



Poul Cohrt  
Christianshavns Lokaludvalg

20. juni 2018

Sagsnr.  
2018-0153579

Dokumentnr.  
2018-0153579-6

### **Visioner for havnen og kanalerne**

Kære Poul Cohrt

Tak for din henvendelse fra 6. juni 2018 om visioner for Københavns Havn, som du og lokaludvalget søger bred opbakning til.

Du har henvendt dig til hele Teknik- og Miljøudvalget, så jeg svarer her som formand for udvalget. Det betyder også, at din henvendelse og dette svar er sendt til resten af udvalget, som kan reagere på det af egen drift, hvis de ser det nødvendigt.

Er du mere interesseret i min personlige, politiske holdning til sagen, så er du velkommen til at vende tilbage.

Som formand for Teknik- og Miljøudvalget vil jeg sige, at det er et rigtig fint stykke arbejde, I har lavet og haft i høring. Som du kan se af   
./.  
det forvaltningsnotat, jeg har vedhæftet, har Teknik- og Miljøforvaltningen allerede deltaget i flere initiativer, der omhandler brugen af havnen, og der er i vores regi pt. ingen planer om nye initiativer eller at justere i gældende planer og politikker.

Det kan være fordelagtigt at afvente, hvad der kommer ud af den fornyede strategi for havnen, som By og Havn pt. er i gang med at udarbejde. Mange tak for jeres arbejde.

Med venlig hilsen

Ninna Hedeager Olsen

Rådhuset

1599 København V.

Direkte telefon  
3366 2626

E-mail  
borgmesteren@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk



13. juni 2018

Sagsnr.  
2018-0153579

Dokumentnr.  
2018-0153579-3

## **Notat om visioner for havnen og tværgående samarbejder**

Indre By og Christianshavn Lokaludvalg har opfordret til, at Kultur- og Fritidsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget tager initiativ til at iværksætte en overordnet, tværgående dialog om udviklingen af havnen.

Teknik- og Miljøforvaltningen har de seneste år udarbejdet nedenstående i forhold til visioner for havnen og deltager også gerne fremover i den fælles udvikling af havnen.

### **Basisanalyse 2011**

Teknik- og Miljøforvaltningen gennemførte i 2010-2011 en basisanalyse af havnen, som resulterede i "Havneatlas 2011", som nu er delvis digitaliseret til KKKort, som temaet "Den Blå By".

### **Visionen for havnen 2014**

Københavns Borgerrepræsentation vedtog den 8. maj 2014 visionen "En havn af muligheder", som danner grundlag for udviklingen af havnen frem mod 2025. Samtidig besluttede Borgerrepræsentation, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udarbejde en udviklingsplan for den rekreative udvikling af havnen som opfølgning på visionen. Visionen består af otte temaer, som er vigtige for udvikling af havnen. Det er fx bedre adgang til vandet, nye opholdssteder, en ren og varieret havn. Se [www.kk.dk/havnen](http://www.kk.dk/havnen).

### **Kajkant-katalog 2014**

Sammen med visionen for havnen blev der udarbejdet et "Kajkant-katalog", som skal inspirere til bedre og mere varierede projekter i havnen. Det bliver både brugt internt i kommunen og af eksterne bygherrer.

### **Udviklingsplan 2015**

Teknik- og Miljøforvaltningen godkendte 14. december 2015 en udviklingsplan for havnen "Udviklingsplan – udpegning af potentialer for rekreativ udvikling af Københavns Havn". Udviklingsplanen sætter fokus på de mange forskellige muligheder i havnen og peger – via potentialekort - på område for mulig udvikling af havnen. Udviklingsplanen følger op på visionen ved at udpege potentielle placeringer inden for de otte temaer i visionen.

### **Projektkatalog 2016**

I 2016 udarbejdede Teknik- og Miljøforvaltningen et projektkatalog med ideer til udvikling af Københavns Havn. Kataloget giver både

**Center for Bydækkende  
Strategier**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

bud på konkrete projekter og mere generelle ideer, som kan placeres flere forskellige steder.

To af disse projekter er allerede gennemført: et blåt støttepunkt ved cafeen "La Banchina" ved Refshaleøen og nye stenrev ved Skuespilhuset. Et tredje projekt "Blåt støttepunkt ved Nokken" er under udarbejdelse via Naturpark Amager.

### **Mange projekter i havnen**

Teknik- og Miljøforvaltningen indgår hvert år i en lang række projekter i havnen. Det kan være store projekter som Papirøen (stor brygge med adgang til vandet), Kvæsthusmolen og Krøyers Plads, men også mindre projekter, som ideer til flydende øer og små pontoner til rekreativ brug.

### **Samarbejde på tværs**

I mange projekter er der et tæt samarbejde mellem fx By & Havn, Kultur- og Fritidsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. Det gælder fx udvikling af nye badezoner og nyt vandaktivitetshus ved Sandkaj. Et andet eksempel er de blå støttepunkter i Naturpark Amager. Forvaltningen holder også halvårslige møder med lokaludvalgene.

### **Ny strategi fra By & Havn 2018**

By & Havn er i øjeblikket (maj-juni 2018) i gang med et større arbejde med en ny strategi for rekreativ og kommerciel udnyttelse af havnen. By & Havn har i løbet af foråret 2018 interviewet en lang række organisationer og foreninger om havnen – her iblandt adskillige medarbejdere fra Teknik- og Miljøforvaltningen.

### **Fremtidigt samarbejde på tværs**

Under udarbejdelsen af kommunens vision for havnen og udviklingsplan for havnen i 2014-2015 var der en lang række møder mellem både By & Havn, lokaludvalg, foreninger og kommunens forvaltninger. De var med til at sætte en fælles kurs for havnen.

Da By & Havn er ved at udarbejde en ny vision for havnen, kunne det være en idé at holde en fælles workshop til efteråret mellem lokaludvalgene, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen samt By & Havn. Teknik- og Miljøforvaltningen deltager gerne i en fælles workshop.

Lene Mårtensson  
Centerchef

## Pia Lindgren

---

**Fra:** TMFKP Sekretariat  
**Emne:** VS: Christianshavns Lokaludvalgs vision for havnen og kanalerne  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar.pdf; Christianshavns Lokaludvalgs vision for havnen og kanalerne.pdf; Efterskrift.pdf; Havnevisionen KøbenHAVN for ALLE.pdf

**Fra:** Christian Christensen  
**Sendt:** 6. juni 2018 10:23  
**Til:** BRDL\_TMU; BRDL\_KFU  
**Cc:** Poul Cohrt; Asbjørn Kaasgaard; 'Jens Loft Rasmussen  
**Emne:** Christianshavns Lokaludvalgs vision for havnen og kanalerne

Kære medlemmer af Kultur- og Fritidsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget  
Jeg har vedhæftet et brev + bilag fra Christianshavns Lokaludvalg med forslag om, at I tager initiativ til at iværksætte en overordnet, tværgående dialog om udviklingen af havnen og med inddragelse af lokaludvalg m.fl.

Venlig hilsen  
Christian

Med venlig hilsen

**Christian Christensen**  
Udvalgssekretær  
Sekretariatet for Indre By og Christianshavns Lokaludvalg

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen

Teknik- og Miljøudvalget  
Kultur- og Fritidsudvalget

6. juni 2018

Sagsnr.  
2018-0089499

Dokumentnr.  
2018-0089499-5

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdede i 2011 en basisanalyse af havnen og dens muligheder, og dette blev fulgt op af en visionsrapport "EN HAVN af muligheder - visioner for mere liv ved og i Københavns Havn" fra 2013. Denne indeholdt en række punkter: Flere aktiviteter, bedre adgang, flere opholdssteder, bedre ruter, rent miljø og sund natur, events samt et ønske om variation og plads til alle. Borgerrepræsentationen godkendte den 8. maj 2014 visionen som ramme for det videre arbejde med at udvikle en rekreativ havn, og der er taget en række enkeltstående initiativer, men der savnes en overordnet plan for havnens udvikling samt et forum til drøftelse heraf med de relevante interessenter.

Christianshavns Lokaludvalg skal derfor foreslå, at I tager initiativ til at iværksætte en overordnet, tværgående dialog om udviklingen af havnen og med inddragelse af lokaludvalg mfl. Arbejdet med havneanlæg hører under Teknik- og Miljøudvalget (TMU), mens friluftslivet varetages af Kultur- og Fritidsudvalget (KFU), hvorfor vi sender forslaget til begge udvalg.

Der vedlægges et visionspapir "KøbenHAVN for ALLE", som kan indgå i et sådant arbejde. Papiret har været forelagt øvrige lokaludvalg ud til vandet, Friluftsrådet, HavneForum og en række klubber, der alle hilser initiativet velkomment, og som har givet udtryk for, at vort notat vil udgøre et godt afsæt for en videre dialog. Flere understreger, at der er behov for en nærmere drøftelse af de enkelte elementer og særlige lokale forudsætninger og behov, som også er afspejlet i de enkelte bydels- og lokalplaner. Der henvises til de enkelte 8 svar, som er vedlagt visionspapiret.

**Christianshavns Lokaludvalg**

Rådhusstræde 13  
1466 København K

EAN nummer  
5798009800275

Som titlen viser, er vores overordnede vision, at vandet bliver tilgængeligt for alle: KøbenHAVN for ALLE!

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,  
formand

Kopi sendt til

- Økonomiudvalget
- By & Havn
- Kongens Enghave Lokaludvalg
- Vesterbro Lokaludvalg
- Indre By Lokaludvalg
- Østerbro Lokaludvalg
- Amager Vest Lokaludvalg
- Havneforum København
- Sydhavnsclubberne
- Amager Ro- og Kajakklub
- Friluftsrådet København

Christianshavns Lokaludvalg

13. februar 2018

Sagsnr.  
2018-0003403

Dokumentnr.  
2018-0003403-2

**Visionen "KøbenHAVN for ALLE"**

Tak for fremsendelsen af jeres vision "KøbenHAVN for ALLE" til udtalelse og med ønske om, at vi vil være med til at udvikle havnen på dette grundlag.

Vi vil gerne rose jer for det grundige arbejde med visionen, der rummer mange gode tanker og forslag, der hver for sig er gode.

Vi foreslår, at der arbejdes videre med visionen af følgende grunde:

- Det skal fremstå tydeligt, hvad hensigten med visionen er. Det vil være fint, hvis man kan se en rød tråd i visionen for hvad lokaludvalgene vil med havnen og kanalerne.
- Der vil komme for meget i havnen, hvis alle forslag skulle gennemføres. Der er således behov for en prioritering af forslagene. Prioriteringen bør ske på grundlag af en efterprøvning af i hvilken grad de forskellige forslag er realistiske.
- Visionen bør indeholde et afsnit om, hvad der blokerer for, at de foreslåede tiltag kan gennemføres.
- De ideer og forslag vedr. havnen, der fremgår af de netop vedtagne bydelsplaner, bør indarbejdes i visionen.
- Visionen skal relateres til lokalplanerne, som kommunen har vedtaget for dele af havneområderne. Eksempelvis afviger visionen på flere punkter fra lokalplanen for Nyhavn og Gammelholm, som efter en god dialog mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Teknik- og Miljøudvalget på den ene side og Indre By Lokaludvalg på den anden side blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 22. januar 2015.
- Visionen skal respektere de forhold, der allerede er reguleret, fx placeringen af husbåde.
- Visionen bør indeholde et stort kort over havnen og de tilstødende områder.

