitet på delvist afskærmede busveje som i Ålborgs "letbane"

- Der skal muligvis opereres med et "hierarki" i knudepunktsstrukturen.
- Alle buslinjer starter og slutter i knudepunkter. De betjener hver især et opland og virker som tilbringere til knudepunktstrafikken.
- Der opereres med forskellige typer af busser: hurtigbusser, almindelige busser, minibusser.
- Busserne skal køre i specielle busgader eller busbaner og sikres hurtig fremkommelighed. Minibusserne kan eventuelt blandes med privatbiler på egnede vejstrækninger.
- "der skal gøres forsøg med "privat kollektiv trafik" – privatbiler med 3 eller flere personer - i busgader og busbaner.
- Krydsning af busgader og busbaner skal sikres og begrænses mest muligt.
- Der skal etableres et net cykelstier med vægt stor sikkerhed. Gader lukket for biltrafik kan indgå i systemet.
- Sikkerhed skal være et nøgleord: Bilers hastigheder og accelerationsmuligheder skal begrænses. Støjdæpende foranstaltninger skal benyttes, hvor det er hensigtsmæssigt, osv.
- Road Pricing i et eller andet samspil med et prioriteret vejnet kan komme på tale.

Systemet kan som nævnt udbygges gradvis og tages i brug løbende. Der er plads for utraditionelle forsøg og i økonomien. Eventuelle fejl disponeringer kan billigt rettes hen over tid – det kan man ikke på metroen.

Alt i alt er der tale om en slags bilerne-ud-af-byen-strategi, der trin for trin reducerer biltrafikken i dyb respekt for mobiliteten. Hvad med en halvering af biltrafikken i 2030 – eller mere?

Hertil skal bemærkes, at "strategioplægget til en klimavenlig kommuneplan" *reelt ikke* ønsker at reducere bilismen i byen – i hvert fald ikke i de første mange år! En opgørelse på side 31 viser, at 2021 – mens folk pga. COVID-19 delvist havde fravalgt den kollektive trafik – foregik lige godt 30% af befolkningens transporter i bil. Nu opstiller man det mål, at den procentdel skal reduceres til 25 i 2030. Men reduktionen fra 30 til 25% modsvarer af den ønskede befolkningstilvækst – således af det faktiske antal kørsler i 2030 ligger nogenlunde på linje med 2021-tallet.

En væsentlig reduktion af biltrafikken kræver selvfølgelig sine investeringer! Men det må formodes at være småpenge i forhold til investeringer i en østlig ringvej plus en ny metro-ring fra Hovedbanen over det nordlige Amager til Refshaleøen og Lynetteholm – og herfra videre til Østerport, Rigshospitalet, indre Nørrebro og tilbage til Hovedbanegården. Og som sagt kan investeringerne løbende tages i brug. Man skal ikke vente en lang, ukendt årrække på, at den til den tid siddende overborgmester klipper snoren til det store forkromede anlæg over.

Cykeltrafik

I mange sammenhænge fremhæves København som en af verdens bedste cykelbyer, men uden god grund. Her er der behov for en særlig indsats i trafiksystemet.

Der er anlagt adskillige cykelstier og supercykelstier. De skal bygges sammen til et anvendeligt netværk med forbindelse til alle dele i byen. Der skal bygges cykelgader, opstribes cykelbaner i mindre gader, og hvor gaderne er for smalle skal byrummet indrettes med henblik på sikkerhed og reducerede hastigheder.

(Det er i øvrigt imponerende, at man har eksakte tal (side 31 i oplægget) på privatejede cykler i kommunen – 647.738 i år 2012 og 745.800 i år 2020. Man fristes helt til at spørge, om det er ved årets indgang, eller det er efter julegaverne gjort op.)

Parkering

Jo tættere man bygger, jo flere biler kommer der i byen – det viser f.eks. strategioplæggets side 31 – og desto flere parkeringspladser bliver der behov for. Derfor er det en dårlig ide at reducere kommuneplanens parkeringsnormer. Hvis man reducerer normerne, risikerer man

- at blive stillet over for krav om anlæg af kostbare offentlige parkeringspladser,
- at få endnu tættere byggeri fordi der kan bygges mere, når der ikke skal tages hensyn til p-pladser,
- og at fredelige bymiljøer – såsom stille villaveje og rolige pladser - ødelægges og fyldes op af uvedkommende biler.

