

UDKAST

Høringssvar til udkast til kommuneplan 2024

Københavns Kommune har sendt udkast til kommuneplan i intern høring med en frist den 6. juni 2024. Christianshavns Lokaludvalg ønsker at give sine synspunkter til kende med dette høringssvar, som Lokaludvalget besluttede på sit møde den 29. maj 2024.

Der henvises i øvrigt til Lokaludvalgets høringssvar til kommuneplanstrategien af 10. maj 2023. Ligesom vi gerne vil gøre opmærksom på at Refshaleøen ikke bør omtales som en del af Amager Øst

Overordnet byudvikling

1. Christianshavns Lokaludvalg kan tilslutte sig den overordnede målsætning, at byudviklingen i København skal imødekomme den lokale **efterspørgsel efter boliger** (s.14). Det er en vigtig forudsætning for, at boliger i København bliver til at betale. Vi deler også vurderingen, at en tæt by er mere klimavenlig end en spredt by (s.22).

De beregninger, som KK og staten selv fremlagde i forbindelse med den strategiske miljøvurdering for Østhavnen, peger imidlertid på, at den lokale efterspørgsel efter boliger i København også kan afhjælpes ved at bygge flere boliger i omegnen af København og ved ikke at samle alle nye arbejdspladser i KK. Placeres flere nye boliger og arbejdspladser langs regionens fingre, kan det ske tæt og dermed klimavenligt. Hertil kommer, at de negative virkninger af den tætte by – støj, trængsel, forurening, tab af grønne/blå områder og udsyn – som regel undervurderes.

Christianshavns Lokaludvalg finder, at disse sammenhænge bør fremgå klarere af teksten i den kommende kommuneplan, og at de bør gennemsyre både tekst, mål og retningslinjer for den efterfølgende implementering af kommuneplanen. København skal være en by med fremgang, fuld beskæftigelse og social og økonomisk trivsel for alle, men vi skal bevare og udvide de åbne, grønne og blå byrum og den direkte adgang til vandet, samtidig med, at byudviklingens åbenlyse gener i tætbyen mindskes.

Visionen i KP 24 om klimaindsatser, grøn omstilling og sund klima-by med natur og kultur - er gode og rigtige. Byen skal være bæredygtig og til at holde ud at bo og arbejde i.

Intentionerne bør dog følges op af mere faste handlingstilkendegivelser.

F.eks. står der i KP 24, at man ikke når målet for Københavns kommune om at blive klima neutral i 2025, men fortsat arbejder for det.

Det er dog ønskeligt og mere ambitiøst, at målet ikke kun er for det administrative apparat, som kommunen udgør, men for alle områder i hele byen, altså borgernes forbrug, transport samt byggeri.

1 2. En forudsætning for økonomisk fremgang og det gode liv i byen er, at **byens klimasikring mod**
2 **stormflod og vandstandsstigning** er på plads. Christianshavns Lokaludvalg er enig i den
3 målsætning, som opstilles (s.88), "*at effektiv klimatilpasning integreres med byens udvikling og*
4 *omdannelse, så skader afværges, og muligheder for at bruge klimatilpasningsanlæg til*
5 *rekreation, sundhed og oplevelser udnyttes*". Lokaludvalget noterer sig også omtalen af
6 analysesamarbejdet om klimasikring mellem KK og relevante nabokommuner, Tårnby, Dragør
7 og Hvidovre (s.89).

8 Christianshavns Lokaludvalg er dog uforstående over for, at man på dette tidspunkt, syv år
9 efter 2017-stormflodsplanen, og mens antallet af stormflodshændelser hastigt stiger, ikke er
10 kommet så langt, at der er indarbejdet handlingstilkendegivelser i kommuneplanudkastet.
11 Lokaludvalget ønsker præcise tilkendegivelser i den endelige kommuneplan, især om
12 stormflodssikringen mod syd, om tidspunktet for installeringen af dokporten i Kronløbet og om
13 sikringen af resten af KKs kyststrækninger. Sikring mod nord og syd bør efter lokaludvalgets
14 opfattelse ske samtidig.

