

**NOTAT – 16.11.2020**

**Af lokaludvalgsmedlem Jens Eskildsen og sekretariatet**

### **Udearealer og udemiljøet på Christianshavn: Vi skal også være her**

Citater fra Bydelsplan for Christianshavn 2017-2020, der relaterer sig til udemiljøet:

*"I vores øjne er Christianshavn en aktiv og grøn bydel, hvor forskellighed ses som en styrke. Beboerne lever et kreativt, tryk, sundt og socialt liv, og udvikler bydelen med respekt for dens historie. Kunst, arkitektur og kultur er væsentligt, miljørigtige løsninger er et naturligt valg og biodiversitet i bydelens naturområder er essentiel. Det er sådan vi oplever vores bydel, når den tager sig ud fra sin bedste side, og det er sådan, vi ønsker, at bydelen fortsat skal udvikle sig". (side 9)*

*"Christianshavn er Københavns mindste bydel". (side 10) "I 1980'erne havde Christianshavn 8.300 beboere. Udviklingen bliver med tiden forstærket af urbaniseringen af Papirøen, Refshaleøen og sikkert også Nyholm". "Den kraftige byudvikling medfører pres på boliger, institutioner og infrastruktur". "Med en forholdsvis stor ind-pendling til offentlige arbejdspladser og til skolerne, samt en stor gennemkørende trafik i Torvegade er Christianshavn også et trafikbelastet område med utilstrækkelig infrastruktur" (side 12).*

*"I 2015 var der 14.250 arbejdspladser på Christianshavn. Erhvervsudviklingen på Christianshavn skal respektere, at bydelen er et boligområde med mange herlighedsværdier. Dvs. at bydelen skal have en detailhandel, der understøtter et hverdagsliv for christianshavnerne. Der er en tendens til en ensidig erhvervsudvikling med stadig flere caféer og restauranter på Christianshavn, og vi kan være bekymrede for, at mangfoldigheden i butiksudvalget vil blive mindre, sådan som oplever, at det er gået i Indre By". (side 22) Andre muligheder er at: begrænse nattilladelser og alkoholbevillinger, begrænse antallet af udendørsarrangementer, være opmærksom på sliddet på vores bydel, herunder kanalerne og havne, som blandt andet den øgede turisme afstedkommer". (side 23).*

*"Christianshavn har brug for en samlet trafikplan. København vokser, og stadig flere borgere har behov for at færdes mellem Amager og Indre By" (side 32). "På de lokale veje bør der gennemføres hastighedsbegrænsninger på 30 og 20 km/t med effektiv kontrol i form af "stærekasser" og politi" (side 32). "Bydelen er desværre også plaget af stor partikelforurening i de smalle gader og de tætbebyggede boligområder grundet en stor trafikbelastning" (side 34).*

### **Eksempler på den seneste udvikling af og i udearealerne og udemiljøet på Christianshavn**

#### **Trafikale gener:**

- Løbehjul, der smides mange steder, og særligt til gene for synshandicappede

- Tiltagende luft- og støjforurening fra lastbiler og andre diesel-drevne køretøjer
- Vanvids- og hurtigkørende bilister på de brostensbelagte gader etc.
- Herreløse cykler, der smides på Torvet, på gader og langs facader etc.
- Cykel- og løbehjulskørsel på fortove
- Ulovlig parkering på boligvejene
- Taxaer, Flextrafik og Hovedstadens Trafikselskab bruger boligvejene som ikke autoriserede holde- og ventepladser, og ofte med motoren kørende
- Kørsel med dieseldrevne turistbusser – herunder Hop-On / Hop-Off-busser
- Mange bilister, der ikke overholder tomgangsregulativet (maks. 1 minuts tomgang)

#### **Miljø- og adfærds-gener:**

- Støjgener fra lydanlæg med forstærkere, f.eks. Sound-bokse, der gør livet surt for mange Christianshavner
- Festival-lignende tilstande i sommerperioden langs hele havnefronten og kanalerne
- Sejlende i udlejningsbåde og -flåder, der bruger haver, porte, kajer, grønne områder som toilet
- Støj fra Party-busser, hvor passagererne benytter offentlige og grønne områder som toilet
- Badning udenfor badezoner og følgevirkningerne heraf for beboerne
- Pushere, der skaber utryghed på Christianshavn
- Torvet som et uroligt og rodet midtpunkt i bydelen

#### **Fysiske og visuelle gener:**

- Graffiti på mange facader og byinventar
- Affald og knuste flasker i byrummene på gader, fortove, stier, grønne områder etc.
- Overflod af caféer og restauranter med et stigende omfang af udeservering langs kanalerne

#### **Byggeri-gener:**

- Jord- og byggetransporter til og fra ny- og ombygninger
- Årelange ombygnings- eller nybygningsprojekter

Hvad er fællesnævneren for alle disse gener?