**Indre By Lokaludvalg**

EAN nummer  
5798009800275

Indre By Lokaludvalg kan således tilslutte sig visionen "KøbenHAVN for ALLE" med ovennævnte bemærkninger og vil gerne samarbejde om og deltage i møder om et fælles visionsgrundlag for havnens udvikling, som vi sammen kan sende til Teknik- og Miljøudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget og By & Havn.

Vi har vedlagt skrivelser vedr. havnen, som vi sendt til kommunen, ligesom vi har vedlagt uddrag fra Indre By Bydelsplan om havnen, så I kan få indblik i, hvordan vi ser på tingene.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand





Økonomiforvaltningen  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalg har modtaget "Startredegerelse Christiansholm - principper for udarbejdelse af forslag til lokalplan med tilhørende forslag til kommuneplantillæg" om udviklingen af Papirøen til kommentering. Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har oplyst, at lokaludvalgets kommentarer vil blive brugt som input til lokalplanforslaget og forslaget til kommuneplantillæg, som forvaltningerne vil indstille til Borgerrepræsentationen at vedtage.

### ***Borgerdialog***

Indre By Lokaludvalg havde den 4. april 2016 et borgerdialogsarrangement på Havnegade om udviklingen af Papirøen, hvor der var mulighed for at udfylde et spørgeskema. Det har desuden været muligt at udfylde spørgeskemaet via lokaludvalgets hjemmeside. 79 borgere har benyttet sig af muligheden. I bilaget ses en opsamling på besvarelserne.

### ***Lokaludvalgets holdning***

#### 1. Trafik

Planlægningen af de trafikale konsekvenser af projektet skal ske, inden byggeriet går i gang. Planlægningen skal omfatte offentlig transport (Metro, bus, vandbus), samt hvordan en evt. forøget biltrafik kan klares både på Christianshavn og i Indre By.

#### 2. Parkering

Papirøen bør være et bilfrit område, dvs. kun varelevering, håndværker- og handikapkørsel er tilladt. Efter Indre By Lokaludvalgs mening skal der derfor ikke anlægges en parkeringskælder til 300 biler, men til måske 30 biler. Papirøens beliggenhed i forhold til kollektiv transport, herunder kollektiv transport ad søvejen, bør inddrages som grundlag for beslutningen om et parkeringsanlæg på Papirøen

18-04-2016

Sagsnr.  
2016-0076700Dokumentnr.  
2016-0076700-3

For at beboerne på Papirøen ikke skal optage parkeringspladserne på Christianshavn, når der ikke indrettes parkeringspladser til dem i kælderen på Papirøen, opfordrer lokaludvalget til, at man som en forsøgsordning beder dem bekræfte ved indflytning, at de er



indforstået med, at adressen på Papirøen ikke berettiger til en beboerparkeringslicens.

### 3. Visuelle udtryk

Fronten ud mod Inderhavnen er massiv, set fra Indre By. Byggeriet ud mod Inderhavnen skal derfor være åbent, så man fra Indre By har et kig ind i det grønne gårdmiljø. Hovedparten af bygningerne bør ikke være højere end de eksisterende 5-etagers bygninger på Christianshavn evt. forhøjet med et par meter, fordi underetagen (hallerne) er særlig høj. De såkaldte tårne skal også reduceres med 3 etager, og de skal placeres på øens nord- og øst- side, så byggeriet åbner sig mod havnen og Krøyers Plads.

### 4. Husbåde

Der skal ikke anlægges husbåde i forbindelse med byggeriet. "Husbåd" er en falsk varebetegnelse. "Husbåd er ikke en båd, men en bygning, der optager en del af det fælles vand og forøger bebyggelsesprocenten, uden at den formelt påvirkes.

Lokaludvalget beder om en tegning, der viser vandarealerne, som inddrages til husbåde, brygger mv.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Formand



Teknik- og Miljøforvaltningen  
Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 15. november 2016 orienteret Indre By Lokaludvalg om, at man vil dispensere fra bestemmelserne i lokalplan nr. 374, "Kvæsthusbroen", så firmaet "Hey Captain" kan oplægge en mobil pontonbåret pram, der skal fungere som anløbsbro for 2 mindre turbåde (ca. 7,7 m x 2,5 m).

Teknik- og Miljøforvaltningen vil også tillade etablering af anløbstrapper til kajen mod Kvæsthusmolen i inderbassinet på adressen Kvæsthusbroen 1.

Frist for at komme med bemærkninger til sagen er den 29. november 2016.

#### **Borgerdialog**

Indre By Lokaludvalg har med den korte høringsperiode ikke haft mulighed for at føre borgerdialog om sagen.

#### **Holdning**

##### ***Underkendelse af lokalplanen***

Det er en uskik at dispensere fra lokalplaner. Og i dette tilfælde er man i gang med at underkende den oprindelige idé med lokalplanen og med Kvæsthusmolen.

Lokalplanen fastlægger, hvad Kvæsthusmolen skal anvendes til. De, der besluttede lokalplanen, har sikkert overvejet, om der skulle være mulighed for anløb for turbåde eller ej. Når det ikke er nævnt i lokalplanen, har man nok tænkt, at anløb af turbåde *ikke* skulle være en mulighed.

25-11-2016

##### ***I strid med principperne i lokalplanen***

En flydebro med anløb af både er i strid med principperne i lokalplanen.

Sagsnr.  
2016-0418488

Lokalplanen fastlægger området til offentlige, kulturelle formål, såsom teater-, musik- og kulturhus med tilhørende servicefunktioner og administration. En flydebro falder ikke ind under denne beskrivelse.

Dokumentnr.  
2016-0418488-1

Ydermere fremgår det af § 1 i lokalplanen, at det er lokalplanens formål at sikre (*vores kursivering*),

- at udviklingen på Kvæsthusbroen sker på en sådan måde, at områdets særlige byarkitektoniske og rumlige karakter fastholdes og videreudvikles *med en understregning af havnerummet* og Sankt



Anne Plads-aksen som betydningsfuld strukturskabende elementer

- at de ubebyggede arealer nord for skuespilhuset samt arealer langs kajkanter anlægges som *offentligt tilgængelige opholdsarealer og promenader og udformes, så området fremstår med en enkel og klar struktur*, tilpasset områdets overordnede byarkitektoniske træk.

#### ***Fylder voldsomt***

Det er uklart beskrevet, hvor flydebroen skal placeres. Når man i høringsbrevet skriver, at den skal placeres i inderbassinet, formoder vi, at den skal placeres på indersiden af Kvæsthusmolen.

Flydebroen vil fylde voldsomt i det lille bassin og dominere omgivelserne. Ikke mindst "Kyssebroen", som er en fin afslutning på det firkantede bassin, vil miste noget herlighedsværdi.

Kvæsthusmolen er godt designet. En flydebro på dette sted vil være en hån mod dette design.

#### ***Privatisering af vandareal***

Hvis man først begynder med at tillade permanente pontoner i Inderhavnen, bliver det en glidebane. Det er udtryk for en privatisering af vandarealet, der tager adgangen til vandet fra københavnere.

#### ***Hey Captain***

Som bekendt har Indre By Lokaludvalg fokus på, hvordan Indre By og Inderhavnen bruges som et billigt bagtæppe for events, arrangementer, fester osv. uden hensyntagen til andre. "Hey Captain" gør meget ud at forklare, at de er anderledes, men vi har svært ved at tro det. Og vi mener ikke, at Indre By og Inderhavnen har brug for flere operatører med den forretningsmodel.

Ovenstående udtrykker Indre By Lokaludvalgs formandskabs holdning. Lokaludvalget behandler sagen i sit møde den 8. december 2016.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand

Henrik Anton Svendsen,  
næstformand

## Teknik- og Miljøforvaltningen

Med mail den 7. marts 2017 har Teknik- og Miljøforvaltningen bedt Indre By Lokaludvalg om eventuelle bemærkninger vedr. udarbejdelse af tillæg nr. 5 til lokalplan nr. 331 "Holmen II", der handler om etablering af en parkeringskælder under terræn samt anlæg af en offentligt tilgængelig park oven på p-anlægget på den sydlige del af Dokøen. Svarfristen er den 21. marts 2017.

### Borgerdialog

Høringsfristen er for kort i disse interne høringer om lokalplansager. Der bør gives lokaludvalget mindst 4 ugers høringssvar, så vi kan nå at tale med borgere og erhverv, før vi afgiver et høringssvar.

Med den korte høringsperiode har lokaludvalget ikke haft mulighed for at gennemføre borgerdialog om Dokøen. Vi forstår, at Teknik- og Miljøforvaltningen og repræsentanter for Christianshavns Lokaludvalg har drøftet, hvordan en kommende borgerdialog om sagen skal gribes an. Indre By Lokaludvalg deltager gerne i det samarbejde.

### Lokaludvalgets holdning

Med den korte høringsperiode har lokaludvalget kun haft mulighed for at kort at drøfte sagen i sit lokaludvalgets møde den 9. marts 2017. Dette høringssvar er derfor med forbehold for lokaludvalgets godkendelse i lokaludvalgets møde den 6. april 2017.

#### 1. Trafik

Planlægningen af de trafikale konsekvenser af parkeringsanlægget skal ske, inden byggeriet af parkeringsanlægget går i gang. Planlægningen skal omfatte offentlig transport (Metro, bus, vandbus), samt hvordan en evt. forøget biltrafik kan klares både på Christianshavn og i Indre By.

21-03-2017

#### 2. Parkering

Operaen og Dokøens beliggenhed i forhold til kollektiv transport, herunder kollektiv transport ad søvejen, bør inddrages som grundlag for beslutningen om størrelsen af et parkeringsanlæg på Dokøen. I grundlaget for beslutningen bør desuden indgå en vurdering af muligheden for at reservere plads i anlægget til delebiler og el-biler.

Sagsnr.  
2017-0130987Dokumentnr.  
2017-0130987-1

#### 3. Husbåde

Det skal i lokalplanen fastslås, at der ikke er mulighed for oplæg af husbåde i lokalplanområdet. "Husbåd" er en falsk varebetegnelse.



"Husbåd" er ikke en båd, men en bygning, der optager en del af det fælles vand.

#### 4. Park

Lokaludvalget ser frem til, at der bliver anlagt af en offentligt tilgængelig park oven på p-anlægget på den sydlige del af Dokøen. Indretningen af parken kan med fordel ske på baggrund af en borgerdialog.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand

## POTENTIALER

(...)

