Københavns Kommuneplan 2019

Verdensby med ansvar

København set fra oven

Rækkefølge for byudviklingen i København

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- 2. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2025)
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder

Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro
- Planlagt metro

Behov for 60.000 nye boliger samt nye erhvervskvadratmeter

	Bolig (m²)	Erhverv (m²)
Behov frem mod 2031	4.200.000	2.400.000

Heraf forventes 75 % tilvejebragt i byudviklingsområder og 25 % tilvejebragt i eksisterende by.

Rummelighed i byudviklingsområder

Område	Bolig (m²)	Erhverv (m²)
Ørestad	830.000	760.000
Nordhavn	920.000	750.000
Sydhavn	390.000	340.000
Valby Syd	540.000	290.000
Carlsberg Byen	240.000	150.000
Nordøst Amager	390.000	150.000
Godsbaneterrænet og Bådehavnsgade	820.000	330.000
Bystævneparken og Tingbjerg	190.000	0
Andre områder	80.000	30.000
Samlet rummelighed	**4.400.000**	**2.800.000**

Skønnet rummelighed (opgjort primo 2019)

En kommuneplan i tre dele

Med Københavns Kommuneplan 2019 sættes rammerne for Københavns udvikling over de næste 12 år. Kommuneplan 2019 består af tre overordnede dele – en politisk hovedstruktur, retningslinjer og rammer for lokalplanlægningen. Den politiske hovedstruktur beskriver den overordnede vision for byens udvikling og arealanvendelse. Afsnittet indeholder således Københavns Kommunes boligpolitik og de politiske visioner for byens infrastruktur, grønne områder, erhverv samt meget andet. Retningslinjerne angiver administrationsgrundlaget for arealanvendelsen. Afsnittet indeholder bl.a. rækkefølgeplanen for byens udvikling samt retningslinjer for byens kulturarv og grønne områder. Du kan derudover læse om Københavns Kommunes tilgang til højhuse, midlertidige anvendelser og lokalisering af erhverv.

Rammerne er specifikke regler som kommunen skal følge i lokalplanlægningen. De indgår også i kommunens helhedsvurdering af ansøgninger om byggetilladelse, når der ikke er lokalplan og et projekt ikke kræver lokalplan.

Det er emner som fx anvendelse, tæthed, boligstørrelser, parkering samt områder uden bebyggelse. Dette dokument er først og fremmest en beskrivelse af de overordnede visioner for byudviklingen i København og skal ses i sammenhæng med Københavns Kommuneplanstrategi 2018, der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 28. februar 2019. Københavns Kommuneplan 2019, herunder de egentlige retningslinjer og rammer for lokalplanlægningen samt miljøvurdering, kan i sin helhed findes på kommuneplanens hjemmeside.

kp19.
kk.dk

Forord

Et fælles afsæt for Københavns udvikling

Hvad er det, der gør København unik? Det er et spørgsmål, der har ligeså mange svar, som der er københavnere. I løbet af efteråret 2018 har vi spurgt københavnerne, hvad der gør København til en god by at bo og leve i, og hvad vi skal fokusere på, når vi lægger planerne for byens fremtidige udvikling.

København er i forandring. Flere mennesker bliver boende i vores by, og flere kommer til. Det er en fantastisk udvikling, som står i skærende kontrast til, hvordan situationen var for bare 30-40 år siden.

Det er ikke svært at forstå, at mange mennesker gerne vil bo i dejlige København. Men det betyder også, at vi som by skal tænke os godt om. For når så mange gerne vil bo i København, så stiger boligpriserne, pladsen på vejene bliver mere trang, og kapaciteten på den lokale skole bliver udfordret. Vi hverken kan eller skal bygge mure omkring byen, men vi kan gøre os umage for at holde fast i de kvaliteter, vi sætter så stor pris på: Den blandede og grønne by.

Det kræver nye investeringer at vokse, og det kræver en langsigtet plan. Og netop det sidste, en langsigtet plan, er lige præcis, hvad kommuneplanen er. Den sætter retningen for byens udvikling de næste 12 år.

Fire centrale budskaber fra københavnerne
Og hvilken vej skal vi så? Det spurgte vi i efteråret 2018 en lang række københavnere om, både via sociale medier under hashtagget #Københavnersnak og ved en lang række pop-up arrangementer rundt om i byen. De centrale budskaber fra københavnerne kan opsummeres under fire temaer, som alle er gennemgående for den kommuneplan, du sidder med her.