15 3. I overensstemmelse med, hvad Lokaludvalget tilkendegav bl.a. i sit hørings svar til den
16 strategiske miljøvurdering af Østhavnen (dateret 20. december 2022¹), er Christianshavns
17 Lokaludvalg positiv over for ny byudvikling i de områder, der i planudkastet er udlagt som
18 byudviklingsområder, hvis der til gengæld sker **en dæmpning af by fortætningen i tætbyen**
19 **(bymidten og "broerne")**.

20 Særligt ønsker vi en klar tilkendegivelse i kommuneplanens retningslinjer og tekst (s.120), at
21 der stræbes efter en uændret tæthedsgrad i planperioden for det gamle Christianshavn og en
22 tæthedsgrad på Christiansholm og Frederiksholm på det niveau, der nås med de ind til nu
23 trufne beslutninger om nybyggeri. Der er behov for et klart politisk signal på dette punkt.
24
25

26 4. Lokaludvalget påskønner planen om at bygge 10.000 almene boliger, svarende til 25 pct. af i
27 alt 40.000 nye boliger, i perioden 2025-36(s. 46). Der er dog behov for en **beskrivelse af,**
28 **hvordan en almen andel på 25 pct. kan realiseres**. Det er lokaludvalgets vurdering, at det ikke
29 kan ske uden ændringer i lovgivningen.
30

31 5. Lokaludvalget finder, at det bør fremgå af kommuneplanen, f.eks. indsat i teksten i
32 afsnittet "sammenhængende by" (s.52), at der såvel af miljø- og klimamæssige årsager som af
33 hensyn til byens livskvalitet er **behov for systematisk at vurdere om eksisterende bygninger**
34 **kan genanvendes eller renoveres i stedet for at nedrives**. Der bør være procedurer,
35 så "robuste bygninger" – Refshaleøen har mange gode eksempler – kun undtagelsesvis
36 nedrives og erstattes med nyt.
37

38 6. Christianshavns Lokaludvalg hilser afsnittet om boligers anvendelse/helårsstatus velkommen.
39 Vi fortolker det som et vidtgående forsøg på at etablere **bopælspligt** overalt i boligmassen,

¹ <https://christianshavnslokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2022-12/Christianshavns%20Lokaludvalg%20om%20SMV%20C3%98sthavnen%20inkl.%20Lynetteholm.pdf>

1 hvilket vi kan tilslutte os. Lokaludvalget støtter også den relativt omfattende omtale af
2 mulighederne og rammerne for at lave **bofællesskaber, mv.**

3 Byudvikling, Østhavnen

4 7. Christianshavns Lokaludvalg kan – inden for den ramme, som følger af pkt. 3 ovenfor - tilslutte
5 sig, at der på visse betingelser (især beslutning om metro) åbnes for vedtagelse af en lokalplan
6 for byudviklingen af første etape af **Refshaleøen** og første etape af Kløverparken.

7
8 8. Christianshavns Lokaludvalg er bekymret for indvirkningen på udviklingen af Refshaleøen og
9 siden Lynetteholm af det nye generelle **afstandsmål for nærhed til rekreative områder**
10 (retningslinjer/rekreation og natur/mål for rekreation og natur).

11
12 I KP19 fastsattes det som en ambition, at boliger maksimalt må have 300 meter gangafstand til
13 nærmeste grønne område (uanset størrelse). I udkastet til KP24 er dette erstattet af et mål om
14 max. 300 meter til nærmeste grønne eller blå område, og det anføres, at målet gælder "den
15 eksisterende by", altså formodentlig ikke byudviklingsområderne.

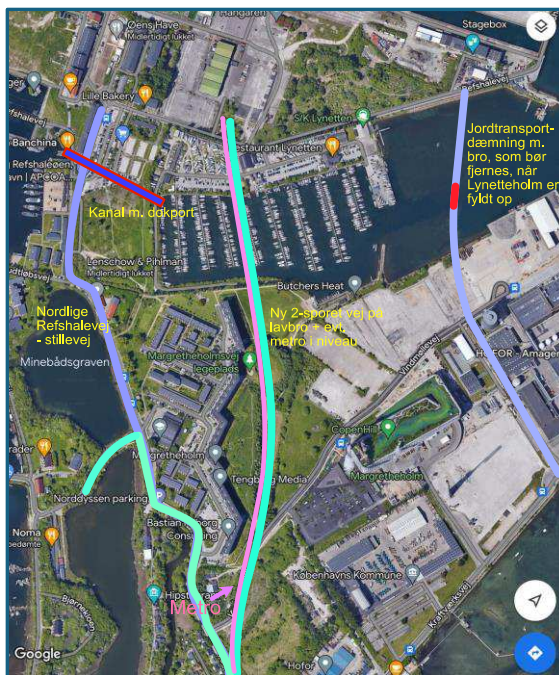
16
17 I KP19 har det været et andet mål særligt for byudviklingsområder, at der skulle etableres
18 større grønne områder (>2 ha) inden for gangafstand på 500 m. I retningslinjerne til KP24 er
19 der ikke nogen nærmere angivelse af, hvad der forstås ved større områder, men tallet på 2 ha
20 fremgår dog af teksten (s.91 og 94).