- Havnefronten, Søerne og kanalerne er attraktive at opholde sig ved.
- 

## UDFORDRINGER (PROBLEMER)

**Det kræver en aktiv indsats for at sikre, at Indre By fortsat er et godt sted at bo:**

- Indre Bys grønne kvaliteter er under pres. Træer fældes og grønne områder er inddraget til byggeprojekter. De grønne områder i vores bydel bliver også inddraget til events uden fri adgang. Det gælder fx i Kongens Have.
- Inderhavnen og kanalernes kvaliteter er under pres. Vandet er flere steder blevet inddraget til byggeprojekter. Attraktionen ved Indre Bys blå områder mister på samme måde værdi, når man tillader husbåde ved kajerne i Inderhavnen og kanalerne i vores bydel. Det er en privatisering af vandarealerne. Husbåde hører ikke hjemme i Indre By.
- Udviklingen går i retning af stadig flere aktiviteter i og ved Inderhavnen og kanalerne.
- Gader og parker skal være renere.

(...)

---

De nuværende grønne områder må ikke betragtes som potentielle byggegrunde, som det er sket i forbindelse med museumsbyggeri i Østre Anlæg og nu i Botanisk Have. De nuværende blå områder må ikke betragtes som potentielle byggegrunde, som det er sket i forbindelse med BLOX-byggeriet, der er bygget ud i havnen.

---

### **Motionsplads på Havnegade-promenaden**

Lokaludvalget foreslår gratis udendørs motionspladser i Indre Bys rekreative områder i stil med den ved Fredens Bro. Den første bør anlægges på Havnegade-promenaden.

Havnegade-promenaden er blevet en stor succes med mange brugere, voksne og gamle, unge og børn. Alt er i brug. Bænke og borde, trampoliner og boldbanen, petanque spil m.m. Der både promeneres og motionløbes. Alle områder er i brug bortset fra den såkaldte Bornholmerknastrast i den sydvestlige ende af promenaden. Her er der i sin tid opstillet en såkaldt "havnehal" bestående af 6 høje søjler, som var tænkt brugt til arrangementer, hvis den blev afskærmet med presenninger. Knasten er det absolut mest forblæste område på promenaden, hvorfor den nærmest aldrig er blevet brugt efter sin hensigt.

Lokaludvalget foreslår, at knastområdet bruges til et lille "fitnessområde" med 7-8 fitnessapparater blandt de mest populære til fri afbenyttelse.

---

Christianshavns Lokaludvalg via mail

12. februar 2018

Sagsnr.  
2018-0058845

Dokumentnr.  
2018-0058845-1

**Udtalelse "KøbenHAVN for alle"**

Østerbro Lokaludvalg kan tilslutte sig notatet "KøbenHAVN for alle".  
Lokaludvalget lægger særlig vægt på, at havnen og adgangen til  
vandet skal være tilgængelig for alle borgere.

Med venlig hilsen

Allan Marouf  
Formand for Østerbro Lokaludvalg

Sekretariatet for Østerbro  
Lokaludvalg

EAN nummer  
5798009800275





**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Økonomiforvaltningen  
Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

Indre By og Christianshavns Lokaludvalg

4. januar 2018

Sagsnr.  
2017-0399864

Dokumentnr.  
2017-0399864-2

### **Ændring af Visionen "KøbenHAVN for ALLE"**

Amager Vest Lokaludvalg vil gerne støtte intentionerne i visionen "KøbenHAVN for ALLE", men lokaludvalget tager forhold for de enkelte projekter i planen, da vi pga. tidspres ikke har haft mulighed for at gennemgå og behandle dem enkeltvis. Desuden har lokaludvalget fundet faktuelle fejl i dokumentet. Derfor ønsker Amager Vest Lokaludvalg at bakke op om, at der etableres et samarbejde på tværs af lokaludvalg omkring Københavns havn med det formål at udarbejde en fælles vision for havnen.

Med venlig hilsen

André Just Vedgren  
Formand for Amager Vest Lokaludvalg

**Amager Vest Lokaludvalg**

EAN nummer  
5798009800275



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

Christian Christensen  
Christianshavns Lokaludvalg

15. januar 2018

Sagsnr.  
2018-0011889

Dokumentnr.  
2018-0011889-3

### **Udtalelse fra Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Kære Christianshavns Lokaludvalg

Vi takker for den tilsendte havnevision 'KøbenHAVN for ALLE'. Flot arbejde!

Visionen indeholder meget vigtige problemstillinger, som der så absolut bør arbejdes videre med for at skabe et godt havne- og bymiljø. Dette arbejde vil vi meget gerne deltage i.

Men vi beklager, at visionen stopper ved Slusen. Meget liv leves i og ved vandet i vores bydel, hvis havn strækker sig fra Frederiksholmløbet i nord og ned forbi Sydhavnstippen i syd. Her ligger mange sejlkubber og grønne fredede arealer, som mange mennesker fra hele Københavnsområdet benytter.

Vi mener, at Slusen og området syd for denne bør medtages når man taler om en vision for Københavns Havn, og at området bør udlægges som 'den grønne havn' med vægt på fredelige aktiviteter og at beskytte og nyde naturen.

Idéen er ikke ny. Det tidligere Københavns Havns Arealudviklingsråd, som bestod af mange forskelligartede interessenter ift. Københavns Havn, sendte et oplæg til kommunen i 2007 mhp. videre diskussioner om kommunens tidligere Blå Plan-oplæg. Her indgik forslaget om "grøn havn" i havneløbet syd for Sjællandsbroen.

I øvrigt har Sydhavnsklubberne, som er en sammenslutning af bådklubber i Kgs. Enghave m.fl., og som er repræsenteret i Kgs. Enghave Lokaludvalg, haft lejlighed til at læse jeres visionsforslag. De vil også meget gerne være med i det fremtidige arbejde. Vi vedlægger deres notat samt et ark med kommentarer fra et af medlemmerne, Bådklubben Valby på Sluseholmen.

Venlig hilsen

Joan Røge, Formand, Kgs. Enghave Lokaludvalg

**Sekretariatet for Vesterbro og  
Kgs. Enghave Lokaludvalg**

EAN nummer  
5798009800275



Nogle kommentarer til det af Christianshavns Lokalråd/Havnefølgegruppen visionsnotat "KøbenHAVN for ALLE"

**Overordnet:** Et godt initiativ, der her er taget - et godt og i vid udstrækning brugbart notat, der er værd at arbejde videre med ved inddragelse af så mange som muligt uden for Christianshavn.

Man kan dog gennemgående undre sig over, hvor mange af de i notatet omtalte, der på forhånd er blevet spurgt til råds af Havnefølgegruppen, evt. bare orienteret.

Sydhavnsklubberne er i hvert fald ikke!

Vi bifalder dog følgegruppens forslag om at kontakte foreningerne for at høre om deres problemer og løsningsforslag.

Det ser vi i Sydhavnsklubberne frem til - al den stund vi repræsenterer 26 klubber, hvis medlemmer bevæger sig rundt i havnen på forskellig vis.

M.h.t. Slusen arbejder vi i Sydhavnsklubbernes bestyrelse f. eks. med et broprojekt over Slusen til glæde for gående, cyklister - og til aflastning for de frivillige slusevagtters arbejde ved betjening af Slusen.

Selv om følgegruppen mest fokuserer på området mellem Slusen og Toldboden kunne man jo (som en vision) godt forestille sig, at en af de eksisterende havnebusser lagde turen forbi Hvidovre(havn) - tæt ved den nye badestrand.

#### **Vigtige fokuspunkter i øvrigt:**

- at nedsætte hastigheden generelt er en god idé
- at arbejde for at vandkvaliteten i havnen ikke fortsat trues. Her skal der gøres en ekstra indsats, f. eks. ved oplysningskampagner.
- at arbejde for flere kajanlæg med lave brygger med tilladelse til fortøjning er en god idé og vil ved en gennemførelse være med til at skabe mere liv i havnen
- at få etableret brugsaftaler/lejeaftaler med private ejere af kajanlæg
- at gøre GIS- systemet offentligt tilgængelig er værd at slå et slag - et indlysende forslag
- at arbejde for igen at få opsynsmænd/betjente i havnen er desværre også et indsatsområde, der bør sættes på
  - at arbejde for at sejlende får flere muligheder for at hente mad og drikkevarer fra beværtninger og handlende

SPONSOR



SPONSOR

Her er nogle umiddelbare forslag til supplement til Christianshavns Lokaludvalgs visionspapir.

- By&Havn bør i højere grad påtage sig ansvar for havnens rammer og miljø og være mere proaktive - ikke kun tjene penge til metroen. Herunder opgradere havnefogedinstitutionen til en aktiv og åben servicecentral for alle sejlere. Pålægge B&H at registrere alle (motor)både i havnen og samarbejde med samtlige bådklubber, marinaer, udlejningsfirmaer samt diverse bådlaug om tryk og sikker sejlads i havnen.

- Slusen bør moderniseres, opgraderes - og professionaliseres i et vist omfang.  
Fuld åbningstid i sejsæsonen. Både til glæde for lokalsejladser og sammenhængskraften i havnen, men også for at åbne havnen op mod syd.  
Selve sluseområdet kan udvikles til kulturelt og maritimt fikspunkt med café el. lign. i det forreste slusehus. Området trænger til en revitalisering, især efter at være placeret på Havneringens rute, gerne med automatisering af den uheldige cykelrampe, så vi undgår at slusen sander til med for mange udfald blandt de frivillige.

- Stigbordene bør kunne reguleres automatisk, så de er underlagt præventiv kontrol.

- Elektronisk overvågning af stigborde, sluse og Kalvebodsbros.

- Havne-app som altomfattende informationssted for livet i og omkring havnen. I dag er næsten alle informationer om havnen spredt og svært tilgængelige på nettet.

- Skiltning i havnen, både fart, forbud mod vandscootere, kritiske steder for grundstødning.

- Fiskeri på slusen - opgradering og forbedring af forholdene

- Havnebadet på Sluseholmen bør have døgnåbent som de øvrige havnebade (om sommeren) eller i det mindste udvidede åbningstider.

Venlig hilsen

/Troels Brückner,

Bådklubben Valby,



## Amager Ro- og Kajakklubs visionsplan for Københavns Havn

Vores visioner ligger i forlængelse kommunens planer/visioner for Københavns Havn, som de har givet udtryk for i publikationerne "En havn af muligheder" fra 2014 og "Udviklingsplan" fra 2015.

Amager Ro- og Kajakklub (:ARK) støtter fuldt ud disse visioner, men ønsker at tilføje et mere sportsligt præg til disse visioner.

### Bedre muligheder for kajaker og robåde i Københavns Havn

#### Bølgebrydere

Med den stigende trafik i havnen af både erhvervs- som private motorbåde i kombination med et smallere havneløb flere steder, vil dette medføre et mere uroligt vand med (refleks)bølger, hvilket ikke blot er en stor gene, men også en sikkerhedsrisiko for mere følsomme bådtyper som robåde og kajaker.

