

Økonomiforvaltningen

13. juni 2018

Sagsnr.
2018-0144201

Dokumentnr.
2018-0144201-2

Økonomiforvaltningen har med brev af 25. april 2018 anmodet om bemærkninger til Kommuneplanstrategi 2018. Planen har mundtligt været forelagt for lokaludvalget, hvor der var lejlighed til at stille spørgsmål og komme med umiddelbare kommentarer. Hermed sendes vores høringssvar, som vi har valgt ikke at skrive ind i det særlige skema.

Befolkningstallet i Københavns Kommune har rundet 600.000 borgere, som bor i meget forskellige bydele med hver deres styrker og fokuspunkter. Christianshavn udgør sammen med Indre By den historiske kerne, som på godt og ondt befinder sig i en voldsom udviklingsproces, hvor nogle af de dilemmaer, som nævnes i strategioplægget, gør sig gældende med fuld styrke.

Dilemmaer for byens udvikling

En udfordring er at give plads for byens udvikling samtidig med, at byens egenart og rekreative områder sikres.

En anden er at sikre en effektiv, bæredygtig og kollektiv transport, så alle kan komme rundt, og hvor såvel sundheden som luftkvaliteten forbedres samtidig med, at der gives plads til biler for dem, som har behov for dette.

En tredje er at sikre boliger til københavnere med forskellige indkomstniveauer, så københavnere med almindelige indkomster ikke presses ud af byen.

På Christianshavn kan vi genkende de nævnte udfordringer vedrørende egenart, trafik og boliger.

Egenart

Christianshavn er en unik bydel med mange bevaringsværdige områder og fredede bygninger. Christianshavn er i kraft af de gamle forsvarsanlæg beriget med rekreative områder - både grønne og blå.

Vi er også begunstiget af kulturelle tilbud i bredeste forstand, lige fra Operaen til Loppen på Christiania, fra Noma til Reffen på Refshaleøen, ligesom Christianshavn huser kunstkolerne og en lang række kreative erhverv.

Christianshavns Lokaludvalg

Rådhusstræde 13
1466 København K

EAN nummer
5798009800275

Det ligger os meget på sinde, at disse unikke forhold på Christianshavn bevares og udvikles, samtidig med at vi i vores bydel bidrager til at løse de udfordringer, som er skitseret i kommuneplanstrategien.

Boliger og erhverv

Der er stor efterspørgsel efter boliger og erhvervsarealer på Christianshavn. Vi oplever, at de private investorer sætter lokalplanernes vedtagne bebyggelsesprocenter under pres, mens vi lokalt forsvarer bydelens egenart og de offentlige rum. Lige nu verserer plansager om Kuglegården og BaseCamp på Holmen og om Ørkenfortets omdannelse til hotel. Snart forlader forsvaret Nyholm. Hvad skal der ske her?

Det gamle arbejderkvarter har nu byens højeste boligpriser, hvilket truer den mangfoldige bydel. Hvordan kan vi få flere almene boliger, så der stadig er plads til almindelige mennesker? Christianshavn rummer som bekendt også fristaden Christiania – en by i byen med særlige kvaliteter og udfordringer.

Løsninger som tilgodeser både kommunen, investorerne og beboerne på Christianshavn kræver samarbejde og højt informationsniveau. Vi bidrager gerne og oplever, at vi bliver inddraget og hørt, men ikke altid fulgt.

Trafik

Trafikken i Torvegade mellem Amager og Indre By er voldsom og stigende, og det samme er tilfældet i Prinsessegade og videre ud ad Danneskiold-Samsøes Allé, som tidligere var en lukket intern vej, men som efter fjernelsen af busslusen er åbnet for gennemkørende trafik.

Christianshavns Torv har udviklet sig til en trafikal heksekedel med parkerede cykler og trængsel ved busstoppestederne. Vi savner ordentlige forhold for menneskemylderet ved torvet.

Kommuneplanstrategien bør pege på langsigtede trafikløsninger, der kan være med til at aflaste Indre By og Christianshavn for gennemkørende biltrafik.

Kommuneplanstrategien bør desuden omtale tilgængelighed på fortovene for fodgængere som et indsatsområde. Særligt omkring Christianshavns Torv oplever vi et stigende antal fodgængere, heriblandt mange turister, men de udsættes for forhindringer i form af butiksskilte på fortov.

Verdensby med ansvar

Kommuneplansstrategien skal sætte retning for Københavns udvikling i årene frem mod 2031, og tidsmæssigt falder det sammen med perioden for implementering af FN's verdensmål som har 2030 som bagkant.

Det er positivt, og i tråd med titlen ”Verdensby med ansvar”, at kommuneplansstrategien henviser til Verdensmålene, og ønsket om at København skal ligge i front med at bidrage til realiseringen af Verdensmålene. Men det er uklart, hvad det betyder i praksis. Er verdensmålene blot noget som København måler sig på, og sælger sig selv på, uden at det i øvrigt har konsekvenser?

