

29. 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 diesel-drevne bil-, lastbil og bustrafik 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 %.

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

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

Sætningen på side 20, 3. spalte er uklar. Lokaludvalget foreslår, at den formuleres således: "Det skal være muligt for københavnernes at flytte uden for kommunegrænsen uden, at det påvirker muligheden for at beholde et job i Københavns centrum og omvendt, da Region Hovedstaden og til en vis grad Greater Copenhagen må betragtes som et sammenhængende arbejdsmarked for virksomheder og velfærdsservices".

Københavns Kommune bør fremgå af kort 2.1 på side 21.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inderhavnen er en barriere for mobilitet. Til styrkelse af mobiliteten og den sammenhængende by foreslår lokaludvalget en forbindelse for cyklister og fodgængere mellem Østerbro og Refshaleøen. Lokaludvalget foretrækker en højfrekvent færgeforbindelse eller en tunnelløsning fremfor en broløsning.

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

Om 3. "Boliger og sammenhængende by"

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

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

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

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

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

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

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

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

Om "4. En by med erhverv og studiemiljø"

Turisme

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

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

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

Plads til virksomheder

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

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

Kommuneplanstrategien bør sætte mål for en effektiv jobformidling for kommunens borgere.

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

Klimaby

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

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

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

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

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

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

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

Natur

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

Kultur

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

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

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

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

Fritid

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

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

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

Hvis københavnere, turister og en by, der på sigt skal have 100.000 flere indbyggere, alle skal være her, er det nu vi skal tænke på, hvordan vi

sikrer udvikling af en sund by og kultur, med plads til både byliv og ro. Foruden fokus på reduktion af trafikstøj bør der fokuseres på reduktion af støjende aktiviteter på pladser, offentlige opholdsområder, havn, kanaler og i naturen. Kommunen opfordres til at fremme københavnernes mulighed for "ro", bl.a. uden forstærket musik og larm.

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

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,
Christianshavns Lokaludvalg