



København for Alle

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

Oplægget er udarbejdet af Christianshavns lokaludvalg i 2017.

Notat udarbejdet i Christianshavns lokaludvalgsregi 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 Christianshavns 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 sejlerhastigheder 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 kaj anlæg, hvor man kunne fortøje og læsse og lodse skibene. Senest kom der også kajakraner 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 kajakker, 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 trafiktheden 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 kajkanten.)



4. Anvendelse af kaj, 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, modelbådssejls, droneflyvning, 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 pendlarfærger med korte ruter og hyppige afgange 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 afgang 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, Strömma og Nettobådene har ikke meget konkurrence på segmentet for faste havnerundfarer. 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 sejlererfaring, og når det så blandes op med til tider dårlig gruppeopførelse med bl.a. spiritusindtag, er der lagt op til u hensigtsmæssigheder 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.

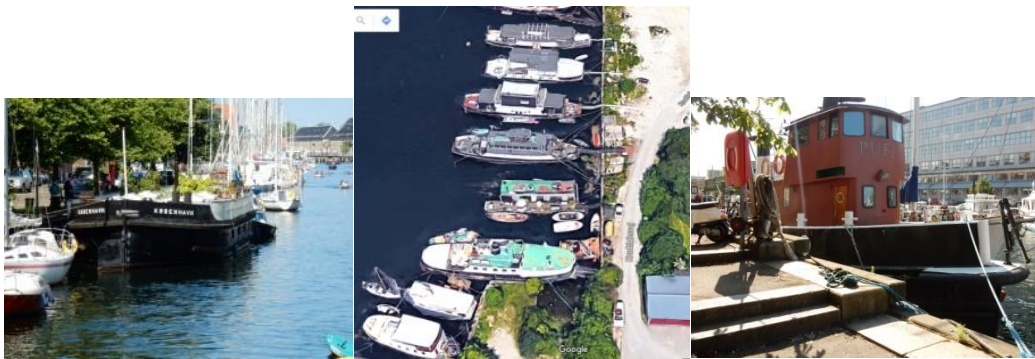
Det er pt. forbudt at udøve Stand Up Paddleboards (SUP) i havnen på nær i området bag operaen. Dog er det en hurtigt stigende sportsgren med rigtige mange nye udøvere hvert år. Det er rimeligt billigt udstyr, og derfor er SUP meget populært blandt unge. Måske må der udpeges flere afgrænsede områder, 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 forbipasserende 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 husfartøjsstilsbud 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 baghovedet at det, der ligeså godt kan placeres på land, ikke lægges ud i havnen!



Ad pkt. 3 Fritidsforøjelser.

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

fortøjningslinjer 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 tordenvejr. 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. Det er en tidligere beslutning i Københavns kommune, at man vil have fri adgang og bevægelsesfrihed langs alle vores mange kajer og kanalkanter, men det er ikke gennemført alle steder endnu. Derimod er der bevægelser i gang, hvor grundejere prøver at fratage folks allerede erhvervede rettigheder. Det er sket i Strandgade ud for det "Hvide Snit", hvor man på det seneste har indhegnet kajområdet og indskrænket bevægeligheden ved at påbyde, at man ikke må tage ophold, bade eller cykle ud for deres bebyggelse.. Det er et uvæsen, man straks må komme til livs, inden noget sådant breder sig til andre havneafsnit. Der er også opsat generende smalle cykelgennemføringer ud for lejlighedskomplekset, der er nabo til arkitektskolen. Det virker ikke gennemtænkt.



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 lejereds kabler, 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 badeanstalter 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.

Bespising og væskeintagelse

Man bør som sejler have mulighed for at hente mad og drikke fra nærliggende beværetninger 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

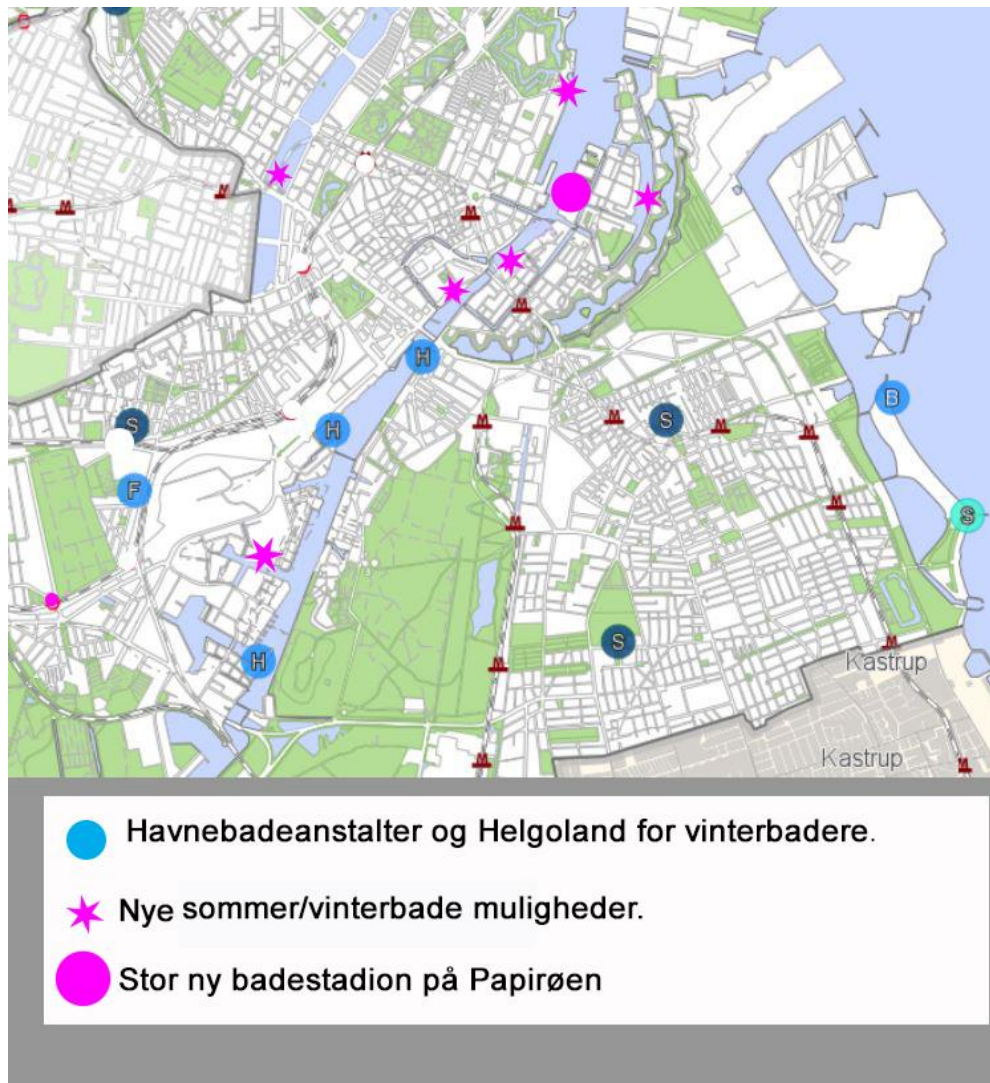
På kajkanterne skal der også være servicetilbud i form af toiletter, strøm og vandforsyning, samt enkelte steder indkøbsmuligheder.



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, bådbroer, sportsudøvelse, ophold- og toiletfaciliteter m.v. er under udarbejdelse.

Forslagsbilag nr 2.

Parkeringsfaciliteter



Bådparkeingsforslag.

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.