Det er - alt overvejende - at de forårsages af andre end beboerne på Christianshavn. Altså af de, der "gæster" eller bruger Christianshavn som transitområde!

#### **Erfaringer fra Corona-krisen**

Corona-krisen, der formelt begyndte i Danmark den 11.3.2020, har vist eksempler på vejen til et meget bedre udeliv på Christianshavn og i København. Resultatet i de første 3-4 måneder var:

Mindre biltrafik. Ingen krydstogtskibe og derved færre turister. Ingen / meget få løbehjul. Meget få taxaer. Meget af det tidligere hektiske byliv var ændret til fysiske aktiviteter for gående og løbende.

Men desværre også samtidig: Flere dieseldrevne lastbiler og varevogne i byrummene, blandt andet fordi byggeriet ikke stoppede. Meget mere ulovlig parkering. Markant flere dieseldrevne varevogne med hjemmelevering af dagligvarer – på alle ugedage og tidspunkter i døgnet.

Dertil kom til økonomiske og personlige konsekvenser for virksomheder og borgere som følge af nedlukningen.

- Coronakrisen giver anledning til at revurdere og overveje den generelle livsførelse og adfærd i København og på Christianshavn – jf. kronik i Politiken torsdag den 22.10.2020 ”Brug Corona til at få styr på nattelivet i København”.

Indre By har mange af selvsamme gener som Christianshavn, men i større skala. I Indre By Vest var der pr. 8.8.2019 udstedt 733 natbevillinger. Det svarer til 1 bevilling pr. 56 beboere.

Det er vanskeligt at forestille sig, at alle Christianshavnerne ønsker, at Christianshavn udvikler sig som Indre By! På Christianshavn var der pr. 8.8.2019 udstedt 142 natbevillinger. Det svarer til 1 bevilling pr. 142 beboere. I hele Storkøbenhavn er der udstedt 1 bevilling pr. ca. 5.134 beboere. Christianshavn ligger derfor i den helt tunge ende af statistikken.

### **Forslag til fremtidige mål for udearealerne og -miljøet på Christianshavn:**

Ud over de forslag, der fremgår af Bydelsplan for Christianshavn 2017-2020 – og som ikke er realiseret - er her en række forslag til løsning for ovennævnte gener, som det foreslås, at lokaludvalget drøfter.

Hensigten med drøftelsen er

- at vurdere samt evt. at konkretisere og nuancere forslagene og at få konstateret i hvilken grad, der i lokaludvalget er opbakning til dem
  - at vurdere og beslutte hvem og i hvilken sammenhæng, de forslag, som lokaludvalget ønsker at fremme, skal rejses over for
  - at vurdere og beslutte hvilken tidshorisont, forslagene, som lokaludvalget ønsker at fremme, har
  - at vurdere og beslutte hvilke af forslagene, lokaludvalget bør have borgerdialog om.
- Er sekretariatets bemærkninger til de forskellige forslag.

### **Trafikløsninger:**

1. Selvom bilbyen skaber tilgængelighed til byens funktioner, oplevelser og services, rummer den også alvorlige problemer for byens kvalitet og bæredygtighed, for eks. CO2-udledning, forurening, støj, barriereeffekter, usikkerhed og trængsel. Det er et kommunalt mål at dæmme op for biltrafikken ved, at biltrafikken i 2025 max. udgør 25 % af de ture, der køres i København. Samtidig skal den kollektive trafik udbygges.
  - Lokaludvalget kan i alle sammenhænge, hvor det giver mening, argumentere for, at målsætningerne skal realiseres senest i 2025, idet lokaludvalgets indsats især skal have et Christianshavnerfokus.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.
  
2. Lokale trafikale problemer kan løses, uden at der samtidig skabes negative lokale følgevirkninger heraf andre steder. Det overordnede mål kan derfor være, at trafikale forbedringer i et byområde / bydel / bykvarter IKKE medfører negative trafikale påvirkninger i tilsvarende nabokvarterer. For eksempel: At de tilstødende gader og veje kommer til at fungere som "omfartsveje".
  - Lokaludvalget kan i alle sammenhænge, hvor det giver mening, argumentere for dette overordnede mål.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.
  
