



## **Hvidbog – Henvendelser i forbindelse med offentlighedsperioden for Kommuneplanstrategi 2007**

Der er blevet afholdt offentlig høring for Kommuneplanstrategi 2007, fra den 18. februar 2008 til den 14. marts 2008.

Den offentlige høring blev annonceret i MetroXpress Øst, Nyhedsavisen, Urban Øst, 24 timer, Politiken, Information, Amager Bladet, Brønshøj Husum Avis, City Avisen, Lokalavisen Nørrebro – Nordvest, Valby Bladet, Vanløse Bladet, Vanløse Posten, Vesterbro Bladet, Østerbro Avis og på Den tænkende storby's hjemmeside.

Høringen har afstedkommet 29 henvendelser. Resume og kommentarer og forslag er gengivet i denne hvidbog.

På tværs af de 29 høringssvar kan det konstateres, at

- der er generel opbakning til planstrategien og temaerne, men flere ønsker et yderligere detaljeringsniveau på initiativer og handlinger i planstrategien
- flere efterspørger ligeledes en bredere klimastrategi og initiativer for en grøn by
- Der er ligeledes flere der nævner begrænsning af trafikken og forbedret kollektiv trafik, som vigtige emner.

Høringssvarene giver ikke anledning til konkrete ændringer af kommuneplanstrategien, da forslag og ideer hovedsageligt retter sig imod en konkretisering, som naturligt hører til i selve kommuneplanen, der skal udfylde kommuneplanstrategiens mål og initiativer.

### **1. Frederiksberg Kommune**

Frederiksberg Kommune mener, at der er fin overensstemmelse mellem de mål og initiativer, som er beskrevet i Kommuneplanstrategi 2007 og Frederiksberg Kommunes tilsvarende kommuneplanstrategi og strategi for bæredygtig byudvikling.

Frederiksberg Kommune sætter spørgsmålstegn ved, om øget vækst og fortætning generelt fører til bedre bykvalitet. De foreslår, at fortætning bør ske efter nøje vurdering af, hvilke bymæssige og funktionelle kvaliteter der opnås. De ønsker desuden, at der i forbindelse med hvert projekt, som indeholder højhuse, foretages en tilbundsgående vurdering af højhusbebyggeriets indvirkning på bymiljøet. Hovedstadens fokus på udvikling af byrum og grønne områder ser Frederiksberg Kommune positivt på.

Frederiksberg Kommune er enige i, at trængslen skal begrænses ved at forbedre mulighederne for at benytte den kollektive trafik og cyklen. Store arbejdspladser i Hovedstadsregionen skal

24-04-2008

Sagsnr.  
2008-32238

Dokumentnr.  
2008-218311

Sagsbehandler  
Rikke Lethare Nielsen

**Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 5  
1599 København V

Telefon  
3366 2226

Telefax  
3366 7003

E-mail  
RLN@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

placeres stationsnært. Frederiksberg Kommune bemærker, at de ikke støtter forslag om trængselsafgifter på det nuværende grundlag. De imødeser konkretiseringen af en ny vejnetsplan men bemærker, at de ikke håber, den fører til øget trafik gennem Frederiksberg.

Frederiksberg Kommune udtrykker bekymring for, at lavere parkeringsnormer i Københavns Kommune vil øge presset i Frederiksberg Kommune. De mener, at målet er, at antallet af parkeringspladser i Københavns Kommune afspejler det reelle parkeringsbehov.

### ***Bemærkninger***

Økonomiforvaltningen er enig med Frederiksberg Kommune i, at fortætning skal fremme bymæssige og funktionelle kvaliteter. Der foregår allerede i dag en vurdering af højhusbyggeriets indvirkning på bymiljøet i forbindelse med højhusbebyggelse. Endvidere er Økonomiforvaltningen glade for, at Frederiksberg Kommune ligeledes mener, at trængslen skal begrænses, og at arbejdspladser skal placeres stationsnært. I forbindelse med revidering af vejnetsplanen vil Frederiksberg Kommune få mulighed for at kommentere vejnetsplanen. Endvidere er Økonomiforvaltningen enige i, at de nye parkeringsnormer skal afspejle det reelle parkeringsbehov.

## **2. Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Kgs. Enghave Lokaludvalg mener, at det mest presserende er at få lavet en overordnet planlægning af den omfattende byudvikling, der allerede er i gang. De peger på, at i modstrid med kommuneplanstrategien er der iværksat en stor udbygning af havneområderne i Sydhavnen uden at se på trafikale, boligsociale, miljømæssige eller andre problemer. En måde at løse problemet på er en områdefornyelse fra Bavnehøj Kvarteret til Sjællandsbroen, hvor der er fokus på de trafikale, byplanmæssige og boligsociale problemer. Endvidere er det vigtigt at lave en overordnet trafikplanlægning på tværs af bydelene, så lokale løsninger ikke får uønskede konsekvenser i de andre bydele.

Kgs. Enghave Lokaludvalg ønsker, at det sikres, at Tippen ikke afbrydes af store bebyggelser, så mangfoldigheden ikke reduceres. Endvidere peger de på, at det er vigtigt at se de grønne områder i sammenhæng med nabobydelene.

### ***Bemærkning***

Økonomiforvaltningen er enig i, at det er vigtigt at lave en overordnet planlægning af den byudvikling, der er i gang. Dette sker løbende og i forbindelse med kommuneplanrevisionen.

Den planlægning der er i gang i Sydhavnen, er vedtaget flere år før udarbejdelse af denne kommuneplanstrategi. Der er i forbindelse med udviklingen af Sydhavnen foretaget en analyse af trafikale, boligsociale og miljømæssige forhold. Der er igangsat en undersøgelse om, det kan lade sig gøre, at etablere en metro til Sydhavnen. Der er i øjeblikket gang i en proces med, at gøre ungdomsområdet i Bavnehøj mere sammenhængende og attraktivt. I forbindelse med Kommuneplan 2009 vil den overordnede trafikplanlægning blive vurderet.

Økonomiforvaltningen er enig i, at Tippen er et vigtigt område, og at de grønne områder generelt skal tænkes sammen med nabobydelene.

### **3. Amager Øst Lokaludvalg**

Den bæredygtige by:

Amager Øst Lokaludvalg tilslutter sig kommuneplanstrategiens mål om, at den samlede CO<sub>2</sub>-udledning skal reduceres med 20 % i år 2015, men peger på, at der mangler en konkret handlingsplan for, hvorledes kommunen vil nå målet. En konkret handlingsplan bør indeholde alle områder, der bidrager til udledning af drivhusgasser. Amager Øst Lokaludvalg bemærker endvidere, at de initiativer og mål, som er nævnt i kommuneplanstrategien, på ingen måde kan indfri målsætningen om 20 % reduktion.

