

Økonomiforvaltningen

### Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2024

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

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

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

Lokaludvalget foreslår, at der på et passende sted i kommuneplanen indføres et afsnit, der omtaler HOFORs arbejde med klimasikring, og som herunder henviser til HOFOR's hvidbog "Vand fra alle sider truer byerne. Klimasikring i fællesskab", udgivet i juni 2024.

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

## 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 kommunen 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 Københavns Kommune. 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 give god trivsel for byens borgere.

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.

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

Lokaludvalget bemærker dog, at byens klimasikring mod stormflod og vandstigninger tilsyneladende alene handler om beskyttelse mod stormflodshændelser mv., men undlader at belyse de to andre strategielementer i forbindelse med klimasikring, nemlig imødekommelse (leve med vandet) og tilbagetrækning (fjerne sig fra vandet). Disse to elementer bør også belyses i Kommuneplan 2024.

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

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

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

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

4. Lokaludvalget påskønner planen om at bygge 10.000 almene boliger, svarende til 25 pct. af i alt 40.000 nye boliger, i perioden 2025-36(s. 46). Der er dog behov for en **beskrivelse af, hvordan en almen andel på 25 pct. kan realiseres.** Det er lokaludvalgets vurdering, at det ikke kan ske uden ændringer i lovgivningen.
5. Lokaludvalget finder, at det bør fremgå af kommuneplanen, f.eks. indsat i teksten i afsnittet ”sammenhængende by” (s.52), at der såvel af miljø- og

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

klimamæssige årsager som af hensyn til byens livskvalitet er **behov for systematisk at vurdere om eksisterende bygninger kan genanvendes eller renoveres i stedet for at nedrives**. Der bør være procedurer, så ”robuste bygninger” – Refshaleøen har mange gode eksempler – kun undtagelsesvis nedrives og erstattes med nyt.

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

### Byudvikling, Østhavnen

7. Christianshavns Lokaludvalg kan – inden for den ramme, som følger af pkt. 3 ovenfor - tilslutte sig, at der på visse betingelser (især beslutning om metro) åbnes for vedtagelse af en lokalplan for byudviklingen af første etape af **Refshaleøen** og første etape af Kløverparken.
8. Christianshavns Lokaludvalg er bekymret for indvirkningen på udviklingen af Refshaleøen og siden Lynetteholm af det nye generelle **afstandsmål for nærhed til rekreative områder** (retningslinjer/rekreation og natur/mål for rekreation og natur).

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

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

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

Lokaludvalget ønsker altså sammenfattende

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

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

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

Samtidig er der igangsat en MKV-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 fortov<sup>2</sup>. Videre undersøger man en ”supplerende vej” øst om Margretheholmbegyggelsen (Udsigten)<sup>3</sup>. Endelig undersøges det - relateret hertil - om metrolinje M5 skal passere Margretheholm/Qvintus-området under eller over jorden, og det overvejes at flytte sejlbåde i Margretheholm havn til en lokalitet øst for jordtransportdæmningen. 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 Prøvestenen<sup>4</sup>.

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.

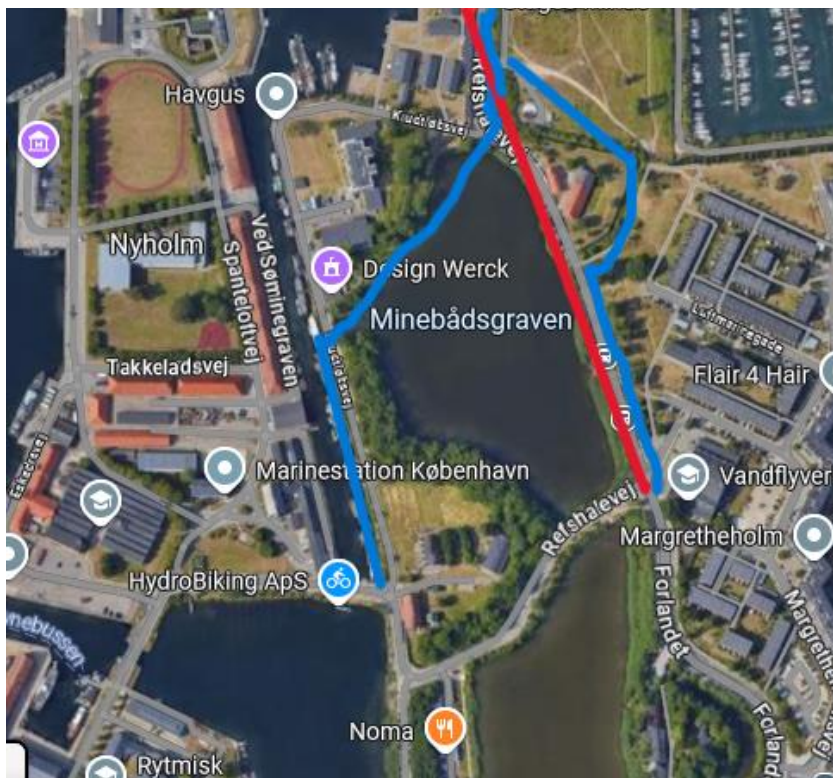
Lokaludvalget finder på den baggrund, og i overensstemmelse med, hvad vi tilkendegav i vores høringssvar til den strategiske miljøvurdering af Østhavnen, at den langsigtede løsning, som signaleres i kommuneplanen, bør have følgende komponenter:

<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.

