

## FIRE TEMAER SÆTTER RAMMEN FOR VALGMØDE I AMAGER BIO

Amager Vest og Amager Øst Lokaludvalg holder valgmøde d. 11. oktober i forbindelse med Kommunalvalget i november. Læs mere om valgmødets fire temaer 'By- og boligpolitik', 'Det gode børneliv', 'Trafikale udfordringer' og 'By & Havns rolle i byudviklingen', der er til debat.

### BY- OG BOLIGPOLITIK

Der er generel enighed om at alle uanset indkomst skal have en mulighed for at bosætte sig i København - byen har også brug for servicepersonale og sygeplejersker.

Men hvordan ser det egentlig ud med efterspørgslen på boliger, udbuddet og priserne?

Over de seneste 30 år er boligbestanden i København steget med 47.000 boliger. Det er primært større ejerboliger og privat udlejning. I samme periode er antallet af familier i byen steget med 86.000, dvs. omkring det dobbelte af væksten i boligbestanden. Samtidig steg den årlige tilflytning fra andre kommuner og udlandet væsentlig mere end antallet af ledige boliger i perioden fra 2004 til 2015.

Udbuddet af ejerboliger er faldet fra ca. 2.500 lejligheder til ca. 1.000 fra midten af 2019 til februar 2021, hvilket har været en medvirkende årsag til de kraftigt stigende priser i samme periode. Priserne ligger nu på hhv. 56.000 og 45.000 kr. pr. m<sup>2</sup>. i gennemsnit. Udviklingen i huslejen på det private marked er siden 2015 steget med omkring 25 pct.

Men der er også langtidstomme boliger. Ca. 5.100. Mange af dem har installationsmangler eller er små boliger.

Især siden 2010 har der været en kraftig vækst i tilflytningen, men langt de fleste tilflyttere flytter dog ud af byen igen efter en årrække. Blandt dem, der tilflyttede i år 2000, var kun 27 pct., stadig bosiddende i kommunen i 2020. Blandt de personer, der flytter ud af København, angiver flertallet, at de gerne ville være blevet i byen, men må flytte pga. økonomi

Fremtidens boligbehov i Københavns Kommune er estimeret til 40.000 boliger i perioden fra 2021 til udgangen af 2030. Men der skal ifølge beregningerne 60.000 boliger til, hvis priserne skal dæmpes. Efter planperioden (2031-2050) estimeres behovet til yderligere 40.000 boliger, baseret på forventningerne til den demografiske udvikling.<sup>1</sup>

Alt i alt er der en meget stor efterspørgsel på boliger. Den er stigende og det samme er priserne. Så spørgsmålet er, hvordan vi sørger for, at der er boliger nok til alle?

Der er forskellige måder at løse problemet på eksempelvis udvide i højden ved at gøre højhusene højere eller udvide byen ud i vandet som Lynetteholmen. Men er det overhovedet muligt at bygge sig til lavere priser i Københavns Kommune? Kan man sikre flere billige boliger ved at bygge flere almene boliger? Eller skal vi tænke byudvikling i et regionalt perspektiv i samarbejde med omegnskommunerne? Og er der overhovedet ordentligt plads til at servicere alle de mennesker i skoler, daginstitutioner, fritids- og kulturfaciliteter og trafikalt?

### DET GODE BØRNELIV

Indbyggertallet i København stiger og dermed også børnetallet. Det medfører, at der bliver brug

---

<sup>1</sup> Kilde: Analyse af den aktuelle boligforsyning i Københavns Kommune:  
<https://www.kk.dk/node/14148/24062021/edoc-agenda/c35c41ff-7d24-4d9f-8205-b049664bb739/19562250-9616-4494-a4ef-887d6a38bb95>

for flere institutionspladser, skoler og idrætsfaciliteter. Daginstitutionerne er pressede, for det kan være svært at få ansat nok uddannede pædagoger til at sikre kvaliteten i dagtilbuddene, kommunen har svært ved at finde byggegrunde til nye skoler og børn står på lange ventelister for at kunne gå til fritidsaktiviteter.

#### Mangel på pædagoger i København

Allerede i dag er det en udfordring for byens institutioner, at der er mangel på pædagoger og færre søger ind på pædagoguddannelsen. Udfordringen ses blandt andet ved, at 44 % af kommunens stillingsopslag på pædagogstillinger i andet halvår af 2020 ikke blev besat på første opslag. Et tal, der er steget gradvist over de seneste år.