Amager Øst Lokaludvalg forslår, at Københavns Kommune udarbejder et bruttokatalog over diverse initiativer, som kan bidrage til at reducere den samlede CO<sub>2</sub>-udledning og løbende inddrager såvel borgere, virksomheder og organisationer. På denne baggrund udarbejder kommunen en klimahandlingsplan, og peger på en lang række forslag.

Amager Øst Lokaludvalg peger på, at kontorer bør placeres i nærheden af stationer, og at der ikke skal gives plads til bilparkering. Cykelparkering skal prioriteres, og det skal fra kommunens side kræves at nye bygninger er lavenergibyggeri. Butikker og børneinstitutioner skal være i gåafstand. Erhvervslivet skal deltage i byens samlede bestræbelser for at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet.

Byen for alle:

Her peger Amager Øst Lokaludvalg på, at alle bygninger, vejovergange og butikker skal indrettes tilgængeligt for alle og skal minimum leve op til Bygningsreglementet 2008. Lokaludvalget foreslår, at kommuneplanstrategien bør støtte

udviklingen af kulturen, fastholde og udvikle byens grønne områder, støtte initiativer til nedbrydning og modvirkning af ghettodannelse samt fremme byggeriet af almene, billige boliger for alle.

Endvidere finder Amager Øst Lokaludvalg det fattigt, at kommuneplanstrategien mangler visioner og initiativer for byens kulturliv.

Byen ned til vandet:

Amager Øst Lokaludvalg ønsker, at det sikres, at boligbyggeri ikke udvikler sig til rigmandsghettoer.

Den dynamiske by:

Amager Øst Lokaludvalg foreslår, at København skal brandes som en storby:

- der sætter mennesket og miljøet i centrum
- hvor al unødvendig privatbilisme er væk
- hvor man prioriterer cyklen, og hvor der er fokus på børnefamilierne og de ældre
- hvor man sørger for børnene i institutionerne, og at skoler modtager tilbud om økologisk mad
- hvor fritid, kultur og idrætsfaciliteter modsvarer borgernes behov
- hvor butikkerne kan betjene befolkningens alsidige behov og lægger vægt på økologiske varer
- som har et kreativt og bæredygtigt erhvervsliv
- som går ned til vandet
- som har attraktiv uddannelses- og forskningsmiljø.

### ***Bemærkninger***

Den bæredygtige by:

Målet om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 20 % i 2015, skal nås dels ved at renovere den eksisterende bygningsmasse og bygge bæredygtigt i de nye bydele. Endvidere er kommunen i gang med at udarbejde en klimapolitik, der vil indeholde konkrete forslag til hvorledes CO<sub>2</sub>-udledningen reduceres. Økonomiforvaltningen er også i gang med at udarbejde et bæredygtighedsværktøj, for bl.a. at sikre en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen og revideringen af de nye parkeringsnormer skal også være med til at begrænse trafikken og derved mindske CO<sub>2</sub>-udledningen.

Økonomiforvaltningen er enig i, at større erhvervsvirksomheder skal placeres stationsnært, og der skal etableres færre p-pladser samt at cykelparkering skal prioriteres. Økonomiforvaltningen er ligeledes enig i, at det er vigtigt, at byplanlægningen tager højde for at afstanden til børneinstitutioner skal være så kort som muligt.

Københavns Kommune samarbejder allerede med nogle virksomheder mht. at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet. Kommunen kan ikke kræve lavenergibebyggelse medmindre, det er kommunens egen grund eller området er udpeget til lavenergiområde.

Byen for alle:

Alle bygninger lever op til det gældende bygningsreglement og vil når Bygningsreglement 2008 er vedtaget i Folketinget også leve op til dette. Økonomiforvaltningen er enig i, at det er vigtigt at nedbryde og modvirke ghettodannelse. I kommuneplanstrategien er der opsat et mål for netop både at forebygge og nedbryde eksisterende ghettoer. Projekt Billige boliger skal være med til at fremme det almene byggeri og billige boliger, så alle har råd til at bo i København.

I kommuneplanstrategien er der opsat mål og initiativer for, at kulturlivet skal indtænkes, når der etableres pladser, parker og som en aktivitet langs vandet. Økonomiforvaltningen er enig i, at det er vigtigt at fremme kulturlivet i København.

Byen ned til vandet:

Økonomiforvaltningen er enig i, at der skal bygges boliger til mellem indkomstgruppen. Dette er bl.a. opsat som et mål i kommuneplanstrategien, "Levende Nordhavn".

Den dynamiske by:

Amager Øst Lokaludvalgs mål for branding af København er Økonomiforvaltningen helt enig i og initiativer som der allerede arbejdes for, og vil blive arbejdet videre med i den kommende kommuneplan.

#### **4. Østerbro Lokaludvalg**

Østerbro Lokaludvalg har ingen bemærkninger til Kommuneplanstrategi 2007.

#### **5. Vesterbro Lokaludvalg**

Vesterbro Lokaludvalg ønsker, at gøre opmærksom på, at kommuneplanstrategien skal justeres ift. Agenda 21 planen.

Vesterbro Lokaludvalg peger også på, at højhuse bør bl.a. af æstetiske grunde placeres perifert i forhold til den eksisterende gamle bykerne og bygges efter byøkologiske standarder. Udover de byøkologiske standarder, skal der tages hensyn til uheldige skyggevirksomheder og vindforhold, ligesom højhuse bør bygges tæt på kollektiv transportmidler og uden eller meget få parkeringspladser.

Vesterbro Lokaludvalg ser positivt på de nye parkeringsnormer, men vil gøre opmærksom på nødvendigheden af en fuldvidering

af vejnettet på Vesterbro pga. udbygningen af Carlsberg, som vil generere 20.000 til- og frakørsler i døgnet. Endvidere peger Vesterbro Lokaludvalg på, at det er nødvendigt at revidere vejnetsplanen med henblik på nedprioritering af et stort antal gader til boliggader med deraf følgende hastighedsnedsættelse og trafikhindringer.

Vesterbro Lokaludvalg så gerne, at der i kommuneplanstrategien stod opført et mål for bevarelse og udvikling af eksisterende grønne arealer samt forøgelse af grønne arealer.

Endvidere ser Vesterbro Lokaludvalg med beklagelse, at havnetunnelen optræder som et konkret mål.

