

# Hørings svar til Københavns kommuneplanstrategi

Fra Arkitekt Hanne Schmidt medlem af Enhedslisten

## Til forordet af borgmester Sofie Hæstorp Andersen

Mange sætter et stort spørgsmålstejn ved påstanden om København både er verdens bedste by og mest klimavenlige by.

Bevisligt er mange borgere økonomisk, socialt og bolig mæssigt ringere stillet end for over 20 år siden, hvor kapitaliseringen af ejer- og andelsboliger tog voldsom fat: hertil har ændringer i lejeloven og lejeboliger opkøbt af udenlandske kapitalfonde og spekulanter forringet lejerens rettigheder.

Vi ser at mindre bemidlede ikke mere har råd til at bo i byen til trods for behov for boliger netop til de mange der arbejder i lavtlønstillinger og de mange ufaglærte arbejdere som er nødvendige for at holde byens hjul i gang døgnet rundt. Hertil er der de mange borgere der er afhængig af folkepension og andre overførselsindkomster.

Sociale hensyn i den fysiske planlægning er i dag blevet underlagt forskellige store udviklings selskaber herunder By&Havn, hvis formål først og fremmest er at skabe mest muligt profit, og ønsket om 25 % almene boliger umuliggøres af grundpriser drevet op grundet omfattende ejendomsspekulation.

Borgmesteren m.fl. opfatter den stigende befolkningsvækst som positivt, uanset at almindelige indfødte københavnere er modstandere af det, men kun oplever mere og mere forurening, støj og trængsel og ringe rekreative områder. Ikke mindst tvinges deres børn væk fra deres familier og hjemby, da de ikke har råd til at bo.

## Klima og miljø

Bevislig er byen ikke klimavenlig i forhold til det samlede CO2 udslip grundet afhængighed af biobrændsel, og de enorme mængder af CO2 udslip der skyldes omfattende byggeri og anlæg og trafikken.

Befolkningstilvæksten som fører fortsat til stigende trængsel på gader og veje, og skaber ulidelige forhold for mange af byens indbyggere, og kommunens miljøforvaltning står magtesløse overfor de mange klager over støj og luftforurening som fremsendes.

Man har øget bebyggelsesprocenten ved nybyggerier i forhold til tidligere tiders krav, så der gives ikke plads til brugbare rekreative arealer mellem husene, så påstanden om mere natur i byen modarbejdes tydelig af de lokalplaner der godkendes.

Københavns kommune har i samarbejde med staten bidraget til at tidligere fredet grønne arealer er plastret til med byggerier; Ørestad på Amager Fælled og Kalvebod fælled, samt Stejlepladsen i Sydhavnen foruden enhver tomt rundt om i byen bebygges. Hertil er vedtaget af anlæggelse af en Lynetteholm, der bidrager til en miljøødelæggelse af store arealer af ålegræs, der ligesom skove optager CO2 fra atmosfæren, foruden sikrer den marine naturs fauna. Man ignorerer betydningen for Kongedybet og Øresunds afgørende effekt på havstrømme og saltbalancen i Køge Bugt og i Østersøen.

## København taler

Hvem der taler for københavnernes forekommer uklart, for København taler ikke med en stemme, da byen dækker over mange forskellige økonomiske sociale og kulturelle lag og aldersgruppe med forskellige behov. I kapitlet opregnes selvindlysende ideer til hvad der kan gøre København til en attraktiv by, uanset at byudviklingen i praksis er udenfor demokratisk kontrol, da det er Metroselskabet, By&Havn og diverse udviklings- og ejendomsspekulanter, der reelt sætter rammerne for byudviklingen.

Hertil bygges efter helt utilstrækkelige bygningsvedtægter, hvad angår krav til ægte bæredygtigt byggeri. For over 100 år siden gjorde Københavns socialdemokratiske kommune op med den daværende liberalistiske byudvikling. Kommunen selv og de nye sociale boligselskaber sikrede et hav af gode sunde

boliger med grønne gårde i modsætning til i dag, hvor nybyggeriet ligner fortidens tætte mørke baggårdsbyggerier i henhold til de private bygherrers behov for grov udnyttelse.

En kommuneplan burde i henhold med ideens oprindelige sociale hensigter sikre lokaliseringen af både almene boliger, plejehjem, seniorbofælleskaber, krav som skal indarbejdes i lokalplanerne. En løsning kunne være at ville være ved at udnytte tilbagekøbsrettighederne i mange af byens ejendomme, som kan ombygges til seniorbofælleskaber.

At kommunen har overladt byggeri af nye plejehjem og ældreboliger til det almene boligselskaber, betyder også at de begrænses af at de økonomiske rammer for dem. Det skal ses i lyset med prognoserne for et stærkt stigende antal ældre.

Tilbagevenden til spekulativ liberalistisk boligbyggeri og udliciteringen af kollektiv trafik til diverse private vognmænd udgør et stort tilbageskridt i forhold til Københavns Sporveje/ HT som offentlig ejede selskaber.