Dette kunne minimeres ved at udlægge flere bølgebrydende foranstaltninger, hvilket kan gøres, så det passer til de planer der er angivet i kommunens "Kaj-kant-katalog" fra 2013.

#### Blå rute

Den blå rute kunne udvides med en lille kanal/rør i den nordlige del af Christianshavns Kanal og over til Holmen samt ved den nordlige del af Holmen, så man undgik overbæring på den blå kajakrute.

#### Robane

Havnen giver nogle rigtig gode rekreative muligheder, men der mangler nogle sportsmæssige muligheder, hvor kajaker og outriggere har mulighed for at træne uden at skulle "generes" af de bølger som kommer fra motorbåde/havnebusser mm

Derfor foreslår vi en mindre robane, hvor man kan træne sprint og starter i rolige forhold. En sådan bane kunne eventuelt etableres i Lille/Store grav ved Teglværkshavnen, da det ligger udenfor de normale sejltrender.



**Amager Ro- og Kajakklub**

Okt. 2017



# HavneForum København

København, den 12. februar 2018.

Christian Christensen  
Udvalgssekretær  
Sekretær for Indre Bys og Christianshavns Lokaludvalg

## Sendt pr. mail

Emne: Udtalelse omkring Havnevision 2017, Visionen for KøbenHAVN for ALLE

HavneForum København skal i forbindelse med udgivelsen af Visionen KøbenHAVN for ALLE udtale,

- at rapporten i højere grad burde understrege den frie besejlingsrets ukrænkelig,
- at rapporten ikke i tilstrækkelig grad understreger, at det i fremtidige skal være muligt at sejle for sejl i hele havnen – også indenfor Toldboden
- at sejl- og bådeklubber er en naturlig del af havnen klubliv

Desuden finder HavneForum København det uacceptabelt, at rapporten (afsnittet: Tilgængelighed til vandet for dem på land – side 14) angriber navngivne lodsejerne, fordi de tillader sig at fastholde den private ejendomsret, som givet er enhver borger i grundloven. HFK arbejder gerne for fri tilgængelighed til vandet for byens borgere, men den skal naturligvis ske under respekt af ejendomsrettens ukrænkelighed. **Derfor kræver HFK afsnittet omskrevet eller fjernet.**

Venlig hilsen  
**HavneForum København**

H.C. Hansen  
Formand

Kære Christianshavns Lokaludvalg

Tak for tilsendte materiale med forslag om vision for "KøbenHAVN for ALLE"

Vi har noteret os, at I ønsker et høringssvar fra Friluftsrådet København senest 5. marts 2018.

Det glæder os, at I ønsker vores besyv med.

Som udgangspunkt finder vi visionsforslaget meget spændende og vel gennemarbejdet med mange spændende ideer og visioner for fremtiden. Friluftsrådet København er generelt enig i forslaget, men vil gerne knytte følgende bemærkninger til forslaget:

Friluftsrådet København har i en del år haft særlig fokus på de københavnske kanaler, især de kanaler, der er omfattet af fredning. Vi har været i dialog med Fredningsnævnet for København om flere aktuelle sager i disse kanaler, lige fra placering af husbåde til placering af pontoner til diverse formål samt haft særlig fokus yderligere på forslag fra Kbhs Kommune til dispositionsplan for placering af husbåde i kanalerne. Planforslag, der indtil nu 2 gange er afvist af Fredningsnævnet.

Vores principielle hovedsynspunkter er:

1) Husbåde i de fredede kanaler skal have maritim karakter, og skal kunne flyttes ved egen hjælp.

Særligt i Frederiksholms Kanal, Slotholmskanalerne og i Nyhavn Kanal finder vi ikke at der bør gives adgang til husbåde, udelukkende til privat beboelse. Husbåde i disse kanaler bør have et publikumsorienteret formål, museal formål, kulturelt formål eller kommercielt formål i form af f.eks. pæreskuder.

2) I alle kanalerne også i de christianhavnske kanaler finder vi, at det aktive, maritime miljø skal nyde fremme, bl.a. for at fremhæve Københavns merkantile fortid som havn og understøtte er levende maritimt miljø. Der er megen trafik på kanalerne af turbåde, fritidssejlere og motionssejlerne m.m., hvilket skaber liv i havne- og kanalmiljøet. Vi finder derfor at kanalerne ikke bør indsnævres af diverse former for midlertidige eller permanente pontoner til privat opholdsbrug, restaurationsbrug, kommercielle events o.lign. Et synspunkt vi også har gjort gældende overfor Fredningsnævnet for København.

Ovennævnte synspunkter skal som anført opfattes principielle, idet der er og kan være forhold vi gerne ser opretholdt eller fremmet når det gavner almenhedens rekreative benyttelse og oplevelse af byens havne- og kanalmiljø.

28.02. 2018

Med venlig hilsen  
f/ Friluftsrådet København  
Bestyrelsen  
Svend-Erik Fangel Pedersen



Friluftsrådet  
Rådet

Svend-Erik Fangel Pedersen  
Friluftsrådet København

Friluftsrådet København omfatter Dragør, Tårnby, Frederiksberg og Københavns Kommuner

## Efterskrift

Christianshavns Lokaludvalg drøftede på sit møde den 29. november 2017 oplægget **KøbenHAVN for ALLE**, som var udarbejdet af undergruppen Byplan, Trafik og Havn. Det blev besluttet at spørge de øvrige lokaludvalg, som ligger ud til havnen, om deres syn på oplægget. Herudover blev det sendt til Friluftsrådet København og HavneForum, ligesom nogle klubber har kommenteret på oplægget.

Oplægget gør ikke krav på at være udtømmende I stedet for at ændre indholdet af oplægget, er det blevet besluttet at vedlægge svarene som bilag:

1. Østerbro Lokaludvalg
2. Indre By Lokaludvalg
3. Amager Vest Lokaludvalg
4. Kongens Enghave Lokaludvalg
5. Friluftsrådet
6. Amager Rø- og Kajakklub
7. Bådklub Valby
8. Sydhavnsklubberne
9. HavneForum

Alle de nævnte lokaludvalg og interessenter har taget vel i mod initiativet, og der gives udtryk for et stort ønske om, at notatet bliver brugt som afsæt for et videre arbejde. Flere understreger, at der er behov for en nærmere drøftelse af de enkelte elementer og eventuelle særlige lokale forudsætninger og behov, som også er afspejlet i bydels- og lokalplaner.

Østerbro Lokaludvalg kan tilslutter sig notatet og lægger særlig vægt på, at havnen og adgangen til vandet skal være tilgængelig for alle borgere.

Indre By Lokaludvalg roser papiret for mange gode tanker og forslag, men ønsker en tydeliggørelse af visionerne for havnen og kanalerne. Vedtagne planer og reguleringer skal indgå f.eks. for placering af husbåde. Der savnes et stort kort over havnen og tilstødende områder.

Amager Vest Lokaludvalg ser gerne, at der etableres et samarbejde mellem lokaludvalg omkring havnen til nærmere drøftelse af visioner og tiltag.

Kongens Enghave Lokaludvalg mener, at der er tale om et flot arbejde, som kan tjene som afsæt for arbejdet med at skabe et godt havne- og bymiljø. Udvalget mener, at Slusen og området syd herfor skal medtages. Der nævnes, at der tidligere været tilløb til at samle interessenterne omkring havnen, og at der er behov for et nyt forsøg herpå.

Friluftsrådet finder notatet spændende og gennemarbejdet og udtrykke generel enighed. Friluftsrådet har i en del år haft fokus på de københavnske kanaler og især kanaler omfattet af fredning. Nogle af de centrale kanaler bør forbeholdes publikumsorienterede formål, men kanalerne på Christianshavn bør understøtte et levende maritimt miljø. Det handler om at beskytte havne- og kanalmiljøet og samtidig udvikle det rekreative liv.



Kajakklub (ARK) har nogle konkrete forslag til udvikling af de sportslige muligheder. ARK har ved et foretræde for KFU den 9. november 2017 taget hul på en politisk drøftelse af, hvad der videre skal ske med Københavns Havn.

Bådklubben Valby mener, at By & Havn i højere grad bør tage ansvar for havnens rammer og miljø, herunder opgradere havnefogedinstitutionen til en aktiv og åben servicecentral for alle sejlere. Klubben har en række konkrete forslag til, hvad der bør gøres i sluseområdet.

Sydhavnsklubberne repræsenterer hele 26 klubber og mener, at det er et godt initiativ, der er taget, og som der bør arbejdes videre med. Hastighedsregler, vandkvalitet, kajanlæg til fortøjning, et offentligt tilgængeligt GIS-systemet, opsynsmænd og fourageringsmuligheder ved vandkanten er noget af det, der bør ses nærmere på.

HavneForum mener, at sejl- og bådeklubber er en naturlig del af havnens liv. Det foreslås, at det i fremtiden skal være muligt at sejle med sejl i hele havnen - også indenfor Toldboden. HavneForum betoner "den frie besejlingsrets ukrænkelighed", og det nævnes, at borgernes fri adgang til vandet må ske med respekt af "ejendomsrettens ukrænkelighed".

Havnen undergår store forandringer fra primært at tjene erhvervsformål til at blive en arena for fritidsliv. Lokaludvalg og øvrige interessenter ønsker, at der med udgangspunkt i notatet iværksættes en dialog om mål og prioriteringer for havnens fremtid.

Teknik- og Miljøforvaltning udarbejdede i 2011 en basisanalyse af havnen og dens muligheder, og dette blev fulgt op af en visionsrapport "EN HAVN af muligheder – visioner for mere liv ved og i Københavns Havn" fra 2013. Denne indeholdt en række punkter: Flere aktiviteter, bedre adgang, flere opholdssteder, bedre ruter, rent miljø og sund natur, events samt et ønske om variation og plads til alle. Borgerrepræsentationen godkendte den 8. maj 2014 visionen som ramme for det videre arbejde med at udvikle en rekreativ havn, og der er taget en række enkeltstående initiativer, men der savnes et overordnet helikopterblik på havnens udvikling samt et forum med de relevante interessenter.

Arbejdet med havneanlæg hører under Teknik- og Miljøudvalget (TMU), mens friluftslivet varetages af Kultur- og Fritidsudvalget (KFU). Det er en betydelig organisatorisk opgave at komme videre med helhedsvurderingen og mulige prioriteringer, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at en kommende dialog og udviklingsproces forankres hos forvaltningen.

Der foregår i disse år en betydelig bygge- og udviklingsaktivitet på arealer, der grænser op til havnen, men der savnes et samlet fokus på livet i havnen og i kanalerne på tværs af lokalområder, foreninger og forvaltninger. Vi håber at dette notat kan inspirere til at der sættes gang i en sådan proces.