3. Beboerne på Christianshavn kan motiveres til IKKE at have en bil, men HAR mulighed for at have en bil eller delebil. Samtidig skal kørsel og parkering for de, der kører til, i og gennem Christianshavn begrænses / forhindres. Det kan blandt andet ske ved, at "gæster" henvises til kollektiv trafik og at parkering forbeholdes de lokale beboere. Henvisning til kollektiv trafik bruges ofte af kommunen som argument, hvor der ikke er plads til parkering i voluminøse byggeprojekter med begrænset p-areal.
  - Forslaget er egnet til borgerdialog i form af nudging.
  - Lokaludvalget kan som vision i den kommende bydelsplan prioritere, til hvilket formål de offentlige parkeringspladser i den sydlige del af Christianshavns Lokaludvalgs område skal forbeholdes, inspireret af Indre By Bydelsplan 2017-2020:
    - 1. af- og pålæsning
    - 2. parkering for håndværkere mv., der skal udføre opgaver i ejendomme i Indre By
    - 3. handicapparkering og parkering for handicapkørselsordninger
    - 4. beboerparkering
    - 5. parkering af el-drevne delebiler
    - 6. elbilparkering
    - 7. pendlerparkering og privat kundekørsel
    - 8. reduktion af den gennemkørende trafik, så der er plads til andre aktiviteter, herunder cykelparkering.

4. Den tunge trafik – dieseldrevne lastbiler, varevogne etc. – skal meget hurtigt udfases på Christianshavn. Varer og gods kan omlades til CO<sub>2</sub>-venlige varevogne, ladcykler, el-knallerter etc.
  - Lokaludvalget kan i alle sammenhænge, hvor det giver mening, argumentere for dette overordnede mål.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.
  
5. Ikke mindst af hensyn til synshandicappede skal fortove, stier og cykelstier udformes trafiksikre – herunder, at der ikke flyder cykler og el-løbehjul i byrummet.
  - Lokaludvalget kan i alle sammenhænge, hvor det giver mening, argumentere for dette overordnede mål.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.
  
6. Christianshavn skal have mere grønt, herunder mange flere træer og beplantning og derved mere klimahensyn. Træer og beplantning har en stor og uvurderlig betydning for det visuelle bymiljø, for klimaet, for trafikikkerheden etc.
  - Lokaludvalget kan i alle sammenhænge, hvor det giver mening, argumentere for dette overordnede mål. Forslaget kan desuden indgå i en kommende bydelsplan.
  - Forslaget er egnet til borgerdialog; lokaludvalget kan efterspørge forslag til steder, hvor der er plads til og behov for begrønning.
  
7. Støj- og luftforureningen kan reduceres ved generelt at nedsætte hastigheden på bolig- og brostensbelagte gader. Det vil samtidig medføre en tiltrængt forbedring af udemiljøet og derved forbedring af borgernes helbred og flere leveår.
  - Lokaludvalget kan i alle sammenhænge, hvor det giver mening, argumentere for dette overordnede mål
  - Lokaludvalget kan tage forslaget op i forbindelse med processen vedr. cykelfremkommelighed i Torvegade, idet projektet også har betydning for trafikken i sidegaderne til Torvegade.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.

#### **Miljø- og adfærdsløsninger:**

8. Krøyers Plads er i den lyse del af året et lokalt skrækeksempel på festivallignende tilstande. Støj og møg synes at have ødelagt de ellers gode intentioner. I samarbejde mellem Ejerforeningen og kommunen kan der udarbejdes en plan for, hvordan ophold bliver udholdeligt for alle parter – herunder placering af cykler, affaldsordning, toiletforhold etc. "Bekendtgørelse nr. 511 om politiets sikring af den offentlige orden" muliggør forbud mod musikanlæg, støj, brug af grill m.m. Bekendtgørelsen kan praktiseres i området, langs

havnen og kanalerne – på samme måde som bekendtgørelsen administreres i Nordhavnsområdet.

- Lokaludvalget kan her og nu beslutte, at det vil arbejde for forslaget og herunder beslutte, at det har til hensigt at formalisere et samarbejde med Ejerforeningen, de erhvervsdrivende i området, Teknik- og Miljøforvaltningen og politiet med et mål om at få gennemført forslaget senest i maj 2021.