Vi ønsker, at København bruger de 17 verdensmål og 169 delmål som et konkret styringsværktøj - at vi med udgangspunkt i Verdensmålene sætter os nogle ambitiøse og strategiske mål for den periode som kommuneplansstrategien dækker frem til 2031, som vil være med til at præge udviklingen i København. Det kan være mål for at nedbringe luftforurening og støjgener.

Kommunen har allerede udarbejdet en handlingsplan for FN's verdensmål, som peger på nogle relevante delmål. Kunne forslaget til kommuneplansstrategi 2018 indeholde en prioriteret liste af delmål, som København vil styre efter, og som der løbende vil blive monitoreret og rapporteret på?

Visionens 5 temaer

Oplægget har ikke konkrete svar på de opstillede dilemmaer, men indeholder nogle overordnede temaer, som det er svært at være uenig i:

1. En social og blandet by
2. En grøn og bæredygtig by
3. En kulturel storby med kant
4. En by i vækst med talenter og arbejdspladser
5. En international byregion

Christianshavn kan bidrage til udfoldelse af de fem temaer, både som Christianshavn er i dag, og som vi kan forudse en udvikling de kommende år.

Ad 1) En social og blandet by

Vi er enige i eksemplerne på konkrete initiativer.

Christianshavn vil gerne bidrage til skabelsen af boliger til københavnere, og vi har det relativt store område Refshaleøen og

mindre områder, hvor der vil kunne opføres almene boliger. Men lokaludvalget ønsker ikke yderligere fortætning på det gamle Christianshavn. Her skal ikke inddrages flere arealer i gårde og grønne områder til fortætningsbyggeri.

På Christianshavn kan boliger tilvejebringes ved at prioritere indretning af beboelse frem for hoteller i den eksisterende bygningsmasse, ligesom der bør gøres noget ved airbnb-udlejning af lejligheder. Det er vanskeligt at skabe et sammenhængende Christianshavn med den igangværende udvikling indenfor turistbranchen.

Derudover bør der fokuseres på fleksible boligløsninger. Fleksible boliger bidrager til fremtidssikrede løsninger som tilgodeser skiftende familiestørrelser, unge, ældre, handicappede og udsatte borgere.

Det er vigtigt, at det sociale område ikke bliver overset. København bør målrettet arbejde for bedre livsvilkår for kontanthjælpsmodtager og hjemløse. At ikke alle har et privilegeret liv er meget synligt på Christianshavns Torv, ved Christiania, ved varmestuen Fedtekælderens og andre steder.

Ad 2) En grøn og bæredygtig by

Det er de vedvarende skridt, som har gjort byen til noget særligt. År for år er der blevet investeret i bedre forhold for cyklende og gående. Promenader og broer langs og på tværs af havnen er blevet taget i brug af borgere og gæster. Mange byer er i hælene på København, når det gælder bæredygtig udvikling, men ved et fortsat, langt sejt træk bør det være muligt at forbedre københavnernes livsvilkår. Verdensmål og det gode hverdagsliv med sundhed og trivsel er to sider af samme sag.

På kortet over byudvikling er med lyserødt angivet Refshaleøen, som planmæssigt ligger i den såkaldte perspektivperiode efter 2027. Det er ikke for tidligt allerede nu at forberede trafikale løsninger. Vi er bekendt med, at der pågår en forundersøgelse af mulighederne for en havnetunnel, og at der har været ønsker fremme om en ny metrolinje mellem Refshaleøen og Brønshøj, samt planer om en cykel- og gangbro fra Refshaleøen over havneløbet. Alt dette vil få enorm betydning for Christianshavn, men er uomtalt i kommuneplanen.

Heller ikke mindre indgribende tiltag som indførsel af 30 km/t-zoner eller brug af støjsvag asfalt og udbygning af vandtransport er med. Etablering af 30 km/t-zoner er en næsten omkostningsfri ændring, som vil have stor betydning for bydelen og bylivet, som bør tilgodeses i trafikplanlægningen.

Andre byer er i fuld gang. Paris arbejder eksempelvis på i 2020 at have fartbegrænsning på 30 km/t på alle veje bortset fra de store boulevarder. I dag er der 30 km/t-zoner gennemført på 45 pct. af vejene. Baggrunden er, at hastighedsgrænsen på 30 km/t reducerer vejstøj og risiko for alvorlige ulykker. Paris er målrettet i gang med en transformation fra at være bilernes by til en by, der satser på en god kollektiv transport og gode forhold for cyklister og fodgængere.

I det hele taget er den gode by karakteriseret ved, at give plads til at folk trygt kan færdes og mødes. Det giver tryghed og livskvalitet med skønne pladser og grønne områder. Jo flere indbyggere, desto større er behovet for friarealer og grønne områder.