Indledning	side 1
Havnens udvikling....	2
Forslag til gruppering af emner	3
Hvilke nye brugere kan forventes	4
Kildeangivelser	5
Detaljerede kommentarer	5

## Notat udarbejdet i Christianshavns Lokaludvalgs regi vedrørende Københavns Havn og dens kanaler, samt i mindre grad Stadsgraven og Søerne.

Dette notat er udarbejdet som et debatoplæg til brug for den vigtige opgave med at følge op på havnens løbende udvikling samt at redegøre for problemstillinger, der bør drøftes og søges løsninger på, inden det bliver for sent. Derudover vil vi fremlægge nye forslag og ideer, der skal indgå i det fremtidige strategiske arbejde med Københavns havn.

Arbejdet er gennemført i en undergruppe under Christianhavns Lokaludvalg for "Byplan, trafik og havn", som vi kalder Havnefølgegruppen.

Vi behandler i dette notat de havnearealer, der ligger inden for det gamle havneområde, og som er specificeret på nedenstående kort omhandlende Inderhavnen, Sydhavnen samt Kanalerne. Et område, der strækker sig fra Slusen i syd til Toldboden i nord, samt i mindre grad om Yderhavnen, Stadsgraven og Søerne.



I dette område er det i dag ikke tilladt at sejle med sejl eller med sejlhastigheder over den lokale hastighedsbegrænsning. Det er i øvrigt heller ikke tilladt at opankre i havnen, og der er en række restriktioner om, hvor man må fortøje.

Vi har ikke mindst fokuseret på, at havneområdet skal føles attraktivt hele året rundt, og der er derfor lagt vægt på udbygninger og events, der kan tiltrække borgerne uden for selve sommerperioden, hvor havnen allerede er velbesøgt.

Derudover har vi haft for øje, at havnen skal være tiltrækkende for alle aldersgrupper og for høj som lav. Det gælder såvel indbyggere som tilrejsende.

Der er tidligere udarbejdet en række forskellige notater om havnen m.v., som det også fremgår af kildematerialet, der er nævnt nedenfor. Kommunen har ført an i dette arbejde og er fremkommet med detaljerede og konstruktive ideer. Da kommunen har de fornødne

ressourcer hertil og et intens samarbejde med væsentlige aktører omkring havnespørgsmål, synes vi, at denne arbejdsfordeling bør fortsætte. Samtidig gøres der dog opmærksom på, at vi nok synes, at den helt overordnede myndighedsfordeling med fordel kan forenkles, således at koordinering og iværksættelse af initiativer kan forbedres og speedes op.

Samarbejdet med de lokale organisationer og foreninger bør videreføres, og fra lokaludvalgets arbejdsgruppe vil vi også koncentrere os om at fremkomme med nye elementer og forslag. Vi vil således forsøge at fremhæve enkeltområder eller emner, hvor udviklingen kunne foregå på en bedre måde, eller hvor der er behov for egentlig indgriben.

## **Havnens udvikling, dens problemer i dag og løsninger herpå samt en vision for havnens og dens tilgrænsende arealer i fremtiden.**

### **Hvordan var det nu i gamle dage?**

Også dengang har der været behov for transport af varer og personer, og det kunne dengang kun ske på land eller til vands. Da der verden over var store havarealer og floder og kraften til at drive godset frem var mere effektivt på vand, har denne metode fra tidernes morgen været mest anvendt. Fra begyndelsen fra fri strandkant, men hurtigt fra en enkel bro ud i vandet. Senere kom der nyskabelser som egentlige havne, der beskyttede bådene og kajlanlæg, hvor man kunne fortøje og læsse og lodse skibene. Senest kom der også kajkranter og store magasinbygninger til opbevaring af varerne. Visse steder indrettedes ligeledes værfter, hvor man kunne bygge og vedligeholde skibene, ikke mindst nationens flåde. Københavns havn har gennemlevet det hele.

I løbet af 1900 tallets sidste halvdel, er en stor del af transport på vand blevet unødvendigt på grund af andre transportformer og moderniseringer, og her i 2000 tallet er stort set alle de tidligere aktiviteter i Københavns indre havn ophørt og kranerne og jernbanesporene derfor fjernet, og magasinerne anvendes i dag til andre formål herunder attraktive boliger. Bolværkerne og kajgaderne, der tidligere anvendtes til fortøjning og varehåndtering, bruges nu for det meste til rekreative formål. I 1900 tallet var havnen og kanalerne ikke attraktive på grund af støj og forurening og derfor kun sjældent brugt til boligformål og rekreation.

Den travle trafik på vandet af store fragtskibe og færger samt slæbebåde og pramme er derfor stort set forsvundet og giver nu plads for turistbåde, fritidssejlere, roere og kajaker, vandsports-udøvere og andre.

### **Hvordan bruges havnen i dag:**

Selvom selve havnearealet er blevet stadig mindre i den indre havn på grund af opfyldninger, er trafiktætheden ret beskeden sammenlignet med dengang, hvor mange store fragtskibe og færger, lagde meget beslag på vandarealet og kajområderne. Derfor er det ikke "pladsproblemer" vi har, men snarere brug for mere aktivitet såvel på vandet som på kajområderne, selvom der faktisk er mange forskellige brugere.

Vi vil i det følgende beskæftige os med forskellige grupper:

## Forslag til gruppering af havnestoffet.

### 1. Bådfart med motor- eller muskelkraft;

\* Erhvervsbådfart (hovedsagelig motordrevne).

Krydstogtskibe, færger, havnebusser, turbåde, taxibåde, udlejningsmotorbåde) og

\* Private fritidsbåd,(både motor- og muskeldrevne).

Fritidsmotorbåde, roklubbåde, private robåde, kanoer og kajaker samt andet sports- og fritidsudstyr) f.eks. SUP.



### 2. Fastliggende objekter; (Husbåde, pontoner til erhvervsformål herunder hotel- og restaurationsbåde, badeanstalter, flåder til havebrug eller dyrkning af skaldyr, samt pramme til bygge- og reparationsentreprenørgrej)



### 3. Fritidsforhold : (Badende, dykkere, idrætsudøvere og opvisninger eller borgere og turister, der blot nyder livet ved kajanten.)



### 4. Anvendelse af kajer, arealer og bygninger langs vandet; (Lokalhavne, vandkolonihavehuse med bådplads, kortidsparkering for både med mulighed for indkøb og evt. toiletbesøg, restaurationer, havnekroer, cafeer, musikudfoldelse/idræt og leg, solbadning og andet driverliv.)



## Hvilke nye brugere kan forventes, og hvem forventes at falde fra i årene fremover:

Nye anvendelser kunne tænkes at blive mere sports- og legudøvelse til vands. (Vandpolo, havnesvømning, vandskisport, modelbådssejlads, dronedeflyvning, dykkerlejeplads, oplevelsesstrand for børn. På landsiden kunne man forvente bog- og antikvitetskasser på selve kajen, og hvorfor kunne man ikke have et fredeligt hjørne, beregnet til at brudepar kan blive viet, og ceremonien blive filmet i smukke maritime omgivelser. Turister søger ofte mod sø og havnearealer, og der kunne således etableres noget særligt for visse fremmede nationer, således som vi har gjort på Langelinie med de japanske kirsebærtræer. Det kunne måske samles inden for området bestående af Kastellet, Langelinie og Nyholmen, som nogen har foreslået benævnt Københavns "Central Park", og som kunne bruges til en stor vifte af større events.

På vandet må vi også forudse, at der vil blive behov for pendlerfærger med korte ruter og hyppige afgangse som supplement til de eksisterende broer og derfor om muligt betalingsfrie.

Langs kajkanterne kan der muligvis blive plads til flere husbåde, men det må ske med omtanke og bør helst bestå af rigtige skibe/både, eller noget der ligner disse meget. Højde og længde af sådanne husbåde må begrænses, således at de ikke væsentligt tager udsigten fra stueetager i eksisterende beboelse og besøgende i kajgaderne. Forskellige typer husbåde må indpasses individuelt i havnemiljøet. Vi vil foreslå, at der ikke ligger husbåde i de indre, smalle kanaler.



På større landarealer langs havnen, der ikke anvendes for nuværende, kunne man også tillade midlertidige mindre boliger organiseret som landsbysamfund, f.eks. opbygget af containere eller andre mindre bygninger, der senere kan flyttes andetsteds hen, og evt. indrettes på anden måde. De kunne forbeholdes uddannelsessøgende, hjemløse og mindre bemidlede. Der må gerne ske en blanding af alle slags borgere, således at der ikke opstår Ghetto-lignende forhold og hermed heller ikke en opdeling mellem rige og fattige.

### **Hvilke anvendelser kan forventes at ophøre ad åre:**

Erhvervsfiskeri, men fritidsfiskeri ser vi gerne fremmet.

### **Formidling ved brug af digitale kort.**

På side 5 og fremefter vil vi komme med mere detaljerede kommentarer for dermed at klarlægge behovene og på skitsekort vise, hvor disse kan tilgodeses ved yderligere udbygning eller ændret anvendelse.

I gennemgangen vil der blive lagt vægt på de områder, hvor der i dag synes at være voksende problemer, og på områder hvor vi i dag kan forudse store problemer i fremtiden eller hvor muligheder vil være spildt, hvis der ikke gribes ind eller planlægges i tide.

På nogle områder, hvor der allerede i dag er tilgængelig information (se kildeangivelse senere), hovedsagelig fra Københavns kommune, vil der blive henvist til udredningen eller omtalen der.

Vi har intentioner om løbende, lokalt at holde vores data og information ajour, ved tæt at følge udviklingen og tilbagemeldinger fra møder og presse og ved egen registrering af problematikker og iagttagelser i havnen.

På kort over Københavns havn vil vi forsøge at angive, hvor de forskellige aktiver forekommer, og forslag til hvor nye initiativer bør iværksættes. De medtages som bilag.

### **Kildeangivelser:**

- Københavns kommuneplan 2015
- Lokaludvalgets bydelsplan 2017.
- Københavns kommunes: Udviklingsplan 2015.
- Københavns kommunes: En havn af muligheder.
- Københavns kommunes: Kaj-Kant –Katalog.
- Københavns kommunes: Basisanalyse af Københavns havn 2011.
- Københavns kommuneProjektkatalog for havnen 2016.
- Kim Faber og Hanne Fall Nielsen: "både og"
- Frank Allan Rasmussen: HOLMEN, fra flåde til folk
- Christianhavns LU's arbejdsgruppe B.T.H: Vision for Københavns centrale del, Fingerringsplan.

### **Mere detaljerede kommentarer:**

#### **Ad. Pkt. 1 Skibs- og båd fart med motor- eller muskelkraft, men ikke sejl.**

Krydstogtskibe er der ikke plads til i de områder vi taler om, og de bliver også tilfredsstillende serviceret i yderhavnen, dog har enkelte mindre færgeforbindelser anlægsplads i Nyhavn og Havnegadeområdet, hvilket vi synes kan være med til at understøtte havnemiljøet.

