

Foreningen Grønt Frederiksberg – for en bæredygtig og grøn by

Høringsbidrag til Kommuneplanforslag for Frederiksberg kommuneplan 2025

Dette høringsbidrag erkender, at der allerede i den eksisterende kommuneplan er mange gode udsagn om såvel den grønne dimension og i nogen grad også CO₂-reduktion. I imidlertid kan det konstateres, at mange byggeprojekter og vedtagelser i kommunalbestyrelsen i en del år ikke afspejler de overordnede hensigter når det kommer til praksis. Derfor beskriver bidraget også hvilke ændringer i den kommende kommuneplan der bør indføres for, at den grønne profil og CO₂ reduktionen bliver mere synlige i praksis.

Frederiksberg kommune er samtidig med udarbejdelsen af den nye kommuneplan ved at vedtage en "Klimaplan". Der bør naturligvis være et samarbejde imellem de to planer; man vil derfor også se, at vi i vores bidrag flere steder nævner CO₂-reduktion, fx i forbindelse med byggeri.

Efter vores mening er det helt nødvendigt, at klima/CO₂-reduktion indtænkes som en af de præmisser, der skal tages hensyn til i den fysiske planlægning. Det er desværre ikke, i tilstrækkelig grad, tilfældet i det forslag til Kommuneplan 2025 som kommunen har udsendt.

Hvilke ændringer i kommuneplanforslag 2025 vil vi foreslå

1. Målene for den grønne og bæredygtige by er ikke kompatible med en tættere by

På Frederiksberg bor vi i forvejen i den mest fortættede by i Nordeuropa og det er vigtigt, at den ikke gennemgår en yderligere fortætning. I den sammenhæng opfatter vi fortætning som både en bygningsfortætning og en "fortættet befolkning".

Vi anerkender, at der er boligtyper, som mangler på Frederiksberg, men de bør tilvejebringes ved boligomdannelse og en begrænset boligtilvækst i området vest for Fasanvej, samt på det allerede besluttede byudviklingsområde i Hospitalshaven. Vi vil forslå, at retningslinjerne (s.12) ændres således at huludfyldning udgår (se senere).

For så vidt angår almene boliger er det i dag svært at bygge billige almene boliger på Frederiksberg, derfor er det mest centrale ved almene boliger i Frederiksberg-sammenhæng, at de ikke stiger i pris som i privat udlejning. Vi finder det derfor uheldigt, at der i "RAMMER OG RETNINGSLINJER", pind 1 side 14 står, at der kan dispenseres fra kravet om almene boliger hvis andre boligtyper (i udgangspunktet) har en husleje på niveau med almene boliger. Det sikrer ikke mod stigende huslejer.

2. Bebyggelsesprocenter

Rammedelens bebyggelsesprocenter for de forskellige områder er for os at se for høje, fordi det giver bygherre lov til at fortætte eksisterende byggeri op til rammerne sat i kommuneplanen. Al for ofte ses nye projektforslag, der sprænger de eksisterende rammer blandt andet i forhold til bebyggelsesprocenten. Tit sker det med henvisning til nogle såkaldte arkitektoniske omstændigheder ved projektet, som nogen mener kan retfærdiggøre højere bygninger og/eller mere tæt byggeri.

Vi vil foreslå, at bebyggelsesprocenterne generelt reduceres med 25 % eller som minimum 10 % i områder uden lokalplan. Dette gælder ikke kun i områder med etagebyggeri men også i villaområder, hvor vi i dag kan se entreprenante bygherre ændre eksisterende byggeri for at udnytte de tilladte bebyggelsesprocenter fuldt ud.

3. Om bynatur" og "biodiversitet

Der skal tænkes i termer af "bynatur" og "biodiversitet" hvor det er muligt og det skal det være mange flere steder end det er i dag.

Grønne områder er ikke bare grønne områder. Vi mener "biofaktor" begrebet er for dårligt til at fange det nødvendige fokus på kvaliteten af biodiversiteten og vægten på de hjemmehørende arter. Vi opfordrer for det første til, at 0,5 kravet kræves for det samlede lokalplansområde (og ikke kun ubebyggede arealer) og for det andet til, at ikke-hjemmehørende arter ikke tælles med i målet.