9. Det er ikke rimeligt, at friarealerne til nybyggede boligejendomme både udlægges som friareal for ejendommens beboere og samtidig kan bruges som offentligt tilgængeligt friareal for alle andre. Et dårligt eksempel herpå er bebyggelsen på Krøyers Plads. Det bør være en selvfølgelighed, at beboerne har ret til at disponere over eget friareal. Det kan sikres i en lokalplan – enten ved, at der udlægges det nødvendige friareal efter kommuneplanens bestemmelser eller ved, at bebyggelsens omfang reduceres. Det er essentielt, at et friareal kun kan "bruges" én gang. Det vil sige, at et friareal til en ejendom, ikke blot kan tilføres yderligere funktioner – medmindre det sikres i en lokalplan.

- Lokaludvalget kan her og nu beslutte, at det vil drøfte forslaget med Teknik- og Miljøforvaltningen samt repræsentanter for ejerne af sådanne boligejendomme.
- Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.

10. Overordnet kan planlægningen af Christianshavn have det mål, at bydelen skal rumme beboelse samt detailbutikker til at betjene bydelens ca. 14.000 beboere.

- Forslaget er egnet til borgerdialog. Som optakt til udarbejdelsen af den kommende bydelsplan kan lokaludvalget spørge borgerne om deres vision for Christianshavn samt om bydelens udfordringer og potentialer.
- Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.
- Forslaget kan stilles i forbindelse med høringen om den kommende kommuneplanstrategi.

11. Københavns Kommune har en restaurations- og nattelivsplan, der skal medvirke til at skabe en bedre balance imellem et aktivt natteliv og det at bo i byen. Lokaludvalget bør agere proaktivt, så Christianshavn aldrig får nattelivstilstande som i Indre By, jf. den vedlagte kronik fra Politiken.

- Udkastet til en ny restaurations- og nattelivsplan for kommunen kommer i høring i lokaludvalgene i 1. kvartal 2021. Lokaludvalget skal beslutte et høringssvar, der udtrykker den balance mellem hensynet til beboerne og hensynet til den lokale restaurations- og nattelivsbranche, der er ønskelig for Christianshavn.
- Forslaget er egnet til borgerdialog, fx forud for lokaludvalgets behandling af høringssvaret vedr. udkast til restaurations- og nattelivsplanen.
- Lokaludvalget kan løbende komme med input til Advisory Board vedr. udarbejdelse af en ny restaurations- og nattelivsplan, som er nedsat under Kultur- og

Fritidsforvaltningen. Formanden for indre By Lokaludvalg Bent Lohmann repræsenterer lokaludvalgene i Advisory Board.

**Fysiske- og visuelle løsninger:**

12. I området omkring Inderhavnsbroen er der i de seneste 3 år indrettet mange nye caféer og restauranter samt et gademarked - uden at der samtidig er ændret ved gadestrukturen, belysningen og trafikforholdene. Det har medført, at der kører mange flere tunge og dieseldrevne køretøjer med vareleverancer til og fra området med deraf følgende støj- og luftforurening. En vurdering og forbedring af de trafikale forhold samt en analyse af områdets bæredygtighed - i relation til antal caféer og restauranter - er stærkt påkrævet. Det gælder også for tilsvarende områder langs havnen og kanalerne.
  - Lokaludvalget kan her og nu beslutte, at det vil drøfte forslaget med Teknik- og Miljøforvaltningen og evt. også med repræsentanter for beboerne i området samt de erhvervsdrivende i området.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.
  
13. Udeservering på offentlige gadearealer bør alene anvises på fortovsarealer foran facaden ved den pågældende restaurant, café m.m. Det skal samtidig sikres, at det er muligt, at fodgængere, handicappede, barnevogne etc. kan færdes på fortovet. Det vil sige, at parkeringspladser, kaj- og havnearealer som udgangspunkt skal friholdes for udeservering.
  - Forslaget er egnet til borgerdialog.
  - Lokaludvalget kan her og nu beslutte, at det vil drøfte forslaget med Teknik- og Miljøforvaltningen.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.
  
14. Lokaludvalget kan bakke op bag kommunens overvejelser om at indføre et kommunalt ordenskorps / nattevagter til kontrol af "Lov og orden" i byrummene. Baggrunden for forslaget er blandt andet, at København i sommerhalvåret 2020 har været plaget af larmende og svinende udendørs aktiviteter.
  - Forslaget er egnet til borgerdialog.
  - Lokaludvalget kan her og nu beslutte, at det støtter forslaget.
  