**Havnebusserne** er effektive og populære, og et godt supplement til havnebroerne, og de har et stigende passagertal og benyttes også meget af turisterne. De sejler i dag en længere strækning end tidligere og har derfor indført et tidsinterval på omkring ½ time. Det er nok et for langt tidsinterval. Havnebusserne bør nok på sigt, nogle steder, suppleres med pendlerfartøjer, der sejler kortere ture f.eks. ruten Nyhavn, Papirøen, Dokøen og Kvæsthusbroen. Her bør tidsintervallerne være så korte som muligt f.eks. 5-10 minutter, og overfarten bør tilbydes gratis, hvilket også vil sænke spildtiden ved billetudstedelse og kontrol. Vi kunne også på længere sigt ønske en pendlerfærge ved Toldboden- Nyholm, et område der snart kan blive et nyt byudviklingsområde eller snarere park- og eventområde. Af miljømæssige grunde ønsker vi en omlægning fra brændstof til eldrevne havnebusser.



**Turbådene** er meget populære og transporterer årligt ca. 1 million kunder. Man må dog overveje om ikke det visse stede i havnen og kanalerne kan blive for meget. Måske kunne man ønske sig et maksimum for ture pr. time på visse strækninger i havnen og især på kanalerne. Måske kunne operatørerne også udnytte større områder af havnen, der også fortjener at blive besøgt. Det kunne være Nordhavnen, Amager Strandpark og øerne uden for havnen samt området ved slusen evt. også uden for ved Kalvebod Strand. Det er muligt, at det sætter specielle krav til sådanne bådture fra myndighederne, men det kan sikkert også opfyldes hen ad vejen, når man alligevel skal forny og elektrificere bådene. I begyndelsen af forrige århundrede kunne man sejle fra København til Helsingør med en færge, der lagde til ved alle fiskerlejerne.

Citybådene er midlertidigt flyttet fra Gl.Strand til "Ved Stranden", hvor der er etableret nye anlægsbrygger. Vi foreslår at man undlader at flytte anlægspladsen tilbage til Gl. Strand, når metro-anlægsarbejderne der er tilendebragt, men i stedet finde en ny terminalplads tættere på havneløbet, f.eks. ud for Nationalbanken ved Havnegade. På den måde kunne man også formindske turbådstrængslen i kanalerne ved at alene visse afgange kommer til at indeholde turen gennem kanalerne, medens andre udgør længere ture i havnens udkantsområder eller helt uden for havnen uden kanalbesøg. Langs "Gl.Strand" kunne man indrette anlægsmulighed for joller, herunder forskellige og gerne gamle jolletyper, således som de har forekommet tilbage i tiden.

Man kan også spørge sig selv om ikke tiden er løbet fra, at turbådene skal sejle helt ind i bunden af Nyhavn. Det giver trafikkaos såvel i havnen som på land med de mange turistbusser.

Af miljømæssige grunde ønsker vi gerne, at omlægningen fra brændstof til eldrevne turbåde sker hurtigere end tilfældet er for at formindske forureningen og for at vise vore gæster, at vi er en grøn by i mange henseender.



De to nuværende udbydere af udflugtsture, Strømme og Nettobådene har ikke meget konkurrence på segmentet for faste havnerundfarter. Det kunne være ønskeligt med alternative muligheder. Her kan f.eks. nævnes Hey Captain og Flyvefisken, der har startet havnerundfart i mindre både med flere valgmuligheder for at tilbyde en mere intim og individuel oplevelse. Sådanne initiativer mener vi også vil bidrage til mangfoldigheden i havnen, og der må selvfølgelig tilstræbes lige vilkår mellem de store turbåde og de mindre .



**Taxibådene** der er et godt supplement for nogen til at komme rundt til vands.



og de passer godt ind i havnebilledet. Dog mangler der landgangssteder mange steder i havnen.

**Udlejningsbåde.** Det udgøres af småbåde med brændstofs påhængsmotorbåde eller eldrevne småbåde. Som for turbådene, ser vi gerne, at udlejningsbåde alene udgøres af eldrevne både.

Antallet af udlejningsbåde er steget gevaldigt de seneste år sammen med antallet af bådførere, der ikke har erfaring med at føre et fartøj. Det har efterhånden vist sig at give stigende gener for de øvrige trafikanter til søs og medfører usikkerhed, kollisioner og af og til også alvorligere uheld. Der må måske ske en regulering og normalisering på dette område. De fleste andre sejlere har en oplæring eller uddannelse af en og anden art f.eks. en duelighedsprøve, medens de der lejer sjældent har nogen form for sejlereerfaring, og når det så blandes op med til tider dårlig gruppeopførelse med bl.a. spiritusindtag, er der lagt op til uhensigtsmæssigheder af en uacceptabel størrelse. Det må anbefales, at udlejerne får mere styr på denne del af deres virksomhed, og det er allerede gennemført af flere udlejere. Udlejning til bestemte formål som polterabend og lignende der har det med at gå over gevind, burde ikke accepteres. Samtidig må antallet af udlejningsfartøjer nok holdes på et rimeligt niveau. Dette må drøftes mellem myndighederne , udlejningsfirmaerne og andre brugergrupper og det må de fleste brugere af havnen være interesseret i.

Men man må ikke glemme, at det for mange der ikke kender til sejlads, er en meget stor oplevelse selv at kunne føre et fartøj, og det må vi også have med i overvejelserne.

Vi ser også gerne, at udlejningsbåde tilbydes inklusiv en kaptajn eller styrmand, således at udflugt kan ske på mere betryggende vis, og på den måde kan alle passagererne samtidigt have det festligt ombord.

**Private fritidsbåde** . Et meget stort problem, der har været tiltagende de senere år, er at man sejler med for stor hastighed, uden at der bliver grebet ind. Senest har ”banditter” hærget med deres vandscootere i havnen, selvom det er forbudt at sejle med disse i havneområdet. Oven i købet er det sket med stor fart, og med ukendskab til fartøjet, hvilket afstedkom en alvorlig ulykke med flere dødsfald til følge. **Noget sådan må ikke kunne ske i vores havn.**

Der synes at blive rettet op herpå, ved politiets mellemkomst, idet en hurtigsejlende båd er indkøbt til formålet. Samtidig kunne man benytte politiets tilstedeværelse, til at sikre at de lovpligtige redningsveste er til stede på hvert enkelt fartøj, og at styrmanden har gyldig speedbådsførekort, hvis bådtypen kræver det. Indgriben over for tydeligt berusede skibsførere er ligeledes en selvfølge. Ved denne patruljering kunne politiet måske også overvåge kajkanterne og sikre ro og orden her.



Det ville være ønskeligt, at småbåde kunne sejle gennem broerne i yderfagene, således at de ikke generer de større både i selve havneløbet, og at det påbydes at bruge brofagene mod styrbord. Ligeledes burde det være en regel, at man holder ind til styrbord side, når man sejler ind i kanalerne og ud derfra.



Antallet af private motordrevne både i havnen er beskedent i forhold til udlejningsbådene og kapaciteten i det hele taget, og kendskab til sejlerregler er i denne gruppe ret udbredt og synes tilfredsstillende. Dog er det, ligesom det er med biler, hastigoverholdelsen der er et stort problem for både med stor motorkraft og unge skibsførere.

Det forholdsvis lille antal private fritidsbåde skyldes ikke manglende interessen for at eje en båd eller råd til at anskaffe sig en, men snarere mangel på småhavne og faste pladser langs

kajerne. Det bør vi søge at ændre ved at forbedre disse forhold. Hvad med en jollehavn for fortrinsvis gamle fiskejoller inde ved Gl. Strand?

Det kunne foreslås, at der anlagdes havne eller broer for småbåde på arealer i havne, hvor vanddybden i dag er for lav til at både kan og må sejle der. Derudover kunne flere opnå glæden ved at sejle, hvis der oprettes både- og liggepladser på delebasis, hvilket er meget lidt udbredt i København. Det kunne evt. organiseres i en og anden form for klubber. Det er jo et faktum, at mange privatbåde meget sjældent sejler længere ture, og selv korte ture foretages ikke så tit. Bådejere bliver ofte liggende i havn og nyder kaffen eller slapper af på dækket uden at sejle ud. Det er i virkeligheden snarere en form for kolonihavehus, og der behøvede egentlig ikke vand under kølen for denne form for fritidsaktivitet.



Der er for de helt små fartøjer uden motor skabt forskellige faciliteter for at servicere disse såsom ophaler-pontoner, gennemsejlingsmuligheder (Den blå rute) og velbeliggende udlejningssteder. For private motordrevne småbåde burde man ligeledes dække nogle af deres basale krav. Der mangler steder i havnen, hvor man kan ankre op eller fortøje for en midlertidig pause, f.eks. til spisning, eftersyn af motor, indkøb, ophaling, og af- og påsætning af gæster. Desuden er der meget få steder, hvor man kan tanke brændstof eller el. I lokaludvalgsregi vil vi forsøge at udrede, hvor sådant faciliteter mangler, og hvor der kan findes muligheder herfor og derefter fremsætte ønske om sådanne forbedringer. Der skal ved tidsbegrænsninger sikres, at der hele tiden sker skifte mellem de både, der bruger disse faciliteter, og det må evt. håndhæves af den vagtmands funktion, som tidligere er blevet nævnt.

**Midlertidig opankring i områder i havnen, der ikke er meget trafikeret og hvor man ikke er til gene, burde være tilladt, og man kunne sætte midlertidigheden til 1 time.**

**Kajakker og andre fritids/sports-fartøjer.** Sådanne, fremdrevet med muskelkraft er stærkt stigende og udøves dels som en sport og træning, men ligeså meget som rekreativt befordringsmiddel. Et problem disse har er, at større fartøjer og for hurtig motorsejlad sætter dønninger ind mod disse småfartøjer, som man som kajakfører skal være kyndig for at kunne takle. Ligeledes skaber høj sø og stående bølger fra kajerne problemer. Derfor kunne vi støtte dem ved at sætte lavere hastighedsbegrænsninger, og ved at indrette visse havneafsnit til dem f.eks. "Den blå ruter"; (se kildeangivelsesoversigten), hvor betingelserne for dem er gunstigere. En form for dæmpning af bølger kunne etableres i forbindelse med udbygning med nye

brygger. Man kunne også overveje, om disse mindre fartøjer ikke kunne tilbydes yderligere sejlområder. Det kunne måske komme på tale, at man tillod dem at sejle i "Stadsgraven" på visse betingelser, og i så fald skulle der etableres adgangsforbindelser hertil flere steder i havnen. På et vandområde uden for havnen f.eks. søerne kunne man forestille sig, at der kunne etableres andre retningslinjer for sejlads og badning, der kunne skabe liv og rekreation. Det vil nok ikke falde i god jord hos alle, men vi mener ikke at nytænkning kan skade, når vi taler om havnens og vandområdernes udvikling, men det skal selvfølgelig ske velovervejet og antagelig som en prøveordning, så man kan justere, hvis det bliver nødvendigt.



