

Følgende tekst er blevet trykt i Politikenbymonitor. Venner i Sydhavnen har bedt mig fremsende den som høringsvar.

Hvad vil politikerne med byen?

Af arkitekt Hanne Schmidt

Politikerne i København og folkettinget synes ikke at følge med i hvad der foregår i andre storbyer, i Paris, Barcelona, London og Amsterdam. Hertil kommer at pandemien har sat sine spor i forhold til at troen på at stigende befolkningstætheder og masseturisme er sundt. Folk går i stigende grad i kamp for demokratiske og bæredygtige byenheder med fokus på lokale kvarterer og sociale og grønne kvaliteter, og for tilgængelige byer med et minimering af bolig-arbejdsstedstrafik, og for at slippe af med stigende tæthed og trængsel, der bevisligt bidrager til daglig stress og mentalt ubehag.

Der vokser en vrede over den trængsel som den fortsatte befolkningstilvækst skaber overalt i byen, hvor stat og kommune har lagt alle æg i en kurv, der alle handler om at sælge jord dyrest muligt for at trække byggespekulanter, for at bremse den enorme gældsætning som er resultat af metrobyggeriet.

Politikerne forstår ikke at tæthed, dyre lejligheder og fravær af rekreative tilbud får børnefamilierne til at flytte ud af byen, til andre nabokommuner eller langt ud på Sjælland. Alligevel fortsætter de med at bygge mere og mere, helt uden hensyn til en regional virkelig; arbejde og bosætning foregår jo i hele Sjællands regionen, som uanset det åbne landskab udgør en stor økonomisk storby-enhed. En erkendelsen af dette kræver at man må stoppe med at bygge i København og i stedet planlægge i et langt større regionalt perspektiv.

Københavns kommunes planlægningsdrabant selskabet By&Havn forsætter at opsluge og sælge alle offentlige ejede ubebyggede jorde for at betale for metroen, og satser nu med det enorme opfyldningsprojekt Lynetteholmen at få endnu mere jord ved at bygge ud i Øresund. Hertil skal så bygges en sænketunnel der giver ny-tilflyttere adgang til eksisterende motorveje, da man ved at antallet af biler stiger proportionelt med indbyggerantallet. Ideen forklares dog ved at Københavns inderhavn med dyre ejendomme skal beskyttes, men man må så spørge sig selv om, hvad der skal ske med de andre kyststrækninger på Amager og Sjællandssiden, som også truet af havstigningerne. Burde man ikke bruge den enorme mængde lynetteopfyld til diger her?

Københavns Kommune har stillet en garanti på 400 millioner kroner for dette fatamorgana, hvor staten skal bidrage til biltunnelen, samt mere metro. Det til trods for at de nuværende metrolinier allerede har forgældet kommune i en grad, der kan få byen til at gå konkurs ved en kommende økonomisk krise; men alligevel foreslår de optimistisk at låne 40 milliarder kr. til flere linier, som absolut ingen effekt får på byens pendlingsproblemer.

Folk som ynder at sammenligne By&Havn med Chr. den 4, glemmer hans hensynsløse pantsættelse af riget som det tog 100 år at genoprette. Det samme sker nu med byens borgere som gidsel i et kapitalistisk ejendoms- og spekulationspil, der dels sætter demokratiet og dels påvirker de sociale budgetter på Rådhuset, når kommunens almindelige budgetter skal betale for alskens infrastrukturelle problemer som planerne indebærer; alt fra omdannelse og anlæg af veje til jordoprensning og byggemodning.

Kun partierne Alternativet og Enhedslisten ville ikke godkende denne gidseltagning, hvorefter de er blevet udelukket fra forhandlingerne vedrører alt andet som betyder noget for byens velhærd. Men flertallets afsindige dispositioner og ny gældsættelse vil både påvirke fremtidens velfærd, klima og miljø, hvorfor de skal have al mulig respekt for deres principfaste holdning.

Chr. den fjerdes håbløse krige, pantsætningen af Danmark, hans slotsbyggerier og fortætning af byen København, fik mange kedelige konsekvenser både for riget, og for godtfolk der boede i byen, idet deres grøntsagshaver forsvandt, herunder de mange der lå på det areal der blev til Rosenborg slotshave.

Jordopfyldning til Christianshavn var for så vidt et progressiv tiltag set som "trafikal løsning" på afstande mellem bolig-arbejdssted, idet ideen oprindeligt var, at flådens folk på Holmen skulle bo her.

I 1600 tallet var ca. 50 % af en befolkning på ca. 60.000 indbyggere bag byens volde i kongen sold på den ene eller den anden måde, og selvom kun Nyboder og Skipperboderne ved Bremerholm blev bygget til dem, gjorde man dog en slags tanker om hvor statens tjenere skulle bo.

I nutidens København er der godt nok mange flere mennesker, boliger og arbejdspladser, men absolut ingen overordnede betragtninger eller løsninger på den ulighed der skabes ved et stærkt specialiseret erhvervsliv og mulighederne for forskellige indkomstgrupper: mantraet er blot der skal bygges.

Resultatet af det der foregår er blot stigende pendlingsafstande, der ideligt forstærkes af en mangel på regional planlægning. Det vi har brug for er en fornuftig lokalisering af arbejdspladser og boliger på hele Sjælland, og gode livsvilkår for mennesker i balance med miljø og natur.