

Udkast til høringsvar om udkast til kommuneplanstrategi 2023

1 Økonomiforvaltningen sendte den 17. marts 2023 et udkast til Kommuneplanstrategi 2023 i
2 intern høring hos bl.a. lokaludvalgene. Der er svarfrist den 14. maj 2023.

3 Formålet med kommuneplanstrategien er at fastlægge den strategiske retning for byens
4 fysiske udvikling frem mod 2035.

5 Christianshavns Lokaludvalg besluttede dette høringsvar i sit møde den 26. april 2023.
6

7 **Om ”1. Byvision for København”**

8
9 Kapitel indeholder mange løfter og gode overvejelser om byens grønne fremtid, om den
10 sociale balance i byen og om den inkluderende by. Der ønskes dog generelt mere
11 forpligtende og bindende mål.

12
13 Her mener lokaludvalget, at klimaneutralitet samt stormflodssikring fra såvel syd som nord
14 skal have første prioritet.

15
16 Derudover mener lokaludvalget, at der skal fastsættes måltal for reduktion af CO₂, ligesom
17 der skal fastsættes mål for en reduktion af luftforureningen bl.a. med måltal for reduktionen
18 af den benzin- og dieseldrevne bil-, lastbil og busstrafik i Københavns Kommune.
19

21 **Om 2. ”Hovedstadens byudvikling og mobilitet”**

22
23 Det er godt, at hele hovedstadsområdet ses samlet med hensyn til boliger, arbejdspladser og
24 infrastruktur. Men det er meget svært at få et konkret overblik over, hvad der skal ske for at
25 styrke samarbejdet i hovedstadsområdet.
26

27 Og overordnet mangler kommuneplanstrategien at svare på, hvordan man agter at løse
28 trængsels-, CO₂- og støjproblemerne, især hvis staten ikke leverer den ønskede lovgivning i
29 forhold til dæmpning af biltrafikken.
30

31 Lokaludvalget støtter målet på side 20 om, at 75 % af mobiliteten skal være gående,
32 cyklende og kollektiv trafik, mens biltrafikken skal reduceres til 25 %.
33

34 Under ”Mål for Københavns udvikling” på side 20 nævnes supercykelstinet. Her vil det
35 være ønskeligt, hvis man også omtaler mål for de forskellige former for kollektive transport.
36

37 Med henvisning til kommunens mobilitetsanalyser fra 2021 vil det også være ønskeligt med
38 mål for etablering af trafikøer i byens kvarterer, hvor den motoriserede trafik skal køre ud
39 samme sted, som den kører ind. For Christianshavns vedkommende vil trafikøer kunne
40 mindske trængslen og forureningen og give plads til udvikling af en mere grøn mobilitet.
41

42 Sætningen på side 20, 3. spalte er uklar. Lokaludvalget foreslår, at den formuleres således:
43 *”Det skal være muligt for københavnere at flytte uden for kommunegrænsen uden, at det
44 påvirker muligheden for at beholde et job i Københavns centrum og omvendt, da Region
45 hovedstaden og til en vis grad Greater Copenhagen må betragtes som et sammenhængende
46 arbejdsmarked for virksomheder og velfærdsservices”*.
47

48 Københavns Kommune bør fremgå af kort 2.1 på side 21.

1
2 De jernbaneinvesteringer, som er besluttet i infrastrukturplanen frem til 2035, bør omtales
3 på side 22-23.

4
5 Figur 2.2. og 2.3 på side 23 mangler Y-aksebenævnelser (hhv. antal indbyggere og antal
6 indbyggere pr. år).

7
8 Sætningen på side 24, spalte 1: ”Det betyder, at efterspørgslen på boliger i en bestemt
9 kommune eller bydel ikke nødvendigvis kan mødes ved at bygge det samme antal boliger et
10 andet sted i regionen” og de efterfølgende ræsonnementer stemmer ikke overens med
11 beregningerne i forbindelse med den strategisk miljøvurdering af Østhavnen, som viste, at
12 en prisdæmpende virkning i København også kunne nås – om end ikke i helt samme grad -
13 ved at bygge andre steder. Der er således substitutionsmuligheder, hvilket vel er en af
14 grundene til at se regionens boligmarked som et sammenhængende hele.

