

MINDRETALSUDTALELSE TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2007

I forbindelse med vedtagelsen af kommuneplanstrategi 2007, er der kommet fire mindretalsudtalelser fra følgende partier Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Dansk Folkeparti og Venstre. Disse kan læses nedenfor:

MINDRETALSUDTALELSE FRA SOCIALISTISK FOLKEPARTI TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2007

SF er enig i at København skal være en bæredygtig by, en by for alle, at byens placering tæt ved vandet skal udnyttes til gavn for københavnere, og at hovedstaden skal udvikles sig som en dynamisk hovedstad.

SF har dog en række forbehold for, hvordan de fire fokusområder i kommuneplanstrategien tænkes realiseret.

BÆREDYGTIG BY

For det første mener SF, at særligt to forhold i relation til kommuneplanlægningen har betydning for hvorvidt ambitionen om at blive verdens miljøhovedstad kan indfris:

- privatbilismen skal reduceres til fordel for fremme af effektiv, komfortabel og billig kollektiv trafik samt cyklisme;
- energineutralt nybyggeri i København skal være reglen frem for undtagelsen i den nye planperiode til fordel for både miljø og københavnernes pengepung.

For det andet er SF skeptisk overfor om en fortætning af byen og bæredygtighed nødvendigvis går hånd i hånd. Argumentet om at en tættere by vil skabe mindre biltrafik køber vi ikke ukritisk – SF vil hellere investere i ordentlig kollektiv trafik – finansieret af trængselsafgifter - end vi vil bygge tæt og højt for at fremme bæredygtighed i byen.

BYEN FOR ALLE

Den vigtigste målsætning for SF i forhold til at skabe en by for alle er, at der bliver sat stop for etablering af flere velhavereklaver i København. Gennemsnitslevealderen i København varierer som hvis Kongens Enghave lå i Albanien og Østerbro i Svejs. Den udvikling vil SF ikke være med til at fremme. En by for alle betyder, at nye byområder ikke kun skal være for dem med penge – der skal bygges alment og billigt, ældre- og ungdomsboliger samt boliger til socialt udsatte og handicappede i alle nye bydele.

DEN DYNAMISKE BY

SF mener, at en dynamisk by opnås ved at sikre plads til mangfoldighed, kreativitet og nye ideer i byen. Det sikres naturligvis – og som strategien lægger op til – gennem uddannelse, iværksætteri, infrastruktur, lækker bymidte osv. Men det sikres også ved sikre gode muligheder for at eksperimentere og utæmmet kreativitet. Derfor mener SF, at f.eks. flere ungdomshuse og videreudvikling af det Christiania, vi kender i dag, er elementer af en dynamisk by, der skal dyrkes for at byen kan bevare sin dynamik

MINDRETALSUDTALELSE FRA ENHEDSLISTEN TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2007

Københavns udvikling er grundlæggende et politisk valg. Udviklingen er ikke naturbestemt eller uundgåelig. Udviklingen af vores by afhænger af de beslutninger – og ofte mangel på beslutninger, som træffes politisk.

Trafikken i vores by er et eksempel på, at udviklingen er et spørgsmål om valg.

Flertallet bestående af S, SF & RV taler ofte og meget om at begrænse biltrafikken i byen, ligesom kommuneplanstrategien også gør. Desværre handles der ikke, hvilket betyder at trafikken i byen stiger, både på kort og langt sigt.

Det kan ses i opførelsen af P-anlæg rundt omkring i brokvartererne, som betyder at det bliver lettere at parkere bilen inde i byen, hvilket igen betyder flere biler i byen. Det kan ses i planlægningen af nybyggeri, hvor der ofte tænkes meget traditionelt ift. at biltrafikken prioriteres meget højt, det kan ses i nedslidningen og nedprioriteringen af den kollektive trafik. At der kommer en metrocitring om 10 år kompenserer ikke for dyrere og dårligere busser i dag.

Kørselsafgifter/bompenge fremhæves ofte som det middel der kan begrænse trafikmængden i byen. Enhedslisten støtter at der indføres kørselsafgifter som i London eller Stockholm, så hurtigt som muligt. Det er imidlertid ikke forsvarligt at vente, indtil der kan skaffes flertal for kørselsafgifter i folketinget.

Københavns kommune har både forpligtigelse og mulighed for at begrænse biltrafikken på kort sigt. Dels gennem inve-

steringer i kollektiv trafik, dels ved ændringer af byrummet for at gøre det mindre attraktivt at bruge bil. Det kan f.eks. dreje sig om nedlæggelse af p-pladser, i stedet for at øge antallet som det sker i dag. Og det kan ske ved at droppe trafikgenerende investeringer som en havnetunnel.

Nye byudviklingsområder skal indrettes så det er muligt, ja nærmest uomgængeligt ikke at have bil når man bor der.

BYUDVIKLING HANDLER OGSÅ OM BYENS SJÆL

Som det rigtigt bemærkes i kommuplanstrategien er Københavns originale egenart byens skala med karreer i 4-5 etager og byens særegne profil med grønne kobbertårne.

Hvorfor det virker uforståeligt at flertallet ønsker at ødelægge byens originale egenart med højhuse i og omkring middelalderbyen og i de udbyggede dele af byen, f.eks. store dele af brokvartererne.

Byens sjæl er for vigtig at blive ofret i en hovedløs jagt på at være "metropol" og lige som de andre storbyer i den vestlige verden.

