Input til høringssvar fra Alternativet til Lokaludvalget i Brønshøj-Husum Lokaludvalg til KP24, maj 2024

Kommuneplan 2024 skal svare på udfordringer og ønsker i forhold til Københavns situation og udvikling. Den helt overskyggende udfordring er klimakrisen, hvilket også er adresseret i KP24´s overskrift: ”Fremtidens Klimavenlige Hovedstad”. Desværre indfrier KP24 ikke sin hensigt, idet **KP24 primært har til formål at understøtte byggeri i meget stor skala.** Det ville klæde teksten at være meget mere tydelig om dette i stedet for de mange ukonkrete klima-hurraord. Det en klar mangel at sammenhængen mellem salg af byggegrunde, skabelsen af Lynetteholm og udviklingen af Metro og de økonomiske forudsætninger for denne sammenhæng ikke behandles i teksten.

Der er **behov for en bedre formidling af data**, der ville gøre det lettere at forholde sig til KP24. Det gælder for eksempel i forhold til hvor mange boliger, der står tomme, et tal der ikke fremgår af Boligredegørelsen 2023. Det demografiske grundlag er også svært at gennemskue. Her ville det være hjælpsomt med en en vurdering af i hvor høj grad tidligere kommuneplaner har haft succes med fremskrivninger. Emneområdet i KP24 er generelt så stort, at den korte gennemgang som LU har fået af TMF er meget utilstrækkelig.

KP24 fremstiller **København som en planlægningsmæssig ø**. Det fremgår ikke om eller hvordan planlægningen er integreret med de kommuner som København er omgivet af, eller hvordan der er sammenhæng med Region Hovedstadens ”Fælles om bæredygtig udvikling i hovedstadsregionen” fra 2023. Vi skal ikke planlægge efter, at alle Københavns børn skal have ret til at blive boende i kommunen, når de flytter hjemmefra. Det kan være sundt på mange måder at flytte til Hvidovre, Jylland eller udlandet i en periode.

Københavns Kommune har valgt at implementere ”**Doughnut-modellen**” som et overordnet planlægningsmæssigt redskab. Det betyder, at Københavns Kommune vil planlægge efter en miljømæssig (planetær) og en social bundlinje foruden den økonomiske bundlinje. Det er svært at finde spor efter dette i KP24. Ej heller er der spor efter de 17 Verdensmål.

Det betyder blandt andet, at der ikke fremgår **kvantitative data for, hvor stort et grønt potentiale der går tabt** som følge ved det planlagte storbyggeri. Det fremgår heller ikke hvor store udledninger af CO2 man forventer som følge af byggeriet, eller noget mål for hvordan man kan mindske brugen af kritiske råstoffer (jf. Region Hovedstaden). Det nævnes blot at Københavns Kommune i fremtiden forventer CO2-neutrale byggepladser, og at der senere vil komme en klimaredegørelse. Derfor forventes også senere en helt ny Klimaplan, men denne burde helt naturligt være integreret i KP24.

Som begrundelse for at bygge **tætte boligområder** i stor skala nævnes særligt at det er klimavenligt baseret på skalaøkonomi i forhold til opvarmning og trafik, hvilket ikke altid holder stik. Det ville være langt mere klimavenligt at bevare og udnytte eksisterende byggeri. Der er desuden behov for konkret dokumentation for, hvor ressourcekrævende forskellige typer af byggeri er for at muliggøre sammenligninger af højhuse, rækkehuse, mikrohuse o.s.v. Desuden bør man tage højde for de sociale omkostninger ved tæt-højt byggeri og mini-lejligheder.

KP24 har som mål at **almene boliger** skal udgøre mindst 20 % af nybyggeriet svarende til 10.000 boliger (s. 46). Heraf skal 6.000 være ungdomsboliger, hvilket vil sige at kun 7,5 % af nybyggeriet skal omfatte almene familieboliger. Med en så lille andel af almene familieboliger, forbeholder man almene boliger for borgere med særlige sociale behov som følge af den kommunale anvisning. Dermed fastholder man den almene sektor som socialt udsat – helt i modsætning til målsætningerne om mangfoldighed. Almene familieboliger bør være en almindelig mulighed, som familier kan skrive sig op til. Derfor mener vi, at *mere* end 50 % af etagearealet bør være indrettet med en gennemsnitlig boligstørrelse på mindst 95 m² (jf. s. 62), da mange ønsker større familieboliger. Vi mener også at mindstestørrelsen på boliger bør være 50 m2.

Ordet "mangfoldig" bruges på en politisk ladet måde. Udsatte boligområder, der i forvejen repræsenterer etnisk og social mangfoldighed skal være mere mangfoldige, men det synes ikke at gælde andre typer boligområder. KP24 bør i højere grad understøtte udbredelsen af **deleboliger** (jf. Boligredegørelsen 2023), hvor mennesker udlejer værelser til andre. Dermed vil også byens mange villakvarterer blive mere "mangfoldige" og mindre monokulturelle. Forestillingen om at socialt udsatte bliver løftet, fordi de bor tæt på socialt bedre stillede, mangler belæg.

Det København, som vi holder af, er det København vi har – ikke det vi (endnu) ikke har. Københavns sjæl er dens traditionelle arkitektur og byrum, ikke internationalt design i form af anonyme ensartede kantede kasser og tårne.

Den samlede trafikafvikling mangler et afsnit i KP24. I Brønshøj-Husum har vi nu alvorlige problemer omkring Frederikssundsvej, og biltrafikbelastningen forventes at vokse betydeligt med byggerierne i Tingbjerg og Bystævneparken. I TMF´s "Tendensanalyse – Fremtidens Storbyudvikling" (Kapitel 8) forventer man at Københavns **trafik vil gå i hårdknude**. Statens trafikprognoser (OTM) ser muligheden for sammenbrud i det overordnede trafiknet ved 2035.

Mere specifikt om miljøforhold:

Lokalt

KP24 modsiges af lokale projekter, hvilket i praksis gør de mange grønne hurra-ord tvivlsomme:

- **Tingbjerg**: Den voldsomme fortætning fjerner lys, luft og grønt, skaber varmeø-effekt samt mindsker trivsel på grund af tætheden af menneske og indkig i lejlighederne. Dobbeltkloakeringen er et godt tiltag, men opvejer ikke problemerne, og er desuden dyrt. Fortætningen medfører trafikale problemer og støj og nødvendiggør en lang række afledede investeringer fx i fm Frederikssundsvej. Men i KP24 står der (s. 30): "I byudviklingsområderne prioriteres forhold for gående og cyklende". Store veje omtales (s. 50) som "fysiske barrierer", mens løsningen på dette angives som nye veje <u>såsom</u> cykel- og gangbroer, tunneller, bedre krydsningsmuligheder...
- **Husum Haveby:** godt med begrænset bilisme, men den vil også blive et forgrønnet betonkvarter med lange skygger pga høje huse og med mange af de samme problemer som nævnt vedrørende Tingbjerg.
- **Vejforbindelsen over Husumvold** harmonerer ikke med følgende punkter fra KP24: ønsket om mindre biltrafik, bedre luftkvalitet, bedre forbindelser over kommunegrænser,

fastholdelse af Fingerplanen som et vigtigt princip, grøn mobilitet, nedbringelse af antallet af støjbelastede områder, understøtte turistattraktioner, højere biodiversitet, større artsrigdom og bedre natur, rekreative anvendelser og gode naturoplevelser. Vejen bliver en barriere for en eventuel supercykelsti.

- Spørgsmål: Hvad er det for en nordgående forbindelse fra Tingbjerg til **Gladsaxe** der nævnes?

Der er positive elementer:

- **Fingerplanen** er et vigtigt princip (s. 14), og må ikke undergraves af mindre projekter, som til sidst vil føre til at man opgiver princippet.
- **15 minutters** by (s. 11) også et vigtigt princip for byudviklingen, og som indebærer at man tænker mere i decentralisering af funktioner.
- **Biodiversitet** (nævnes 27 steder). "I områder som Amager Fælled, Utterslev Mose, Vestvolden og langs å-systemerne, skal naturoplevelsen være i fokus og biodiversiteten prioriteres" (s. 94). Der bør også være mere naturoplevelse i mindre grønne områder som fx parker m.v. Man vil også bevare gamle træer, men det skal ikke kun være når de gamle træer ikke er truet, de gamle træer skal ikke vige for byggeprojekter (Jf. Københavns Kommunes Træpolitik fra 2018).
- Det er godt med **partnerskabsaftale** med Dansk Naturfredningsforening og med frivillige partnerskabsaftaler med grundejere (s. 90). Der er også behov for forpligtende aftaler og tiltag.
- Undgå **Varmeø**-effekter (s. 89), der især opstår ved fortætning.
- **Begrønningsprocenter** ved nybyggeri (s. 91) er godt, men begrønning kan aldrig erstatte grønne områder. Er der viden om de reelle klimaeffekter af begrønning?
- Nedbringe antallet af **støjbelastede** områder (s. 32).
- CO2-neutrale **byggepladser** (x. 89) – men hvad betyder det konkret?
- Grøn **mobilitet** (s. 28), men det er først efter mange års drift at metro bliver grøn, og det har vi ikke tid til. Vi har derfor først og fremmest behov for prioritering af bus- og cykeltrafik (herunder bedre cykelveje).

Negative elementer

- Målet om **40.000** flere boliger (herunder anlæggelsen af Lynetteholm), der koster dyrt i CO2, biodiversitet, grønne områder, varmeø-effekter m.v.
- **Fortætning** fremhæves (s. 9) som en klimaløsning, fordi det indebærer kortere transportveje og mere økonomisk opvarmning. Dokumentationen for dette er ikke klar. Der tages ikke højde for klima- og samfundsomkostninger ved byggeri jf. ovenfor. Ikke kun fjernvarme,

men også små varmepumper er en klimavenlig opvarmningsform. Fortætning indebærer højere befæstning og dermed større risiko ved skybrud.

- **Luftkvalitet** nævnes kun ét sted (s. 14)