

Amager, 27. september 2023

## Miljøpunkt Amagers hørings svar angående Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad

Miljøpunkt Amager takker for muligheden for at deltage i høringen vedrørende 'Fremtidens klimavenlige hovedstad'.

Miljøpunkt Amager ønsker:

- en grøn by med mere bynatur af høj kvalitet, biodiversitet og grønne åndehuller
- en by med bæredygtige transportformer
- en by som snarest bliver CO<sub>2</sub>-neutral
- en by som er klimasikret

### Byvision for København

Miljøpunkt Amager er enig i at København skal være en sund by, hvor der er fokus på at forbedre luftkvaliteten og hvor det enkelte menneske kan trives både privat og på arbejdet.

### Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Miljøpunktet er enig i at luftkvaliteten i København skal forbedres så den lever op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.

Miljøpunkt Amager undrer sig over hvordan det hænger sammen med en udvidelse af lufthavnen.

Det er positivt, at kommuneplanstrategien fastholder, at 75 % af mobiliteten skal være gående, cyklende og kollektiv trafik, mens biltrafikken skal reduceres til 25 %. Ligeså at der ønskes 0-emissionsgader og områder med nedsat parkeringsnorm i nyudviklede byområder, samt mere plads til både elbiler og især delebiler.

Som verdens cykel by nr. 1 og en by for mennesker er det afgørende, at København går foran med et stærkt internationalt brand. De turister, som kommer til København, kommer ikke for at kigge på motorveje eller biler. Ifølge VisitDenmark kommer 25 % af alle turister til Danmark, blandt andet fordi de gerne vil cykle. I 2019 lagde disse alene 53 mia. kr. i hovedstaden.

Dette brand skal København fortsætte - for os selv, for at få gode nye byområder til at bo og leve i, der sætter mennesket i centrum og som en afledt effekt - skabe indtægt fra turisme. Det er bæredygtigt. Støj fra biltrafik, trængsel, ulykker og intensive anlæg og CO<sub>2</sub>-udledning understøtter ikke et godt brand som klimavenlig by.

Der skal være plads til alle trafikformer, men det er nødvendigt, at der sker en forbedring af den kollektive trafikbetjening, metro til alle bydele og af cyklisterens vilkår.

Vi ønsker at der etableres 'parkér og rejs'-anlæg ved alle de store indfaldsveje, og vi ønsker at man i større udstrækning kan tage cykler med i den kollektive trafik, som fx metroen.

Overordnet anbefaler vi at pendlertrafikken mellem arbejde og bolig skal optimeres med investeringer i kollektive transportløsninger. Der bør prioriteres efter denne rækkefølge: Tog, S-tog, lokalbane, letbane, metro, BRT (hurtigbus i egen bane), busser, samkørsel og el-delecycler. Det er CO<sub>2</sub>-besparende, billigere og mere effektivt end flere motorveje og understøtter udviklingen af en klimavenlig by.

Vi ser frem til bedre metrodækning på Amager og fuld elektrificering af busserne og bifalder, at man fremskynder etableringen af flere ladestander til el-biler. Vi ønsker trafikken bedre reguleret blandt andet gennem ensretning af veje, og ved specielle trafikkorridorer for den tunge trafik. Vi glæder os over at man arbejder videre med at fremme delebilsordninger i København.

Miljøpunkt Amager ønsker at parkering i langt højere grad sker under jorden og på privat grund. Hermed skabes også forudsætninger for flere grønne lommeparker.

Det er oplagt at bruge parkeringsnormer til at skabe en by med færre biler, der fylder i gaderne og desuden mindre bilkørsel, der udleder CO<sub>2</sub>, luftforurening og støj.

I CONCITOs notat om parkering fra 2023 er der set på transportadfærden afhængigt af parkeringsvilkår. Både ved boligen og ved arbejdspladser er færre p-pladser et væsentligt virkemiddel til at begrænse biltrafikken.

Der er alt for mange eksempler på, at Københavns Kommune inviterer pendlere til at tage bilen frem for mere bæredygtige alternativer. Hvis København for alvor vil kalde sig en grøn cykelby og lægge fortiden som bil-by bag sig, kræver det forandringer. Byens vejnet skal omlægges, så trafikken prioriterer cykling og kollektiv trafik, mens biltrafikken tillades på byens præmisser.

Byens vejnet opdeler Københavns gadehierarki, med regionale veje øverst og lokalgader nederst. Vejnettet er afgørende for at regulere trafikken og har en betydelig indflydelse på vores miljø og helbred. Derfor er det vigtigt at tage ansvar og tage opgøret med den nuværende tilgang til biltrafikken i København. Det kræver en ambitiøs indsats og vilje til at prioritere grøn mobilitet og folkesundhed frem for bilernes fremkommelighed.

Først og fremmest bør der sættes klare og ambitiøse grænser for størrelse, funktion og omfang af byens regionale veje og fordelingsgader. Dette betyder en reduktion i antallet af 6- og 4-sporede veje og mere plads til funktioner, der styrker grøn mobilitet, sundhed og ophold.