21
22 Christianshavns lokaludvalg ønsker at 300 m-målet gælder for hele byen, og altså også for
23 byudviklingsområderne. Vi forstår synspunktet, at adgang til grønne områder og til kaj- og
24 kystlandskaber i visse situationer kan erstatte hinanden. Vi anerkender, at Refshaleøenselskabet
25 har tilkendegivet gode hensigter, men er alligevel bekymrede for, at det nye mål i relation til
26 bl.a. Refshaleøen og Kløverparken kan føre til, at grønne pladser og lommeparker spares væk,
27 og at beboerne henvises til kajer og moler, som ikke på alle tider af året er lige egnede til
28 rekreative aktiviteter.

29
30 Lokaludvalget ønsker altså sammenfattende en præcisering af 2 ha-kravet, en præcisering af,
31 at 300 m-målet gælder hele byen og altså også for byudviklingsområder, og at der sker en
32 justering af dette sidstnævnte mål, som tager højde for, at grønne og blå områder ikke i alle
33 tilfælde kan erstatte hinanden.

34
35 9. Lokaludvalget finder, at der nu er behov for en langtidsholdbar løsning for
36 **nærtrafikforbindelsen for biler til og fra Refshaleøen og Lynetteholm** i stedet for den
37 igangværende, gradvise ødelæggelse af Margretheholm/Quintus Bastion-området med
38 lappeløsninger, og at et signal herom bør indarbejdes i kommuneplanen.

39
40 Lokaludvalget tilsluttede sig i sit høringssvar til den strategiske miljøvurdering af Østhavnen, at
41 der anlægges en Østlig Ringvej, hvis der samtidig gennemføres en væsentlig trafikdæmpning af
42 bymidten, jf. nærmere i punkt 15 nedenfor. Der forberedes nu lovgivning om ringvejen.
43 Samtidig er der igangsat en VVM-analyse af en udvidelse af den nordlige del af Refshalevej –



et kulturmindeområde - fra 8 til 18m, dvs. til en fuld tosporet vej med cykelsti og fortov². Videre undersøger man en "supplerende vej" øst om Margretheholmbebyggelsen (Udsigten)³. Endelig undersøges det – relateret hertil - om den nye metro skal passere Margretheholm/Quintus-området under eller over jorden, og det overvejes at flytte lystbåde i Margretheholm havn til en lokalitet øst for jordtransportdæmningen.

Figur 1. CLUs forslag til nærtrafikstrækninger og kanal omkring Margretheholm/Quintus.

Som anført i teksten, ønsker CLU metroen tunnelagt på strækningen, men den er her tegnet på lavbro som en tilbagefaldsmulighed. Den viste placering af en kanal er et eksempel.

Med de nuværende antagelser skønnes der en 10-12-dobling af biltrafikken på strækningen i perioden 2020-50 til 27.000 biler pr. hverdagsdøgn, svarende til kapaciteten på en firesporet vej. Det er under forudsætning af, at Østlig Ringvej etableres, og at der etableres et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen⁴.

Christianshavns Lokaludvalg finder, at det vil være ødelæggende for Margretheholm/Quintus og i øvrigt de nye byområder nord herfor, hvis man satser på at etablere vejkapacitet i overfladen, der kan afvikle et så stort trafikomfang. Lokaludvalget finder samtidig, at Margretheholm Havn-basinet bør beskyttes og ses som en del af et samlet rekreativt område med Quintus Bastion-området, Krudtløbsgraven og Minebådsgraven, jf. også pkt. 10 nedenfor. Endelig er vi optaget af, at der udvikles en vejføring, som beskytter den allerede overbelastede Prinsessegade-Danneskjold-Samsøes Alle mod sivetrafik til og fra de nye bydele.