Godsbaneterrænet ser lokaludvalget gerne indskrives i kommuneplanstrategien, som et kommende rekreativt område.

Vesterbro Lokaludvalg ser positivt på kommuneplanstrategiens initiativer og mål ifm. iværksættere, men mener, at det er nødvendigt at sikre overkommelig husleje og sikre bevarelse af restområder, der kan renoveres.

Tilslut ønsker Vesterbro Lokaludvalg, at lokaludvalgene får forvaltningsmæssige kompetencer.

### ***Bemærkninger***

Kommuneplanstrategi 2007 og Agenda 21 planen er to selvstændige strategier, som selvfølgelig skal stemme overens, men ikke nødvendigvis har samme fokus.

Økonomiforvaltningen er enig i, at der skal tages højde for skyggevirksomheder og vindforhold når der bygges højhuse samt at de skal placeres primært i nye byudviklingsområder og stationsnært.

Økonomiforvaltningen er glade for, at Vesterbro Lokaludvalg er positive over for nye parkeringsnormer og revidering af vejnetsplanen og vil bestræbe sig på, at det ikke fører til mere trafik. De 20.000 til- og frakørsler ifm Carlsberg, vil blive ledt ud på Vigerslevs Allé og videre ud af byen. Trafikken vil derfor ikke komme til at berøre Vesterbro.

I kommuneplanstrategien er der opsat mål for bevarelse og udvikling af grønne arealer, "Byen for alle, pladser og parker". Godsbaneterrænet som rekreativt område vil vi tage med i det videre arbejde med Kommuneplan 2009.

Formålet med de kreative zoner er, at erhvervslejemålet er lavt, netop så iværksættere får nemmere ved at starte virksomhed op. I

forbindelse med Kommuneplan 2009 gennemføres en evaluering af effekten af de kreative zoner, og hvilke initiativer der er behov for fremover.

Lokaludvalgene vil blive hørt i den videre proces med udarbejdelsen af Kommuneplan 2009.

## **6. Amager Vest Lokaludvalg**

Overordnet set mener Amager Vest Lokaludvalg, at der er for meget fokus på vækst i metropolen og på initiativer i nye byudviklingsområder.

Den bæredygtige by:

Amager Vest Lokaludvalg peger på, at infrastrukturen skal være på plads, før man begynder at udvikle nye bydele. Endvidere undrer det Amager Vest Lokaludvalg, at det grønne element ikke er nævnt mere i kommuneplanstrategien.

Byen for alle:

Amager Vest Lokaludvalg mener, at der skal tænkes nyt ifht. realiseringen af de Billige boliger, at ghettodannelse skal undgås og der skal bygges blandede boliger. Endvidere peger de på, at foreningslivet skal tilgodeses mere, og at der i kommuneplanstrategien ikke er meget om en grøn by.

Byen ned til vandet:

Amager Vest Lokaludvalg savner, konkrete bud på funktioner, der giver mere liv i havnen.

Den dynamiske by:

Her peger Amager Vest Lokaludvalg på, at der i Metropolzonen savnes målsætninger og konkrete forslag på indhold. Ligeledes savner lokaludvalget konkrete bud på, hvorledes man i Københavns Universitets campusområder vil skabe liv og symbiose med erhvervslivet. De foreslår, der skal etableres mindre butikker, caféer og gallerier i campusområderne.

### ***Bemærkninger***

Den bæredygtige by:

Økonomiforvaltningen er enig i, at det er vigtigt at infrastrukturen skal være på plads før man begynder på nye byudviklingsområder. I forbindelse med f.eks. Nordhavn er udvikling af infrastrukturen en del af det planmæssige grundlag og udvikling af området.

Byen for alle:

I kommuneplanstrategien er der opsat initiativer for nedbrydning og forebyggelse af ghettodannelse samt vigtigheden af blandede boligformer. Økonomiforvaltningen er enig i, at foreningslivet skal tilgodeses, hvilket vi vil arbejde med i den videre proces med

Kommuneplan 2009. I kommuneplanstrategien er der opsat mål for bevarelses og udvikling af grønne arealer, ”Byen for alle, pladser og parker”.

Byen ned til vandet:

De konkrete bud på hvorledes der skal skabes mere liv langs vandet, vil blive præsenteret i Kommuneplan 2009.

Den dynamiske by:

Der er siden udarbejdelsen af kommuneplanstrategien udarbejdet konkrete forslag til indhold i Metropolzonen. Disse kan ses på Københavns Kommunes hjemmeside. Ligeledes er der løbende dialog med Københavns Universitet vedr. hvorledes der skal skabes liv og samarbejde med erhvervslivet.

#### **7. Vanløse Lokaludvalg**

Vanløse Lokaludvalg vil gerne bidrage, inden for alle fire temaer i kommuneplanstrategien, med borgerinddragelse og med udviklingen af de fire temaer i den kommende bydelsplan. De ønsker ligeledes, at inddrage kulturelle, sociale og andre samfundsmæssige aspekter og ser gerne, at Vanløse Lokaludvalg bliver inddraget aktivt i arbejdet med Kommuneplan 2009.

#### ***Bemærkning***

I arbejdet med Kommuneplan 2009, vil alle lokaludvalgene blive inddraget i processen.

#### **8. Bispebjerg Lokaludvalg**

Bispebjerg Lokaludvalg har ingen bemærkninger til Kommuneplanstrategi 2007.

#### **9. Valby Lokaludvalg**

Valby Lokaludvalg tilkendegiver sin bekymring for, at byfortætning ikke nødvendigvis fører til bæredygtighed i forbindelse med boligbyggeri. De foreslår, at hvor der ønskes en høj bebyggelsesprocent, bør dette tilføres området øget værdi i form af kultur- og/eller idrætstilbud samt grønne områder.

Valby Lokaludvalg mener desuden, at trafik skal være det overordnede tema i Kommuneplan 2009. Temaet skal både dække trafikafvikling og kollektiv trafik. Trafikafviklingen bør indtænkes i de enkelte projekter og i den kommende kommuneplan.

Valby Lokaludvalg nævner også, at der bør indgå mål og initiativer for eksisterende grønne områder i nye byudviklingsområder. Endvidere skal vandsport og adgang til vandet indgå i Kommuneplan 2009.



### ***Bemærkninger***

En tættere by er på mange måder med til at gøre byen mere bæredygtig. Den bruger mindre energi til transport og har et lavere CO<sub>2</sub> udslip samt giver et større kundegrundlag for kollektiv trafik.

Trafik er et vigtigt emne i den kommende kommuneplan både begrænsning af biltrafikken og forbedring af den kollektive trafik og cykelforhold.

