

UDKAST

x. september 2023

J. nr. 2023-0379745-1

Christianshavns Lokaludvalg giver hermed sit høringssvar til den offentlige høring af Forslag til Kommuneplanstrategi 2023, som løber frem til den 29. september 2023.

Christianshavns Lokaludvalg har tidligere indsendt sit høringssvar om Forslag til kommuneplanstrategi 2023 til Økonomiforvaltningen den 10. maj 2023.

Christianshavns Lokaludvalg har efterfølgende afholdt borgerdialog om kommunens forslag til kommuneplanstrategien på Christianshavnerdagen d. 3. september. Lokaludvalget har herefter revideret sit høringssvar.

Om "1. Byvision for København"

Kapitlet indeholder mange løfter og gode overvejelser om byens grønne fremtid, om den sociale balance i byen og om den inkluderende by. Der ønskes dog generelt mere forpligtende og bindende mål.

Her mener lokaludvalget, at klimaneutralitet samt stormflodssikring fra såvel syd som nord skal have første prioritet.

Derudover mener lokaludvalget, at der skal fastsættes måltal for reduktion af CO₂, ligesom der skal fastsættes mål for en reduktion af luftforureningen bl.a. med måltal for reduktionen af den benzin- og dieseldrevne bil-, lastbil og busstrafik i Københavns Kommune.

Om 2. "Hovedstadens byudvikling og mobilitet"

Det er godt, at hele hovedstadsområdet ses samlet med hensyn til boliger, arbejdspladser og infrastruktur. Men det er meget svært at få et konkret overblik over, hvad der skal ske for at styrke samarbejdet i hovedstadsområdet.

Og overordnet mangler kommuneplanstrategien at svare på, hvordan man agter at løse trængsels-, CO₂- og støjproblemerne, især hvis staten ikke leverer den ønskede lovgivning i forhold til dæmpning af biltrafikken.

Lokaludvalget støtter målet på side 20 om, at 75 % af mobiliteten skal være gående, cyklende og kollektiv trafik, mens biltrafikken skal reduceres til 25 %.

49 Under "Mål for Københavns udvikling" på side 20 nævnes
50 supercykelstinet. Her vil det være ønskeligt, hvis man også omtaler mål
51 for de forskellige former for kollektive transport.
52
53 Med henvisning til kommunens mobilitetsanalyser fra 2021 vil det også
54 være ønskeligt med mål for etablering af trafikører i byens kvarterer, hvor
55 den motoriserede trafik skal køre ud samme sted, som den kører ind.
56 For Christianshavns vedkommende vil trafikører kunne mindske
57 trængslen og forureningen og give plads til udvikling af en mere grøn
58 mobilitet.
59
60 Sætningen på side 20, 3. spalte er uklar. Lokaludvalget foreslår, at den
61 formuleres således: "Det skal være muligt for københavnere at flytte
62 uden for kommunegrænsen uden, at det påvirker muligheden for at
63 beholde et job i Københavns centrum og omvendt, da Region
64 Hovedstaden og til en vis grad Greater Copenhagen må betragtes som
65 et sammenhængende arbejdsmarked for virksomheder og
66 velfærdsservices".
67
68 Københavns Kommune bør fremgå af kort 2.1 på side 21.
69
70 De jernbaneinvesteringer, som er besluttet i infrastrukturplanen frem til
71 2035, bør omtales på side 22-23.
72
73 Figur 2.2. og 2.3 på side 23 mangler Y-aksebenævnelser (hhv. antal
74 indbyggere og antal indbyggere pr. år).
75
76 Sætningen på side 24, spalte 1: "Det betyder, at efterspørgslen på
77 boliger i en bestemt kommune eller bydel ikke nødvendigvis kan mødes
78 ved at bygge det samme antal boliger et andet sted i regionen" og de
79 efterfølgende ræsonnementer stemmer ikke overens med
80 beregningerne i forbindelse med den strategisk miljøvurdering af
81 Østhavnen, som viste, at en prisdæmpende virkning i København også
82 kunne nås - om end ikke i helt samme grad - ved at bygge andre steder.
83 Der er således substitutionsmuligheder, hvilket vel er en af grundene til
84 at se regionens boligmarked som et sammenhængende hele.
85
86 Til side 28 "Den tætte by er mest miljøvenlig": Beregningen, som
87 omtales, er betænkelig. Tætby-udviklingen sammenlignes ikke med den
88 bedst mulige udbygning langs regionens fingre. Og ulemperne ved at
89 bo tæt, især hvis biler fortsat skal have en stor rolle i byen, er klart
90 undervurderet. Her tænkes bl.a. på trængsel.
91
92 På side 36 omtales dilemmaer. Vi vil pege på endnu et dilemma: Der
93 mangler svar på, hvordan man vil håndtere det stadigt øgede