Plads til alle
Først og fremmest skal København, ifølge københavnerne, være en by med plads til alle. Det betyder, at der skal være boliger for alle indkomster, at der skal være grønne åndehuller, offentlige funktioner og plads i trafikken.

Pas på byens kvaliteter
Et andet vigtigt budskab er, at vi skal passe på byens kvaliteter. Når vi udvikler byen, skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder.

Mere cyklisme og kollektiv trafik
Man kan ikke sige København uden at sige cykler. Men københavnerne efterspørger endnu bedre cykelforhold og efterspørger desuden endnu bedre forhold i den kollektive trafik.

Mangfoldighed, diversitet og møder på tværs
Sidst, men ikke mindst, så ønsker københavnerne, at København også fremover skal være en mangfoldig by med diversitet og tolerance. En by, hvor man kan omgås hinanden uanset baggrund.

Københavnernes klare budskaber giver et godt og solidt opdrag til Kommuneplan 2019. På de følgende sider giver vi med kommuneplanen konkrete svar på den opgave, vi er blevet stillet af københavnerne.

God læselyst!

Frank Jensen, Overborgmester

Indhold

8 En introduktion til Københavns udvikling

12 Kapitel 1 - Verdensby med ansvar
14 En social og mangfoldig by
22 En grøn, sund og bæredygtig by
31 Den grønne dagsorden
38 En kulturel storby med kant
44 En by i vækst med talenter og arbejdspladser
48 En international byregion

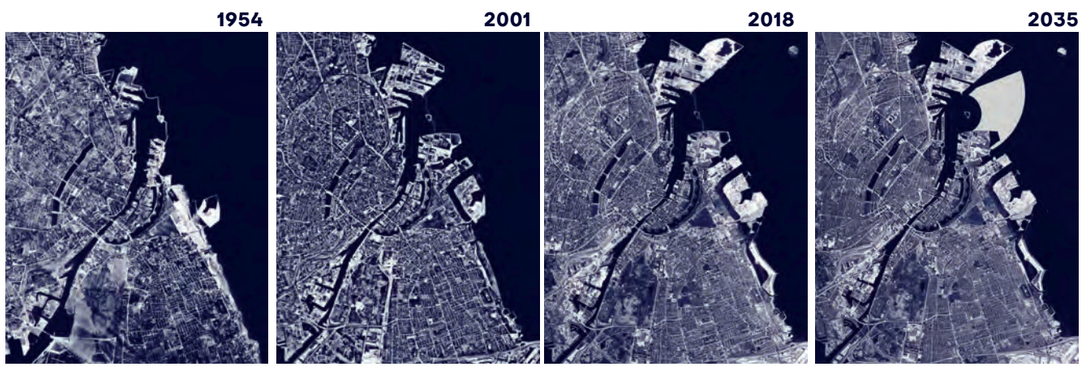
52 Kapitel 2 - Målsætninger for udviklingen af København
53 Mål for overordnet byudvikling
53 Mål for boliger og byliv
54 Mål for erhverv
54 Mål for trafik
55 Mål for energi og miljø
55 Mål for rekreation og natur

56 Kapitel 3 - Udviklingen i København frem mod 2031
58 Amager Vest
60 Amager Øst
64 Bispebjerg
66 Brønshøj-Husum
70 Christianshavn
72 Indre By
74 Kongens Enghave
78 Nørrebro
82 Valby
84 Vanløse
86 Vesterbro
90 Østerbro
94 Lynetteholmen

96 Kapitel 4 - Rammer for byggeriet i København

100 Kapitel 5 - Fem principper for øget dialog med københavnerne

En introduktion til Københavns udvikling



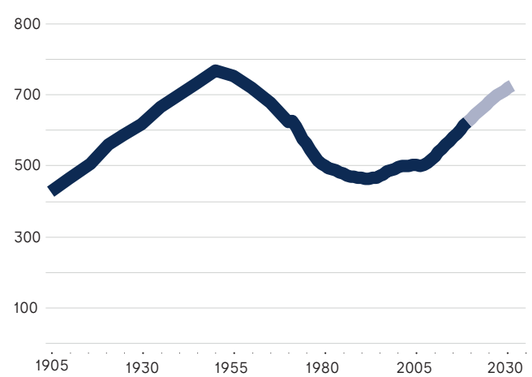
København er inde i en udvikling, som på mange måder adskiller sig fra forrige årtier. Ikke siden 1930-40'erne er byen vokset så meget. Bare de sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og frem mod 2031 forventes byen at vokse med omkring 100.000 nye københavnere. I 2031 forventes der derfor at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen. Det er en markant fremgang siden starten af 1990'erne, hvor befolkningstallet var på ca. 465.000 københavnere.