I kommuneplanstrategien er der opsat mål for bevarelsen og udvikling af grønne arealer, ”Byen for alle, pladser og parker”. Der arbejdes videre med det i Kommuneplan 2009.

## **10. Ryvang Lokalråd**

Den bæredygtige by:

Ryvang Lokalråd er ikke enig i, at der er en sammenhæng mellem en bæredygtig by og en tættere by og peger på, at en bæredygtig by også handler om livskvalitet i form af gode boligkvarterer med tilstrækkeligt lys og luft.

I forbindelse med Nordhavn peger Ryvang Lokalråd på, at det er vigtigt, at der skabes liv langs vandet, og at der ikke bygges tæt samt at der eksperimenteres med bilfrie områder. Lokalrådet så gerne, at der blev indført flere økonomiske styringsinstrumenter såsom road pricing og en betalingsring. Ligeledes peges der på økonomiske styringsinstrumenter ifm. bilparkering.

Ryvang Lokaludvalg ser gerne, at vejforbindelsen mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen anlægges i tunnel på den fulde strækning. Desuden ønsker Ryvang Lokaludvalg en stiforbindelse i forsættelse af Strandpromenaden frem til Tuborg Havn.

Til sidste peger Ryvang Lokalråd på, at der endnu ikke er skabt plangrundlag og budgetteret med midler til etablering af det lovede kulturhus på Ydre Østerbro.

### ***Bemærkninger***

Økonomiforvaltningen er enig i, at en bæredygtig by handler om mere end miljø. Det handler også om gode boligkvarterer, hvor der er tilstrækkeligt luft og lys. En tættere by er på mange måder med til at gøre byen mere bæredygtig. Den bruger mindre energi til transport og har et lavere CO<sub>2</sub>-udslip, da det giver et større kundegrundlag for kollektiv trafik. Endvidere gør en tæt by det muligt at producere fjernvarme som er samfundsøkonomisk rentabelt.

I udviklingen af Nordhavn er en af visionerne, at der skal være liv langs vandet, og at det skal være en bæredygtig by. Derfor skal der også bygges tæt jf. ovenstående.

Økonomiforvaltningen er enig i, at det er en god ide at indføre en betalingsring, hvilket der også arbejdes på i forbindelse med Kommuneplan 2009. Ligeledes arbejdes der på nye parkeringsnormer.

I løbet af foråret 2008 udarbejdes et skitseforslag over, hvad man kan forvente på baggrund af den hidtil afsatte finansiering på 30 millioner kr. Borgerrepræsentationen skal derefter tage stilling til projektets videre forløb.

#### **11. Vejdirektoratet**

Vejdirektoratet har ingen bemærkninger til Kommuneplanstrategi 2007, idet Vejdirektoratet ikke vurderer, at der er medtaget forhold, der kan vurderes konkret i forhold til nuværende og planlagte hovedlandevejsanlæg.

#### **12. Københavns Stiftsøvrighed**

Københavns Stiftsøvrighed nævner, at ved at fortætte byen og bygge bygninger der er højere end hidtil vil kirketårnene ikke være de højeste mere. Hvis kirkerne i de nye bydele skal placeres, så de markerer sig bedst muligt, må det blive med andre midler end højden. Københavns Stiftsøvrighed foreslår, at man skal tilstræbe en placering ved bydelens centrale plads eller ved havnefronten.

##### ***Bemærkninger***

Økonomiforvaltningen vil tage det med i det videre arbejde med Kommuneplan 2009.

#### **13. NCC Property Development A/S**

NCC Property Development foreslår, at der placeres en møbelbutik på 25.000 m<sup>2</sup> i Ørestad Business Center, der med sin placering umiddelbart syd for Ørestad Station og motorvejen har optimal tilgængelighed.

##### ***Bemærkninger***

I forbindelse med revisionen af kommunens detailhandelsstruktur i Kommuneplan 2009 vil Københavns Kommunes bymidter, bydelscentre og lokalcentre blive udpeget og afgrænset, ligesom der vil blive udlagt arealer til butikker der forhandler særligt pladskrævende varer m.m. Efter de nye detailhandels bestemmelser i planloven skal møbelbutikker som udgangspunkt placeres i bymidten.

#### **14. Arkitekt, Jan Kofoed**

Jan Kofoed ønsker en renovering af Rådhuspladsen, så den lever op til sin centrale rolle. Bilerne og den offentlige trafik skal føres under pladsen, så pladsen udvides og bliver et bedre byrum, hvor der kan foregå mange forskellige aktiviteter på en gang.

Der var vedlagt to bilag om fremtidens Rådhusplads.

##### ***Bemærkninger***

Københavns Kommune er ved at udarbejde et undersøgelsesprogram for nedgravning af H. C. Andersens Boulevard. Undersøgelsesprogrammet skal forlægges politikerne i foråret 2008.

#### **15. Schaumann**

Schaumann ønsker, at der i det videre arbejde med Kommuneplan 2009 bliver mulighed for at indarbejde særligt pladskrævende butikker i stueetagen langs Sydhavnsgade.

##### ***Bemærkninger***

I forbindelse med revisionen af kommunens detailhandelsstruktur i Kommuneplan 2009 vil Københavns Kommunes bymidter, bydelscentre og lokalcentre blive udpeget og afgrænset, ligesom der vil blive udlagt arealer til butikker der forhandler særligt pladskrævende varer m.m.

#### **16. Vattenfall A/S**

Vattenfall udtrykker ønske om, at der i forbindelsen med udarbejdelsen af Kommuneplan 2009 kan skabes mulighed for, at Amagerværket kan udvide den eksisterende kraftværksgrund ved at etablere et opfyldningsareal på ca. 30.000 – 45.000 m<sup>2</sup>.

Udvidelsen af Amagerværket skyldes, at Vattenfall vil gå over til at anvende biobrændsel i stedet for kul.

##### ***Bemærkning***

I forbindelse med det videre arbejde med Kommuneplan 2009 skal der udpeges beliggenhed af tekniske anlæg og VVM pligtige anlæg. I denne forbindelse vil det blive vurderet om det er muligt at etablere et opfyldningsareal.

#### **17. Steen & Strøm Danmark A/S**

Steen & Strøm Danmark ejer / administrerer flere shoppingcentre i Københavns Kommune, bl.a. skandinaviens største shoppingcenter Fields i Ørestad City.

Steen & Strøm ønsker, at den fremtidige detailhandelsstrategi både skal tage hensyn til udviklingstendenserne inden for detailhandlen (større butikker, større specialisering, koncentration og internationalisering) og tilgodese visionerne om at fastholde den gode decentrale forsyningsstruktur i Københavns Kommune.