Københavns Kommune har afsat 450 millioner kroner over de næste fire år til minimumsnormeringer. Det vil sige, at der gennemsnitligt på tværs af kommunens institutioner skal være minimum 1 voksen til 3 børn i vuggestuerne og 1 voksen til 6 børn i børnehaverne fra 2022. Derfor bliver der behov for at ansætte over 1.200 ekstra pædagogiske medarbejdere frem mod 2024. I november 2019 var der 374 ledige pædagoger og 111 ledige pædagogiske assistenter med bopæl i Københavns Kommune.

Ifølge forskning er andelen af uddannede pædagoger i dagtilbuddene en af de faktorer, der har størst betydning for kvaliteten af den pædagogiske praksis i dagtilbuddene og for børnenes udbytte af at gå i dagtilbud. For at styrke rekruttering og fastholdelse af kvalificeret personale, har Københavns Kommune iværksat en række tiltag såsom efteruddannelse.<sup>1</sup>

#### Et udfordret fritidsliv

København er den kommune i Danmark, hvor der er færrest idrætsfaciliteter pr. indbygger. Det seneste facilitetsindeks (2021) viser at der er 638.117 borgere om de 421 faciliteter der findes i København, hvilket giver et snit på 1.516 borger pr. facilitet. Det giver København en placering nederst på listen.<sup>2</sup>

Ventelister er et stort problem i idrætsforeninger i København. En undersøgelse, DGI Storkøbenhavn foretog i 2018 blandt 1200 forældre i København viste, at:

- 72 procent af forældrene har oplevet, at det var vanskeligt at melde deres børn ind i en idrætsforening.
- 56 procent har oplevet, at deres barn/børn står eller har stået på venteliste til en idrætsforening.
- 62 procent mener, at ventelister for børn til idrætsforeningerne er et problem, der skal løses politisk.
- 69 procent savner andre eller flere idrætstilbud til et eller flere af deres børn i Københavns Kommune

Behovet for flere idrætsfaciliteter vil stige de kommende år. Indbyggertallet i København forventes at vokse med 26.000 flere børn og unge under 18 år inden år 2035. (ifølge DGI Storkøbenhavn). DGI Storkøbenhavn er bekymret for, at de børn og unge på kanten af samfundet, der i forvejen har det sværest, kommer endnu længere væk fra foreningsfællesskaberne i København, når der ikke er tilstrækkeligt med faciliteter.

Årsagen til at der ikke bygges flere idrætsanlæg er bl.a. det såkaldte anlægsloft, som fastsætter, hvor mange penge kommunerne må bruge på bygge- og renoveringsopgaver. Anlægsloftet er bestemt i en aftale mellem regeringen og Kommunernes Landsforening. Regeringens

hovedstadsudspil 2021 giver Københavns og Frederiksberg Kommuner mulighed for at øge deres investeringer i idrætsfaciliteter med samlet 1 mia. kr. i perioden 2022-2030.

#### Sundby Idrætspark

Fodboldklubben Fremad Amager har i samarbejde med ejendomsudviklingselskabet Generous Development præsenteret et ideoplæg til et nyt stadion på Sundby Idrætspark og en generel opgradering af området for Københavns Kommune. Omdrejningspunktet i oplægget er et stort stadion, en opgradering af idrætsfaciliteterne og en tilhørende 'Boligby' med familie- og ungdomsboliger og et hotel på grunden. Ideoplægget bunder i et ønske om at kunne komme i Superligaen. Hvad vil omdannelsen af Sundby Idrætspark betyde for lokalområdets mange brugere?

#### TRAFIKALE UDFORDRINGER

Flere og flere borgere bosætter sig i København. Det medfører flere biler i byen, og de seneste ti år er antallet af personbiler steget med 28%. Et tal, der forventes at stige i de kommende år og som kan medvirke til at skabe øget trængsel, CO<sub>2</sub>-udledning, luftforurening, støj og trafikulykker. Dog oplever flere bilejere at der er rift om parkeringspladser samtidig med at byens borgere har behov for fremkommelighed og at komme let fra A til B gennem bl.a. bilkørsel.

Transportsektoren forventes at udgøre den største kilde til CO<sub>2</sub>-udledning i København fra 2021 og frem. Vejtrafikken stod i 2019 for 75% af transportsektorens udledning. Vejtrafikken er også en af de største kilder til lokal partikelforurening i København. Luftforurening er årsag til alvorlige sygdomme som hjertekarsygdomme, diabetes og lungekræft, og er dermed et alvorligt problem for folkesundheden. I København dør hvert år ca. 440 indbyggere for tidligt på grund af luftforurening. Men også støj fra vejtrafikken påvirker menneskers helbred og velbefindende negativt, og estimeres at føre til op imod 500 dødsfald årligt i Danmark. Over 40% af landets støjplagede borgere bor i hovedstadsområdet.

