

Tid til flere boliger i København

En boligpolitik for Radikale Venstre København

Tid til flere boliger i København

Boligudviklingen i en storby vil aldrig være i balance, dertil er der for mange hensyn i spil. Det gælder også i København. I øjeblikket er Københavns boligsituation dog så meget ude af balance, at der brug for markant politisk handling for at rette op. Nogle af de relevante håndtag kræver lovændringer, mens andre områder kan blive korrigeret lokalt.

Det københavnske boligmarked i dag

Der er en række ubalancer i boligmarkedet i øjeblikket, der særligt relaterer sig til prisniveau, demografi, ejerformer og socialt udsatte.

Prisniveauet i den samlede boligmasse på tværs af ejerformer er for højt i forhold til lønniveau hos en række medarbejdergrupper, der er vigtige for en storby. Tilsvarende er der for få boliger for unge, der skal have økonomien til at gå op med et studie- eller lærlingebudget. De fleste fraflyttere ville gerne være blevet i byen, men de har måttet flytte pga. størrelsesønsker og økonomi. Halvdelen af dem, der gerne ville blive, er børnefamilier. Endelig er gennemsnitskvadratmeteren på nye boliger har været faldende de seneste år fra 100 m² til 60 m². Det udfordrer alt sammen byens demografi.

De seneste år er der nærmest udelukkende blevet bygget private udlejningsboliger. Udover mindre boliger og familieboliger er der bygget et stort antal boliger under rammerne for ungdomsboliger, men de er de facto blevet udlejet til andet end studerende grundet manglende mulighed for at stille krav om studieaktivitet. Derudover er målet om en markant andel af almennyttigt boligbyggeri på 25% af al nybyggeri ikke blevet implementeret på en måde, så det rent faktisk sker i praksis.

Der er og bliver bygget så få ejerboliger i København, at prisniveauet ligger for højt set i forhold til indkomstniveau. Selv når renten stiger, holder stor efterspørgsel prisen oppe. Den skævvridning af markedet, der blev drevet af Anders Foghs boligskattestop, er aldrig blevet overvundet. Samtidig gør finansieringsmodellerne for andelsboliger de facto, at etablering af nye andelsboliger er umulig i

København. Det skyldes, at Finanstilsynet har strammet vejledningen for bankerne ved, at andelsboligens samlede pris også omfatter en del af foreningens gæld. Dette forskyder ejerformene i byen på en u hensigtsmæssig måde, der ligeledes udfordrer byens demografi og københavnernes behov.

Byen er også udfordret på det sociale område. 14 af områderne i forebyggelsesdelen af den nationale parallelsamfundsliste er i København. Der er fremgang, men det går langsomt. Udover de 14 områder er der også en række andre områder med koncentration af socialt udsatte. Den nye hjemløse reform stiller krav om langt flere boliger til hjemløse. Det skaber et behov for flere skæve boliger i København. Det er vigtigt, at de ikke bliver placeret for tæt på hinanden, og at der bliver tilknyttet sociale viceværter. Andre storbyer i Europa har stærkere strukturer for at sikre en social balance i nybyggeri. I Wien er det indtjening fra en eksisterende portefølje af lejemål, som sikrer finansieringsbasis for nybyggeri. Det betyder, at eventuelle kommunale garantier er af formel karakter for at sikre billig finansiering, men uden reel risiko.

Målsætninger for en balanceret udvikling

Boligpolitik bør ikke tage udgangspunkt i at skabe boliger til et bestemt antal borgere. Fokus bør være på at skabe gode rammer for de borgere, der ønsker at bo i byen. Det skal være med det gode liv for øje, så vi ikke ender med uattraktive boligområder på grund af en for høj grad af fortætning. Derfor bakker Radikale Venstre op om arbejdet med en hurtigere evaluerings- og planlægningscyklus, så tiltag kan blive justeret, hvis de ikke virker.