Steen & Strøm peger på, at planlægningen forsat skal ske ud fra grundtanken om en statusmæssig differentiering af detailhandelsstrukturen, hvor visse centerområder bliver stærkere og henvender sig til et større kundegrundlag, mens andre centerområder betjener et mere lokalt opland. Steen & Strøm foreslår, at:

- De regionale centerområder - Københavns City og Ørestad City - sikres gennem vide vækstrammer såvel mht. areal som butiksstørrelser for at Københavns position som det overordnede butiks-, forlystelses- og kulturcenter i Danmark og i Øresundsregionen fastholdes.
- De etablerede bydelscentre sikres udvidede rammer for udvikling af detailhandelen - specielt i de stationsnære områder og omkring brogaderne/-områderne i København.
- De lokale centerområder udenfor knudepunkterne i eksisterende såvel som nye bydele sikres muligheder for at skabe en fornuftig decentral forsyning - specielt omkring dagligvareforsyningen.

Steen & Strøm peger endvidere på, at fastsættelse af maksimale butiksstørrelser forsat bør indgå som styringsværktøj i kommunens detailhandelsplanlægning, men anvendes og administreres med respekt for den statusmæssige differentiering af centerområderne. Særligt skal udviklingen i de to regionale centre sikres gennem færrest muligt restriktioner.

Steen & Strøm ønsker, at der i Kommuneplan 2009 skabes rammer for en yderligere udbygning af detailhandelen i Ørestad City. Dette er en forudsætning for at kunne realisere Daniel Libeskind's ambitiøse helhedsplan for området, der tager afsæt i at skabe et levende by- og handelsmiljø. Helhedsplanen forudsætter en reorganisering af Fields sydlige facade samt etablering af nye kommercielle byfunktioner.

### ***Bemærkninger***

Økonomiforvaltningen finder, at der overordnet set er overensstemmelse mellem Københavns Kommunes og Steen & Strøms ønsker om at udvikle en balanceret detailhandelsstruktur i København med en god decentral butiksforsyning og stærke regionale udbudspunkter.

I forbindelse med revisionen af kommunens detailhandelsstruktur i Kommuneplan 2009 vil Københavns Kommunes bymidter, bydelscentre og lokalcentre blive udpeget og afgrænset, ligesom der vil blive udlagt arealer til butikker der forhandler særligt pladskrævende varer m.m. Der vil endvidere blive fastlagt maksimale butiksstørrelser i de udpegede områder under hensyn til

de respektive centerområders status. De største butikker vil således kunne etableres i kommunens bymidter, herunder de regionalt orienterede centerområder. Ændring af Planloven har fastlagt nye butiksstørrelser. For udvalgsvarer 2000 m<sup>2</sup> og for dagligvarer 3500 m<sup>2</sup>.

## **18. Københavns Bymuseum**

Københavns Bymuseum ser positivt på flere aspekter af kommuneplanstrategien bl.a. højhusstrategien og udpegning af kulturmiljøer. Københavns Bymuseum mener, at det er godt med en højhusstrategi, så byplanlægningen ikke foregår tilfældigt og hovedløst. Det er derfor vigtigt, at der ikke laves højhuse uden for de angivne områder i Højhusstrategien, som tilfældet er med Krimsvej.

Endvidere ser Københavns Bymuseum positivt på, at Københavns kulturarv kortlægges, men er i tvivl om, hvad der menes og ønsker at blive inddraget aktivt i processen. De peger også på, at en kortlægning af kulturmiljøet ligeledes er nyttig i forhold til udviklingen af Metropolzonen og Indre By.

### ***Bemærkninger***

Kortlægning af Københavns kulturarv er et nyt emne i den kommende kommuneplan, og der er derfor ingen faste rammer for udformningen. Københavns Bymuseum vil blive inddraget i forbindelse med høringsperioden.

## **19. Friluftsrådet**

Friluftsrådet udtrykker stor bekymring over ideen om at udvikle det tilgrænsende erhvervsområde ved Krimsvej til intensiv nybebyggelse og højhuse. Friluftsrådet mener ikke, at det pågældende område tidligere har indgået i de lokaliseringer, hvor "Strategi for byens profil" peger på muligheder for højhusbyggeri. De mener, at intensiv og højt byggeri vil gå imod hovedideen bag strandparken og opfordre Københavns Borgerrepræsentation til at sikre, at baglandet til Amager Strandpark byplanlægges så det passer til det nuværende kystlandskabsprofil.

### ***Bemærkninger***

Økonomiudvalget har godkendt en startredegørelse, hvor der udarbejdes lokalplanforslag med tilhørende kommuneplantillæg for Krimsvej.

Der er lagt vægt på en varieret bebyggelse fra 2 til 21 etager med stor gennemsigtelighed, der vil give megen gennemsyn og lys til den omkringliggende bebyggelse og Amager Strandpark.

Byarkitektonisk vil bebyggelsen bidrage til at tegne en markant byfront mod Sundet og Øresundsbroen. Sporene fra områdets historie vil stadig kunne aflæses i den øst-vestgående ejendoms-

og bygningsstruktur og mod syd er der taget hensyn til villaerne ved aftrapning af bygningshøjden.

## **20. Grønnere København – NU!**

Grønnere København NU udtrykker deres bekymring for om der i forbindelse med lukning af Nørrebrogade er taget højde for konsekvenserne. De mener, at en lukning vil give overbelastning af de omkringliggende veje.

Grønnere København NU er positive overfor udvidelsen af metroen, men på grund af de lange udsigter, foreslår de, at kommunen undersøger muligheden for etablering af en letbane i København. Grønnere København Nu er positive over for trængselsafgifter og foreslår provenuet skal gå ubeskåret til at forbedre det kollektive trafiksystem. Endvidere foreslår de, at den nuværende miljøzone følges op med en miljøzoneopdeling for privatbiler.

Grønnere København Nu foreslår også, at det skal være nemmere at stille bilen og fortsætte turen ind mod byen vha. kollektiv trafik, så der er færre der pendler til København. De foreslår, at den kollektive trafik skal være gratis, så trafikken bliver flyttet fra bil til den kollektive trafik.

Grønnere København NU udtrykker bekymring for, at der i kommuneplanstrategien ikke er opstillet en specifik målsætning for både kollektiv trafik på Nørrebro. De foreslår, at man udskyder en evt. lukning af Nørrebrogade, til at den kollektive transport er et reelt alternativ.