15
16 Til side 28 ”Den tætte by er mest miljøvenlig”: Beregningen, som omtales, er betænkelig.
17 Tætby-udviklingen sammenlignes ikke med den bedst mulige udbygning langs regionens
18 fingre. Og ulemperne ved at bo tæt, især hvis biler fortsat skal have en stor rolle i byen, er
19 klart undervurderet. Her tænkes bl.a. på trængsel.

20
21 På side 36 omtales dilemmaer. Vi vil pege på endnu et dilemma: Der mangler svar på,
22 hvordan man vil håndtere det stadigt øgede bilejerskab i en by, hvor der ønskes bygget
23 stadig tættere med konsekvenser for trængsel, støj og ulykker.

24
25 Det er godt, at kommunen efterlyser lovændringer for at opfylde mål vedr. delebiler og
26 roadpricing. Kommunen kan selv fremme dele-tankegangen, fx ved at etablere pladser til
27 dele-ladcykler.

28
29 Lokaludvalget mener, at kommunen skal gøre, hvad den kan, for at en kommende ændring i
30 Planloven ikke vil forhindre kommuner i at planlægge etablering af bilfri bydele, sådan som
31 der ellers er lagt op til.

32
33 Lokaludvalget ønsker, at kommunen skal beslutte 0-emissionszoner på Christianshavn og i
34 Indre By.

35
36 Lokaludvalget understreger, at en trafikdæmpning og -sanering i det Indre København skal
37 være et led i en eventuel beslutning om at anlægge Østlig Ringvej. Sammenhængen mellem
38 trafiksanerende tiltag i centrum og etableringen af Østlig Ringvej antydes i 2. spalte på side
39 30 i udkastet til kommuneplanstrategi, men denne sammenhæng bør fremgå meget mere
40 tydelig.

41
42 Det fremgår, at den tætte by er klimavenlig og at metroudbygningen skal ses som et vigtigt
43 element i den klimavenlige tætte by. Men den klimavenlige tætte by skal også være
44 menneskevenlig. Metroudbygningen bør således ikke opleves som en gene for
45 omgivelserne. Lokaludvalget foreslår derfor, at metrolinje M5 graves ned ved Refshaleøen,
46 Margretheholm og Kløverparken. Margretheholm er i dag et beboelsesområde med ca.

1 3.000 indbyggere. Refshaleøen og Kløverparken bliver, som det ser ud nu,
2 beboelsesområder i fremtiden.

3
4 Inderhavnen er en barriere for mobilitet. Til styrkelse af mobiliteten og den
5 sammenhængende by foreslår lokaludvalget en forbindelse for cyklister og fodgængere
6 mellem Østerbro og Refshaleøen. Det kan være en højfrekvent færgeforbindelse eller en
7 tunnelforbindelse under vand.

8
9 Københavns Kommune mangler arealer til boliger og natur og er plaget af gennemkørende
10 trafik. Derfor foreslår lokaludvalget, at containerterminalen flyttes fra Nordhavn til Avedøre
11 Holme. Det vil frigøre attraktive arealer til boliger og natur på Nordhavnspladsen og samtidig
12 gøre, at den tunge trafik fra containerterminalen får direkte adgang til motorvejsnettet.

13
14

15 **Om 3. ”Boliger og sammenhængende by”**

16
17 Lokaludvalget er ikke imod, at der bygges nye boliger, men overordnet kan
18 kommuneplanstrategien godt lægge større vægt på muligheden for bygge nye boliger i
19 Københavns omegn. Manglen på boliger skal ikke løses af Københavns Kommune alene.

20
21 Derudover bør kommuneplanstrategien lægge op til, at der skal være arkitekturpolitiske
22 overvejelser, når man bygger nye byområder, så der bl.a. kan være arkitektonisk
23 sammenhæng mellem bebyggelserne.

24
25 I øjeblikket løser Københavns Kommune bolig manglen ved at give mulighed for at bygge
26 nye boliger. Men bolig manglen kan også løses ved at se på, hvordan eksisterende byggerier
27 anvendes. På Christianshavn er der forholdsvis mange boliger uden bopælspligt samt
28 boliger, som benyttes som ferieboliger eller firmaboliger. Målet må være, at alle boliger i
29 kommunen som udgangspunkt er med bopælspligt. Tilsynet med bopælspligten og
30 Huslejenævnet skal styrkes.