Kommuneplanen i sig selv indebærer ingen handlepligt, og den kan ikke sikre at gode intentioner om at reducere biltrafikken bliver til virkelighed. I det mindste bør kravene til arealudlæg til parkering fastholdes indtil videre, mens man eventuelt reducerer kravene til anlæg ved ibrugtagning. *De tiloversblevne arealer kan så bruges til eftertragtede og klimavenlige grønne områder og udendørs ophold.*

Turisme

Der er sket en voldsom vækst i turismen i København siden 2010. Det er ved at være for meget og for ureguleret. Der bør ikke bygges eller indrettes flere overnatningsfaciliteter i Indre by og på Vesterbro, som løfter 80% af trykket.

Vi opfordrer i høj grad til, at man iværksætter det beskrevne administrationsgrundlag for udbygning af kapaciteten, så den foregår uden for de 2 nævnte områder og i mere behersket tempo med hensyntagen til miljø og lokalbefolkning.

Airbnb er i princippet en smart måde at indlogere sig i en storby. Det giver for eksempel mulighed for, at børnefamilier kan være sammen i en lejlighed, som de kan betale. Det tømmer imidlertid centrum af mange turistbyer for indbyggere, så der kun bor turister (eks. Amsterdam, Barcelona, Berlin, Firenze, Cinque Terre). Det alvorlige er påvirkningen af livet i lokalområdet. Der bør i samarbejde med staten sikres en lovmæssig begrænsning, så der fastholdes en balance, hvor turisterne fylder meget mindre end de fastboende – og bliver et tilskud til bylivet og ikke en gene.

Krydstogtturisme er ikke nogen gevinst i København, og bør under ingen omstændigheder udbygges. De store skibe og deres energiforbrug, er alt andet end et klimavenligt tilskud til Hovedstaden. Her er en klimavenlig indsats for alvor påkrævet. Desuden er det intimiderende, at turisterne bliver fragtet i store ildestinkende busser gennem byen til en parkering midt på byens fineste torv. Der er i forvejen en metro og en havne bus terminal ved Orientkaj. Man kunne forlænge havnebussens rute til Oceankaj.

Støjbekæmpelse

Der er akut behov for støjdæmpende foranstaltninger på eller ved eksisterende boliger som følge af stigende trafikmængder (biler, tog, metro).

Flere steder lægges tilsyneladende op til nye konflikter mellem trafik anlæg og boligbebyggelse.

Dele af byen finder i dag anvendelse som partyzone til stor gene for beboerne. Kommuneplanen bør indeholde mulighed for etablering af foranstaltning til effektiv begrænsning af de afledte gener.

Rekreative og grønne områder

Der mangler i dag både grønne områder og idrætsfaciliteter af enhver art – fodboldbaner, idrætshaller, svømmehaller mm.

Der skal fastlægges kvantitative standarder for grønne områder på kvarters basis, på bydels basis og overordnet for kommunen som helhed, således at alle beboere kan nyde godt af områderne. Der skal sikres, at områderne indgår i en sammenhæng med lokale stinet.

Der er behov for en væsentlig tilvækst mht. idrætsfaciliteter. Disse skal ligeledes spredes ud over byen, således at bl.a. unødige transport undgås. I strategioplægget nævnes udelukkende udbygning af et par eksisterende anlæg (Sundby Idrætspark og Valby Idrætspark). Det er alt for uambitiøst. Kommuneplanen må reservere arealer til langt flere

anlæg, og de løbende budgetter må følge op med investeringer til disse formål – selvom det betyder besvarelser på vækstkontoen.

Kolonihaver. Der foregår en stadig kamp for at bevare og udvide kolonihaverne. Beboerne på brokvartererne og i tætbyen drømmer om en kolonihave. Men manglen på kolonihaver både i København og i nabokommunerne har fået priserne til at stige. Der er brug for, at der i kommuneplanen afsættes flere arealer til kolonihaver i København.

Byggelegepladser. Der var engang en byggelegeplads på Nørrebro - "Firkantens Byggelegeplads". Den var oprettet på en saneringstomt af beboere – ikke af kommunen. Men kommunen ryddede pladsen, fordi der skulle bygges boliger på arealet. Siden har der vist ikke været oprettet byggelegepladser inden for kommunegrænsen. Børnene, der udnyttede deres kreative evner på pladsen, er for længst blevet voksne, men nogen drømmer stadig om den. I dag må børn i de samme aldre bruge deres kreative evner på mobilen og på computerspil.

Er det politikernes vision for børnene i en klimavenlig by?