Tilbage i 1950'erne var befolkningstallet oppe at runde ca. 770.000. Saneringer af baggårdshusene i brokvartererne og ikke mindst udbygningen af nye forstæder og byområder rundt om København medvirkede dog til, at befolkningstallet raslede ned frem til 1990'erne. Tilbagegangen hang også sammen med den markante nedgang i antallet af industriarbejdspladser i byen. En udvikling, der har præget mange vesteuropæiske havne- og industribyer frem til årtusindeskiftet.

Som følge af overgangen fra et industri- til service- og vidanssamfund, langsigtede planer og massive investeringer er det siden 1990'erne lykkedes at vende udviklingen. København fremstår på mange måder som en by, der for alvor har lagt fortidens udfordringer bag sig. I visse tilfælde kan der nærmest argumenteres for, at de største udfordringer for København er afledte konsekvenser af byens popularitet og succes. Det gælder eksempelvis de stigende boligpriser, presset på grønne områder og trængslen i byen.

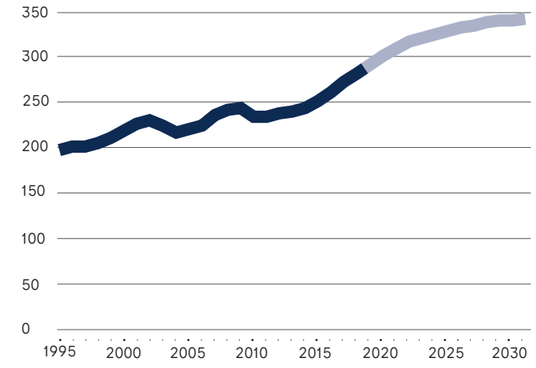
De mange nye investeringer i byen skaber arbejdspladser. Antallet af private arbejdspladser er således steget markant de senere år og frem mod 2031 forventes tallet at stige med yderligere 50.000 arbejdspladser.

Befolkningsudvikling i København

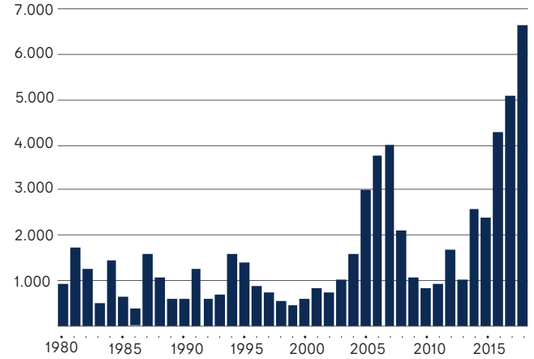


Kilde: Danmarks Statistik og Københavns Kommune

Private arbejdspladser i København



Antal nyopførte boliger i København



En direkte konsekvens af befolkningsvæksten og de mange nye arbejdspladser er en stigende efterspørgsel på boliger til borgerne. Antallet af nyopførte boliger var i 2018 på 6.660 – det højeste antal siden 1939. Til forskel fra 1939 opføres de fleste boliger i dag som følge af private investeringer og uden offentlige lån eller medfinansiering. Det forventes, at behovet for boliger frem mod 2031 er på 60.000 boliger, svarende til 5.000 boliger om året.

København er gennem århundreder vokset ved at opfylde kystnære vandarealer og udbygge byen på holme. Historisk med Christianshavn, der blev anlagt af Christian den 4., og senere med bl.a. Islands Brygge, Sydhavn og Nordhavn, der i dag gennemgår en markant byudvikling. Siden 1954 er Københavns areal vokset med 18 % ved havneudvidelse og landindvinding. Frem mod 2035 forventes Københavns nuværende areal udvidet med 2 % ved etablering af Lynetteholmen.