Lokaludvalget finder på den baggrund, at den langsigtede løsning, som signaleres i kommuneplanen, bør have følgende komponenter:

- a. Foranstaltninger til at begrænse bilrådigheden på Refshaleøen/Lynetteholm ("delvis bilfrihed").
- b. Foranstaltninger med trafikøer, trafikdæmpning og centralt anbragte parkeringshuse på Refshaleøen/Lynetteholm, som tilskynder bilister til og fra i byudviklingsområderne til at benytte Østlig Ringvej frem for en overfladevej og i det hele taget til ikke at bruge bil til korte ture, og som tilskynder bilister til og fra det nordlige København til at benytte tilslutningsanlægget ved Prøvestenen frem for at "sive" igennem de nye byområder og Christianshavn på vej til og fra bymidten.
- c. En tosporet vej (svarende til en hverdagsdøgnskapacitet på 8-10.000 køretøjer) på en lavbro over Margretheholm havn og øst om Udsigten kombineret med omdannelsen af

² KK-forliget om overførselssagen 2024.

³ Udkast til kommuneplan, hoveddokument, s. 120.

⁴ Hovedrapporten til den Strategiske Miljøvurdering af Østhavnen, s. 83.

1 den nordlige del af Refshalevej til en stillevej forbeholdt Movia-bus og lette trafikanter,
2 *jf. figur 1.*

3 d. En god cykelforbindelse (fortrinsvis tunnel eller færge) på tværs af havnen.
4

5 Lokaludvalget gentager sit synspunkt fra tidligere⁵, at den nye metro på den anførte strækning
6 bør tunnellægges. Komponenterne a-d er de samme, også hvis det på trods heraf skulle blive
7 besluttet at anlægge metroen på en lavbro over Margretheholm Havn og i overfladen øst om
8 Udsigten.
9

10 Lokaludvalget finder sammenfattende, at det både af hensyn til de ny byområder,
11 Christianshavn og det øvrige østlige København er afgørende, at der nu planlægges med en
12 samlet vision for en rimelig, begrænset overfladebiltrafik til og fra de nye områder som anført.
13

- 14 10. Vi ønsker, at der som led i den begyndende udvikling af Refshaleøen etableres en **kanal fra**
15 **krudtløbsgraven til Margretheholm Havn**, f.eks. som skitseret i figur 1. Formålet er, at mindre
16 fritidsbåde kan sejle mellem havnen og farvandet langs Amagers østkyst uden at skulle den
17 lange vej rundt om Lynetteholm gennem Kronløbet med trafik af bl.a. krydstogtskibe. En
18 kanal vil også generelt have stor rekreativ værdi og vil i øvrigt sammen med havnerummet øge
19 værdien af grundene på det sydlige Refshaleøen. Vi er opmærksomme på, at en dokport er
20 påkrævet, og at der er kulturmindeudfordringer.

21 Bevaringsværdige bygninger, husbåde.

- 22 11. Lokaludvalget hilser velkommen, at der er tilføjet en ny retningslinje for udpegning af 50
23 bevaringsværdige bygninger under overskriften "**Byens Sjæl**" (retningslinjer/kulturarv/byens
24 sjæl), som skaber klarhed både for ejerne og for offentligheden om bevaring og mulighed for
25 ændring af de udpegede bygninger. Lokaludvalget har noteret sig syv sjæl-bygninger på
26 Christianshavn (det tilhørende kortmateriale).
27

- 28 12. Lokaludvalget er bekymret for politikken vedrørende husbåde, bl.a., at kravet om, at en
29 **husbåd** skal være et ombygget fartøj for at kunne placeres i V-ramme (rammer/områdetyper),
30 udgår for at give mulighed for ombyggede pramme. Vi ønsker også, at højdemaksimum for
31 husbåde fastsættes til 4,8 m i stedet for 5,4 m (Rammer/Områdetyper/Husbåde). Udsyn og
32 helhedsindtryk skades væsentligt af de ganske store, skurvognslignende konstruktioner, som
33 tillades ved kajerne. Der er behov for en tættere regulering af dette område, så vores fælles
34 havneområde ikke gradvis "privatiseres", og så ønsket om, at kajerne skal være fælles,
35 rekreative arealer der åbner sig mod havnerummet, ikke kompromitteres.