Radikale Venstre har en række målsætninger for det københavnske boligmarked, der skal sikre en mere balanceret udvikling for alle typer af boligbehov:

- Der skal være balance mellem ejerformerne almen, privat udlejning, andel og ejer, så de er ligelig repræsenteret med 25% hver i de respektive lokalområder. Der skal som udgangspunkt være samme balance i nybyggeri, så balancen kan skabes i hele byen.
- Der skal tages hensyn til alle husstandstyper og aldersgrupper - unge, børnefamilier, singler, ældre og bofællesskaber.
- Der skal være økonomisk balance, så alle medarbejdergrupper, der er nødvendige for byens arbejdsmarked, har råd til at bo i byen.

-
- Der skal være en social balance bl.a. ved, at kommunen har den fornødne anvisningsret til udsatte borgere herunder bl.a. socialt udsatte, borgere med handicap og ældre med behov for anvisning.
 - Der skal være en balance over tid ved, at byggeaktiviteten bliver holdt i et jævnt niveau, der passer til befolkningstilvæksten.
 - Der skal være en grøn balance både i form af minimering af boligklimabelastning, men også etablering af flere grønne byområder.
 - Der skal være en ressourcemæssig balance ved at eksisterende bygninger, herunder erhvervsbygninger, så vidt muligt bliver genanvendt.
 - Der skal være en balanceret fordeling mellem nyligt opførte og allerede etablerede boliger i forhold til udvikling af grøn infrastruktur. Vurderingen af boliger bør ikke alene blive baseret på deres klimabelastning.
 - Der skal være en bedre boligmasse med sunde, bæredygtige, klimavenlige og attraktive boliger.
 - Der skal være en geografisk balance ved, at der bliver satset på udvikling i byområder, der tidligere har været udfordret eller bare har udviklet sig langsommere end resten af kommunen.
 - Der skal være en arkitektonisk balance med placering af højhuse efter en hensigtsmæssig vedtagen planpolitik, der anviser, hvor de kan rummes i hele byen forudsat, at det er udenfor middelalderbyen, og det arkitektoniske udtryk for nybyggeri er varieret og interessant.
 - Nye byggeformer skal afprøves i byen både ved materialevalg såsom byggeri i træ, arkitektur og ved ejerformer såsom byggefællesskaber, containerboliger i byen eller i havnen og mulighed for at eksperimentere med tiny houses.

Balance mellem ejerformer

Der er brug for at skabe en bedre balance, der giver flere ejer- og andelsboliger i byen, og fremskynder byggeriet af de planlagte almene boliger.

Det er ikke realistisk at bruge nybyggeri af ejerboliger alene til at nedbringe priser på ejerboliger. Det skyldes både de fysiske rammer, men også Finanstilsynets stramme holdning til finansiering af projektbyggeri. Det er som supplement nødvendigt at gøre det nemmere at konvertere privat udlejningsbyggeri til ejer- og andelsboliger. Når der bygges nyt, er der tilsvarende brug for en række ændringer.

Her peger vi i Radikale Venstre peger på følgende tiltag, der kan gøre det nemmere:

- Videreudvikling af kravene i lokalplaner (som beskrevet i senere afsnit).
- Klare og ikke-diskriminerende momsregler, når en bolig skifter status. Dette er særligt vigtigt for boligblokke med flere ejerformer.
- Bedre rammer for dialog med beboere, når der er flere ejerformer i samme ejendom.
- Et klart regelsæt for en ny ejerform ved nybyggeri, hvor en lejer har en option på at købe boligen som ejer- eller andelsbolig, eventuelt over en periode på 5-10 år, og hvor lejeren til gengæld kan blive opsagt, hvis optionen ikke bliver benyttet.

Stiftelse af nye andelsboliger sker i praksis bedst, når lejere overtager en ejendom i forbindelse med ejerskifte og danner en andelsforening (tilbudspligt). Radikale Venstre støtter, at de resterende muligheder for omgåelse af tilbudspligten bliver fjernet via tilpasning af lovgivning. Finansieringsreglerne bør i højere grad indrettes efter, at nye andelsboligforeninger opstår ved overtagelse af lejeboliger. Dette er en attraktiv ordning og bør fremmes, da långiver vil opleve meget få tab, fordi der vil stå nye købere klar i andelsforeningen, hvis enkelte beboere får svækket deres økonomi og må fraflytte.