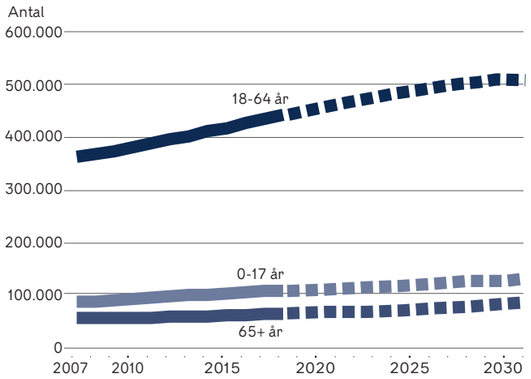
København vokser

De seneste 10 år er byen vokset med omkring 100.000 nye københavnere, og frem mod 2031 forventes byen at vokse med næsten lige så mange. Det skaber som sagt et markant behov for flere boliger i København, og det kræver en langsigtet plan for byens udvikling.

Helt konkret forventes København at vokse med 31.000 børn og unge under 18 år, 20.000 over 65 år og 61.000 i den erhvervsaktive alder. Det er især børn, unge og borgere med andet statsborgerskab end dansk, der gør, at byen vokser og vokser.

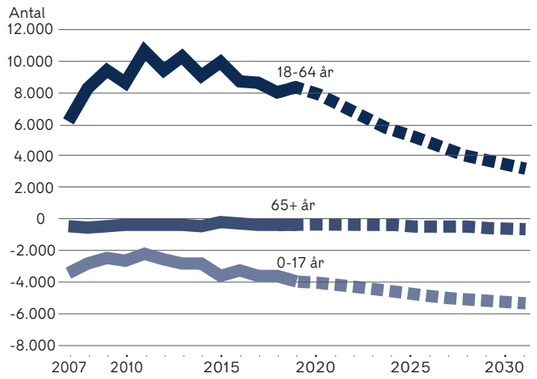
Især unge fra både ind- og udland flytter til København. En stor del stifter familie i byen, nogle familier flytter ud af byen, og andre bliver boende. Det er typisk unge enlige, der flytter til København, mens en stor del af dem, der flytter fra byen, er familier på to eller flere personer.

Befolkningsudvikling efter alder

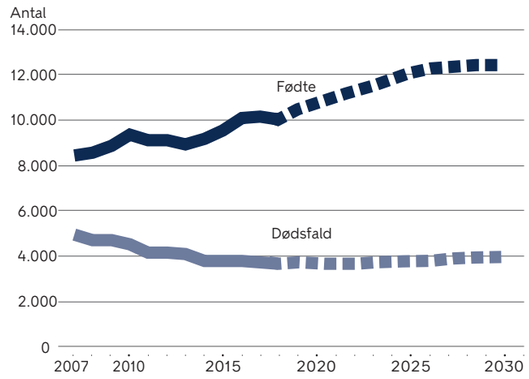


Ørestad

Nettotilflytning efter alder



Antal fødsler og dødsfald



Frem mod 2011 stiger den samlede netto-tilflytning – det vil sige, at forskellen mellem antallet af til- og fraflyttere bliver større. Stigningen skal bl.a. ses i lyset af finanskrisen, som betød, at mange familier i ejer- og andelsboliger ikke kunne fraflytte deres boliger uden tab. Der var derfor færre, der flyttede fra byen. Omvendt var der også flere, der flyttede til – bl.a. på grund af øget immigration og et stigende optag på videregående uddannelser. København fik altså flere unge og borgere fra både ind- og udland.

Efter 2011 sker der et fald i netto-tilflytningen blandt både børn og voksne. Det skyldes dels, at flere familier igen fik mulighed for at skifte bolig uden et økonomisk tab og dermed fraflytte deres lejlighed i byen til fordel for en større bolig uden for København. Og dels, at udviklingen i ungdomsårgangenes størrelse på landsplan stagnerede en smule, hvilket betød knap så store stigninger i tilflytningen.

De kommende år forventes netto-tilflytningen at falde yderligere. Det skyldes små ungdomsårgange på landsplan, forventninger om en faldende netto-indvandring til Danmark og en forventning om en stigende fraflytning blandt både børn og voksne.

Den stigende fraflytning blandt børn skyldes især, at der forventes en fortsat stigning i fødselstallet. Da antallet af fraflyttere er nogenlunde konstant, giver et stigende fødselstal flere fraflyttede børn. Den stigende fraflytning blandt voksne og det stigende fødselstal skyldes, at antallet af unge københavnere er steget de seneste år. Denne gruppe nærmer sig nu alderen, hvor de stifter familie. De kommende syv til otte år vil der derfor være et stigende antal københavnere i den fødedygtige alder. Og der vil ligeledes være flere voksne, der fraflytter, ligesom det er tilfældet blandt børn, når børnetallet stiger.