Selvom at der er en del konsekvenser forbundet med vejtrafik vokser antallet af privatejede biler i København, hvilket medfører stigende pres på parkeringspladser. Københavns Kommune oplever en stigende efterspørgsel fra borgere på regulering af parkering med kommunale parkeringszoner.

I Kommuneplan 2019 er der vedtaget en række nye mål for fremtidens transport i København. Blandt andet målet om, at andelen af bilture maksimalt må udgøre 25% af den samlede transport i København i 2025. I 2020 udgjorde andelen af bilkørsel 31% af den samlede transport, og er kun faldet minimalt de seneste ti år, hvorfor det vil kræve en øget indsats at nedbringe andelen til 25% i 2025.

For at nå de politiske mål på mobilitetsområdet kan der gøres brug af en række virkemidler, som kan gøre transportformer mere eller mindre attraktive, og som kan påvirke de afledte effekter af trafikken. F.eks. kan anlæg af bredere cykelstier forbedre cykeltrafikkens fremkommelighed og tryghed, men kan til gengæld kræve inddragelse af bilparkeringspladser. Fremme af pladsbesparende transportformer som cykling, gang og kollektiv trafik kan være vejen frem ift. at øge den samlede trafikale kapacitet.

Hvordan får vi afviklet trafikken uden at forhindre den nødvendige trafik? Hvordan sikrer vi CO2 reduktion og undgår yderligere luftforurening? Er en østlig ringvej løsningen på trængslen på vejene eller skal vi gøre det sværere for bilejerne, så flere vælger cyklen og offentlig transport?<sup>2</sup>

#### BY & HAVNS ROLLE I BYUDVIKLINGEN

By & Havn har ansvar for udviklingen af Ørestad og Nordhavn med etablering af veje og kanaler, parkeringshuse, byrum og grønne områder. By & Havn sælger byggegrunde til forskellige investorer (bl.a. almene boligselskaber) og går aktivt ind i bylivsinitiativer hele vejen fra den første planlægning til beboerne er flyttet ind og bykvartererne lever.

By & Havn fungerer ved, at ejerkredsen (i dag primært Københavns Kommune) indskyder arealer og investorer indskyder kapital. Kapitalen anvendes til byggemodning og udvikling af arealet med henblik på salg af byggeretter til investor eller tredjemand. Indtægterne går til større infrastrukturprojekter i København – herunder metroen samt byrum, kajstrækninger, brygger, parker og initiativer i de nye bykvarterer. Disse projekter kan gennemføres for lånte penge, hvilket er tilfældet for metroen. Det betyder, at By & Havn skal afvikle gælden, efterhånden som de byggemodner og sælger arealer.<sup>3</sup>

By & Havn har som arealudviklingsselskab, grundejer og havnemyndighed en særlig position og et særligt ansvar i København. Selskabets beslutninger rækker flere årtier ud i fremtiden – både for nuværende og fremtidige borgere, virksomheder og gæster i København.

Arealudviklingsselskaberne giver kommunen mulighed for i videre omfang at igangsætte nye byudviklingsprojekter, som kommunen ellers ikke selv kunne gennemføre. Det åbner samtidig for et samarbejde med private investorer, som sikrer fremdrift og kan tilføre ressourcer til gavn for projektet.

By & Havn reguleres ved Lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. 95% af selskabet ejes af Københavns Kommune og 5% af staten.<sup>4</sup>

I bestyrelsen for By & Havn sidder fire medlemmer udpeget af Københavns Kommune, to medlemmer udpeget af Den Danske Stat og to medarbejderrepræsentanter. Ved at deltage i et arealudviklingsselskab afgiver kommunen indflydelse og kontrol. Kommunen må ikke have bestemmende indflydelse i selskabet, og selskabet må ikke have profitformål for øje. Kommunen har heller ikke mulighed for at deltage i udviklingen af konkrete projekter og byggerier på de arealer, som udvikles af arealudviklingsselskabet.<sup>5</sup>

Men det er stadig kommunen, der beslutter kommuneplanen og lokalplanerne for byen. Der er altså fordele og ulemper ved at lade et arealudviklingsselskab stå for byudviklingen. Men er By & Havn en nødvendighed for økonomisk bæredygtig udvikling af byen? Eller skal borgerne i København tage magten over byudviklingen tilbage.

---

<sup>2</sup> Kilde: Mobilitetsredegørelse 2021, Københavns Kommune

<sup>3</sup> Kilde: <https://www.altinget.dk/hovedstaden/artikel/by-havn-vi-udvikler-byen-paa-et-baeredygtigt-grundlag>

<sup>4</sup> Kilde: <https://byoghavn.dk/om-by-havn/>

<sup>5</sup> Kilde: <https://ejendomswatch.dk/Klummer/article11171589.ece>