15. Der kan opsættes flere bænke langs kanalerne og havnefronten.
  - Forslaget er egnet til borgerdialog. Lokaludvalget kan efterspørge forslag til placering af bænke.
  - Lokaludvalget kan her og nu beslutte, at det vil drøfte konkrete forslag til placering af bænke med Teknik- og Miljøforvaltningen.
  - Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.

16. Der smides alt for meget affald i det offentlige udemiljø på Christianshavn. Det er papir, dåser, flasker, cigaretskod, mundbind, emballage etc. Selv om det umiddelbart ligger udenfor lokaludvalgets muligheder, er der ikke noget i vejen for, at lokaludvalget kan pege på mulige løsninger. For eksempel: At der opkræves pant på alle typer emballage, dåser og flasker. De, der i dag samler dåser i det offentlige rum, får derved mulighed for at "udvide" sortimentet. Et ordenskorps kombineret med mere information og flere funktionelle affaldskurve kan ret sikkert medvirke til at reducere affaldet til et minimum.

- Forslaget er egnet til borgerdialog. Lokaludvalget kan bede borgerne udtale sig om problemets omfang og om at pege på mulige løsninger.
- Lokaludvalget har tidligere arbejdet for en ordning, der skal gøre dette lettere for flaskesamlere at pante store mængder flasker og dåser. Dette arbejde kan lokaludvalget genoptage.
- Lokaludvalget kan her og nu beslutte at stille forslaget om at udvide pantordningen over for Borgerrepræsentationen og det relevante ministerium.

### **Byggeriløsninger:**

17. Transport af jord og byggeleverancer til og fra havnenære byggerier bør primært foregå som søtransport. Det må siges at være et gammelt DNA for Christianshavn, at varer fragtes og leveres "over kajen".

- Lokaludvalget kan her og nu beslutte at stille forslaget over for Borgerrepræsentationen og det relevante ministerium.
- Lokaludvalget kan drøfte forslaget med bygherrer.
- Forslaget kan indgå i den kommende bydelsplan.

18. Byggeri bør kun foregå på ugens 5 første hverdage. Lokaludvalget kan arbejde for, at hensynet til de lokale beboere vejer tungere end hensynet til byggeriet. Mange byggerier tager flere år at gennemføre. Og der er mange eksempler på, at byggerier og varetransport hertil foregår på alle ugens dage og på alle tidspunkter af døgnet. Det er ikke acceptabelt for naboer og genboere, at der ikke tages hensyn til dem.

- Lokaludvalget kan her og nu beslutte at stille forslaget over for Borgerrepræsentationen.
- Lokaludvalget kan drøfte forslaget med bygherrer.

### **Efterskrift**

Der er politisk taget initiativ til at få strammet op på, hvor udlejnings-løbehjul må og ikke må placeres.

Det er godt eksempel på, at det kan medføre konstruktive ændringer, når lokaludvalgene samarbejder med kommunen om at forbedre rammerne for udemiljøet i København.



Christianshavnerne sætter stor pris på bydelen – og ønsker også, at andre kan færdes her. Men det er vigtigt, at borgernes dagligdag kan fungere og at kommunen ikke alene har fokus på byggeri, cyklister, natteliv, udeserveringer, ophold, promenader og turistindustrien. Derfor er det vigtigt, at lokaludvalget også fortæller politikerne, hvad vi vil med bydelens udearealer og udemiljø samt hvilken grøn udvikling, vi foreslår og ønsker. Ellers kan det desværre ende med, at Christianshavn også bliver en bydel uden beboere, indrettet til fest, støj og turister.

Alle ændringer begynder et sted – og Christianshavns Lokaludvalg ønsker at vise vejen til et forbedret bymiljø. Et budskab til de, der "gæster" Christianshavn er derfor: Betragt dig som gæst i de områder du bevæger dig i. Tag hensyn til andre ved at sætte hastigheden ned. Brug kollektiv trafik når du "gæster" os. Respekter samfundets regler og bestemmelser.

Sammen kan vi sikre en CO<sub>2</sub>-fri, social, økonomisk og grøn bæredygtig anvendelse af udearealerne og udemiljøet på Christianshavn - til glæde og gavn for alle!