94 bilejerskab i en by, hvor der ønskes bygget stadig tættere med
95 konsekvenser for trængsel, støj og ulykker.
96 Det er godt, at kommunen efterlyser lovændringer for at opfylde mål
97 vedr. delebiler og roadpricing. Kommunen kan selv fremme dele-
98 tankegangen, fx ved at etablere pladser til dele-ladcykler.

99
100 Lokaludvalget mener, at kommunen skal gøre, hvad den kan, for at en
101 kommende ændring i Planloven ikke vil forhindre kommuner i at
102 planlægge etablering af bilfri bydele, sådan som der ellers er lagt op til.

103
104 Lokaludvalget ønsker, at kommunen skal beslutte 0-emissionszoner på
105 Christianshavn og i Indre By.

106
107 Lokaludvalget understreger, at en trafikdæmpning og -sanering i det
108 Indre København skal være et led i en eventuel beslutning om at
109 anlægge Østlig Ringvej. Sammenhængen mellem trafiksanerende tiltag
110 i centrum og etableringen af Østlig Ringvej antydes i 2. spalte på side
111 30 i udkastet til kommuneplanstrategi, men denne sammenhæng bør
112 fremgå meget mere tydelig.

113
114 Det fremgår, at den tætte by er klimavenlig og at metroudbygningen
115 skal ses som et vigtigt element i den klimavenlige tætte by. Men den
116 klimavenlige tætte by skal også være menneskevenlig.
117 Metroudbygningen bør således ikke opleves som en gene for
118 omgivelserne. Lokaludvalget foreslår derfor, at metrolinje M5 graves
119 ned ved Refshaleøen, Margretheholm og Kløverparken. Margretheholm
120 er i dag et beboelsesområde med ca. 3.000 indbyggere. Refshaleøen
121 og Kløverparken bliver, som det ser ud nu, beboelsesområder i
122 fremtiden.

123
124 Inderhavnen er en barriere for mobilitet. Til styrkelse af mobiliteten og
125 den sammenhængende by foreslår lokaludvalget en forbindelse for
126 cyklister og fodgængere mellem Østerbro og Refshaleøen.
127 Lokaludvalget foretrækker en højfrekvent færgeforbindelse eller en
128 tunnellsøsnings fremfor en broløsning.

129
130 Københavns Kommune mangler arealer til boliger og natur og er plaget
131 af gennemkørende trafik. Derfor foreslår lokaludvalget, at
132 containerterminalen flyttes fra Nordhavn til Avedøre Holme. Det vil
133 frigøre attraktive arealer til boliger og natur på Nordhavnspladsen og
134 samtidig gøre, at den tunge trafik fra containerterminalen får direkte
135 adgang til motorvejsnettet.

136
137 **Om 3. "Boliger og sammenhængende by"**
138

139 Lokaludvalget er ikke imod, at der bygges nye boliger, men overordnet
140 kan kommuneplanstrategien godt lægge større vægt på muligheden
141 for bygge nye boliger i Københavns omegn. Manglen på boliger skal
142 ikke løses af Københavns Kommune alene.