København vil fremover fortsat have et stort behov for familieboliger, ungdomsboliger og ældreboliger. Der bliver født flere københavnerbørn, og der bliver flere ældre på grund af de store efterkrigsårgange og en generel stigende levealder.

Flere børn er lig med flere børnefamilier. Flere børnefamilier er lig med større efterspørgsel på familieboliger. Analyser viser, at nybyggede familieboliger i høj grad vælges af par, der allerede bor i byen med små børn, som er flyttet fra en mindre bolig i byen. Deres bolig indflyttes typisk af en enlig ung tilflytter.

Omkring halvdelen af de københavnske boliger består stadig af små boliger, som primært er velegnede til enlige og par uden børn, men ungdomsboligerne er stadig væsentlige for at sikre plads til de mange unge københavnere under uddannelse med lave indkomster og uden opsparing.

Kun få københavnere over 65 år har behov for eller ønsker en ældrebolig og langt hovedparten efterspørger en traditionel familiebolig på linje med unge par og yngre enlige.

I København er der de seneste 12 år opført færre boliger end det demografiske behov har tilsagt. Det har betydet, at boligpriserne er steget væsentligt, og at flere bor under samme tag på færre kvadratmeter.

Seneste boligtendenser i København viser, at flere vælger at bo i bofællesskaber for unge eller især for ældre, flere vælger at bo småt, og flere lejer et ekstra værelse ud, hvis de har mange kvadratmeter.

Kapitel 1

Verdensby med ansvar

Storby for mennesker

Høj livskvalitet og rum for alle
København skal først og fremmest være en storby for mennesker. Københavnerne bor og arbejder forskelligt og har forskellige ønsker og forudsætninger for at realisere et godt liv i byen. København skal udvikles på en måde, så de fysiske rammer skaber de bedste forudsætninger for, at alle københavnere får den højest mulige livskvalitet. København skal være en by med lige muligheder for en god sundhed for alle. København skal være en demokratisk storby, hvor københavnerne, foreningslivet og byens erhvervsliv er aktive medspillere i byens udvikling. København skal være hovedstaden, som alle i landet kan være stolte af og gøre brug af. Den offentlige velfærd skal understøtte, at det gode liv er for de mange. København skal være en demokratisk verdensby med et socialt ansvar, der skaber rammerne for en høj livskvalitet og giver rum for både københavnere, tilflyttere og byens gæster.

Bæredygtige byløsninger

Global og national dynamo
København skal være CO_2-neutral i 2025. De bæredygtige transportformer skal fremmes, da de indvirker positivt på luftkvaliteten i byen. København skal have flere store og små grønne, rekreative områder. København skal forbedre de bæredygtige byløsninger og den innovative velfærdsteknologi, som byen og virksomhederne allerede rummer. Her skal København være et foregangseksempel i den grønne omstilling og et udstillingsvindue for københavnske såvel som danske virksomheders byløsninger og ideer, hvor København bruges som springbræt til at bringe dem ud i verden. Byløsningerne skal bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer og realiseringen af FN's 17 Verdensmål, der sætter 17 konkrete mål for en global bæredygtig udvikling.

Samtidig skal de tiltrække talenter, gæster, virksomheder og investeringer med interesse for bæredygtige byløsninger til København. København skal være verdensby med nationalt og globalt ansvar for de bæredygtige byløsninger til gavn for københavnerne og udviklingen af nye lokale, regionale og nationale arbejdspladser.

Byudvikling med kant

Udvikling og mod til at teste
København skal bygges og udvikles med en fortsat unik karakter og kant. Traditionen for den tætte by, hvor boliger, erhverv og kultur er blandet i mangfoldige kvarterer, skal fastholdes både i de gamle og nye byområder, så vi skaber plads til flere københavnere i hele byen. Byens historiske bygninger og kulturelle spor fra tidligere tiders byliv skal beskyttes og aktiveres og skabe ny værdi i den moderne storby. Det københavnske kulturliv skal være mangfoldigt og give plads til både det fine og det rå og upolerede. Indre Bys karakteristiske skyline med tårne og Københavns byrum, der er rare og sikre at opholde sig i, skal fastholdes. Samtidig skal der være plads til ny arkitektur, kultur, fritidsliv, idrætsfaciliteter og flere boliger, så byens udvikling skaber værdi for københavnerne. Sammen med borgere og virksomheder skal København afprøve nye og innovative måder at udvikle det gode storbyliv eller løse byens boligudfordringer på. Der skal være gennemsigtighed i byens planlægningsprocesser, så borgere, organisationer og virksomheder kan følge med i og få indflydelse på, hvad der sker.

