

Københavns nye kulthuse

Kjeld A. Larsen, medlem af Indre By Lokaludvalg, formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

Bragt i **CityAvisen onsdag den 17. august 2016**, side 8

En af de mere spøjse københavnerbegivenheder denne sommer (29. juni) var åbningen - i regnvejr- af det ny p-hus på Kvæsthusmolen med taler ved et af de arkitekttegnede tårne af kulturminister, overborgmester og den glade giver fra Realdania, ledsaget af optræden ved kgl. skuespillere og sluttelig nedstigning, rundvisning, besigtigelse af biludstilling og bespisning i de nye underjordiske hellige haller. Stor var jubelen fra de fremmødte interessentgrupper fra det mere velstillede københavnske borgerskab. Talerne forsøgte af bedste evne at udlade fortællingen om, at p-anlægget oprindeligt var uønsket af flertallet af politikere i Københavns kommune, men ønsket af grundens ejer i skikkelse af kulturminister Brian Mikkelsen: teatergæster skal da kunne komme anstandsmæssigt i operaen og det kgl. teater, hvilket selvfølgelig kun kan foregå i bil. Biltrængslen og den dermed forbundne luft- og støjforurening og klimaproblematikken er underordnede temaer for flertallet af kommunens politikere, sammenlignet med den overordnede vækstmani dagsorden og bestræbelserne for at opnå udskiftning af kommunens lavindkomstgrupper med nye entreprenante og velstillede københavnere. Jeg må indrømme, at jeg i dette felt følte mig ret fejlplaceret, men som græsrodsrepræsentant og lokaludvalgsmedlem i Indre By en nyttig erfaring rigere. For problematikken er følgende:

Københavns kommune oplever en accelererende stime af indvielser af nye kulthuse: arkitektdesignede p-huse, som manifesterer sig som hippe tårne i bylandskabet, gerne overdådigt udformet i cortenstål og teglsten, både i nye og kommende byudviklingsområder som Nordhavnen, Sydhavnen, Ørestaden og Carlsberg, men også i de gamle bydele, eksempelvis det nyindviede p-hus ved Sankt Annæ Plads og planlagte anlæg i Indre By

under Jarmers Plads og Dantes Plads. De skal dels betjene det nye velstillede voksende borgerskab, der køber store biler som aldrig før, og gradvist udskifter de københavnere, som ikke længere har råd til at have bolig i kommunen (den nok så diskuterede gentrificeringsproces), de ude fra kommende bilpendlere og det teaterbesøgende publikum fra de velstillede kommuner i Nordsjælland.

Københavns polarisering

Den polarisering, som på det seneste omtales i store dele af dagspressen, kan opleves i byudviklingsprocessen i byens ældste del i forbindelse med min deltagelse i lokaludvalgsarbejdet. Der skal bygges mere tæt og dermed højere, hvilket kan være fornuftigt nok i en by med vokseværk, blot det ikke virker ødelæggende på middelalderbyens og tilgrænsende områders berømmede lave profil med kirkespirene som synligt vartegn. Problemet er kommuneplanes krav til p-pladser, som automatisk udløses i forhold til omfanget af nyopførte m², uanset beliggenhed i naboskab til offentlig skinnebåren trafik. Vi oplever det eksempelvis ved opførelsen af Det Ny Scala, den planlagte bebyggelse af Postgrunden og udbygningen af Tivolikanten, alle grunde beliggende ved den bedst kollektivt trafikbetjente placering i Danmark, i naboskab til Hovedbanegården og en række kommende metrostationer. Det er ligeledes almindeligt, at private bygherrer – for at forøge forrentningen af det ejede grundstykke - ønsker opført en ekstra etage på eksisterende ældre bygninger, eksempelvis på Dagmarhus og bygninger på Strøget, men hvor skal de udløste parkeringsarealer så findes i denne del af byen med begrænsede arealer? Ofte bliver løsningen, at en anden bygherre påtager sig at bygge endnu flere p-pladser end vedkommende selv er berettiget til ifølge de udløsende p-normer.

Alternativerne til den bilbårne storbylivsform

Set ud fra et bæredygtighedskriterium må en række af fortidens biltrafik genererende og dermed trafikbelastende projekter betragtes som fejlskud: en ringvej gennem det centrale København over Kgs. Nytorv, gennembruddet i middelalderbyen i form Bremerholmlinien og en motorvejslignende trafikåre langs byens rådhus i form af H.C. Andersens Boulevard. Trafikforskere er generelt enige om, at de mest effektive midler til dæmpning af biltrængslen er parkeringspolitikken, skarpt forfulgt af trafikdæmpende tiltag som den forkastede trængselsring eller alternativt km baserede kørselsafgifter. Hvad parkeringspolitik angår, har et flertal i Indre By Lokaludvalg bl.a. foreslået politikerne, at tilflyttere til de tæt bebyggede områder ikke automatisk kan forvente at opnå en p-licens med gyldighed i parkeringszonen. I øvrigt giver en p-licens ikke ret til, men alene en tilladelse til parkering.

Men der skal selvfølgelig samtidig opbygges et mobilitetsfremmende alternativ til bilbaseret transport, allerhelst baseret på et kollektivt skinnebårent system i gadeplan, et radiale letbanesystem, som skal starte ved stationer på den planlagte og nu besluttede letbane i Ring3. Den løsning er omegnskommunerne i Hovedstadsregionen positivt stemt for og har i den forbindelse – i samarbejde med den forrige regering -finansielt støttet udarbejdelsen af en undersøgelsesrapport om et letbanesystem i Hovedstadsregionen, en støtte som nu er trukket tilbage af den nuværende regering. Desværre er flertallet af de københavnske politikere ikke med på letbaneløsningen, men foretrækker fortsat den dyre metroudbygning, som ikke bidrager til at få bilpendlere til at skifte til kollektiv mobilitet, og som fortsat skaber et snævert rum for status quo eller via smart teknologi en mulighed for en øget biltrafik. Det er som om, at Venstregeringens slogan ”Nu er det bilernes tur” nu også er blevet et udtalt slogan og en ny praksis for politikerflertallet på Københavns Rådhus.