## Til de i strategiplanens fremsatte dilemmaer kan gives følgende svar:

### Hovedstadens byudvikling

Hovedstadens byudvikling skal ses i sammenhæng med hele Sjælland. Der skal skabes forudsætninger for en økonomisk og erhvervsmæssig udvikling, der kan nedsætte behovet for pendling og nedsatte transportafstande, for at skabe en balance mellem bolig arbejdssted der kan minimere transport og bidrage til at nedsætte CO2 og luftforureningen maksimalt.

På Københavns rådhus lukker man øjnene for alt uden for kommunegrænsen og hovedstadsregionen, som nu denne spredt sig til at omfatte hele Sjælland, Falster og Lolland i forhold til bosættelse og pendlere. Derfor er man nødt til at se byen København i samspil med disse områder, både i forhold til en bæredygtig befolkningstilvækst og erhvervsudvikling, hvis der skal gøre noget ved klimaet.

Nogen påstår at storbyen er miljømæssigt bæredygtig, men det passer ikke. Den indebære flere og flere vejanlæg til et stigende antal pendlere og enorme forsyningstransporter, og de fleste nye huse der er helt afhængig af energi til opvarmning og nedkøling.

I lyset af klimakrisen er der brug for et helt nyt syn på urbanisering, hvorfor vi bør se på hvordan vi kan integrere levende bysamfund i øko-urbane netværks byer på Sjælland. Her er der natur og jord nok til direkte at kunne kan levere fødevarer til lokale bysamfund. Her kan der udvikle lokale arbejdspladser der kan skabe balance mellem bolig-arbejdssted.

At tale om København som en bæredygtig by er en absurditet, fordi byen er kun en forbrugende og ikke en producerende by, og uanset drømme om grøn mobilitet vil transportbehovene blot vokse og vokse for pendlere, såvel som de enorme mængder af importerede føde- og forbrugsvarer som byens bosatte konsumere.

#### **Forslag:**

***Oprettelse af et administrativt og politisk regionsråd der arbejder med fysisk planlægning for hele Sjælland med henblik på en bæredygtig lokalisering af funktioner, der kan sikre bæredygtig lokal økonomisk, social og kulturel vækst på hele øen til gavn for klima og natur.***

***Regionalplanlægning skal gælde for hele Sjælland, København og Tårnby kommune på Amager med henblik på udvikling af økourbane netværksbyer på hele Sjælland fremfor en centralisering af specifikke funktioner i København, som ikke er bæredygtige ud fra miljømæssige eller sociale vinkler.***

### En sammenhængende by

Overskriften handler mest om trafikal infrastruktur og henvisning til nye motorveje. For mange over 60 år kan konstateres, at den kollektive trafik i HT's tid fik hele byen til at hænge sammen fra det yderste Vigerslev, Vanløse, Husum til Sundby, endda med langt kortere afstande mellem stoppesteder end nu, hvilket bidrager til at folk hellere tager bilen, og alle uden har store problemer.

Metroen dækker kun en meget begrænset del af byen, og det er jo dennes omkostninger, der har indebåret at busbetjeningen i alle områder uden for metrolinjerne er stærkt forringet.

**Forslag:**

**Genoprettelse af Hovedstadens trafikselskab og genindførelse af et tæt netværk af kollektiv ruter i alle byens kvarterer og omegnskommunerne.**

## Erhverv

Kommuneplanens strategi har siden år 2003 handlet om at tiltrække kapitalstærke erhvervsgrupper, indenfor detailhandlen, finansielle virksomheder, kontorerhverv, og såkaldte innovative virksomheder. Nye rammebestemmelser for kommuneplanen og en lokalplanlægning har gjort dette muligt, og hermed er traditionel håndværk, småbutikker og mange værksteder og produktionserhverv forsvundet, hvilket har bidraget til en meget skæv social fordeling i byen, der sammen med høje ejendomspriser og huslejer har indebåret en gentrificering, og hermed en social og erhvervsmæssigt udskiftning af byens indbyggere. Prioritering af lokalisering af de store kædebutikker og liberaliseringen af lukkeloven har yderligere indebåret en masse kørende biltransporter der bidrager til landets forurening af emissioner og CO2.

**Forslag:**

**Udlæg i kommuneplanen til forskellige typer erhverv i alle bydele. Udskrive påbud/servitutter til ejere af grunde og ejendomme om betalelige husleje for små næringsdrivere og håndværkere, eller opbygge en erhvervsfond, der kan bidrage til huslejestøtte med henblik på nye værksteder og et levende butiksliv der kan konkurrere med de store kæder.**

## Klima

Kommunens lokalplaner tilpasses de spekulative grundejere og hver en tomt bebygges, uanset behovet for og for åndehuller og grønne områder stiger med befolkningsvæksten. Dominansen af beton og vejanlæg skaber en by der fungerer som en finsk masseovn, uanset man vil plante træer. Antallet af køretøjer stiger og stiger og de udleder både varme og CO2 og giftige emissioner. Man overser at byen kun er forbrugende og ikke producerende, og forbruget udgør også en stor % af byens bidrag til CO aftrykket.