143 Derudover bør kommuneplanstrategien lægge op til, at der skal være
144 arkitekturpolitiske overvejelser, når man bygger nye byområder, så der
145 bl.a. kan være arkitektonisk sammenhæng mellem bebyggelserne.

146
147 I øjeblikket løser Københavns Kommune bolig manglen ved at give
148 mulighed for at bygge nye boliger. Men bolig manglen kan også løses
149 ved at se på, hvordan eksisterende byggerier anvendes. På
150 Christianshavn er der forholdsvis mange boliger uden bopælspligt
151 samt boliger, som benyttes som ferieboliger, ferielejligheder eller
152 investeringsobjekter for investerings selskaber. Målet må være, at alle
153 boliger i kommunen som udgangspunkt er med bopælspligt. Tilsynet
154 med bopælspligten og Huslejenævnet skal styrkes.

155
156 Der skal ikke byfortættes yderligere i den nuværende tætby, specifikt
157 især på Christianshavn. På Christianshavn skal der ikke bygges i
158 baggårde og der skal ikke ske huludfyldninger i karreer. Eksisterende
159 grønne områder skal bevares. Overordnet bør grønne områder, blå
160 områder og idrætsområder nyde fremmes.

161
162 Til side 40 - Mål for Københavns udvikling: Ambitionerne for byggeriet
163 af almene boliger er ikke høje. Man stiler efter, at andelen af almene
164 boliger i Københavns Kommune skal stige fra 19,9 pct. til 20 pct. i en
165 ikke nærmere defineret fremtid. Vi mener, at andelen af almene boliger
166 skal være 25 pct.

167
168 Det bør i kommuneplanstrategien konkretiseres, hvordan målet for
169 andelen af almene boliger i kommunen opnås. Det mål, som er aftalt
170 mellem den tidligere regering og Københavns Kommune for almene
171 boliger, bør fremgå af kommuneplanstrategien, nemlig at 25 pct. af
172 boligerne omfattet af nye lokalplaner bør være almene, og at 40 pct. af
173 boligerne i By & Havns områder bør være almene. Planerne om lokale
174 plejehjem, f.eks. på Christiania for Christianshavns vedkommende, kan
175 også kun realiseres, hvis der kommer gang i det almene byggeri. Vi
176 ønsker at denne sammenhæng klart fremgår af strategien.

177
178

179 Målet om en sammenhængende by indebærer, at borgerne har
180 nødvendige offentlige institutioner og servicetilbud til rådighed
181 indenfor en rimelig afstand af deres bopæl. Kommuneplanstrategien
182 skal derfor være fremsynet vedr. arealreservation til kommunale
183 institutioner og servicetilbud.

184

185 Hvis København skal være en sammenhængende by, skal den lokale
186 offentlige sundheds- og omsorgsstruktur være bedre. På
187 Christianshavn er der behov for et plejecenter samt et læge- eller
188 sundhedshus, blandt andet for at modvirke social ulighed i sundhed.

189

190 Om "4. En by med erhverv og studiemiljø"

191

192 **Turisme**

193 Lokaludvalget ser positivt på, at man vil fastsætte målsætninger for
194 turismen. Vi synes, at samkvetmet mellem gæster og lokale i vores by
195 er en vigtig del af vores DNA. Men vi ønsker ikke masseturisme, som
196 ændrer vores by til et Disneyland, kun kommer nogle få virksomheder til
197 gode og i hovedsagen kun skaber lavtlønnede og ikke-
198 overenskomstdækkede jobs. Vi synes, der er god grund til at begrænse
199 denne del af turismen i en periode, hvor byen mangler arbejdskraft.
200 Overvejelser af denne karakter bør klarere frem i strategien.

201

202 Turismen og medfølgende støjproblemer fylder meget i dagligdag på
203 Christianshavn og nogle gange for meget. Målsætninger for turismen
204 skal derfor være håndfaste og gennemførlige.