De steder, hvor der i forhold til parallelsamfundsplan er planer om nedrivning af boliger, er omdannelse af de nedrivningstruede boliger til andelsforening et langt bedre alternativ. Andelsforeninger giver både længere beboelsesperioder og et stort beboerengagement, hvilket vil gavne netop i de områder i byen.

Radikale Venstre støtter, at kravet om 25% almene boliger skal effektiviseres. Vi mener ikke, at muligheden for at øge kravet til 40% vil have den store virkning. Kravet vil blive mere effektivt, hvis det netop pålægges bygherre for de 75% privat byggeri, at de 25% almennyttigt bliver bygget parallelt. Dette kan blive opnået ved, at kontrakterne om udnyttelse af byggerettigheder skal efterleve et samtidighedskrav. Kontraktformerne for fælles byggeri, hvor en privat bygherre og en almennyttig boligorganisation indgår parallelle og sammenhængende kontrakter med en udførende entreprenør, findes allerede. Den vigtigste mangel i lovgivningen er et krav om kontraktsamtidighed, hvilket allerede er et muligt krav i en række andre lande. Økonomisk er samtidighed er realistisk i forhold til et krav

på 25%, fordi evt. tab ved disse boliger så kan fordeles på de resterende 75%, dvs. i et forhold på 3 til 1. Det er vigtigt at holde balancen uden betydelig negativ effekt på grundpris, så bl.a. By & Havn kan overholde sin forpligtelse til at afvikle metrogælden.

Radikale Venstre ønsker, at andre boligformer med direkte eller indirekte ejerskab, skal vinde markedsandele på bekostning af privat udlejningsbyggeri. Det er dog vigtigt at anerkende, at private udlejningsboliger spiller en rolle i forhold til at skabe fleksibilitet på boligmarkedet for alle københavnere. Samtidig muliggør de, at udenlandsk arbejdskraft, som det danske samfund har stort behov for, kan komme til Danmark på en nem måde.

Sikring af boliger til flere

Der skal generelt laves mange flere boliger i København, fordi storbyen er en mere klimavenlig boligform, og der er en efterspørgsmål på det. En udvikling af byen skal ske under hensyn til, at der fortsat kan komme flere og ikke færre grønne kvadratmeter og under hensyn til byens lysindfald. Optimering af eksisterende byggeri vil stort set altid have en mindre klimabelastning end nybyggeri, dog kan der fx være hensyn at inddrage i overvejelserne såsom en mere energieffektiv bygningsmasse eller hensigtsmæssig brug af arealerne. Nogle af Københavns nyudviklede områder er lykkedes med at bibeholde noget af det gamle udtryk og spare CO2 ved at transformere gamle bygninger med nye kvadratmeter, så de bliver anvendelige til nye formål. Vi mener, at kommunen som bygherre bør inspirere til, hvordan man kan transformere gammelt byggeri og indgå i dialog med bygherrer om i højere grad at transformere gammelt byggeri.

Radikale Venstre ser, at etableringen af tagboliger går for langsomt og i ejendomme med flere ejerformer skal der være stærkere incitament til at realisere potentialet. Der er behov for oplysningskampagner overfor eksisterende bygningsejere i byen, som besidder et stort uudnyttet tagareal, ligesom kommunens rådgivning og sagsbehandling skal fremme udviklingen af disse. Vi skal lempe eksisterende regler om friarealer og parkeringsnormen, så projekter med tagboliger nemmere kan blive realiseret. Og vi skal stille krav til alle eksisterende ejendomme om at klimaoptimere med inddragelse af tagarealet, så tagboliger bliver en mere naturlig del af byudviklingen f.eks. gennem tilskudspuljer som allerede eksisterer for etablering af grønne gårde.