Strategien mangler forslag til hvilke tiltag, der skal til for at få biltrafikken ned i de eksisterende byområder. Vi forslår derfor, at udviklingen af trafikøer indgår i strategien, som i KP19. Erfaringer fra andre byer viser, at det i væsentlig grad vil kunne mindske trængslen og forureningen i byen og give plads til udvikling af en mere grøn mobilitet, herunder trække pendlertrafik over på den kollektive trafik, med eller uden cykel.

Kommunen bør indtænke trafikøer i flere bydele og gerne i hele København. Trafikøer prioriterer cykling, gang og kollektiv transport, men muliggør stadig kørsel i bil for dem, som har ærinde i bydelen.

Det anbefales derfor at prioritere trafikøer for at nå kommunens mobilitetsmålsætninger. Der er gode erfaringer fra Nørrebro, hvor borgerne har taget løsningen til sig i Guldsbergsgade kvarteret. Blågårdsgade kvarteret danner ramme for en ny trafikø, men løsningen bør spredes til resten af København og ikke kun på Nørrebro.

Puljen Grønne Bylivsgader giver borgere mulighed for at præge den bydel de bor i og har deres daglige gang. Puljen giver mulighed for at få dialog med borgerne om, hvordan de gerne vil præge København.

Der var stor interesse for puljen i første ansøgningsrunde, hvor kun 4 % af ansøgningerne forventes at blive realiseret. Interessen viser, at københavnernes har stor lyst til at deltage i udviklingen af den by, de bor i og tilgangen bør derfor prioriteres med flere midler i fremtidige budgetter til bylivsgader.

Samtidig opfordrer vi til, at der også oprettes sikker parkering til ladcykler på gadeniveau så flere tilskyndes til at benytte ladcykel og delebiler frem for at anskaffe egen bil.

Miljøpunktet har med glæde noteret at et større overdækningsprojekt ved motorvejen på Amager er nævnt som et idéforslag til at reducere støjbelastningen og mulighed for ny byudvikling.

### **Boliger og sammenhængende by**

Miljøpunkt Amager ser gerne at tendenser som Tiny house, small living og simple living integreres i fremtidens København. I København bor der flere enlige end par, og mange børnefamilier består i dag kun af en forælder, samtidig med at der er flere ældre i byen som ofte er enlige. Det er derfor vigtigt, at der ikke kun bygges til den store børnefamilie.

Den kommende udvikling af nye byområder giver anledning til at indtænke upcycling af fx bygningsmaterialer og ting, som samtidig kan afspejle områdets historie.

Miljøpunkt Amager ønsker at der gennemføres en transparent screening af beboelsesmassen, så det reelle behov for nye boliger opgøres. Og er det muligt at et område af København permanent friholdes til et 'foranderligt område' så der løbende kan eksperimenteres med nye løsninger?

Ifølge Reduction Road Map skal vi ned på et minimum af m<sup>2</sup> pr. individ, der fordrer flere fællesområder hvilket skaber fællesskaber som afhjælper ensomhed.

Det vil samtidig være oplagt at sætte et ambitiøst mål om, at natur, begrønning, grønne tage, taghaver og facader indtænkes med minimum 50 % af bygningsarealet i alle nye eller byomdannede områder. Det kan samtidig øge biodiversitet i byen og afkøle byen. Mulighed for opsamling og genanvendelse af regnvand er ligeledes oplagt.

Generelt ser vi gerne at byens arealer bliver brugt til grønne byrum og fællesskaber.

Vi ser også gerne at der etableres flere grønne strøg der kan forbinde det østlige og det vestlige Amager, og give sammenhængende arealer med mulighed for udvikling af biodiversitet. Vi noterer med tilfredshed at man allerede er opmærksom på projektet 'Fra fællede til strand', som er udviklet af Områdefornyelsen Sundby.

### **En by med erhverv og studiemiljø**

Miljøpunktet er enige i at byudviklingen skal understøtte en erhvervsudvikling med plads til små, mellemstore og store virksomheder, lokale socioøkonomiske virksomheder og kreative erhverv i byen.

### **En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid**

Vi forventer at København bliver CO<sub>2</sub>-neutral i 2035 og ser frem til at læse den kommende klimaplan om hvordan målet kan opnås.

Miljøpunkt Amager håber, at kunne være vært for et af de lokale klimatopmøder der nævnes på side 83 for at understøtte borgerdialogen om fremtidens klimaløsninger i byen.

Og så er Miljøpunkt Amager fortalere for at fredninger bevares.

### **Udvikling med respekt for byens sjæl**

Det er nu vi skal planlægge, hvordan vi sikrer udvikling af en sund by og kultur, med plads til både byliv og ro. Strategien har allerede fokus på, at trafikstøj skal reduceres i forhold til sundhed. Det samme bør gælde andre støjende aktiviteter på pladser, offentlige opholdsområder, havn, kanaler og i naturen. Kommunen opfordres til at fremme københavnernes mulighed for 'ro' uden forstærket musik og larm.

Venlig hilsen

Dorte Grastrup-Hansen  
Centerleder  
Miljøpunkt Amager

Lasse Rossen  
Forperson  
Miljøpunkt Amager

Kvarterhuset  
Jemtelandsgade 3, 4. sal  
2300 København S  
miljopunkt-amager.dk  
post@miljopunkt-amager.dk