36 Turisme

- 37 13. Christianshavns Lokaludvalg ønsker som andre, at vores by skal være et gæstfrit sted, som
38 turister kan nyde godt af. Vi finder imidlertid, at det er forkert, at vi i en situation, hvor byen og
39 landet mangler arbejdskraft, satser stærkt på et erhverv, hvor lønniveauet er lavt og
40 arbejdsvilkår generelt dårligt reguleret. Vi ønsker, at der som i andre sammenlignelige

⁵ Jf. høringssvar til SMV af Østhavnen og høringssvar til kommuneplanstrategien.

- 1 hovedstæder etableres en **turistskat**, som kan reflektere de omkostninger, byen og dens
2 befolkning har ved turisterne, og som kan medvirke til at flytte arbejdskraft over i erhverv, som
3 er mere produktive for samfundet og mindre belastende for byens borgere. Vi ønsker
4 overvejelser om en touristskat indarbejdet i planudkastet (hoveddokumentet, turisme, s.75) på
5 samme måde som kørselsafgiften, som også kræver lovgivning, er omtalt i mobilitetsafsnittet.
- 6 I forberedelsen af kommuneplanen er lavet en analyse af spørgsmålet om hotelkapacitet. Vi er
7 uenige i den konklusion, som nu udtrykkes i kommuneplanudkastet, at der ikke er behov for en
8 begrænsende regulering af hotelkapaciteten – og i øvrigt også af adgangen til korttidsudlejning
9 af lejligheder – i vores bydel.
- 10 14. Christianshavns Lokaludvalg deler ønsket om at gøre havnen og vandet tilgængeligt for alle
11 borgere, som det kommer til udtryk i den relevante retningslinje (retningslinjer/rekreation og
12 natur/havnen og vandet som fritidsområde). Det bør dog klarere fremgå, at det skal **undgås, at**
13 **festzoneaktiviteter fortrænger andre aktiviteter i havnen**. Lokaludvalget er også bekymret
14 for, at formuleringerne omkring faste og flydende anlæg i havnen er for lempelige – det åbne
15 havnerum ønskes bevaret.
- 16
- 17 15. Miljøpunkt Indre By og Christianshavn har haft 4 studerende fra Worcester Polytechnical
18 Institute til at måle partikelforureningen fra de private havnerundfarer. Partikelforureningen
19 er voldsomt sundhedsskadeligt for mennesker og co2 udslippet er stort.
20 Det bør kæves at bådene sejler på el ligesom de kommunale gør og i balance med BR '
21 beslutning om at fossile biler skal væk fra trafikken i 2030.
22 Det er ikke i overensstemmelse med klimapolitikken at give tilladelse til den forurenede sejlads
23 til 2037.
24 Miljøbeskyttelsesloven beskriver at når en teknologi er kendt, skal den bruges.
25

26 Trafik

- 27 16. Christianshavns Lokaludvalg finder, at omtalen af den **trafiksanering af bymidten, som skal**
28 **foregå som led i åbningen af Østlig Ringvej**, bør strammes op. Som bekendt aftalte KK-
29 forligspartierne i Lynetteholmaftalen (tillægsaftale til aftalen om budget 2021)
30 følgende: *"Parterne noterer sig, at Østlig Ringvej reducerer trafikken i den eksisterende by, og*
31 *er enige om at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved hjælp*
32 *af trafiksanering".* På den baggrund ønskes formuleringen på side 28 i KP24-hoveddokumentet
33 strammet op: Fra *"Effekten kan forstærkes, hvis der sideløbende gennemføres trafiksanerende*
34 *tiltag i den indre by."* til *"Det er aftalt, at der i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej*
35 *sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i bymidten, som forstærker effekten".*
- 36
- 37 Lokaludvalget ønsker samtidig, at der i afsnittet *Hovedstaden vokser* (s.13), som omhandler
38 hovedmålene for byen, herunder for trafikudviklingen, efter sætningen *"Københavns*
39 *Kommune vil derfor arbejde for, at byudviklingen sker stationsnært med fortætning omkring de*
40 *enkelte stationer samt arbejde for, at forholdene for cyklister og gående prioriteres i byen."*

1 indsættes følgende sætning "Faldet i biltrafikken vil blive søgt realiseret bl.a. gennem en
2 trafikdæmpning af bymidten".

