

Høringsvar for kk's kommunalplansstrategi 2023

Siden 2011 er de grønne områder i København krympet med [14%](#) og det går stadig den forkerte vej. MEN, når man læser Sophie Hæstorp Andersens Kommuneplanstrategi, skal vi københavnere forstå at det bliver der rådet bod på nu.

'Mere plads til bynatur og rekreative åndehuller' er top 1 på kommunens top 5 prioritetsliste. Kommunen er kommet med en 6 punkts liste over nye grønne områder, hvoraf 4 af dem rent faktisk er grønne områder og ikke bare havet, der allerede er der i forvejen. Alle københavnere kan bare hoppe i sin bil, og køre tværs over København via en af de 8 nye giga-tværvæje som Sophie Hæstorp Andersen foreslår på [side 44](#) af Kommuneplanstrategi. Hvis man ser bort fra, at betonen der skal bruges for at bygge en bro til biler mellem Refshaleøen og Kastellet alene kan dække hele det grønne område kommunen planlægger på Refshaleøen, så har kommunen sat hak ved grønne områder. De ligger bare ikke der hvor københavnere er. De fleste københavnere skal i snit køre mere end 4-8 km for at komme til ét af de nye grønne områder.

4-8 km er ingen problem på cykel hvis kommunen forbinder byen med supercykelstier. Det er dog ikke tilfældet ved seneste høring for udvidelsen af Refshalevejen og Forlandet. Der bliver set stort på biodiversitet og dyreliv i de grønne områder. Der rives en fredet væg ned, og dyrene der i yngler i sivene langs Minebådsgraven må finde sig et nyt hjem. Der skal udvides med mere plads til tung trafik. Det er vigtigere at 2 lastbiler der mødes kan komme forbi hinanden end cyklisterne. Den foreslåede cykelsti er næsten komisk smal. Der skal være en ny bred vej til tung trafik lige igennem nogle af de sidste oprindelige grønne områder af København. Områder der var fredet. Men det fik Sophie Hæstorp Andersen og hendes hær af embedsfolk fikset. Det er ikke længere fredet...

Hvis man bygger store brede veje beregnet til 40-50 km/t i timen og tung trafik, så kommer der tung trafik der kører 50-60 km/t

I dag er 53% af hverdags trafikken ved Refshalevej cyklister, på trods af at området formentlig har Københavns værste cykelinfrastruktur. Lad os lige gentage det: På trods af en livsfarlig cykelinfrastruktur hvor busser og lastbiler skræmmer livet af små børn dagligt, er forholdet [cyklister 53%](#) mod 47% biler samt tung trafik! Tænk hvad man kunne gøre med store, brede, cykelstier, der er forhøjet, så busser ikke bare kan køre ind foran små cyklende børn eller køre dem ned en dag. På en solrig weekend dag om sommeren, er forholdet ca. 80% cyklister, der skal ud til Refshaleøen.

Jagtvej 2.0

Jagtvej må være prototypen for trafikpropper fra helvede. Knippelsbro, Prinsessegade, Torvegade og Amagerbrogade er allerede kendt som et trafikhelvede, og med Papirøen snart færdigbygget, kommer der et endnu større press på biltrafikken ned ad Prinsessegade samt ud mod Refshaleøen. Oveni ønsker Sophie Hæstorp Andersen at udvide vejen ved Refshalevej ud mod Lynetteholmen og lægger nu op til en broforbindelse til biler mellem Refshaleøen og Kastellet. En broforbindelse der oprindeligt var tiltænkt cyklister. En løsning koster en μ af en bro til biler, og som ikke kræver en gazillion m^3 beton og som rent faktisk er en grøn løsning. I stedet for supercykelstier og cykelbroer vælger KK at udvikle Jagtvej 2.0 - En ny prototype på et trafikhelvede.

Løsningen til trafikpropper er ikke flere store indfaldsveje og tværvæje til biler og lastbiler. Det er super cykelstier og cykelbroer til de 53% cyklister.



En normal hverdags morgen hvor en hær af cyklister skal vente på enlige biler der dikterer hvornår de små børn må komme over. På denne strækning ønsker Sophie Hæstorp Andersen at bibeholde de komisk smalle cykelstier og at gøre vejen bredere, så man kan køre endnu stærkere!

● På den anden side af vejen ind mod Christianshavn er cykelstien så smal, at en ladcykel knap nok kan være inden for stregerne, og busserne brager af sted med under 0.5m afstand til de små børn der cykler. Hvis kommunen ikke får klippet hækken, så er børnene tvunget ud på vejen.



M5 sørger for Ørestad 2.0

Ørestaden blev aldrig det hit, det burde have været. Ørestaden er lidt prototypen på, hvordan vi ikke skal bygge nye områder i Kbh. Carlsbergbyen er lykket væsentligt bedre. Nordhavnen er bebygget for tæt, men kan måske stadig reddes. Når kk nu har bevist at det kan gøres rigtigt, bør der ikke være ingen undskyldning for kortsigtede løsninger med højbaner, der skal skæmme byens grønne områder og kører tværs ind over Lynettens fine marina og grønne arealer deromkring, bare fordi økonomien på kort sigt er udfordret af Lynetteholmen, der ikke helt ser så lovende ud som forventet.



Politikere der tør tænke langsigtet

Jeg savner politikere, der tør tage de rigtige beslutninger og tænke langsigtet.

1. Lav supercykelstier
2. Slet alle de planlagte broer til bilerne og brug besparelsen på at grave metroen ned
3. Få metroen under jorden
4. Få biltrafikken under jorden i det hele taget.

Et 6 årigt studie viser at københavnere cykler i tørvejr [94% af tiden](#). Hvis I bygger de store cykelstier først, så får i sikkert de 53% cyklister for Margretheholmen, Holmen og fremover Lynetteholmen endnu højere op, og undergår helt behovet for de store veje 🙏.

Spinkelt håb

Søren Halskov Nissen
Luftmarinegade 138
1432 København