205

206 **En konkret løsning på at dæmme op for følgerne af overturisme kan**
207 **være at indføre en turistkat i København. En turistkat kan regulere og**
208 **modvirke overturisme og reducere negative virkninger af turismen,**
209 **såsom luftforurening og støj fra såvel fastboende som gæster. En**
210 **turistkat skal finansiere tjenester og faciliteter, der er af interesse for**
211 **turister, såsom nedslidning, rengøring og vedligeholdelse af gader,**
212 **pladser og parker.**

213

214 **Plads til virksomheder**

215 Lokaludvalget foreslår, at man systematisk indretter "mellemlum" i byen
216 til kreative erhverv og aktiviteter, herunder håndværk og værksteder, til
217 huslejer, som er til at betale. Der skal fastlægges flere kreative zoner i
218 kommuneplanen.

219

220

221 Kommunepanstrategien bør besvare, hvordan man løser dilemmaet
222 mellem ønsket om mere erhverv og ønsket om at begrænse den
223 motoriserede trafik i gadenettet. Der bør være overvejelser om at se på
224 alternativer til traditionel erhvervstransport, jf. nedenfor om klimabyen.

225

226 Kommunepanstrategien bør sætte mål for en effektiv jobformidling for
227 kommunens borgere.

228

229 Om "5. Klimaby med plads til natur, kultur og fritid"

230

231 *Klimaby*

232 Som nævnt bør klimaneutralitet samt stormflodssikring fra såvel syd
233 som nord skal have første prioritet, når visionen om en klimaby skal
234 omsættes til konkret handling.

235
236 Den kommende byudvikling af Refshaleøen giver anledning til at
237 overveje, hvordan upcycling af f.eks. bygningsmaterialer og ting, som
238 samtidig kan afspejle Refshaleøens historie, indtænkes i udviklingen af
239 området. Erfaringerne vil kunne bruges over hele byen. Det vil også
240 være oplagt at sætte et ambitiøst mål om, at natur, begrønning, grønne
241 tage, taghaver og facader indtænkes i Refshaleøen og alle andre nye
242 byområder med minimum 50% af bygningsarealet. Det kan øge
243 biodiversitet i byen og medvirke til at afkøle byen. Mulighed for
244 opsamling og genanvendelse af regnvand er ligeledes oplagt.

245
246 I kapitel 2 "Hovedstadens byudvikling og mobilitet" nævnes det under
247 "Mål for udvikling", at WHO's retningslinjer for god luftkvalitet er målet
248 for luftkvaliteten i København.

249
250 Dette mål bør omsættes til konkrete måltal i kapitel 5 "Klimaby med
251 plads til natur, kultur og fremtid". Lokaludvalget foreslår, at målet er en
252 reduktion af CO2 med 50% inden 2025 fra den motoriserede trafik til
253 lands (biler, lastbiler, busser, motorcykler) samt fra havnebusserne,
254 vandflyvemaskinerne og krydstogtskibene, der benytter Københavns
255 Havn, og 100% inden 2030. Det bør således være et krav, at
256 krydstogtskibe anvender landstrøm, når landstrømanlægget er
257 etableret.

258
259 Kommuneplanstrategien bør indeholde mål for udfasning af fossil
260 opvarmning inkl. brændeovne og herunder mål for en reduktion af
261 import af biomasse (træflis og træpiller) til opvarmning.

262
263 På side 74 nævnes, at CO2-udledningen er reduceret med 72% siden
264 2010. Ifølge Politiken den 17. april 2023 er reduktionen ikke reel, da vi i
265 Danmark årligt (og heraf en stor del på Amagerværket) brænder
266 næsten 9 millioner tons træ af om året med heraf følgende udledning af
267 CO2. At denne udledning ikke indregnes, skyldes udelukkende, at træet
268 importeres fra udlandet.

