

Skal København fremover bestå af monotone øer?

Af Henrik Valeur, 2019

Politikerne vil udvikle København med syv nye øer til industri, en ny ø til beboelse og en bilfri indre by, der vil føre til en "ø" for turister og shoppere. Men det er en forældet og ødelæggende tilgang at opdele byen i funktionsbestemte zoner.

Blandt regeringens mange forslag til udvikling af hovedstaden er anlæggelse af en ø til boliger ved den nordlige indsejling til Københavns Havn og en samling af øer til industriproduktion ved den sydlige indsejling.

Efter udflytning af industriproduktion til Kina og andre lavtlønslande med ringe miljøbeskyttelse gennem de seneste godt 30 år, er der nu et politisk ønske om at flytte den samme produktion tilbage igen. Men tilbage til en storby?

I Kina har man i dag travlt med at flytte industriproduktionen ud af storbyerne, hvor den skaber store miljøproblemer og forringer byboernes livskvalitet.

Hvor kommer jorden fra?

Det hævdes, at fyldet til øerne er overskudsjord, men hvorfra kommer det, og hvordan kommer det dertil?

Som københavnere vil man nok kunne se frem til betydelig mere forurening og trængsel på byens vejnet. Ifølge Dansk Byggeris beregninger svarer transporten af opfyldningsmateriale til cirka 100 lastvognsture per time hver eneste time døgnet rundt hver eneste dag hele året i en treårig periode.

Derefter kommer så transporten af maskiner og materialer til byggeri. Og det er, inden selve industriproduktionen overhovedet er gået i gang.

Det hævdes videre, at øerne vil virke som klimasikring i forhold til havvandsstigninger. Men hvordan skal disse øer selv sikres mod havvandsstigninger? Og hvorfor ikke sikre den eksisterende kystlinje i stedet for at bygge mere udsat

kystlinje? Burde man ikke, tværtimod, flytte længere væk fra kysten?

Der findes allerede havnebyer

Man kan ikke hævde, at nybyggeri er bæredygtigt, hvis der ikke er brug for det, eller hvis det med fordel kunne placeres andre steder.

Der er naturligvis en ide i at placere industriproduktion i nærheden af en havn, men der er andre havnebyer på Sjælland, for eksempel Rødby, Nakskov, Korsør og Kalundborg, hvor der er mere brug for og bedre egnede arealer til industriproduktion.

Men hvis der ikke kommer industriproduktion i København, og dermed antagelig en masse nye arbejdspladser, hvad er så begrundelsen for boligøen?

Der er længe blevet argumenteret for behovet for at skaffe plads og bygge nyt i København til de mange tilflyttere, man forventer, men befolkningen i København vokser kun, hvis politikerne vil det.

Og det er jo nok alligevel ikke industriarbejderne, som kommer til at bo på den ø, for det har de næppe råd til – og måske heller ikke lyst til. De vil nok fortsat bo på Vestegnen eller længere mod syd eller vest.

Men der vil sikkert også være arbejdspladser for mange ledere og mellemledere i industriproduktionen, og nogle af dem kunne måske godt tænke sig at bo på den ø.

Segregering af København fortsætter

Den segregeringsproces, der har præget udviklingen i København gennem de seneste årtier, nemlig at vellønnede og velhavende erhvervsaktive, pensionister og udlandsdanskere flytter ind i og overtager de centrale dele af byen, mens resten forsvinder ud mod vest og ned mod syd, vil derfor forstærkes.

Det samfundsmæssige problem med en byregion, som er spaltet i en central og nordlig del for den velstillede og karrierebevidste del af befolkningen og en vestlig og sydlig del for det nye proletariat, bliver ikke løst, tværtimod.

Det er det samme med "trafikløsningen", hvor man tilføjer super-cykelstier og hurtigkørende busbaner, samtidig med at man udvider motorvejsnettet for biler og lastbiler. Så får alle, hvad de vil, men det egentlige problem, det konstant stigende

transportbehov, forbliver uløst.

Bilfri by skaber monotoni

I forbindelse hermed er der fra den modsatte side af det politiske spektrum i Københavns Borgerrepræsentation et forslag fremme om at gøre hele den indre del af byen bilfri.

Resultatet af dette vil, højst sandsynligt, blive en "ø" for shoppere og turister. Da disse kræver mere service og flere varer, vil det medføre en øget trafikbelastning i de områder uden for den indre by, hvor københavnere faktisk bor.

Bil- og lastbiltrafikken skaber en lang række problemer i storbyer og bør derfor reduceres mest muligt, videst muligt. Ikke bare inden for et snævert afgrænset område midt i byen.

Opdelingen af byen i "øer" med hvert deres bestemte indhold – det, som byplanlæggere kalder funktionsbestemte zoner – var særlig udbredt i forbindelse med genopbygningen af vest- og østeuropæiske storbyer efter Anden Verdenskrig.

Den funktionalistiske byudviklingsmodel, som resulterede i de mange monotone forstadsmiljøer, der i dag omkranser europæiske storbyer, havde en anden effekt end bomberne under krigen, men socialt, kulturelt og miljømæssigt var effekten næppe mindre ødelæggende.

Kan det virkelig være rigtigt, at Københavns udvikling i det 21. århundrede skal baseres på så forsimplede og forældede planlægningsprincipper?

*This article appeared in *Altinget*, February 5, 2019.

This article may be copied or reprinted for noncommercial purposes as long as proper citation standards are observed (author, title, date).