### ***Bemærkninger***

Økonomiforvaltningen mener, at der er behov for at afprøve en trafiksanering på Nørrebrogade. Projektet vil i sig selv forbedre den kollektive trafik væsentligt fordi busserne får langt bedre fremkommelighed end de har i dag. Dertil kommer, at den mest bæredygtige trafik, gang og cykel, får markant bedre vilkår end i dag. Det er korrekt, at der er risiko for at lukningen af Nørrebrogade vil give en øget belastning af det omkringliggende vejnet, men der er også en del af den nuværende trafik der enten forsvinder eller erstattes af mere bæredygtige trafikmidler som gang, cykel, bus eller metro.

Københavns Kommune har tidligere undersøgt både metro og letbane. Resultatet af undersøgelserne pegede entydigt på metro som det bedste og mest attraktive transportmiddel. Letbaner giver ikke væsentligt flere passagerer end en højklasset og attraktiv busløsning. Dertil kommer, at en letbane, ligesom metroen, ikke kan etableres fra den ene dag til den anden.

Økonomiforvaltningen arbejder målrettet for indførelse af trængselsafgifter, og mener også at indtægterne bør gå til at udvikle den kollektive trafik. Kommunen er dog afhængig af staten, som indtil videre ikke tillader, at kommuner indfører bompenger eller trængselsafgifter. Det samme gælder miljøzoner for personbiler. Lovgivningen tillader kun at der laves miljøzoner for lastbiler og varebiler.

Økonomiforvaltningen vil gerne have flere parkeringspladser ved stationerne i Københavns omegn, men stationerne er ejet af staten.

Taksterne i den kollektive trafik er også en statslig opgave som kommunen ikke har direkte indflydelse på. Endvidere viser undersøgelser, at gratis kollektiv trafik ganske vist giver flere passagerer i den kollektive trafik, men det ikke har nogen stor effekt på biltrafikken.

## **21. Østerbro Have komité**

Østerbro Have komité peger på, at det er vigtigt i forbindelse med Nordhavn, at planlægningen bygger på økologisk bæredygtighed, rum for menneskelig kreativitet og innovation samt nuværende og fremtidige behov for grønne områder. Endvidere peges på, at det er vigtigt, at fiskerihavnen bevares, at den gamle Skudehavn gendannes med plads til husbåde, sejlads mv. samt at der bliver plads til anløbsplads til optagning af havekajakker og en plads til bedding og lille værft til træskibe.

Endvidere peger Østerbro Have komité på at, det er vigtigt, at forurenede virksomheder flyttes fra Nordhavn, at der igangsættes en plantebaseret jordoprensning af Stubben og opsætning af fugletårn samt at den kommende jordopfyldning placeres som kuperet terræn.

Østerbro Have Komité ønsker desuden en badestrand for vinterbadning og vandterapi, en bred offentligzone med grønt islæt samt shelter-overnatningssteder. Endvidere peger de på vigtigheden af, at der laves varierende offentlige rum, og at der er plads til værksteder med billig husleje for kreative og innovative virksomheder.

Østerbro Have Komité peger også på, at helhedsplanlægningen skal præges af trafikplanlægning, der bygger på kollektiv trafik. De ønsker en nytænkning af adgangsveje mellem Østerbro og Nordhavn og en lav bebyggelse langs vandet samt byggeriet skal være bæredygtigt og en blanding af ejer, andel og leje. Desuden skal der dispenseres for, at erhvervslejemål skal ligge stationsnært, og man skal bevare områder, huse og kraner i Nordhavn. Østerbro

Have Komité mener også, at det er vigtigt, at processen med udvikling af Nordhavn er åben for alle interessegrupper.

Vedlagt var ”Drømme om liv i Nordhavn – et visuelt høringssvar 2007”.

### ***Bemærkninger***

En af visionerne for byudviklingen af Nordhavn er, at det skal være en bæredygtig by, og at der skal være mulighed for kreativitet og grønne områder. Nordhavn skal også have varierende offentlige rum og plads til kreative og innovative virksomheder.

Fiskerihavnen skal bevares, og der vil blive mulighed for plads til husbåde, sejlads mv. De forurenende virksomheder skal flyttes. Jordoprensning, jordopfyldning og opsætning af fugletårn samt etablering af badestrande vil indgå i det videre arbejde.

Økonomiforvaltningen er enig i, at trafikplanlægningen i Nordhavn skal bygges på kollektiv trafik og at der skal være en blanding af forskellige boligformer samt at erhverv skal ligge stationsnært.

Ligeledes er Økonomiforvaltningen enig i, at det er vigtigt, at processen er åben for alle interessenter. Der er derfor d. 01.04.08 og d.15.04.08 blevet afholdt borgermøder, hvor alle har, kunne komme med deres ideer til, hvordan Nordhavn skal udvikles.

## **22. Demokrativærkstedet**

Demokrativærkstedet udtrykker sin bekymring over Københavns udvikling. Demokrativærkstedet mener, at antallet af borgere og boliger ikke skal stige, etablering af vækstcentre skal ske uden for København, og at der ikke skal bygges højhuse i København. Endvidere peges på, at de billige boliger skal erstattes af tjenesteboliger i den bestående boligmasse, og at der ikke skal bygges kontorbyggeri i havneområderne. Demokrativærkstedet foreslår, at der skal laves underjordiske p-pladser.

### ***Bemærkninger***

København er en storby, hvor der naturligt vil være vækst og mange mennesker, der ønsker at bosætte sig.

Økonomiforvaltningen er enig i, at der ikke kun skal bygges kontorbyggeri i havneområderne, og at parkeringspladser på terræn skal begrænses.



### **23. Danmarks Idræts-Forbund**

Den bæredygtige by:

Danmarks Idræts-Forbund foreslår, at der tilføjes en eller flere målsætninger inden for sundhedsfremme og forebyggelse. Der skal sikres rammer om sund livsstil, og for fysisk aktivitet bliver en del af hverdagen.

Byen for alle:

Danmarks Idræts-Forbund anbefaler, at der i kommuneplanstrategien tilføjes, at København bliver Nordens Barcelona for eksperimenterende idræt i byrummet, og at der refereres til Copenhagen Moves som konkret eksempel.

Byen ned til vandet:

Danmarks Idræts-Forbund foreslår, at overdække et af havne badene, så badet kan være en facilitet for vinterbadere. Endvidere mener Danmarks Idræts-Forbund, at de rekreative potentialer og udfoldelsesmuligheder langs vandet skal styrkes med endnu et maritimt ungdomshus i Nordhavn. Danmarks Idræts-Forbund foreslår også, at der skabes mulighed for at placere vandhusbåde med klubfaciliteter til kano, kajak mv. i Sydhavnen, og at kajakanlæggene skal sænkes. Desuden mener de, at målsætningen om en god og bæredygtig arkitektur også skal gælde for idrætsområdet.