I det hele taget vil vi foreslå, at der lægges mere vægt på hjemmehørende arter, således de ikke bare "prioriteres" (s.59) men, at de også fremhæves flere steder end (alene) på side 61. Hvis kommunen reelt ønsker hjemmehørende arter, der kan fremme det lokale insektliv, forekommer lidt mærkeligt, at det på s. 62 anføres, at flere af blomsterne ikke er hjemmehørende, mens andre tydeligt er "forædlede" hjemmehørende med mindre værdi for biodiversiteten.

Store grønne trækroner er meget værdifulde i denne sammenhæng. Ikke alene sikrer de skygge og giver mulighed for en omfattende biodiversitet som små træer (og buske) første opnår efter rigtigt mange år og dernæst bedrer de også lokalklimaet i byen ved at holde temperaturen mere stabil i sommerhalvåret. Derfor er kommunens "politik" med hensyn til træer i dag for uambitiøs. At man fra alle boliger kan se et træ er ikke nok. Vi vil foreslå et mere ambitiøst men også realistisk mål for de 12 år planen række over. Det kunne være et mål på 55.250 træer i 2037 (=en per husstand).

Kommunen bør stille imod en grøn by hvor borgerne over hele kommunen har adgang til nærrecreative arealer. Dette både af hensyn til borgernes trivsels, sundhed og muligheden for at bevare noget bynatur med et diversit dyre- og planterliv - også i byen. Vi vil foreslå kommunen arbejder for flere grønne passager, gang- og cykelstier og derigennem

indtænker det grønne i mobilitetsplanen. Vi vil foreslå etablering af centrale trafikøer der vanskeliggør gennemkørende biltrafik og således fremmer mere miljørigtige og sunde transportformer i byen.

Byen skal være bæredygtig. En klimatilpasset by er ikke nok, Frederiksberg skal også give et bidrag til at reducere klimaskadelige aktiviteter - en klima rigtig by hvor der i alle facetter af byens udvikling og drift indtænkes CO2-reduktion.

4. **Brug fysisk planlægning til at reducere varme-ø-effekter**

Træer er et af de vigtigste redskaber til at modgå varme-ø-effekten, der allerede i dag gør Frederiksberg til landets varmeste by. Det bør suppleres med krav om minimering af belagte arealer eller i det mindste permeabel belægning og faskiner hvor det er muligt. Endvidere bør der være krav om "blå elementer" og omlægning af kommunens kunstgræsbaner, væk fra uorganisk, sort gummigranulat. Omlægning til lys asfalt vil både mindske varmeeffekten og give større trafiksikkerhed ved svag belysning. Krav til lysere tage vil have samme effekt. Varme-ø-effekten har udover negativ påvirkning af helbredet, også betydning for nedbør og skybrud.

5. **Udgangspunktet ved byomdannelse skal være at nedrivning ikke er en mulighed**

Kommunen bør kun i helt specielle tilfælde dispensere fra et forbud mod nedrivning af eksisterende bygninger. Hvis der undtagelsesvis bygges nyt, skal det sikres, at det sker efter de nyeste bæredygtighedsstandarder. *Der er* evidens for, at nybyggeri generelt er langt mere klimabelastende end bevarelse hvor der satses på renovering og funktionsskift. En opprioritering af renovering, på bekostning af nybyggeri, ligger endvidere i forlængelse af de tendenser, som allerede ses i den del af bygningsreglementet, der træder i kraft medio 2025.

6. **Huludfyldninger skal begrænses og når de tillades skal de bruges til at fremme en mere grøn by.**

Det er vigtigt, at kommunen fremover håndterer huludfyldende byggeri så den grønne by understøttes. Vi mener, at teksten bør ændres så husudfyldelser behandles mere restriktiv. I kommuneplanforslaget står der, at husudfyldelser kan tillades; der bør i stedet stå "at det som udgangspunkt ikke tillades".

Huller i karreer er vigtige ikke kun for at der kommer lys, sol og luft ind i karreernes gårde - hullerne er også vigtige som korridorer for mobil biodiversitet, fx er der insekter, som sædvanligvis ikke flyver så højt, at de kommer ind i lukkede gårde, hvis bygningerne er over 4 etager.

7. Hvordan kan kommunalbestyrelsen og forvaltningen bruge Planloven mere offensivt til at sikre en grønnere og mere klimarigtig by

I praksis kan det være svært at fremme en grønnere og mere klimarigtig by, da bygherre i et område som Frederiksberg, med meget høje grundpriser, vil forsøge at maximere det bebyggede areal/boligarealet. Resultatet er en stadig tættere by, der typisk også har højere bebyggelse og hvor der er mindre lys i gårdrum og omgivelser og hvor der er færre udendørs kvadratmeter, hvor grønne tiltag kan prioriteres.