- 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.
- c. En tunnellagt tosporet vej (svarende til en hverdagsdøgnskapacitet på 8-10.000 køretøjer) i metro-traceet øst om Udsigten til at betjene
- d. den lokale biltrafik i Margretheholm Havn-snittet, alternativt gøre den nuværende jordtransportvej permanent.
- e. Etablering af separat cykelsti/fortov langs den nordlige del af Refshalevej (jf. de to muligheder illustreret i kortet nedenfor).
- f. En god cykelforbindelse (fortrinsvis tunnel eller færge) på tværs af havnen.



Lokaludvalget gentager sit synspunkt fra tidligere<sup>5</sup>, at den nye metro på den anførte strækning bør tunnellægges. Komponenterne a-e er de samme, også

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

hvis det på trods heraf skulle blive besluttet at anlægge metroen på en lavbro over Margretheholm Havn og i overfladen øst om Udsigten.

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

10. Vi ønsker, at der som led i den begyndende udvikling af Refshaleøen etableres **en kanal fra Krudtløbsgraven til Margretheholm Havn**. Formålet er, at mindre fritidsbåde (især robåde, kajaker og mindre motorbåde) kan sejle mellem havnen og farvandet langs Amagers østkyst uden at skulle den lange vej rundt om Lynetteholm gennem Kronløbet med krydstogtskibe. En kanal vil også generelt have stor rekreativ værdi og vil i øvrigt sammen med havnerummet øge værdien af grundene på det sydlige Refshaleøen. Vi er opmærksomme på, at en dokport er påkrævet, og at der er kulturmindeudfordringer, og hilser det velkomment, at der er afsat midler til en foranalyse af en sådan kanal.

### **Kultur og fritid**

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

### **Bevaringsværdige bygninger, husbåde**

12. Lokaludvalget hilser velkommen, at der er tilføjet en ny retningslinje for udpegning af 50 bevaringsværdige bygninger under overskriften ”**Byens Sjæl**” (retningslinjer/kulturarv/byens sjæl), som skaber klarhed både for ejerne og for offentligheden om bevaring og mulighed for ændring af de udpegede bygninger. Lokaludvalget har noteret sig syv sjæl-bygninger på Christianshavn (det tilhørende kortmateriale). Lokaludvalget beder om at få oplyst, hvad det konkret betyder, at bygninger får ”Byens Sjæl”- status og herunder om hvilke muligheder, begrænsninger og forpligtelser det giver ejeren af bygningen.
13. Lokaludvalget er bekymret for politikken vedrørende husbåde, bl.a., at kravet om, at en **husbåd** skal være et ombygget fartøj for at kunne placeres i V-ramme (rammer/områdetyper), udgår for at give mulighed for ombyggede pramme. Vi ønsker også, at højdemaksimum for husbåde fastsættes til 4,8 m i stedet for 5,4 m (Rammer/Områdetyper/Husbåde). Udsyn og helhedsindtryk skades væsentligt af de ganske store, skurvognslignende konstruktioner, som tillades ved kajerne. Der er behov for en tættere regulering af dette område, så vores fælles havneområde ikke gradvis ”privatiseres”, og så ønsket om, at

kajerne skal være fælles, rekreative arealer der åbner sig mod havnerummet, ikke kompromitteres.

## Turisme

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

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

15. Christianshavns Lokaludvalg deler ønsket om at gøre havnen og vandet tilgængeligt for alle borgere, som det kommer til udtryk i den relevante retningslinje (retningslinjer/rekreation og natur/havnen og vandet som fritidsområde). Det bør dog klarere fremgå, at det skal **undgås, at festzoneaktiviteter fortrænger andre aktiviteter i havnen**. Lokaludvalget er også bekymret for, at formuleringerne omkring faste og flydende anlæg i havnen er for lempelige – det åbne havnerum ønskes bevaret.
16. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har haft fire studerende fra Worcester Polytechnical Institute til at måle partikelforureningen fra de private havnerundfarer. Partikelforureningen er voldsomt sundhedsskadelig for mennesker og CO<sub>2</sub>-udslippet er stort. Det bør kræves, at bådene sejler på el ligesom de kommunale gør og i balance med Borgerrepræsentationens beslutning om, at fossile biler skal væk fra trafikken i 2030. Det er ikke i overensstemmelse med klimapolitikken at give tilladelse til den forurenede sejlads til 2037. Miljøbeskyttelsesloven beskriver, at når en miljøvenlig teknologi er kendt, skal den bruges.

## Trafik

17. Christianshavns Lokaludvalg finder, at omtalen af den **trafiksanering af bymidten, som skal foregå som led i åbningen af Østlig Ringvej**, bør strammes op. Som bekendt aftalte forligspartierne i Borgerrepræsentationen i



Lynetteholmaftalen (tillægsaftale til aftalen om budget 2021) følgende: *"Parterne noterer sig, at Østlig Ringvej reducerer trafikken i den eksisterende by, og er enige om at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved hjælp af trafiksanering".* På den baggrund ønskes formuleringen på side 28 i KP24-hoveddokumentet strammet op: Fra *"Effekten kan forstærkes, hvis der sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i den indre by."* til *"Det er aftalt, at der i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i bymidten, som forstærker effekten".*

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

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

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

**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 dieslbiler 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 ”store 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 hørings svar 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 betragtning af, at der er tale om byggeri, som skal holde ikke til 2029, men mange år ud i fremtiden, er kravene til ladcykel parkering forståeligt lave.

21. Lokaludvalget foreslår, at billeder (fotos) af generelle og genkendelige lokaliteter suppleres i den endelige udgave af Kommuneplan 2024 med tekster, der angiver passende identifikation af de pågældende lokaliteter (f.eks. navn, adresse eller lignende). Eksempler: pp 10-11, 12-13, 30-31, 34-35, 36-37 osv. (fortsat selv listen).

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,  
forperson i Christianshavns Lokaludvalg