269
270 Til arbejdsprogrammet på side 82: I en klimaby nøjes man ikke med at
271 undersøge muligheden for at understøtte nye transportløsninger og
272 målrettede vilkår for erhverv med særlige transportbehov. Man stiller
273 krav her og nu om nye transportløsninger i det omfang, det er muligt,
274 inden for den gældende lovgivning, og arbejder for ændringer i
275 lovgivningen, så målene for klimabyen kan nås hurtigst muligt.

276

277 **Natur**

278 I Arbejdsprogrammet for 2024 på side 82 i udkastet til
279 kommuneplanstrategi savner lokaludvalget ambitiøse mål for og ikke
280 kun muligheder for nye grønne/rekreative arealer i takt med, at byen og
281 befolkningen vokser.

282

283 **Kultur**

284 Kulturområdet er stedmoderligt behandlet i kommuneplanstrategien
285 og sammenkædningen af klima og kultur i strategien virker søgt.
286 Kulturarv ud fra rent bygningsmæssigt perspektiv fylder væsentligt
287 mere i strategien end kulturen. Det er påfaldende.

288

289 Kunst og kultur kan bidrage til byens sammenhængskraft og skabe
290 værdi i sig selv. Der bør være fokus på udvikling af nytænkende og
291 nyskabende kunst og kultur i de eksisterende byområder og ikke kun
292 tænkes i, hvordan dette kan skabes og etableres i nye byområder som
293 Refshaleøen.

294

295 Lokaludvalget sætter dog pris på, at Refshaleøens kreative miljøer og
296 fremdrift er i fokus og foreslår, at de i øjeblikket midlertidige aktiviteter
297 få større gennemslagskraft og blivende karakter.

298

299 I Arbejdsprogrammet for 2024 på side 82 i udkastet til
300 kommuneplanstrategi savner lokaludvalget ambitiøse mål for flere,
301 bedre og tiltrækkende kulturfaciliteter i takt med, at byen og
302 befolkningen vokser.

303

304 **Fritid**

305 Havneområderne har udviklet sig til et fantastisk rekreativt
306 fritidsområde. Men der bør være overvejelser om, hvordan vi undgår
307 tivolisering af havneområderne.

308

309 Implicit skriver man i udkastet til kommuneplanstrategi, at bade- og
310 fritidsaktiviteter i havneaktiviteterne skal øges, men man forholder sig
311 ikke til de forureningsmæssige aspekter af en udvidelse. Lokaludvalget
312 har flere gange fremført udfordringerne på Christianshavn omkring
313 affald og støj fra dem, som benytter havnefronten; ikke mindst de
314 badende og dem, som sejler i lejede både i kanalerne og i
315 havneområdet.

316

317 **Kommuneplanstrategien bør desuden forholde sig til forureningen i**
318 **havnen og kanalerne fra bl.a. havnerundfarterne. Der bør arbejdes for at**
319 **skabe en maritim miljøzone i Inderhavnen og kanalerne kun for**
320 **emissionsfrie både.**

321

322 Hvis københavnere, turister og en by, der på sigt skal have 100.000 flere
323 indbyggere, alle skal være her, er det nu vi skal tænke på, hvordan vi
324 sikrer udvikling af en sund by og kultur, med plads til både byliv og ro.
325 Foruden fokus på reduktion af trafikstøj bør der fokuseres på reduktion
326 af støjende aktiviteter på pladser, offentlige opholdsområder, havn,
327 kanaler og i naturen. Kommunen opfordres til at fremme
328 københavnernes mulighed for "ro", bl.a. uden forstærket musik og larm.

329

330 I Arbejdsprogrammet for 2024 på side 82 i udkastet til
331 kommuneplanstrategi savner lokaludvalget ambitiøse mål for flere,
332 bedre og tiltrækkende idrætsfaciliteter i takt med, at byen og
333 befolkningen vokser.

334

335

336 Med venlig hilsen

337

338 Asbjørn Kaasgaard,

339 Christianshavns Lokaludvalg

340