I flere dele af København er stationsnære områder ikke udnyttet optimalt. Her kan der med fordel blive skabt grundlag for yderligere byggeri med adgang til højklassificeret kollektiv transport fx ved at opdele boliger eller omdanne erhverv til boliger.

Radikale Venstre mener, at By & Havn skal have muligheder for at deltage i lokale byudviklingsprojekter i den eksisterende by. Så By & Havn i samarbejde med private developere i højere grad bliver en organisation for hele byen i stedet for kun at arbejde med de tidligere byudviklingsområder. Nogle steder vil opkøb af eksisterende byggeri, nedrivning og etablering af tættere byggeri være relevant. Derudover skal muligheden for omdannelse af parcelhuse til dobbelthuse genetableres i byen. I de områder af byen, der ikke er byfortættet, og hvor der ikke er lysindfaldsproblemer, skal vi give mulighed for, at der kan blive bygget en etage ovenpå, hvis det kan gøres klimaoptimalt f.eks. ved byggeri i træ.

By & Havn har en bunden opgave i at finansiere metroudvidelse og må i sagens natur agere derefter. Samtidig har kommunen og By & Havn samlet set en stærk økonomisk likviditetsstilling, og kommunen bør vurdere, om denne likviditet kan blive bragt i spil for at fremme etablering af nye boliger uden at svække By & Havns finansieringsforpligtelse. En mulig situation er, hvor By & Havn oftere skyder en grund ind i et udviklingsselskab og først betaler, når udviklingsprojektet er afsluttet. Denne mulighed bør især blive brugt i forhold til andelsforeninger og andre modeller, hvor fremtidige beboere går sammen om et ejendomsudviklingsprojekt som byggefællesskab, og der hvor flere ejerformer samarbejder om et ejendomsudviklingsprojekt.

Flere bilfrie boligkvarterer

Etableringen af en ny containerterminal i Nordhavn synes at være en distraktion i forhold til hurtig udvikling af boligområder. Man bør erkende, at København ikke er en naturlig lokation for en containerhavn, hvor godset forventeligt vil skulle køres videre på lastbil. Derfor bør havneaktiviteten flytte til Kalundborg, Malmø eller andetsteds, hvor der er en bedre direkte togforbindelse til den videre transport af godset. Det vil forventeligt både mindske mængden af tungtrafik gennem byen og give ledige arealer til byudvikling.

I byudviklingsområder skal vi fortsætte med at udvikle delvis bilfrie boligkvarterer og lave flere nulemissionszoner. For den eksisterende boligmasse skal vi løbende nedlægge gadeparkering og erstatte det med en samlet parkering under jorden og i parkeringshuse med grønne tage og friareal til udfoldelse af fysisk aktivitet i byen. Gadeparkering skal dog fortsat være muligt på enkelte pladser for borgere med handicap, erhverv og delebiler med og uden fast stamplads. Vi skal tilpasse parkeringsnormeringerne de forskellige boligformer og behov, så beboere oplever et stærkere incitament til at vælge andre løsninger end privatbil f.eks. ved at fremme delebilsordninger og kollektiv transport. Udover at fortsætte gadeparkering for delebiler, kan de blive prioriteret plads i den nederste etage i parkeringshusene. Det skal dog fortsat være muligt at få adgang til sin bolig eller området nær boligen ved at etablere aflæsningsplader foran boligerne og butikkerne.

Sikring af boliger til alle grupper

København skal være en demografisk åben by, hvor der er plads til alle grupper fra den enlige studerende over familier med børn til ældre og med respekt for forskellige ønsker til boligtyper. I de senere år er trenden i nybyggeri gået mod mindre ungdomsboliger henset til unge, men de er ofte beboet af andre end studerende.

