

1 UDKAST

2  
3 Økonomiforvaltningen

## 4 5 **Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2024**

6  
7 Økonomiforvaltningen har sendt forslaget til Kommuneplan 2024 i offentlig  
8 høring på Bliv Hørt-portalen i perioden 29. august til 24. oktober 2024.

9  
10 Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive sine  
11 synspunkter. Vores bemærkninger er i overensstemmelse med lokaludvalgets  
12 høringssvar til den interne høring af udkastet til Kommuneplan 2024, og vi  
13 gentager dem herunder. Dog ønsker vi at fremhæve følgende yderligere  
14 perspektiver:

- 15  
16 1. **Byfortætning:** Når der åbnes op for nybyggeri i  
17 byudviklingsområder, er det vigtigt, at kommunen samtidig klart  
18 markerer en vilje til at stoppe yderligere fortætning i bymidten,  
19 herunder på Christianshavn.
- 20  
21 2. **Trafikafvikling:** I forbindelse med beslutningen om en Østlig  
22 Ringvej i planperioden bør kommunen ligeledes signalere en tydelig  
23 intention om at reducere trafikken gennem bymidten.
- 24  
25 3. **Metrobyggeri (M5):** Ved anlæggelsen af metrolinje M5 bør mest  
26 mulig af strækningen lægges i tunnel, særligt ved Udsigten og  
27 Margretheholm Havn – og i videst muligt omfang også på  
28 Refshaleøen og Lynetteholm. Dette ligger i forlængelse af  
29 lokaludvalgets tidligere høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen  
30 af M5.

31  
32 I det følgende gengives Christianshavns Lokaludvalgs tidligere  
33 bemærkninger til udkastet til Kommuneplan 2024. Disse bemærkninger er  
34 fortsat dækkende for vores synspunkter i den offentlige høring af Forslag til  
35 Kommuneplan 2024:

### 36 37 38 **Overordnet byudvikling**

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

44 De beregninger, som kommunen og staten selv fremlagde i forbindelse  
45 med den strategiske miljøvurdering for Østhavnen, peger imidlertid på, at  
46 den lokale efterspørgsel efter boliger i København også kan afhjælpes ved  
47 at bygge flere boliger i omegnen af København og ved ikke at samle alle  
48 nye arbejdspladser i Københavns Kommune. Placeres flere nye boliger og  
49 arbejdspladser langs regionens fingre, kan det ske tæt og dermed  
50 klimavenligt. Hertil kommer, at de negative virkninger af den tætte by –

51 støj, trængsel, forurening, tab af grønne/blå områder og udsyn – som  
52 regel undervurderes.

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

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

64  
65 Intentionerne bør dog følges op af mere faste handlingstilkendegivelser.  
66 F.eks. står der i KP 24, at man ikke når målet for Københavns Kommune  
67 om at blive klima neutral i 2025, men fortsat arbejder for det.  
68 Det er dog ønskeligt og mere ambitiøst, at målet ikke kun er for det  
69 administrative apparat, som kommunen udgør, men for alle områder i  
70 hele byen, altså borgernes forbrug, transport samt byggeri.

71 2. En forudsætning for økonomisk fremgang og det gode liv i byen er, at  
72 **byens klimasikring mod stormflod og vandstandsstigning** er på plads.  
73 Christianshavns Lokaludvalg er enig i den målsætning, som opstilles  
74 (s.88), ”*at effektiv klimatilpasning integreres med byens udvikling og*  
75 *omdannelse, så skader afværages, og muligheder for at bruge*  
76 *klimatilpasningsanlæg til rekreation, sundhed og oplevelser udnyttes*”.

77 Lokaludvalget bemærker dog, at byens klimasikring mod stormflod og  
78 vandstandsstigninger tilsyneladende alene omhandler *beskyttelse* mod  
79 stormflodshændelser mv., men undlader at belyse de to andre  
80 strategielementer, som anbefales af IPCC (Intergovernmental Panel on  
81 Climate Change), nemlig imødekommelse (leve med vandet) og  
82 tilbagetrækning (fjerne sig fra vandet).

83 Lokaludvalget noterer sig også omtalen af analysesamarbejdet om  
84 klimasikring mellem Københavns Kommune og relevante  
85 nabokommuner, Tårnby, Dragør og Hvidovre (s.89).

86 Christianshavns Lokaludvalg er dog uforstående over for, at man på dette  
87 tidspunkt, syv år efter 2017-stormflodsplanen, og mens antallet af  
88 stormflodshændelser hastigt stiger, ikke er kommet så langt, at der er  
89 indarbejdet handlingstilkendegivelser i kommuneplanudkastet.  
90 Lokaludvalget ønsker præcise tilkendegivelser i den endelige

91 kommuneplan, især om stormflodssikringen mod syd, om tidspunktet for  
92 installeringen af dokporten i Kronløbet og om sikringen af resten af  
93 kommunens kyststrækninger. Sikring mod nord og syd bør efter  
94 lokaludvalgets opfattelse ske samtidig.

95 3. I overensstemmelse med, hvad Lokaludvalget tilkendegav bl.a. i sit  
96 høringssvar til den strategiske miljøvurdering af Østhavnen (dateret 20.  
97 december 2022<sup>1</sup>), er Christianshavns Lokaludvalg positiv over for ny  
98 byudvikling i de områder, der i planudkastet er udlagt som  
99 byudviklingsområder, hvis der til gengæld sker **en dæmpning af by-**  
100 **fortætningen i tætbyen dvs. Indre By/ Christianshavn og**  
101 **brokvartererne.**

102  
103 Særligt ønsker vi en klar tilkendegivelse i kommuneplanens retningslinjer  
104 og tekst (s.120), at der stræbes efter en uændret tæthedegrad i  
105 planperioden for det gamle Christianshavn og en tæthedegrad på  
106 Christiansholm og Frederiksholm på det niveau, der nås med de ind til nu  
107 trufne beslutninger om nybyggeri. Der er behov for et klart politisk signal  
108 på dette punkt.

109  
110 4. Lokaludvalget påskønner planen om at bygge 10.000 almene boliger,  
111 svarende til 25 pct. af i alt 40.000 nye boliger, i perioden 2025-36(s. 46).  
112 Der er dog behov for en **beskrivelse af, hvordan en almen andel på 25**  
113 **pct. kan realiseres.** Det er lokaludvalgets vurdering, at det ikke kan ske  
114 uden ændringer i lovgivningen.

115  
116 5. Lokaludvalget finder, at det bør fremgå af kommuneplanen, f.eks. indsat i  
117 teksten i afsnittet ”sammenhængende by” (s.52), at der såvel af miljø- og  
118 klimamæssige årsager som af hensyn til byens livskvalitet er **behov for**  
119 **systematisk at vurdere om eksisterende bygninger kan genanvendes**  
120 **eller renoveres i stedet for at nedrives.** Der bør være procedurer,  
121 så ”robuste bygninger” – Refshaleøen har mange gode eksempler – kun  
122 undtagelsesvis nedrives og erstattes med nyt.

123  
124 6. Christianshavns Lokaludvalg hilser afsnittet om boligers  
125 anvendelse/helårsstatus velkommen. Vi fortolker det som et vidtgående  
126 forsøg på at etablere **bopælspligt** overalt i boligmassen, hvilket vi kan  
127 tilslutte os. Lokaludvalget støtter også den relativt omfattende omtale af  
128 mulighederne og rammerne for at lave **bofællesskaber, mv.**

129  
130

---

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

131 **Byudvikling, Østhavnen**

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

136  
137 8. Christianshavns Lokaludvalg er bekymret for indvirkningen på  
138 udviklingen af Refshaleøen og siden Lynetteholm af det nye generelle  
139 **afstandsmål for nærhed til rekreative områder**  
140 (retningslinjer/rekreation og natur/mål for rekreation og natur).

141  
142 I KP19 fastsattes det som en ambition, at boliger maksimalt må have 300  
143 meter gangafstand til nærmeste grønne område (uanset størrelse). I  
144 udkastet til KP24 er dette erstattet af et mål om max. 300 meter til  
145 nærmeste grønne eller blå område, og det anføres, at målet gælder ”den  
146 eksisterende by”, altså formodentlig ikke byudviklingsområderne.

147  
148 I KP19 har det været et andet mål særligt for byudviklingsområder, at der  
149 skulle etableres større grønne områder (>2 ha) inden for gangafstand på  
150 500 m. I retningslinjerne til KP24 er der ikke nogen nærmere angivelse  
151 af, hvad der forstås ved større områder, men tallet på 2 ha fremgår dog af  
152 teksten (s.91 og 94).

153  
154 Christianshavns Lokaludvalg ønsker at 300 m-målet gælder for hele byen,  
155 og altså også for byudviklingsområderne. Vi forstår synspunktet, at  
156 adgang til grønne områder og til kaj- og kystlandskaber i visse situationer  
157 kan erstatte hinanden. Vi anerkender, at Refshaleøens Ejendomsselskab  
158 har tilkendegivet gode hensigter, men er alligevel bekymrede for, at det  
159 nye mål i relation til bl.a. Refshaleøen og Kløverparken kan føre til, at  
160 grønne pladser og lommeparker spares væk, og at beboerne henvises til  
161 kajer og moler, som ikke på alle tider af året er lige egnede til rekreative  
162 aktiviteter.

163  
164 Lokaludvalget ønsker altså sammenfattende

- 165 • en præcisering af 2 ha-kravet
- 166 • en præcisering af, at 300 m-målet gælder hele byen og altså også  
167 for byudviklingsområder
- 168 • at der sker en justering af dette sidstnævnte mål, som tager højde  
169 for, at grønne og blå områder ikke i alle tilfælde kan erstatte  
170 hinanden.

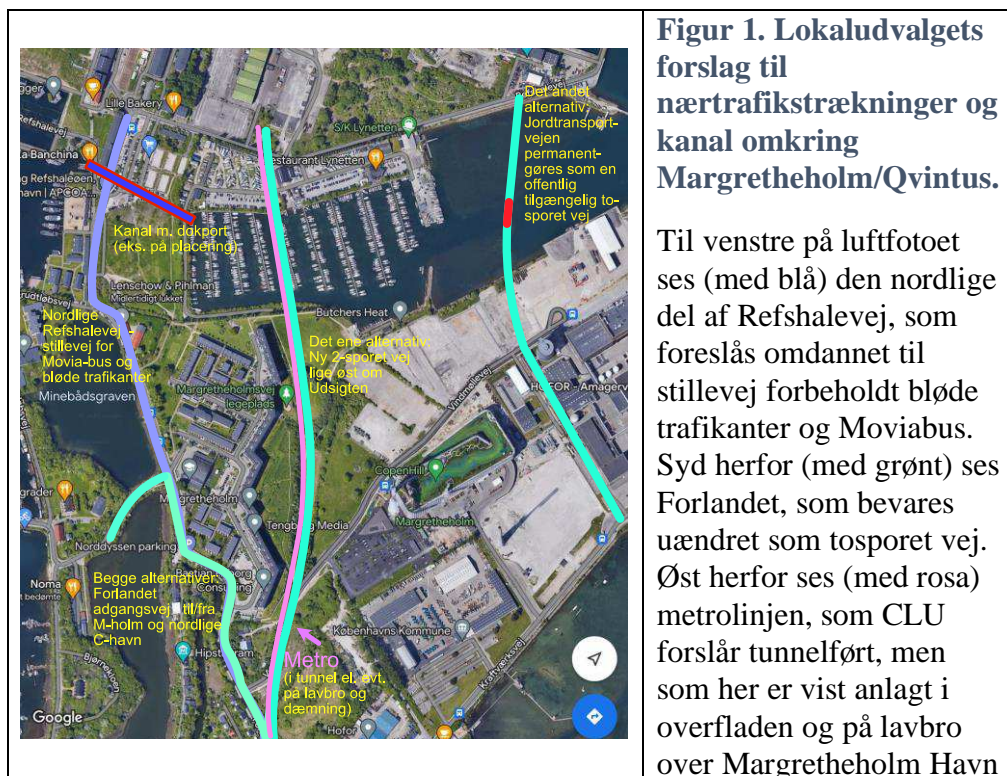
171  
172 9. Lokaludvalget finder, at der nu er behov for en langtidsholdbar løsning  
173 for **nærtrafikforbindelsen for biler til og fra Refshaleøen og**  
174 **Lynetteholm** i stedet for den igangværende, gradvise ødelæggelse af

175 Margretheholm/Qvintus Bastion-området med lappeløsninger, og at et  
176 signal herom bør indarbejdes i kommuneplanen.

177  
178 Lokaludvalget tilsluttede sig i sit høringssvar til den strategiske  
179 miljøvurdering af Østhavnen, at der anlægges en Østlig Ringvej, hvis der  
180 samtidig gennemføres en væsentlig trafikdæmpning af bymidten, jf.  
181 nærmere i punkt 15 nedenfor. Der forberedes nu lovgivning om  
182 ringvejen.

183  
184 Samtidig er der igangsat en VVM-analyse af en udvidelse af den  
185 nordlige del af Refshalevej – et kulturmindeområde - fra 8 til 18m, dvs. til  
186 en fuld tosporet vej med cykelsti og fortov<sup>2</sup>. Videre undersøger man  
187 en ”supplerende vej” øst om Margretheholmbebyggelsen (Udsigten)<sup>3</sup>.  
188 Endelig undersøges det – relateret hertil - om den nye metro skal passere  
189 Margretheholm/Qvintus-området under eller over jorden, og det  
190 overvejes at flytte sejlbåde i Margretheholm havn til en lokalitet øst for  
191 jordtransportdæmningen. Med de nuværende antagelser skønnes der en  
192 10-12-dobling af biltrafikken på strækningen i perioden 2020-50 til  
193 27.000 biler pr. hverdagsdøgn, svarende til kapaciteten på en firesporet  
194 vej. Det er under forudsætning af, at Østlig Ringvej etableres, og at der  
195 etableres et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen<sup>4</sup>.

196



**Figur 1. Lokaludvalgets forslag til nærtrafikstrækninger og kanal omkring Margretheholm/Qvintus.**

Til venstre på luftfotoet ses (med blå) den nordlige del af Refshalevej, som foreslås omdannet til stillevej forbeholdt bløde trafikanter og Movia-bus. Syd herfor (med grønt) ses Forlandet, som bevares uændret som tosporet vej. Øst herfor ses (med rosa) metrolinjen, som CLU forslår tunnelført, men som her er vist anlagt i overfladen og på lavbro over Margretheholm Havn

<sup>2</sup> KK-forliget om overførselssagen 2024.

<sup>3</sup> Udkast til kommuneplan, hoveddokument, s. 120.

<sup>4</sup> Hovedrapporten til den Strategiske Miljøvurdering af Østhavnen, s. 83.

	<p>og umiddelbart øst om Udsigten. Umiddelbart øst for metrotracéet ses (med grønt) lokaludvalgets forslag til en tosporet, tunnellagt bilnærtrafikvej til betjening af Refshaleøen/Lynetteholm.</p> <p>Øverst til venstre på fotoet er indtegnet et eksempel på placeringen af en kanal mellem inderhavnen og Margretheholm Havn med Dokport.</p>
--	--

197

198

Christianshavns Lokaludvalg finder, at det vil være ødelæggende for Margretheholm/Qvintus og i øvrigt de nye byområder nord herfor, hvis man satser på at etablere vejkapacitet i overfladen, der kan afvikle et så stort trafikomfang.

201

202

203

204

205

206

207

208

209

Lokaludvalget finder samtidig, at Margretheholm Havn-bassinet bør bevares, beskyttes i størst muligt omfang og ses som en del af et samlet rekreativt område med Qvintus Bastion-området, Krudtløbsgraven og Minebådsgraven, jf. også pkt. 10 nedenfor. Endelig er vi optaget af, at der udvikles en vejføring, som beskytter de allerede overbelastede strækninger Prinsessegade-Danneskjold-Samsøes Alle samt Torvegade mod sivetrafik til og fra de nye bydele.

210

211

212

213

214

Lokaludvalget finder på den baggrund, og i overensstemmelse med, hvad vi tilkendegav i vores høringssvar til den strategiske miljøvurdering af Østhavnen, at den langsigtede løsning, som signaleres i kommuneplanen, bør have følgende komponenter:

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

- a. Foranstaltninger til at begrænse bilrådigheden på Refshaleøen/Lynetteholm ("delvis bilfrihed").
- b. Foranstaltninger med trafikøer, trafikdæmpning og centralt anbragte parkeringskældre på Refshaleøen/Lynetteholm, som tilskynder beboere 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 og Prags Boulevard-Uplandsgade frem for at "sive" igennem de nye byområder og Christianshavn på vej til og fra bymidten.

- 227 c. En tunnellagt tosporet vej (svarende til en hverdagsdøgnskapacitet  
 228 på 8-10.000 køretøjer) i metro-traceet øst om Udsigten til at  
 229 betjene den lokale biltrafik i Margretheholm Havn-snittet.*jf. figur*  
 230 *1.*
- 231 d. En omdannelse af den nordlige del af Refshalevej til en stillevej  
 232 forbeholdt Movia-bus og lette trafikanter, som også angivet i  
 233 figuren.
- 234 e. En god cykelforbindelse (fortrinsvis tunnel eller færge) på tværs  
 235 af havnen.

236  
 237 Lokaludvalget gentager sit synspunkt fra tidligere<sup>5</sup>, at den nye metro på  
 238 den anførte strækning bør tunnellægges. Komponenterne a-e er de  
 239 samme, også hvis det på trods heraf skulle blive besluttet at anlægge  
 240 metroen på en lavbro over Margretheholm Havn og i overfladen øst om  
 241 Udsigten.

242  
 243 Lokaludvalget finder sammenfattende, at det både af hensyn til de ny  
 244 byområder, Christianshavn og det øvrige østlige København er afgørende,  
 245 at der nu planlægges med en samlet vision for en rimelig, begrænset  
 246 overfladebiltrafik til og fra de nye områder som anført.

247  
 248 10. Vi ønsker, at der som led i den begyndende udvikling af Refshaleøen  
 249 etableres en **kanal fra krudtløbsgraven til Margretheholm Havn**,  
 250 f.eks. som skitseret i figur 1. Formålet er, at mindre fritidsbåde (især  
 251 robåde, kajaker og mindre motorbåde) kan sejle mellem havnen og  
 252 farvandet langs Amagers østkyst uden at skulle den lange vej rundt om  
 253 Lynetteholm gennem Kronløbet med krydstogtskibe. En kanal vil også  
 254 generelt have stor rekreativ værdi og vil i øvrigt sammen med  
 255 havnerummet øge værdien af grundene på det sydlige Refshaleøen. Vi er  
 256 opmærksomme på, at en dokport er påkrævet, og at der er  
 257 kulturmindeudfordringer.

## 258 259 **Kultur og fritid**

260  
 261 11. Lokaludvalget savner overordnede og områdespecifikke  
 262 visioner/strategier for udvikling af kultur og fritidsområdet. Herunder  
 263 strategier for udvikling af og arealtildeling til kultur- og idrætsfaciliteter  
 264 med henblik på at opnå sundere borgere.

## 265 266 **Bevaringsværdige bygninger, husbåde**

267 12. Lokaludvalget hilser velkommen, at der er tilføjet en ny retningslinje for  
 268 udpegning af 50 bevaringsværdige bygninger under overskriften ”**Byens**  
 269 **Sjæl**” (retningslinjer/kulturarv/byens sjæl), som skaber klarhed både for  
 270 ejerne og for offentligheden om bevaring og mulighed for ændring af de

---

<sup>5</sup> Jf. høringsvar til SMV af Østhavnen og høringsvar til kommuneplanstrategien.

271 udpegede bygninger. Lokaludvalget har noteret sig syv sjæl-bygninger på  
 272 Christianshavn (det tilhørende kortmateriale). Lokaludvalget beder om at  
 273 få oplyst, hvad det konkret betyder, at bygninger får ”Byens Sjæl”- status  
 274 og herunder om hvilke muligheder, begrænsninger og forpligtelser det  
 275 giver ejeren af bygningen.

276

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

## 287 **Turisme**

288

289 14. Christianshavns Lokaludvalg ønsker som andre, at vores by skal være et  
 290 gæstfrit sted, som turister kan nyde godt af. Vi finder imidlertid, at det er  
 291 forkert, at vi i en situation, hvor byen og landet mangler arbejdskraft,  
 292 satser stærkt på et erhverv, hvor lønniveauet er lavt og arbejdsvilkår  
 293 generelt dårligt reguleret. Vi ønsker, at der som i andre sammenlignelige  
 294 hovedstæder etableres en **turistskat**, som kan reflektere de omkostninger,  
 295 byen og dens befolkning har ved turisterne, og som kan medvirke til at  
 296 flytte arbejdskraft over i erhverv, som er mere produktive for samfundet  
 297 og mindre belastende for byens borgere. Vi ønsker overvejelser om en  
 298 turistskat indarbejdet i planudkastet (hoveddokumentet, turisme, s.75) på  
 299 samme måde som kørselsafgiften, som også kræver lovgivning, er omtalt  
 300 i mobilitetsafsnittet.

301 I forberedelsen af kommuneplanen er lavet en analyse af spørgsmålet om  
 302 hotelkapacitet. Vi er uenige i den konklusion, som nu udtrykkes i  
 303 kommuneplanudkastet, at der ikke er behov for en begrænsende  
 304 regulering af hotelkapaciteten – og i øvrigt også af adgangen til  
 305 korttidsudlejning af lejligheder – i vores bydel.

306 15. Christianshavns Lokaludvalg deler ønsket om at gøre havnen og vandet  
 307 tilgængeligt for alle borgere, som det kommer til udtryk i den relevante  
 308 retningslinje (retningslinjer/rekreation og natur/havnen og vandet som  
 309 fritidsområde). Det bør dog klarere fremgå, at det skal **undgås, at**  
 310 **festzoneaktiviteter fortrænger andre aktiviteter i havnen.**  
 311 Lokaludvalget er også bekymret for, at formuleringerne omkring faste og  
 312 flydende anlæg i havnen er for lempelige – det åbne havnerum ønskes  
 313 bevaret.



- 314  
 315 16. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har haft fire studerende fra  
 316 Worcester Polytechnical Institute til at måle partikelforureningen fra de  
 317 private havnerundfarter. Partikelforureningen er voldsomt  
 318 sundhedsskadeligt for mennesker og CO2 udslippet er stort.  
 319 Det bør kæves at bådene sejler på el ligesom de kommunale gør og i  
 320 balance med Borgerrepræsentationens beslutning om, at fossile biler skal  
 321 væk fra trafikken i 2030.  
 322 Det er ikke i overensstemmelse med klimapolitikken at give tilladelse til  
 323 den forurenede sejlads til 2037. Miljøbeskyttelsesloven, beskriver at når  
 324 en teknologi er kendt, skal den bruges.

## 325 326 **Trafik**

- 327 17. Christianshavns Lokaludvalg finder, at omtalen af den **trafiksanering af**  
 328 **bymidten, som skal foregå som led i åbningen af Østlig Ringvej**, bør  
 329 strammes op. Som bekendt aftalte forligspartierne i  
 330 Borgerrepræsentationen i Lynetteholmaftalen (tillægsaftale til aftalen om  
 331 budget 2021) følgende: *"Parterne noterer sig, at Østlig Ringvej*  
 332 *reducerer trafikken i den eksisterende by, og er enige om at flytte*  
 333 *yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved*  
 334 *hjælp af trafiksanering".* På den baggrund ønskes formuleringen på side  
 335 28 i KP24-hoveddokumentet strammet op: Fra *"Effekten kan forstærkes,*  
 336 *hvis der sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i den indre by."*  
 337 til *"Det er aftalt, at der i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej*  
 338 *sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i bymidten, som*  
 339 *forstærker effekten".*

340  
 341 Lokaludvalget ønsker samtidig, at der i afsnittet *Hovedstaden vokser*  
 342 (s.13), som omhandler hovedmålene for byen, herunder for  
 343 trafikudviklingen, efter sætningen *"Københavns Kommune vil derfor*  
 344 *arbejde for, at byudviklingen sker stationsnært med fortætning omkring*  
 345 *de enkelte stationer samt arbejde for, at forholdene for cyklister og*  
 346 *gående prioriteres i byen."* indsættes følgende sætning *"Faldet i*  
 347 *biltrafikken vil blive søgt realiseret bl.a. gennem en trafikdæmpning af*  
 348 *bymidten".*

- 349  
 350 18. Generelt finder Lokaludvalget, at de mål, der er beskrevet under **Trafik**  
 351 **retningslinjer/trafik/mål** for trafik er gode. Der er dog følgende  
 352 bemærkninger:

353  
 354 **A)** Lokaludvalget ønsker, at der gennemføres et net af områder med  
 355 **sammenhængende boliggader eller trafikøer** i byen, herunder særligt  
 356 på Christianshavn, med udgangspunkt i mobilitetsanalyserne fra 2021.  
 357 Hensigten skal især være at bidrage til øget tryghed i de lokale gaderum,  
 358 men også at bidrage til realiseringen af den målsætning om et fald i  
 359 biltrafikken, som nu er indarbejdet i planudkastet.

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

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

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

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

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

19. I relation til rammerne for parkering (trafik/rammer/parkering) har Lokaludvalget noteret sig ændringen af planloven (LBK 223/2024), hvormed kommunerne fratages retten til at skabe **bilfrihed** (nulparkering) i ”større byudviklingsområder”.

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

20. Lokaludvalget finder, at **parkeringsnormen for ladcykler** bør hæves fra 1 pr. 500 m<sup>2</sup> til 1 pr. 400 m<sup>2</sup> frem for, som det foreslås, at den videreføres uændret på 1 pr. 500 m<sup>2</sup> (rammer/parkering). Det oplyses i hoveddokumentet (s.40), at vækstraten i ladcykler/m<sup>2</sup> har været 40 pct. i perioden 2016-22. Hvis denne vækst fortsætter, vil kapacitetsloftet 1 pr. 500 m<sup>2</sup> være nået i 2029, altså et år efter planperiodens udløb. I

406 betragtning af, at der er tale om byggeri, som skal holde ikke til 2029,  
407 men mange år ud i fremtiden, er kravene til ladcykel parkering forståeligt  
408 lave.  
409

410 Med venlig hilsen

411 Asbjørn Kaasgaard,  
412 forperson i Christianshavns Lokaludvalg