Højhusstrategi og Metropolzoneprojektet er grundlæggende karakteriseret ved historieløshed, manglende respekt for byens egenart og ønske om at sætte monumenter over sig selv.

Enhedslisten vil i de gamle udbyggede områder i byen ikke bygge højhuse.

Højhuse kan derimod være et plus og et aktiv i de nye byudviklingsområder – f.eks. Nordhavn. Hvor højhuse kan bidrage til ny og markant arkitektur – og bidrage til at sikre en befolkningstæthed der kan give levende nye bydele.. (Imod sætning til f.eks. Havnestaden der i dag ikke har et eget liv, og derfor risikerer med tiden at stå som monument over en fantasiløs og profitbaseret byudvikling)

DEN SOCIALE BY.

Vores by bliver mere opdelt. Den velhavende middelklasse dominerer stadig større dele af byen, mens de fattigste presses sammen i bestemte – særlig almene boligområder.

Denne ghettoisering er farlig for byens sammenhængskraft og solidaritet. Når man ikke kender hinanden, kan man ikke integreres.

Den manglende solidaritet og sammenhængskraft viser sig uanset om det er problemer med ungdomsbander der chikanerer andre, eller det er naboprotester mod eks. Behandlings og væresteder for narkomaner.

Derfor er det vigtigt at sikre blandende boligområder. Ikke kun ved at få flere ressourcestærke mennesker ind i de fattiges boligområder, men også ved at få givet plads både til fattigrøve og udsatte i de velhavende middelklasseghettoer der i stigende grad dominerer dele af byen. (Særlig Vanløse, Valby, Østerbro)

Derfor må byen sikre plads til alle – ikke kun mennesker i job, som fokus er på i dag.

Derfor skal kommunen forpligtes på at sikre boliger til fattige og til udsatte grupper. Disse nye boliger skal som udgangspunkt laves i de velhavende middelklasseområder, og kan etableres gennem nybyggeri, køb af lejligheder og/eller ekspropriation.

DEN GRØNNE BY

Byen skal være grøn og levende, hvis den skal være attraktiv for alle slags mennesker. Der skal være rum og plads til udfoldelse udenfor boligen og/eller arbejdspladsen.

Derfor er de rekreative arealer af uvurderlig betydning for København og københavnere.

Livskvaliteten i byen er meget afhængig af en bevaring og fortsat udvikling af byens grønne rekreative åndehuller.

Livskvaliteten for københavnere kan kun fastholdes og udvikles, man ikke bebygger hver en grøn plad. Ordene i forslaget til kommuneplansstrategi om den bæredygtige by bliver hule, når man vil inddrage Kløvermarken til massivt og dyrt boligbyggeri, hvor lagt de fleste boliger bliver ejerboliger og kun en lille alibi klump Billige alibi boliger

MINDRETALSUDTALELSE FRA DANSK FOLKEPARTI TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2007

Dansk Folkeparti (DF) finder, der er rigtigt mange gode ting i Kommuneplanstrategien.

Med hensyn til "Byen for alle" og bemærkningerne i afsnittet om, at der arbejdes for billige boliger for kernemedarbejdere, må DF endnu en gang henvise til, at konceptet for billige boliger ikke er lovligt, jf. daværende Indenrigs- og Sundhedsminister Lars Løkke's bemærkninger.

Endvidere skal der henvises til Statsforvaltningens notat, om at det ikke er kommunal opgave, at tilvejebringe boliger for velfærdssamfundets medarbejdere. I fald man ønsker at beholde afsnittet, ønskes det klart defineret hvad en "kerne-medarbejder" er.

Ifølge Statsforvaltningen er det ikke lovligt for en kommune at tilgodese familier med årsindtægter på mellem 400.000 – 600.000 kr., som billigboligerne er tiltænkt, på bekostning af kommunens øvrige borgere.

DF er ikke imod billige boliger, men vi er imod at omgå loven, jf. ovenstående.

I afsnittet om den bæredygtige by nævnes bl.a. mindre trafik - bedre transport.

I den forbindelse skal DF bemærke, at vi ikke går ind for trængselsafgifter – det er DF's holdning, at trængselsafgifter rammer skævt således at kun de der har råd vil køre til byen, og at skrappe parkeringsnormer ikke vil medvirke til at løse problemerne. DF anbefaler, at der snarest indledes drøftelser om "Park and Ride" systemer med omegnskommunerne og andre relevante parter.

Havnetunnel er alene nævnt med et enkelt ord under afsnittet "byen ned til vandet". DF mener, at der skal fokus på at komme videre med arbejde om en havnetunnel snarest.

Med hensyn til skrappe p-normer, vil DF gerne bemærke, at der skal oprettes erstatnings p-pladser; jf. P-aftalen. De 1000 pladser, der efter aftalen skulle nedlægges, er næsten realiseret, mens der langt fra er oprettet de i alt 4000 nye p-pladser, som aftalt.

MINDRETALSUDTALELSE FRA VENSTRE TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2007

Statsforvaltningen har i gentagende henvendelser til Københavns Kommune slået fast, at kommunen er afskåret fra at påtage sig opgaver i relation til boligforsyningen i almindelighed. Venstre er derfor stærkt bekymret for lovligheden af kommuneplanstrategiens mål og initiativer i forhold til kommunens arbejde med billige boliger. Venstre kan derfor ikke stemme for kommuneplanstrategien.