- 3
4 17. Generelt finder Lokaludvalget, at de mål, der er beskrevet under **Trafik**
5 **retningslinjer/trafik/mål** for trafik er gode. Der er dog følgende bemærkninger:

6
7 **A)** Lokaludvalget ønsker, at der gennemføres et net af områder med **sammenhængende**
8 **boliggader eller trafikøer** i byen, herunder særligt på Christianshavn, med udgangspunkt i
9 mobilitetsanalyserne fra 2021. Hensigten skal især være at bidrage til øget tryghed i de lokale
10 gaderum, men også at bidrage til realiseringen af den målsætning om et fald i biltrafikken, som
11 nu er indarbejdet i planudkastet.

12
13 **B)** Lokaludvalget savner et mål (formodentlig parallelt til målet om samarbejde om skabelsen
14 af et net af cykelstier) for **samarbejdet med andre parter om den kollektive trafik**: Med staten
15 om udviklingen af jernbanenettet, og med region, kommuner og stat om udviklingen af et BRT-
16 net for busser i fast tracé (BRT=Bus Rapid Transit). Hoveddokumentets tekst om mobilitet bør
17 klarere redegøre for behovet for et samarbejde mellem regionen og regionens kommuner om
18 mobilitet og formålet med den besluttede mobilitetsanalyse.

19
20 **C)** Lokaludvalget savner et **mål for en stabilisering eller allerhelst en betydelig reduktion i**
21 **priserne i den kollektiv trafik**. Vi har behov for et opgør med de kraftigt stigende takster.

22
23 **D)** Lokaludvalget efterlyser en håndtering af BRs beslutning om, at **fossile biler** skal være væk
24 fra trafikken i 2030 (i KP19 var det et mål at få dieslbiler ud i 2030).

25
26 **E)** Lokaludvalget hilser med tilfredshed, at man i udkastet (hoveddokument, s.32) anfører, at
27 en national roadpricing eller **kørselsafgift** kan bidrage til at mindske trængsel, og at midlerne
28 herfra bør tilbageinvesteres i mobilitetsløsninger for hovedstadsområdet. KK må ikke opgive
29 den sag – der er stærkt brug for afgiften, bl.a. til at begrænse transitkørselen i havnesnittet.

- 30
31 18. I relation til rammerne for parkering (trafik/rammer/parkering) har Lokaludvalget noteret sig
32 ændringen af planloven (LBK 223/2024), hvormed kommunerne fratages retten til at skabe
33 **bilfrihed** (nulparkering) i "større byudviklingsområder".

34
35 Med dette udgangspunkt konstateres det med tilfredshed, at der i kommuneplanudkastet
36 lægges op til at "*parkeringsnormen [i alle byudviklingsområder] efter en konkret vurdering*
37 *[kan] reduceres med 20 pct. for alle funktioner på baggrund af områdets stationsnærhed og*
38 *forbindelse til cykelinfrastruktur mv.*". Vi ønsker dog, at retningslinjen formuleres mere
39 bindende og, at tallet sættes højere. Vi forstår Københavns Kommunes høringssvar til
40 lovforslaget sådan, at man vil arbejde på at afsøge de rammer, som det nævnte lovforslag
41 sætter, hvilket vi er tilfredse med.

- 42
43 19. Lokaludvalget finder, at **parkeringsnormen for ladcykler** bør hæves fra 1 pr. 500 m² til 1 pr.
44 400 m² frem for, som det foreslås, at den videreføres uændret på 1 pr. 500 m²
45 (rammer/parkering). Det oplyses i hoveddokumentet (s.40), at vækstraten i ladcykler/m² har

1 været 40 pct. i perioden 2016-22. Hvis denne vækst fortsætter, vil kapacitetsloftet 1 pr. 500 m²
2 være nået i 2029, altså et år efter planperiodens udløb. I betragtning af, at der er tale om
3 byggeri, som skal holde ikke til 2029, men mange år ud i fremtiden, er kravene til ladcykel
4 parkering uforståeligt lave.