Radikale Venstre sætter pris på, at det nu bliver muligt at prioritere en del af de mindre boliger – ungdomsboliger - til studerende, så studerende ikke alle steder skal være i konkurrence med andre med højere indkomst. En af løsningerne på flere studieboliger er blandt andet at sikre gode rammer for de klassiske gangkollegier, som er blevet bygget i byen gennem tiden. Udover at sikre mange boliger på lidt plads til studerende, så giver denne type boliger også en højere grad af fællesskab på tværs af fagligheder. Det kan både kan øge trivslen og give de unge et netværk uden for deres studier. De eksisterende store gangkollegier er særligt etableret i 1950'erne med collegier som Egmont og Otto Mønstedts Kollegiet og i 1970'erne med Rigshospitalets og Grønjordskollegiet. For at få flere gangkollegier skal vi sikre ordentlige rammer, herunder fjerne kravet om køkken og bad for boligsikring eller se på alternative regler for gangkollegier, se på muligheder for offentlig støtte og genetablere rammerne i byggeloven fra dengang de nævnte collegier blev etableret. I byudviklingsområder skal vi reservere arealer

til gangkollegier og kommunen bør aktivt søge dialog med fonde om byggeriet af sådanne gangkollegier.

Tendensen mod mindre boliger til enlige understøtter lavere klimabelastning. Men det skal ikke gå ud over studerende. De eksisterende ungdomsboliger udviklet under de tidligere kommuneplansrammer og som ikke kan øremærkes studerende, kan være en hensigtsmæssig løsning til unge enlige og lignende krav kan være til inspiration for flere boliger til enlige unge med mindre boliger, fællesarealer og minimal eller ingen bilparkering.

Radikale Venstre ønsker samtidig rammer, der kan sikre flere store boliger i nybyggeri. Det gør det dels muligt for familier at blive i byen, og det fremmer, at større boliger også er attraktive som omkostningseffektive deleboliger.

Vi ønsker også flere byggefællesskaber med boliger, hvor fremtidige beboere bliver inddraget i planlægningen af boliger og fællesarealer. Engagement i byggefasen er med til at sikre hensyntagen til særlige behov for bestemte demografiske grupper. Samtidig sikrer det et længere lejeforløb i modsætning til de ofte korte lejeforløb i privat udlejningsbyggeri, hvor der ikke opnås et stærkt engagement i forhold til at gøre en ejendom til et godt sted at være.

Muligheden for at kunne sikre en bolig til udsatte borgere er en vigtig del af socialpolitikken. I dag bliver behovet for boliger til socialt udsatte oftest løst ved, at kommunen har kontrol over eller anvisningsret til almennyttige boliger. Kommunen bør, når det er muligt, sikre sig en kontraktbaseret anvisningsret også i private udlejningsbyggeri og nystiftede andelsboligforeninger for at udvide kapaciteten. Dette kan også ske ved et udvidet samarbejde med By & Havn.

Almennyttigt boligbyggeri er dyrt i København pga. de høje grundpriser, og med den nuværende lovgivning kan man i mange tilfælde ikke give et huslejetilskud, der gør, at socialt udsatte mennesker har mulighed for at betale huslejen. Derfor bør vi også bygge skæve boliger med en lav husleje til socialt udsatte. Boligerne skal lægge op til fællesskab mellem beboerne og have sociale viceværter tilknyttet. Boligerne bør blive etableret i mindre klynger forskellige steder i byen og i tæt samarbejde med lokalområdet.

Sikring af en grønnere by

Det er klimavenligt at bo i byen. Man bor på færre kvadratmeter, har fjernvarme, og færre har egen bil. Derfor mener Radikale Venstre, at vi skal tage ansvar for at udbygge boligmassen, så dem, der i fremtiden vil bo i København, har mulighed for det.

Byggeriet står dog for en stor CO2-udledning. Derfor mener Radikale Venstre, at kommunen skal tage initiativ til et forpligtende partnerskab med byggebranchen om at nedbringe byggeriets CO2-udledning. Kommunen har ikke mulighed for at pålægge, hvordan bygherrer skal bygge, men i et partnerskab kan man sætte fælles mål om at nedbringe CO2-udledningen for byggeriet. Derudover skal kommunen skabe rammerne for innovationspartnerskaber for at øge incitamentet til at eksperimentere med nye byggematerialer, cirkulær økonomi og ny teknologi.