Roklubberne i Københavns havn og dets nærområde har mange medlemmer, der nyder denne form for jævnlig træning og naturoplevelse. Men andre medlemmer træner intenst med henblik på at deltage i krævende konkurrencer, og de har gennem årene opnået meget fine resultater. Derfor er der også behov for, at der fastholdes nogle baner, hvor disse sportsfolk kan få bedre træningsforhold. Måske er der behov for nogle træningsbaner, der f.eks. kunne udlægges med midlertidig afspærring på fastlagte tidspunkter f.eks. i Sydhavnen/Teglværkshavnen. Lad os kontakte foreningerne for at høre om deres problemer og løsningsforslag.

Det er pt. forbudt at udøve Stand Up Paddleboards (SUP) i havnen på nær i området bag operaen. Dog er det en hurtigt stigende sportsgren med rigtige mange nye udøvere hvert år. Det er rimeligt billigt udstyr, og derfor er SUP meget populært blandt unge. Måske må der udpeges flere afgrænsede områder, hvor der kan gives tilladelse til dette. Det burde vel gælde på hele den planlagte blå rute. Også Teglværkshavnen kunne komme på tale, og her kunne man måske også have tilladelse til sejlads med sejl på småbåde som piratjoller og smakkejoller.

## Ad. Pkt. 2. Fastliggende objekter, herunder husbåde.

**Husbåde.** Betegnelsen husbåde bruges om boliger, der kan flyde på vandet og normalt er fortøjet ved en kajkant i en by, og de findes i mange iderige udformninger.

I Københavns havn findes der mange eksempler på husbåde, som det fremgår af vedlagte fotos. Nogle ligger fortøjet langs kajkanten, medens det andre steder er mere hensigtsmæssigt, at de ligger fortøjet med den ene ende mod kaj, medens anden fortøjning udgøres af anker eller pæl i en vis afstand fra kajkanten. Det har den fordel, at de ikke tager så meget af udsigten inde fra kajgaden.

Vi mener, at målsætningen skal være, at vi bibeholder eller nyskaber noget af det historiske havnemiljø ved bl.a. at tillade at fartøjer, der tidligere har tjent som transportfartøjer af gods og mennesker eller udstyr, eller som har været brugt til at servicere skibe og havnekonstruktioner, får mulighed for at opankre/eller fortøje spredt over hele det oprindelige havneområde, og ikke nødvendigvis som en enkelt koloni i havnens udkant, som det ses i dag, bl.a. ude ved Refshaleøen og inde i Nyhavn.



Flere af sådanne fartøjer vil være egnede til at indrette som bolig, og det bør vi tillade. Det er også nødvendigt, for at der kan være økonomisk fornuft i det for alle parter.

Vi ønsker ikke at husbåde, som fremstår som nye huse udstyret med en underdel, der kan sikre at huset kan flyde på vandet, skal tildeles husbådsplads centralt i Københavns havn. Lokaludvalgene bør sikres større indflydelse til at forhindre noget sådan.

Derfor bør vi måske hellere bruge betegnelsen "Boligskibe" eller "Boligfartøjer" i stedet for "husbåde"; altså skibe der tidligere har haft en funktion, men som nu er blevet overflødige f.eks. på grund af alder, når vi drøfter og træffer beslutninger om dette område. Samtidig må det være et ufravigeligt krav, at forbrug af el, fjernvarme m.v. samt afskaffelse af både det sorte og det grå spildevand og husholdningsaffald sker ved godkendte installationer eller afhentningsentreprenører. Dette krav må håndhæves med øjeblikkelig virkning, så vandkvaliteten i havnen ikke fortsat trues.

Kommunen har i dag fastlagt standarder for, hvad der kan accepteres, og det gælder ikke mindst fartøjshøjden, således at andre beboere langs havnen ikke generes unødigt. Det vil bl.a. kunne tilgodeses ved, at man nøje overvejer, hvor i havnen og foran hvem eller hvad man tillader, at de enkelte fartøjer kan få anvist plads. D.v.s. at man også omkring boligfartøjer fremover vil foretage en egentlig "byggesagsbehandling", hvor beliggenhed, adgang til skibet, skibets udseende og dimensioner etc. kontrolleres, samt at ovennævnte forbrugsinstallationer skal kunne tilvejebringes. Afstanden mellem husbådene skal være passende stor og højden så lav som muligt, således at man fra kajgaderne fortsat skal kunne nyde udsigten over havnen.



Myndighederne og private, der stiller liggepladser til rådighed, bør lægge stor vægt på, at de skibe der udvælges, har en positiv indflydelse på havnen, ved at de f.eks. repræsenterer ældre og sjældne skibstyper og fartøjer, som forbigående kan glæde sig over at tage i øjesyn. Grimme og store "husbåde" bør vi ikke acceptere i vore indre havn. Hvis det ikke kan opnås på markedsmæssige vilkår, kunne det overvejes, om man ved at give husfartøjsstilkud til de udsøgte husbåde og flydende havneudstyr, der kan forskønne havnen eller fortælle om dens historie. Pengene hertil kunne komme fra sponsorer, Københavns kommune, By og Havn og indsamling blandt byens indbyggere.

**Pontoner.** Fartøjer og flåder, der ikke anvendes til boligformål, men som alene tjener privatformål, d.v.s. enkeltpersoner, ejerforeninger eller andre sammenslutninger, der ikke har et bredt, offentligt formål bør ikke tillades på havnens arealer. Derimod kan det godt tjene havnemiljøet, at der etableres visse former for erhvervsvirksomhed på flåder, specielt når det tjener almenvældet, ved at alle har adgang hertil f.eks. restaurationsvirksomhed, indkøb af madvarer, udstillinger eller rekreativt formål i bred forstand herunder badning. Ligeledes vil det styrke karakteren af et havnemiljø, hvis der ligger flåder med byggegrej, kraner eller uddybningsmateriel langs kajer eller opankret ude i havneløbet, som også kunne tjene som kortvarige fortøjningspladser for mindre motorbåde, kajaker m.v.

**Man bør have i bagehovedet at det, der ligeså godt kan placeres på land, ikke lægges ud i havnen!**



### Ad pkt. 3 Fritidsforhold.

At man kan bade i Københavns havn, fordi vandkvaliteten er hertil, er en lykke, som ikke mange storbyer kan hamle op med. Vi får også snart et stort svømmestadion og friluftsbad på Papirøen med internationale mål, så vi kan afholde store arrangementer der.

Men vi skal også kunne bade mange andre steder. På billedet herunder kan vi se at nogen endog har indtaget tårnpillen på Knippelsbro som bademiljø.



Kommunen er opmærksom på, at vandet ikke er lige rent alle steder, som følge af store overløbsbygværker, der leder forurenede regnvand direkte ud i havnen, når vi har kraftige regnskyl. Derfor anbefales bademuligheder ikke i nærheden af disse udløb.

Det er opfindsomt, at Christianitterne har etableret en lille sandstrand, men den er anlagt uden godkendelse fra myndighederne. Nu hvor man har planer om at tilbageføre Refshalevejen til dets oprindelige brolagte udseende og samtidig anvende den som en overordnet cykelsti, som supplement til Marguerittecykelstien, som netop er gennemført på tværs af Christiania, vil det være rigtigere at retablere den oprindelige kystbeplantning og værne om det dyr- og fugleliv, som tidligere har floreret her.

Der spilles **vandpolo** flere steder i havnen, og det kan være interessant at være tilskuer til. Man har imidlertid udlagt en bane i Erdkehlgraven mellem Arsenaløen og Christiania, på en måde der synes uhensigtsmæssig. Da banen spærrer hele den meget naturskønne kanalstrækning, forhindrer det stort set andre sejlene at besejle dette afsnit, og hvis de gør det, bliver det påtalt af sportsudøverne. Man kan i øvrigt også opleve at få deres

fortøjningsliner i skruen. Det foreslås at tildele dem en større og mere velegnet bane længere mod nordøst, hvor der i dag er opankret et antal ulovlige fartøjer ("Fredens Havn").

#### **Ad Pkt. 4. Anvendelse af kajer, arealer og bygninger langs vandet.**

Der er bred enighed om, at arealerne langs havnen gerne må bruges meget mere og ikke mindst til rekreative formål. Det sker jo også i stigende grad, men dog hovedsageligt i godt vejr og om sommeren. Var det ikke en ide at skabe forøget brug også resten af året, for de der gerne vil nyde synet af f.eks. is i havnen og sne på kajgaderne eller opleve miljøer i silende regn eller tordennejr. Hvis det skal fremmes, må man skabe nogle flere steder, hvor der er ly for vejret, så man kan opleve smukke udsigter eller spændende oplevelser, og gerne uden at det koster noget. Derfor foreslås det, at der etableres små opholdssteder med overdækning. Det kunne være en form for venteskurer som ved busstoppesteder, eller fremkomme ved at kraner og andet udstyr forsynes med en glasoverdækning, eller ved at dele af havnebygninger stilles til offentlighedens disposition for kortere besøg i alt fald i dagtimerne.

Bogkasse eller antikvitetskasser langs kajkanter er brugt meget i udlandet, men ses slet ikke i København. Kunne man ikke i.f.m. loppemarkeder, give tilladelse til midlertidig opsætning af sådanne kasser?

**Måske kunne en idekonkurrence om noget standardudstyr til dette formål få kreative sjæle på banen.**

#### **Parkeringspladser også på vandet!**

Alt for mange steder mangler der midlertidige liggepladser for små motorbåde, kanoer og kajaker etc.. Det skyldes, at mange af kajerne er privatejede og ønskes benyttet af ejerne selv. De steder hvor man kan ligge er ofte op til kajer, der er lodrette i op til 2 meters højde, og derfor ikke kan anvendes af små fartøjer. Mange flere steder end i dag skal vi have forsynet kajen med lave brygger, som dels kan bruges af småfartøjerne for korte ophold og dels som badebro, således at vi også kan sprede badeaktiviteterne på flere lokaliteter i havnen og over hele året. Der er f.eks. stor mangel på vinterbadepladser. Det er et problem at så få steder ejes af det offentlige, og samtidigt er det forståeligt, at private er mindre interesserede i sådanne løsninger, hvis det kun giver dem problemer og udgifter, **men gode løsninger må kunne findes i den forbindelse.**

Vi har tænkt over at bruge tegningsillustrationer til at angive steder i havnen, hvor vi ønsker at foretage ændringer m.v. *Som bilag er vist sådanne standardkort med eksempel på hvorledes, det kan anvendes til at give overblik og sammenhæng i hvad man kunne ønske sig i fremtiden.*

Københavns Kommune anvender sådanne GISsystemer, og vi vil gerne udveksle informationer med dem. Vi kunne godt ønske os, at sådanne informationer på kort kunne stilles til rådighed for offentligheden.