Lokalplanen, som burde være det regulerende instrument for kommunale styring, drejes ofte i en retning hvor allerede vedtagne målsætninger og principper, som de fremgår af kommuneplanen, eroderer i et forhandlingsforløb (i kommuneplanforslaget omtalt som en "dialogproces") med en developer. Developerens primære interesse er, groft sagt, at hans byggeri giver et så stort afkast som muligt, hvilket (som regel) er ensbetydende med et maksimeret etagekvadratmeterareal. At håndtere dette problem nødvendiggør en mere aktiv anvendelse af den planlovgivning som kommunen som myndighed har til rådighed, således, at den i højere grad tjener den grønne by og CO2 reduktionen.

Det foreslås derfor, at der i kommuneplan 2025 indføres krav om:

- A)** at developere skal udvikle en projektskitse hvor de eksisterende ejendomme indgår i omdannelsen (af hensyn til CO2 udslippet).
- B)** at det i et forslag til lokalplan (og eller kommuneplantillæg) skal beskrives om den påtænkte omdannelse ligger i forlængelse af den planintention, som allerede er nedlagt i kommuneplanen. Dette er specielt vigtigt når forslaget rummer forslag om ændring af funktion for arealet (fx boliger i stedet for erhverv etc.).
- C)** at forslaget ikke overskrider de eksisterende retningslinjer, der gælder for delområdets bebyggelsesprocent.
- D)** at det ved udarbejdelse af kommuneplantillæg, skal prioriteres at få indført yderligere retningslinjer for fremme af CO2 reduktion og grønne elementer i arealanvendelsen. Dette gælder såvel ved byggeprocessen som for det færdige projekt.

8. Mobilitet og parkering

Vi kunne på det offentlige møde om kommuneplanforslaget forstå, at der senere kommer en temarevision om mobilitet/trafik og (forhåbentlig) en opdateret parkeringsstrategi. Det mener vi der er behov for; især da trafikken er en af de områder hvor CO2-reduktioner er påkrævede. Afsnittene i forslaget til kommuneplan er måske kun midlertidige, alligevel vil vi gerne foreslå ændringer. Der er helt klart en indre modsætning i kommuneplanforslaget, når der på den ene side nævnes en retningslinje om at "biler skal fylde mindre i gadebilledet" og et andet sted lægges op til, at der skal etableres ca. 300 p-pladser på terræn. Der lægges i afsnittene om mobilitet op til et enormt stort CO2 forbrug, med parkeringsanlæg og i særdeleshed nye overflødige metrolinjer. Samtidigt står der intet om

etablering af flere busbaner eller andre tiltag der kan øge fremkommeligheden for den kollektive transport.

Vi mangler også konkrete tiltag til reduktion af den private biltrafik. Vi har nævnt trafikøer, hvilket kunne suppleres med nul-emissionszoner på det tætteste Frederiksberg og en hævelse af emissionskravet til Europanorm 6.

Afsluttende

Vi synes det er rigtigt ærgerligt at der i forslagetets rammedel side 176 står:

”I de nævnte byudviklingsområder kan der med udarbejdelse af et kommuneplantillæg åbnes mulighed for at ændre kommuneplanrammerne til at kunne rumme bebyggelse med større bygningshøjde og større bebyggelsesprocent end angivet. Udviklingen skal ske på en måde, der forbedrer byen og tilfører nye by kvaliteter. Det skal i hvert tilfælde bero på en konkret vurdering af projektets helhedsvirkning, arkitektoniske og byrumsmæssige forhold samt hvilke kvaliteter, projektet i øvrigt tilfører området og byen.”

Det åbner en ladeport for developeren til at forsøge, at overtale forvaltningen til at anvende nogle af de nævnte argumenter, så bygherre får legitimeret sin intention om høj tæthed, så den fremstår som en faglig velbegrundet rationalitet og ikke som et element i en design kamp, som i bund og grund handler om penge og intet andet. For os at se underminerer det formålet med Frederiksbergs kommuneplan.

Dette hørings svar er udarbejdet af Foreningen Grønt Frederiksberg – for en bæredygtig og grøn by (V/Peter Vogelius) og Miljøbevægelsen NOAH, Frederiksberg (v/Inger Vedel)

Grønt Frederiksberg

C/O Frederiksberg Mediecenter, Allégade 12, 2000 Frederiksberg