Kvaliteten ligger ofte i detaljen: Vi skal foreslå, at kommuneplanstrategien omfatter

- et indsatsområde vedr. flere offentlige vandposter, så efterspørgslen efter vand på flaske falder.
- et indsatsområde vedr. flere offentlige toiletter.

Ad 3) En kulturel storby med kant

Som tidligere beskrevet er Christianshavn en kulturel smeltedigel, som alle københavnere har glæde af. Inden for få år får vi et vandkulturhus og forhåbentlig et moderne, tilgængeligt bibliotek. Der bør i Kommuneplanen fokuseres på flere muligheder for idræt for alle befolkningsgrupper.

Befolkningstallet vokser i København og på Christianshavn, og det skaber behov for kulturelle investeringer, som kan understøtte bylivet. Den gode by bør indeholde parker og åndehuller til de mange nye københavnere.

I øjeblikket giver Refshaleøen plads til midlertidige aktiviteter, men fra 2027 skal denne ø udvikles som et nyt bo-område. Nyholm, som forlades af Forsvaret, er med mere end 300 års marinehistorie og sin centrale beliggenhed ved havnen en perle af national betydning, som vil kunne udvikles til et folkeligt og oplevelsesmæssigt samlingssted. På den anden side af havneløbet ligger Kastellet, som er et eksempel på et værdsat rekreativt område, hvor der afholdes forskellige kulturelle events i årets løb. Nyholm kan blive en vigtig brik i en samlet plan for havnen.

Ad 4) En by i vækst med talenter og arbejdspladser

Overordnet set er vi enig i eksemplerne på konkrete indsatser. Vækst bør dog ikke være et mål i sig selv, men vi ser gerne en økonomisk, miljømæssig og socialt bæredygtig udvikling

Christianshavn rummer i dag mange virksomheder inden for innovation, kreative erhverv og service - virksomheder, som tiltrækker medarbejdere fra hele København. Vi foreslår, at der i højere grad fokuseres på mindre produktionsvirksomheder og ikke mindst detailhandel. Og vi støtter tanken om den blandede by, med et miks af erhverv, boliger, handel og institutioner. Udviklingen af turisterhvervet må ikke ske på bekostning af det gode hverdagsliv for christianshavnerne.

Ad 5) En international byregion

Christianshavn ser sig som en vigtig brik i København som en international storby. Og vi vil gerne være en del af et København, der bidrager til udvikling af hele Danmark og til Øresundsregionen som en helhed. Sammenhængskraften mellem land og by skal sikres.

Dialogprocessen

Det er positivt, at der lægges op til dialog med københavnernes, og at der sættes på lokal debat og engagement i samarbejde med lokaludvalgene. På den måde kan vi være med til at forme den by, vi bor i. Men dette vil kun give mening, hvis der sker en konkretisering, hvor debatten bliver vedkommende for borgerne, hvilket vi forventer, vil ske i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2019.

Vi er med på, at kommuneplanen skal udgøre en overordnet ramme, men der vil være en efterspørgsel efter, at der gives eksempler på dilemmaer og vægtning af de overordnede principper. Som grundlag for drøftelserne bør udarbejdes analyser og tal på bydelsniveau f.eks. om trafikudvikling.

Planen har et 12-årigt perspektiv, og der bør angives mål for rækkefølgen af de kommunale investeringer. Det vil også være nyttigt med sammenligninger med andre byer, som vi gerne vil måle os med, f.eks. Hamborg, Berlin og Stockholm, ligesom strategien bør omtale samarbejde med venskabsbyer og partnerskabsbyer.

Samspillet med staten

København er landets hovedstad, og meget afhænger af samspillet med staten, regionen og de omkringliggende kommuner.

Kommuneplanstrategien må derfor ses i en større sammenhæng, og vi har noteret os, at regeringen har nedsat en Hovedstadskommission, som har til opgave, at udarbejde en plan for hele hovedstadsområdet frem mod 2030.

På transportområdet er det afgørende, at der indføres en trængselsafgift eller roadpricing, som vil kunne reducere trængslen for bilerne og kunne bidrage til investeringer i trafikal infrastruktur,

herunder kollektiv transport og cykling. På dette område halter København langt efter Oslo og Stockholm.

Afsluttende bemærkninger

Sammenfattende mener vi, at det er en god ide, at planen forholder sig til byens udfordringer/dilemmaer, og vi kan støtte de overordnede principper for den retning, som København skal bevæge sig i.

Men vi har vi brug for noget mere konkret og forpligtende at forholde os til, hvis processen med Kommuneplanstrategien ikke kun skal være ord på papir, men skal rykke noget i forhold til byens udvikling og til København som rollemodel, som en verdensby med ansvar og livskvalitet. Vi vil særligt fremhæve betydningen af Nyholm, som vi på Christianshavn gerne vil bidrage til udvikling af, som vi gjorde med Papirøen.

Christianshavns Lokaludvalg stiller sig til rådighed for en fortsat debat om en udvikling, som ikke kun gavner vores bydel, men hele kommunen.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand