

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 afværgeres, 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 2022¹), 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

¹ <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.

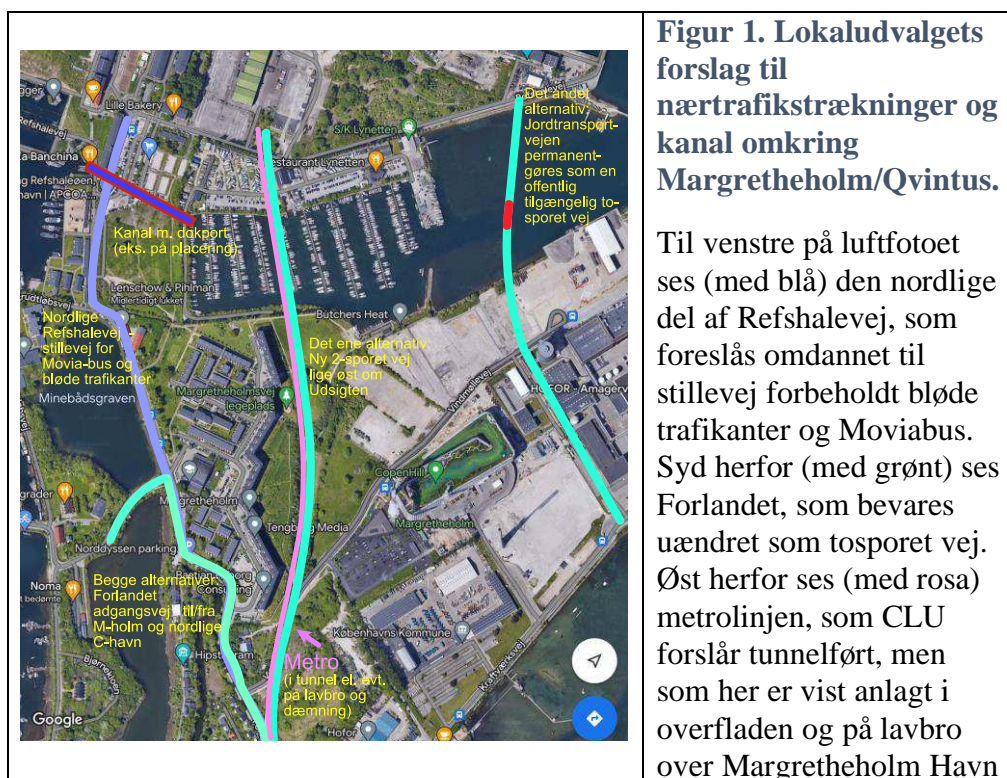
171
 172 9. Lokaludvalget finder, at der nu er behov for en langtidsholdbar løsning
 173 for **nærtrafikforbindelsen for biler til og fra Refshaleøen og**
 174 **Lynetteholm** i stedet for den igangværende, gradvise ødelæggelse af

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 fortov². Videre undersøger man
187 en ”supplerende vej” øst om Margretheholmbebyggelsen (Udsigten)³.
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 Prøvestenen⁴.

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

² KK-forliget om overførselssagen 2024.

³ Udkast til kommuneplan, hoveddokument, s. 120.

⁴ 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

210

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.

211

212

213

214

215

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:

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 tidligere⁵, 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

⁵ 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 m² til 1 pr. 400 m² frem for, som det foreslås, at den videreføres uændret på 1 pr. 500 m² (rammer/parkering). Det oplyses i hoveddokumentet (s.40), at vækstraten i ladcykler/m² har været 40 pct. i perioden 2016-22. Hvis denne vækst fortsætter, vil kapacitetsloftet 1 pr. 500 m² 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