**Forslag: Stop for al byggeri der ikke er CO2 neutralt. Stop for stigende indbyggertal, når effekten blot er mere og mere transport og øget forbrug og hermed øget CO aftryk.**

## Fritidsliv

Fritidsliv forekommer i dag mest som et spørgsmål merforbrug og deltagelse i events med et kommercielt sigte. København har de ringeste idrætsfaciliteter for byens børn og unge sammenlignet med enhver anden by i Danmark. Samtidig tilbringer en ny velhavende befolkning deres fritid i store sommerhuse, og bidrager til trængslen og forurening rundt om på Sjællands veje fra til og fra København.

**Forslag: Lokalplaner skal fastlægge mange nye områder til idræt, ophold og leg fremfor de boligbyggerier, hvis friarealer er under al kritik.**

## Byens sjæl og kulturarv

En bys sjæl bygger på dens indbyggere og den sociale kultur de er bærere af, og ikke af dens bygninger. Arbejderklassen som var en dominant faktor, udgør i dag et mindretal i København, og hermed har byen mistet en mangfoldighed af social repræsentation og kultur, som i århundrede udgjorde byens sjæl. Da arbejderklassen dominerede var der en langt større accept af skæve eksistenser end i dag, hvor byen bevidst udvikles med "Dark Design" for at holde disse typer væk fra de offentlige rum. I gamle kvarterer klager de nye beboere i deres dyre boliger over folk der sidder og drikker øl på en bænk, og vil have dem væk fra gadebilledet. Følge er ofte at bænken fjernes

Kommunens forvaltning har støt givet tilladelse til nedrivninger af kulturhistoriske bygninger og områder, blot for at tilgodese kontorer og dyre boliger til gavn for spekulanter. Kun byens gamle center vil man bevarer som turist attraktion og et forbrugsparadis.

Kulturarv handler også om lokalisering af velfungerende lokale kulturinstitutioner, som f.eks. børne- og ungehuse, biblioteker og de lokalhistoriske arkiver som kommunen nu vil lukke.

Lokal kultur blomstrede engang i offentlig ejede medborgerhuse. Nu bygges de af private investorer, der udlejer lokaler til kommunen og diverse foreninger, der så kan leje lokaliteterne i dyre domme.

#### **Forslag:**

**Fastlæggelse af lokalplaner til alment byggeri uanset om de bliver bygget eller ej. Kommuneplanen skal reservere arealer til skoler, idrætsanlæg og beboerhuse fremover at afvente om der er jord tilbage når grundene er solgt.**

**Fastlæggelse af arealer med servitutbestemmelser til bestemte borgerrettede funktioner betyder at private spekulanter ikke kan udnytte jorden til spekulation. Man skal ikke kunne ændre lokalplaner udlagt til offentlige formål til privat spekulation med kontor og boligbyggeri, som er sket med på Faste Batteri ved Njalsgade.**

#### **Turisme**

Indre by minder mest om Bakken, domineret af masseturismen og forbrug. Bydelen er præget af gamle huse, gader og torve, men de almindelige mennesker der engang boede og arbejdede her er for længst væk. Mange lejligheder her fungerer i dag som Airbnb-udlejning, fremfor til fast beboelse.

Yderligere udbygning af København lufthavn giver et CO2 aftryk der skal tillægges byens eget regnskab.

#### **Forslag:**

**Brems for en turistudvikling som blot bidrager til øget CO2 aftryk i byen, og et centrum hvor man kun møder andre turister og forbrugstilbud som i alle andre turistbyer. Stop for den udbredte kortidsudlejning til turister.**

#### **Trafik**

Der fremlægges en beskrivelse af det der kaldes Region Greater Copenhagen: Skåne, Sjælland ned til Lolland: det fremgår at alle regionens virksomheder og velfærdstilbud, skal kunne rekruttere arbejdskraft fra hele denne region.

Ergo - den omfattende pendling, trængsel og forurening som dette mobile arbejdskorps der bor og arbejder inden for dette kæmpe område indebærer, adresseres slet ikke som et problem.

Denne uhensigtsmæssigt lokalisering af bosatte, forskellige arbejdspladser og virksomhedstyper, menes løst ved hjælp af en veludbygget infrastruktur. Men hvad angår kollektiv trafik er den netop ikke tilstede, hverken hvad angår kapacitet eller nærhed til mange boliger og arbejdspladser, hvorefter bilen prioriteres af de mange.

Løsninger vedr. infrastrukturen handler mest om flere spor på motorvejene og anlæg af nye motorveje og herunder en motorringvej nord om Amager; tiltag der blot genere mere trængsel og trafik.

At forvente at folk fortsat skal leve med den omfattende form pendling der lægges op til er umenneskeligt.

Der er brug for en overordnet lokaliseringspolitik, der kan sprede frem for denne centralisering koncentration af bestemte erhverv, og skal der gøre noget for klimaet er det infrastrukturen for kollektiv trafik der skal prioriteres.

#### **Forslag**

**En fremtidig byudvikling udvikling kræver en bæredygtig lokaliseringspolitik der kan nedsætte transportafstande og det omfattende CO2 aftryk som transporter af en hver art medfører.**