31
32 Der skal ikke byfortættes yderligere i den nuværende tætby, specifikt især på
33 Christianshavn. Her bør grønne områder, blå områder og idrætsområder nyde fremme.

34
35 Til side 40 – Mål for Københavns udvikling: Ambitionerne for byggeriet af almene boliger
36 er ikke høje. Man stiler efter, at andelen af almene boliger i Københavns Kommune skal
37 stige fra 19,9 pct. til 20 pct. i en ikke nærmere defineret fremtid. Vi mener, at andelen af
38 almene boliger skal være 25 pct.

39
40 Det bør i kommuneplanstrategien konkretiseres, hvordan målet for andelen af almene
41 boliger i kommunen opnås. Det mål, som er aftalt mellem den tidligere regering og
42 Københavns Kommune for almene boliger, bør fremgå af kommuneplanstrategien, nemlig
43 at 25 pct. af boligerne omfattet af nye lokalplaner bør være almene, og at 40 pct. af
44 boligerne i By & Havns områder bør være almene. Planerne om lokale plejehjem, f.eks. på
45 Christiania for Christianshavns vedkommende, kan også kun realiseres, hvis der kommer
46 gang i det almene byggeri. Vi ønsker at denne sammenhæng klart fremgår af strategien.

47

1
2 Målet om en sammenhængende by indebærer, at borgerne har nødvendige offentlige
3 institutioner til rådighed indenfor en rimelig afstand af deres bopæl. Kommuneplan-
4 strategien skal derfor være fremsynet vedr. arealreservation til kommunale institutioner.
5

6 Hvis København skal være en sammenhængende by, skal den lokale offentlige sundheds- og
7 omsorgsstruktur være bedre. På Christianshavn er der behov for et plejecenter og et
8 lægehus.
9

10 11 12 **Om ”4. En by med erhverv og studiemiljø”**

13
14 Lokaludvalget ser positivt på, at man vil fastsætte målsætninger for turismen. Vi synes, at
15 samkvemmet mellem gæster og lokale i vores by er en vigtig del af vores DNA. Men vi
16 ønsker ikke masseturisme, som ændrer vores by til et Disneyland, kun kommer nogle få
17 virksomheder til gode og i hovedsagen kun skaber lavtlønnede og ikke-
18 overenskomstdækkede jobs. Vi synes, der er god grund til at begrænse denne del af
19 turismen i en periode, hvor byen mangler arbejdskraft. Overvejelser af denne karakter bør
20 klarere frem i strategien.
21

22 Turismen fylder meget i dagligdag på Christianshavn og nogle gange for meget.
23 Målsætninger for turismen skal derfor være håndfaste og gennemførlige.
24
25

26 Lokaludvalget foreslår, at man systematisk indretter "mellemrum" i byen til kreative erhverv
27 og aktiviteter, herunder håndværk og værksteder, til huslejer, som er til at betale. Der skal
28 fastlægges flere kreative zoner i kommuneplanen.
29

30 Kommuneplanstrategien bør besvare, hvordan man løse dilemmaet mellem ønsket om mere
31 erhverv og ønsket om at begrænse den motoriserede trafik i gadenettet. Der bør være
32 overvejelser om at se på alternativer til traditionel erhvervstransport, jf. nedenfor om
33 klimabyen.
34

35 Kommuneplanstrategien bør sætte mål for en effektiv jobformidling for kommunens
36 borgere.
37
38

39 **Om ”5. Klimaby med plads til natur, kultur og fritid”**

40 41 ***Klimaby***

42 Som nævnt bør klimaneutralitet samt stormflodssikring fra såvel syd som nord skal have
43 første prioritet, når visionen om en klimaby skal omsættes til konkret handling.
44

45 Eksempelvis kan den kommende udvikling af Refshaleøen giver anledning til at overveje,
46 hvordan upcycling af f.eks. bygningsmaterialer og ting, som samtidig kan afspejle
47 Refshaleøen historie, indtænkes i udviklingen af området. Det vil også være oplagt at sætte et

1 ambitiøst mål om, at natur, begrønning, grønne tage, taghaver og facader indtænkes i et nyt
 2 byområde som Refshaleøen med minimum 50 % af bygningsarealet. Det kan øge
 3 biodiversitet i byen og medvirke til at afkøle byen. Mulighed for opsamling og
 4 genanvendelse af regnvand er ligeledes oplagt.