Radikale Venstre mener, at reduktionen af klimabelastning fra den københavnske boligmasse ikke går stærkt nok. På linje med Paris, ønsker vi, at der til alle eksisterende byggerier uanset ejendomsform skal være krav om at klimaoptimere. Kommunerne skal rent lovgivningsmæssigt have mulighed for at kræve højere standard for energirenovering, end hvad nationale krav måtte tilsige, så visse lokale forhold kan blive bragt i spil for netop at opnå energioptimering. I år 2030 skal der ikke være boliger tilbage i København under energimærke C undtagen, hvor kulturelle forhold såsom bygningsarv eller særlige sociale forhold taler for det. Sådanne krav vil formentlig føre til ny økonomisk kreativitet hos f.eks. ejere til bedre udnyttelse af tagetager, opdeling af boliger, solceller eller byvindmøller på tage.

Udviklingsmodel for fremtiden

Siden udviklingen af Ørestad startede, har byudviklingen i København været drevet af en model, hvor grundsalg finansierede metroudvikling. Med tanke på hvor langt tilbage byudviklingen i København var i 1980'erne sammenlignet med andre byer, så er det svært at forestille sig, at nogen anden model kunne have givet tilsvarende resultater. Dog har modellen også haft sine svagheder bl.a. i kraft af den overførsel af planlægningsmagt, der de facto er overdraget fra Københavns Borgerrepræsentation over til selskabet By & Havn.

Vi forventer, at Lynetteholmen og tilstødende områder må være det sidste store udviklingsområde, hvor den model kan blive benyttet. Derefter vil det blive en

kombination af mindre udviklingsprojekter, der kan finansiere letbane og busprojekter, mens videre metroudvikling i høj grad vil skulle blive skattefinansieret af både kommune og stat med den kompleksitet, som det indebærer.

Samtidig vil en større del af udviklingen i hovedstadsområdet gradvist flytte ud af Københavns Kommune, og projekter som de kommende førerløse S-tog vil være vigtige for at gøre stationsnære områder klar til betydelig byudvikling. Borgere har klart vist, at de ønsker både stationsnære boliger og arbejdspladser, så hverdagen hænger sammen, mens fejlslagne stationsfjerne udviklingsområder som Lautrupbjergområdet og Forskerparken har mistet betydning.

Selvom Lynetteholmen er et projekt, der løber i lang tid, et det vigtigt, at København kommer i gang med at analysere og diskutere kommunens situation i en fremtid med et mere fragmenteret udviklingsbillede for hovedstadsområdet.

By & Havn som driftsselskab

By & Havn har siden etableringen haft enorm betydning for udviklingen af byen. Vi havde ikke haft metroen og nyudviklingen af en række byområder, hvis det ikke havde været for By & Havn.

Modsat kan en sådan selskabskonstruktion træde andre hensyn under fode, hvis den dominerer byens udvikling i meget lang tid.

Vi foreslår derfor, at By & Havn hvert andet år skal fremlægge en udviklingsplan for Københavns Borgerrepræsentation. Denne udviklingsplan skal indeholde mål, som By & Havn er villig til at binde sig til at efterleve, når planen er godkendt ved en afstemning i Borgerrepræsentationen.

Radikale Venstre ønsker med en udviklingsplan at stille en række krav i forhold til udviklingstakten for almennyttige boliger og åbenhed for mindre developere med fokus på fællesskabsorienterede boligprojekter. Derudover ønsker vi at undersøge om en række myndighedsopgaver i By & Havn med fordel kan blive trukket tilbage til Borgerrepræsentationen. Det gælder bl.a. myndigheden over havnen ligesom kommunen på en række områder har myndighed over fastlandet inden for kommunegrænsen i dag.