#### ***Bemærkninger***

Den bæredygtige by:

I kommuneplanstrategien er der opsat mål og initiativer for retningslinier for nye grønne cykel- og gangstier. Etablering af grønne cykel- og gangstier skal være med til at fremme sundhed og sikre at sund livsstil og fysisk aktivitet bliver en del af hverdagen.

Byen for alle:

Ideen med eksperimenterende idræt i byrummet vil tages med i det videre arbejde med Kommuneplan 2009. I forbindelse med Kommuneplan 2009 gennemføres en analyse af, hvorledes byens pladser og parker kan bruges til rekreative formål.

Byen ned til vandet:

Ligeledes vil overdækning af et havnebad til brug for vinterbadning samt et maritimt ungdomshus blive taget med i det videre arbejde med Kommuneplan 2009. I Nordhavn vil der blive mulighed for plads til husbåde, sejlad mv.

### **24. Christianshavns Ældreråd**

Christianshavn Ældreråd støtter ideerne om at begrænse byens biltrafik, men gør samtidig opmærksom på, at forudsætningerne for at det skal lykkes er, at det kollektive transportsystem udvikles

og gøres mere effektivt. Christianshavns Ældreråd foreslår, at der indsættes minibusser uden køreplan og stoppesteder.

Christianshavns Ældreråd mener, at der mangler to elementer under temaet Byen for alle. Det ene er, at tilgængelighed stort set ikke er behandlet, og det andet er hvordan begrebet almene ældreboliger kan indpasses i bylivet, idet den nye generation af ældre har helt andre forventninger til deres ældrelev.

### ***Bemærkninger***

Økonomiforvaltningen er enig i, at det kollektive transportsystem skal udvikles og gøres mere effektivt. Ideen om at indsætte minibusser uden køreplan og stoppesteder er en spændende idé, som vil indgå i det videre arbejde med Kommuneplan 2009.

Ligeledes er Økonomiforvaltningen enig i, at tilgængelighed er et vigtigt element, som skal medtages i byplanlægningen.

I kommuneplanstrategien er der opsat mål for flere nye boligformer. Herunder indgår ældreboliger, og hvorledes de kan indpasses i bylivet. Dette arbejdes der videre med i forbindelse med Kommuneplan 2009.

## **25. Grøn Vesterbro / Sydhavn**

Grøn Vesterbro og Sydhavn ser med glæde, at bæredygtig udvikling har fået et selvstændigt afsnit, men mener der er for lidt om ”den grønne by” i kommuneplanstrategien. De opfordrer til, at der indføres et nyt mål i afsnittet ”Den bæredygtige by” om en ”grøn strategi – der sikrer bevarelsen af eksisterende grønne friarealer samt udviklingen af nye”.

### ***Bemærkninger***

I kommuneplanstrategien, under temaet ”Byen for alle”, er der opsat mål for ”pladser og parker”. Herunder indgår grønne friarealer, både eksisterende og udvikling af nye. I forbindelse med Kommuneplan 2009 skal byens grønne områder nytænkes, og det skal bl.a. vurderes om, der skal etableres nye områder, og om pladser skal gøres grønne.

## **26. Enhedslisten Amager**

Den bæredygtige by:

Enhedslisten Amager mener, at kommunens strategi for en tættere by er meningsløs set i det reelle regionale pendlingsperspektiv, idet den nye metro, først tages i brug om 10 år. Endvidere peger Enhedslisten Amager på, at en tæt by med flere parkeringskældre, beton og asfalt holder på varmen, og herved overses problemet med den globale opvarmning. De foreslår, at der i stedet skal etableres flere grønne haver og områder, som vil køle byen ned og aflaste kloakkerne.

Enhedslisten Amager ser udpegning af lavenergiområder som et godt initiativ, men mener at alle huse i Københavns skal anskues udfra dette perspektiv, før det giver mening.

Endvidere nævner Enhedslisten Amager, at kommuneplanstrategiens mål med at flytte trafikken fra bil til metro og cykel er en god ide, men kan dog kun løses ved at kombinere tog og metro med mange og effektive forbindelser fra hovedstadens center til Storkøbenhavns periferi. Dette skal kombineres med lave priser, der kan konkurrere med privat transport. De foreslår desuden, at i forbindelse med motorveje og ringveje skal der etableres parkeringsmuligheder for pendlere.

Byen for alle:

Her peger Enhedslisten Amager på, at hvis man ønsker at byen skal være for alle skal følgende tiltag foretages. Den omfattende spekulation med hotellejligheder skal stoppes, kommunale boliger skal genindføres og i lokalplaner for nybyggeri, skal det kræves, at der alene bygges alment lejebyggeri eller private lejeboliger og det skal bygges bæredygtigt. Til sidst skal der gennem lokalplanlægningen opfordres til at bygge alternative boligformer såsom bofællesskaber, kollektiver mv.

Enhedslisten Amager mener ikke, at der skal henvises til privat bygherre, når der skal bygges flere parker og pladser. De mener, at det er kommunen, som skal sikre nye pladser og parker. De foreslår, at i stedet for byggetilladelser til samtlige grunde i de tætte bydele, skal disse omdannes til grønne oaser.

Endvidere peger Enhedslisten Amager på, at kommunen gennem kommune- og lokalplanlægningen skal arbejde på at fremme gadelivet i alle bydele. Dette skal gøres ved at sikre stueetagerne benyttes til service-, butiks- og værkstedsfunktioner, som henvender sig til byens borgere.

Byen ned til vandet:

Enhedslisten Amager er ikke enig i kommuneplanstrategiens mål og initiativer for at skabe mere liv langs kajen ved at bygge boliger. De mener, at for at gøre havnen mere levende, skal der etableres mulighed for udsækningssteder, værkstedsaktiviteter, gallerier, teater og gøgl samt musiksteder.

Enhedslisten Amager peger desuden på, at det er vigtigt at inddrage borgerne allerede på planlægningsstadiet, da et fælles arrangement er med til at skabe en levende bydel.

Den dynamiske by:

Enhedslisten Amager er uenig i, at der skal bo flere i byen, idet de mener, at det er mere rationelt at bo fordelt i forskellige egne.

Endvidere mener de, at dynamik skal ses bredere end at tiltrække internationale firmaer og flere højtuddannede til byen. De mener, at dynamik også handler om vækst set som et renere miljø og økologisk bæredygtighed samt kulturelt og social interaktion mellem byens borgere.