5
 6 I kapitel 2 ”Hovedstadens byudvikling og mobilitet” nævnes det under ”Mål for udvikling”,
 7 at WHO’s retningslinjer for god luftkvalitet er målet for luftkvaliteten i København.

8
 9 Dette mål bør omsættes til konkrete måltal i kapitel 5 ”Klimaby med plads til natur, kultur
 10 og fremtid”. Lokaludvalget foreslår, at målet er en reduktion af CO2 med 50% inden 2025
 11 fra den motoriserede trafik til lands (biler, lastbiler, busser, motorcykler) samt fra
 12 havnebusserne, vandflyvemaskinerne og krydstogtskibene, der benytter Københavns Havn,
 13 og 100% inden 2030. Det bør således være et krav, at krydstogtskibe anvender landstrøm,
 14 når landstrømanlægget er etableret.

15
 16 Kommuneplanstrategien bør indeholde mål for udfasning af fossil opvarmning inkl.
 17 brændeovne og herunder mål for en reduktion af import af biomasse (træflis og træpiller) til
 18 opvarmning.

19
 20 På side 74 nævnes, at CO2-udledningen er reduceret med 72% siden 2010. Ifølge Politiken
 21 den 17. april 2023 er reduktionen ikke reel, da vi i Danmark årligt (og heraf en stor del på
 22 Amagerværftet) brænder næsten 9 millioner tons træ af om året med heraf følgende
 23 udledning af CO2. At denne udledning ikke indregnes, skyldes udelukkende, at træet
 24 importeres fra udlandet.

25
 26 Til arbejdsprogrammet på side 82: I en klimaby nøjes man ikke med at undersøge
 27 muligheden for at understøtte nye transportløsninger og målrettede vilkår for erhverv med
 28 særlige transportbehov. Man stiller krav her og nu om nye transportløsninger i det omfang,
 29 det er muligt, inden for den gældende lovgivning, og arbejder for ændringer i lovgivningen,
 30 så målene for klimabyen kan nås hurtigst muligt.

31 32 **Natur**

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

36 37 38 **Kultur**

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

42
 43 Kunst og kultur kan bidrage til byens sammenhængskraft og skabe værdi i sig selv. Der bør
 44 være fokus på udvikling af nytænkende og nyskabende kunst og kultur i de eksisterende
 45 byområder og ikke kun tænkes i, hvordan dette kan skabes og etableres i nye byområder
 46 som Refshaleøen.

47

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

4
5 I Arbejdsprogrammet for 2024 på side 82 i udkastet til kommuneplanstrategi savner
6 lokaludvalget ambitiøse mål for flere, bedre og tiltrækkende kulturfaciliteter i takt med, at
7 byen og befolkningen vokser.

8
9

10 ***Fritid***

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

13

14 Implicit skriver man i udkastet til kommuneplanstrategi, at bade- og fritidsaktiviteter i
15 havnenaktiviteterne skal øges, men man forholder sig ikke til de forureningsmæssige
16 aspekter af en udvidelse. Lokaludvalget har flere gange fremført udfordringerne på
17 Christianshavn omkring affald og støj fra dem, som benytter havnefronten; ikke mindst de
18 badende og dem, som sejler i lejede både i kanalerne og i havneområdet. Dertil kommer
19 forureningen fra bl.a. havnerundfarterne.

20
21

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

28

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

32
33

34 **Borgerdialog**

35

36 Lokaludvalget planlægger at stå for borgerdialog om det reviderede forslag til
37 kommuneplanstrategi i forbindelse med Christianshavnerdagen den 3. september 2023.

38
39

40 Med venlig hilsen

41

42 Asbjørn Kaasgaard,
43 Christianshavns Lokaludvalg