**Tilgængelighed til vandet for dem på land.** Christianshavns Lokaludvalg støtter Københavns Kommunes politik om fri adgang og bevægelsesfrihed langs alle vores mange kajer og kanalkanter. Det er ikke gennemført alle steder, og der er eksempler på grundejere, der med hegn og skiltning forsøger at forhindre eller begrænse borgernes mulighed for at kunne bevæge sig langs vandet eller at gøre ophold her.



**Sikkerhed.** Langs kajkanterne er der risiko for ulykker ved fald på kajkanten eller ved at falde i vandet. Der er i de seneste år gjort meget for at sikre, at folk kan redde sig op af vandet ved de etablerede stiger og andet udstyr, men man skal være opmærksom på, at noget sådan løbende skal vedligeholdes. Dårlig brolægning og forkert placerede trodser kan også medføre fare og bør løbende kontrolleres.

Især om sommeren bliver mange forstyrret af gæster, der spiller alt for høj medbragt *musik* eller opfører sig upassende og smider rundt med deres affald. Man kunne godt ønske sig en kommunal opsynsmand, der, ikke mindst i sommermånederne, patruljerer langs havnen og på høflig, men bestemt måde giver anvisninger og henstillinger på god opførsel og måske i særlige tilfælde kunne opkræve en afgift for upassende opførsel. En sådan opsynsmand/betjent har tidligere været anvendt, men findes ikke mere. **Det vil vi gerne have indført igen.** Det kan være et problem, at visse arealer der er tilgængelige, ikke er offentligt ejede, så det er de privates ordensregler, der gælder, og i dag må håndhæves af beboerne på stedet. Et samarbejde med lokalpolitibetjenten må kunne sikre en god løsning.

**Dykkere.** Man kunne måske supplere mulighederne for at kunne dykke ved at indrette et mindre område hertil, med skibsvrag (f.eks. hentet fra Fredens havn ved Christiania) og udlagte gamle bygningsdele og vraggods m.v. Her tænkes ikke alene på dykkere med professionelt dykkerudstyr, men også snorkeludstyr og undervandskameraer, som mange unge har i dag.

**Idrætsudøvere.** Der skal også være plads til at afholde store arrangementer på vandet eller kajkanten, men her behøves der muligvis ikke at investeres så meget for at indrette noget permanent, men man kan blot støtte arrangørerne ved at tildele dem kortvarig brug på

betingelse af, at de selv indretter sig og rydder op efter arrangementet. Sådanne events har stor søgning af udøvere og deres familie som tilskuere, men det trækker også mange til fra udlandet.

**Rekreative formål, for såvel voksne som børn.** Her er et utal af muligheder, og vi synes, at man i stor udstrækning skal lade det være op til de interesserede, at komme med gode ideer og selv medvirke til deres gennemførelse. På eet område må vi træde til. Det drejer sig om børnene, der måske har svært ved at formulere deres ønsker, og få dem gennemført. Men så må vi være behjælpelige med at få indret forskelligeartede legepladser og oplevelsespladser langs havnen. De skal udstyres med sikre legeredskaber, og med muligheder for at folde sig ud i netop dette vandnære miljø.

Vi kan her henvise til et forslag, der blev stillet i.f.m. idekonkurrencen for Papirøen om at indrette en strandkant, som den var i gamle dage mange steder, med lavvande, leret bund og ålegræs, og indrette som en oplevelsesstrand for børn, hvor de kunne boltre sig med rejefiskeri, kravle rundt på broer og måske ombord på en lille fiskekutter. Det kunne dog ikke imødekommes på papirøen, men i kommunens projektkatalog, er der omtalt noget lignende ude på Nokken i Sydhavnen.

**Lokalhavne.** Hvis vi vil have flere privatbåde og delebåde til at sejle rundt i vores havn og kanaler, må vi også se på, om der ikke mangler flere småhavne eller bådebroer, som folk har mulighed for at betale. De kunne passende etableres på meget lavvandede områder i havnen, hvor man alligevel ikke kan sejle.

Mange, der har deres både, joller eller lignende liggende på land, fordi de ikke har fået en havneplads, har et stort ønske om, at der etableres slæbesteder rundt omkring i havnen, hvor de kan sætte deres fartøj i vandet og op igen efter en oplevelsestur til vands.

**Badefaciliteter.** Vi har flere fuldt udbyggede friluftsbadeanstalter fordelt rundt i havnen, men med den efterspørgsel der er på bademuligheder ikke mindst i sommermånederne, er der behov for flere. Men der er også en stærk interesse for vinterbadning, og disse badeanlæg skal derfor udstyres med lidt andre faciliteter. Vinterbademuligheder behøver ikke at være nær så store, men gerne indrettet med mulighed for sauna. I vedlagte tegningsbilag nr.1 er vist steder hvor forskellige badefaciliteter ønskes placeret. Som nævnt skal man holde sig på passende afstand af de store overløbsbygværker.

I området i Sydhavnen f.eks. "Nokken" kunne der etableres kolonihavehuse eller sommerhusområder, der kunne have individuelle eller fælles bådpladser, samt plads til gæstesejlere.

Kajakker og andre mindre fartøjer ville også elske at have sådanne valgmuligheder for kortere ophold.

## Bespisning og væskeindtagelse

Man bør som sejler have mulighed for at hente mad og drikke fra nærliggende beværtninger eller handlende.



**Idræt og leg.** På havnekajen og på lavvandede områder ville vi gerne have nogle lege- og motionsredskaber. På billedet er det trampoliner til alle.



**Solbadning og andet driverliv.** Der er bred enighed om, at arealerne langs havnen skal bruges til bl.a. rekreative formål, og så meget som muligt. Det sker jo også i stigende grad, men dog hovedsagelig i godt vejr og om sommeren.

På de strækninger, hvor der er en høj kajkant, foreslår vi, at der på udvalgte strækninger anlægges brygger, der er så lave, at man kan have fødderne nede i vandet. Nogen steder kan man alternativt lave flåder, der har den fordel at de følger med vandstandsudsvingene, således at de er lettere at komme op på og lettere at fortøje ved i al slags vejr. Vi har nedenfor valgt nogle strækninger i vores område, hvor det med fordel kan realiseres.



Ørkenfortet



Papirøen



Kgl. bibliotek



Ved Brox

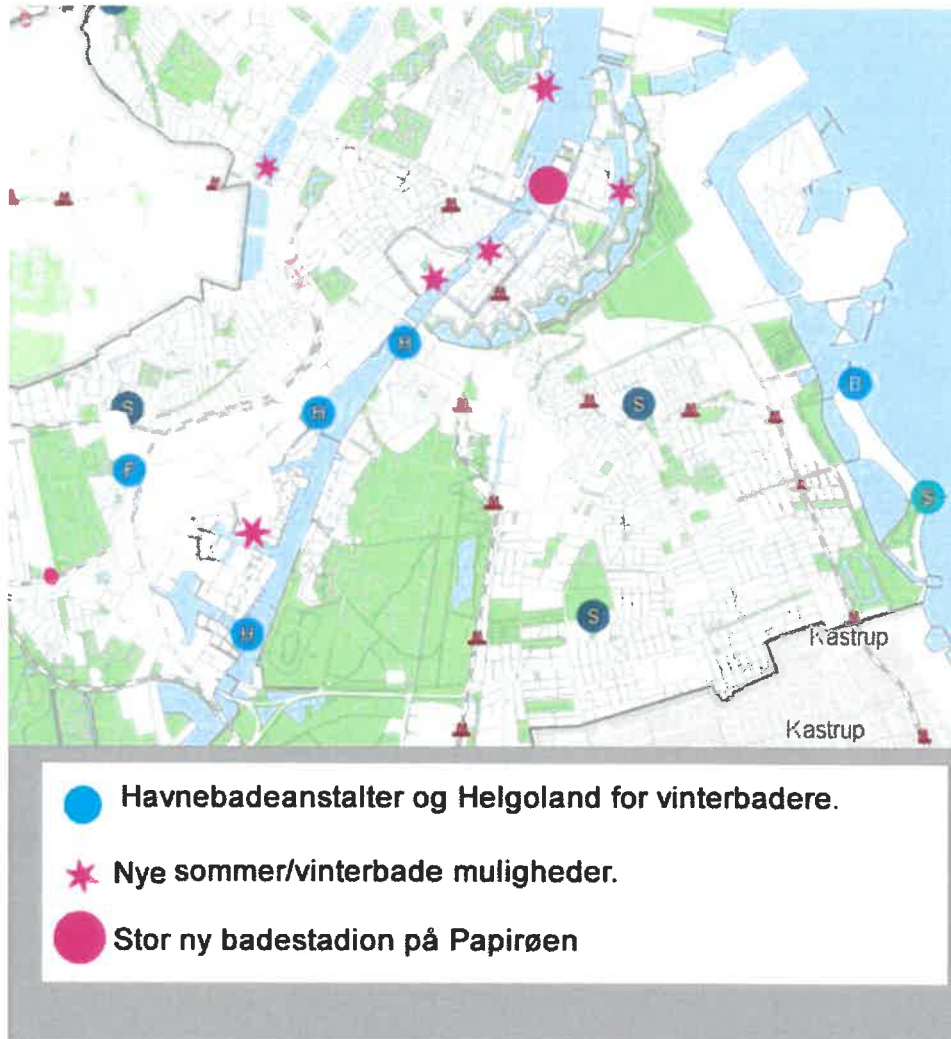
På kajkanterne skal der også være servicetilbud i form af toiletter, strøm og vandforsyning, samt enkelte steder indkøbsmuligheder.



Selvom selve havnen og de tilstødende kanaler fysisk er meget forskellige, er brug og behov alligevel ret ens. Derimod er andre vandområder som Stadsgravene og Søerne helt anderledes, hvilket også fremgår af deres udseende og deres brug. Men noget af forskellen kommer nok af, at de administreres af andre myndigheder og vedligeholdere. Vi kunne dog godt tænke os at se det under et og vurdere om noget kunne være anderledes. På Søerne må der ikke sejles med motor, men gerne med fartøjer, der bruger muskelkraft eller sejl, blot det ikke er privatejede kajaker. I Stadsgraven må der slet ikke sejles, men der er dog bådebroer og kajaker i Christiania. Hvor må der fiskes og hvor må der ikke. Disse emner vil vi godt have lov til at komme tilbage til senere, når emnerne har været til debat.

# Forslagsbilag:

## Badefaciliteter.



Øvrige bilag vedrørende brygger, bådebroer, sportsudøvelse, ophold- og toiletfaciliteter m.v. er under udarbejdelse.

## Forslagsbilag nr 2.

### Parkeringsfaciliteter



#### **Bådparkeringsforslag.**

Parkeringsfaciliteterne kan bruges til midlertidig fortøjning eller opankring, for at kunne spise, hvile eller reparere fartøjet.

**Tiden hertil er begrænset og må ikke overstige ca. 1 time.**