### ***Bemærkninger***

Den bæredygtige by:

Fortætning af byen skal ses i et langt tidsperspektiv i forhold til den regionale pendling. I en tætby, hvor arbejdspladser ligger stationsnært vil, der være et reelt alternativt til bilen.

En tæt by vil ikke medføre flere parkeringspladser, beton og asfalt. Tværtimod vil antallet af parkeringspladser blive reduceret, da afstand fra hjem til arbejde bliver mindre, og mange vælger derfor at tage cyklen. Kontorbyggeri skal være stationsnært, så der kommer et reelt alternativt til at pendle i bil til København.

Endvidere vil der i en tæt by stadig være plads til grønne områder, og der kan etableres grønne tage, der nedkøler husene og optager regnvand og derved aflaster kloakkerne.

I de områder som bliver udpeget til lavenergiområder, skal husene opfylde kravene til energiklasse 1 eller 2, hvilket vil sige, de ikke bruger nær så meget energi til opvarmning, og derved heller ikke udleder så meget CO<sub>2</sub>. På grund af lovgivning er det ikke muligt at stille krav til, hvor bæredygtige husene skal bygges.

Økonomiforvaltningen er enig i, at for at begrænse trafikken i København er det nødvendigt med mange og effektive forbindelser til Storkøbenhavns periferi. Kommunen arbejder derfor også på at forbedre den kollektive trafik og forholdene for cyklister samt at få indført trængselsafgifter.

Byen for alle:

Økonomiforvaltningen er opmærksom på boligproblematikken og prioriterer derfor blandede boligformer, dvs. at der bygges en blanding af almene, leje og ejer samt at bolig og erhverv blandes. Endvidere arbejder kommunen på, at der skal bygges boliger i alle prisklasser i København.

I forbindelse med Kommuneplan 2009, skal byens pladser og parker nytænkes. Der vil i den forbindelse blive taget stilling til omfanget af om pladserne og parkerne skal være grønne.

I kommuneplanstrategien er der opsat mål og initiativer, ”Flere boligformer”, for at bygge alternative boligformer, og det arbejdes

der konkret videre med i den videre proces med Kommuneplan 2009.

Økonomiforvaltningen er enig i, at det er vigtigt at fremme gadelivet i bydelene. Et af målene i kommuneplanstrategien er, at få flere blandede bydele, hvilket betyder, at bydelene både består af boliger og butikker.

Byen ned til vandet:

Økonomiforvaltningen er enig i, at der ikke kun skal bygges boliger langs havneløbet. Der er derfor i kommuneplanstrategien også opsat mål for, at det skal gøres muligt at etablere udsækningssteder, idrætsaktiviteter, teater mv. dette arbejdes der videre med i kommuneplan 2009.

Økonomiforvaltningen er enig i, at inddragelse af borgerne er vigtigt. Derfor laver kommunen borger- og debatmøder for at alle interessenter bliver hørt i processen.

Den dynamiske by:

De fire temaer skal ikke ses adskilte. De forskellige temaer går på tværs af hinanden. Derfor indeholder en dynamisk by også bæredygtighed, kultur og socialinteraktion mellem byens borgere.

## **27. Agendaråd Sydhavn og Grøn Sydhavn**

Agendaråd Sydhavn og Grøn Sydhavn ønsker, at henlede opmærksomheden på at natur kun er nævnt to steder i kommuneplanstrategien. De foreslår naturbeskyttelse styrket under hvert af de fire temaer, under mål og initiativer:

Den bæredygtige by:

”Beskyttelse af naturområder – retningslinier for sikring og udvikling af naturarealer, herunder bekæmpelse af invasive arter”.

Byen for alle:

”Pladser, parker og naturområder – skal nytænkes og fornyes, bl.a. mht. naturindhold.”

Byen ned til vandet:

”Natur i Sydhavn – de nuværende naturområder sikres og der vedtages udviklings- og plejeplaner”.

Under kvarter for kvarter i kommuneplanstrategien foreslås, at målene for Sydhavn suppleres med ” Sydhavnstippen bevares og udvikles som natur- og kulturområde.”

Vedlagt til høringssvaret er hæfte om ” Sydhavnstippen – en storbyoase med liv i”.

### ***Bemærkninger***

Naturbeskyttelse og udvikling af naturområder er et indsatsområde for kommunen, og vil blive taget med i det videre arbejde med Kommuneplan 2009.

### **28. David Neil Kristensen, 2300 København S**

David Neil Kristensen er meget uenig i Københavns Kommunes boligpolitik. Han mener, at der bliver bygget for mange små og dyre lejligheder, hvilket Billige Boliger, Ørestaden og Kløvermarken er eksempler på. Det foreslås, at der bygges parcelhuse ved Ørestad, Amager Strand, Syd for Amager og Nordhavn, og der bygges gode boliger ikke kun til sygeplejersker og politibetjente, men også til forskere. David Neil Kristensen mener desuden, at der skal bygges et kunstmuseum på Amager Strand, og at Amager Strand skal udvides til det dobbelte, så stranden bliver mere sikker og grøn.

### ***Bemærkninger***

Et af målene og visionerne i kommuneplanstrategien er at bygge boliger i alle prisklasser og blandede boligkvarterer. Der er bl.a. blevet bygget billige boliger i Karens Minde, med tilhørende have.

### **29. Mads Søgaard Knudsen, 2800 Lyngby**

Mads Søgaard Knudsen foreslår, at der etableres en 4.200 meter lang letbane fra Flintholm station til det centrale Rødovre. Mads Søgaard Knudsen mener, at såvel metroen som Ringbanen gøres mere tilgængelig for et stort antal mennesker, som i dag har langsomme busforbindelser, og at det vil være en fordel for Rødovre Centeret, som kan få forøget sit kundegrundlag. Mads Søgaard Knudsen foreslår, at letbanen skal have stoppested ved Ålekistevej, Tyborøn, under (underjordisk) Rødovrevej og næste stoppested ved Rødovre Centret og Rødovre Rådhus.

Endvidere foreslår Mads Søgaard Knudsen, at der etableres en cykelrute gennem det centrale Bispebjerg, så man undgår at køre på Lyngbyvej og Tuborgvej for at komme ind til København.

### ***Bemærkninger***

Københavns Kommune er bl.a. i gang med at vurdere metro til Brønshøj og videre og støtter op om at etablere en Ringbane på Vestegnen. I det videre arbejde med Kommuneplan 2009 skal den overordnede trafikplanlægning revurderes.