København skal være en verdensby med et unikt særkende, som tager ansvar for at skabe byudvikling med rum for historien, byens mangfoldige kultur og natur og mod til at udvikle fremtidens storbyliv.

En social og mangfoldig by

Udvalgte målsætninger

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe plads til 100.000 nye københavnere i 2031.
- At sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m^2 erhverv frem mod 2031.
- At almene boliger udgør minimum 20 % af boligerne i København, og at minimum 25 % af de nye boliger i byen er almene.
- At skabe rammer for 12.000 nye ungdomsboliger, hvoraf 7.500 skal være almene ungdomsboliger, frem mod 2031.
- At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og ældre og socialt udsatte borgere, og at der sikres en variation i boligstørrelser og –typer i de enkelte byområder.
- At skabe rammer for 1.800 nye boligenheder til borgere med særlige behov frem mod 2031.
- At institutioner og faciliteter placeres i og ved boligområderne, og at nye byområder får den rette serviceudbygning i takt med den demografiske udvikling.
- At byens kultur- og idrætsfaciliteter udbygges i takt med befolkningsudviklingen.

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.

ÉN SAMLET BOLIGPOLITIK

Med Kommuneplan 2019 sætter vi retningen for Københavns Kommunes boligpolitik. Boligpolitikken formulerer København Kommunes målsætninger, behov og forventninger til boligudviklingen i København i de kommende år.

Boligpolitikken skal realiseres i samarbejde med en lang række aktører, der er vigtige for boligudviklingen i København. Grundejere, ejendomsudviklere, almene boligorganisationer og borgere spiller alle en rolle i at sikre, at København er en by for alle. Boligpolitikken skal ses i forbindelse med kommunens øvrige politikker, der har betydning for by- og boliglivet.

MED ÉN SAMLET BOLIGPOLITIK VIL VI

- Sikre rammerne for at bygge et tilstrækkeligt antal boliger i København.
- Sikre en sammenhængende by med plads til alle.
- Sikre rammerne for bofællesskaber og alternative boformer
- Sikre rammerne for, at der bygges tilstrækkelig med studieboliger til de mange studerende i København, ligesom der også skal bygges tilstrækkeligt med boliger, der er egnet til det stigende antal ældre i byen.

60.000 nye boliger skal sætte en dæmper på prisstigninger på boligmarkedet

Boligpriserne er stigende i disse år, og mange finder det stadigt sværere at finde en passende bolig i København. I sammenligning med mange andre europæiske storbyer er priserne på boliger i København stadig moderate. Men det ændrer ikke på, at de stigende boligpriser i København medfører en skævvridning i forhold til resten af Danmark. København skal fortsat være en by for alle. En by hvor der ikke kun er boliger til de rigeste, men en by hvor også folkeskolelæren, politibetjenten, pensionisten og københavnere uden for arbejdsmarkedet har råd til at bo. København skal være kendetegnet af en stærk social sammenhængskraft med blandede ejerformer og med boliger til alle på tværs af indkomst og livsfaser. Derfor skal der bygges nye, mindre og billigere boliger, som er til at betale. Boligudbuddet i København skal matche efterspørgslen, så vi kan undgå meget store prisstigninger på boliger.

Med den forventede befolkningsvækst på 100.000 nye københavnere er der behov for 60.000 nye boliger frem mod 2031. Heraf skal 12.000 boliger være ungdomsboliger, og af disse skal 7.500 være almene ungdomsboliger. For at imødekomme det store boligbehov udlægges der med Kommuneplan 2019 nye områder til byudvikling i første del af planperioden i Godsbaneterrænet, Valby Syd, Tingbjerg, Bystævneparken, Nordhavn, Bådehavnsgade, Vejlands Kvarteret og på Nordøstamager. I både byudviklingsområder og i den eksisterende by skal der etableres nye almene boliger som en del af en balanceret byudvikling, der tilgodeser flest mulige københavnere. Målet er, at mindst hver fjerde af alle byens nye boliger skal være almene.

Mulighed for at bygge flere mindre boliger
Der vil fortsat være behov for større familieboliger, men byen oplever også en stor efterspørgsel efter mindre boliger, der er velegnede til de mange studerende, singler og ældre i byen. Derfor reviderer vi med Kommuneplan 2019 boligstørrelsesbestemmelserne, så det bliver muligt at bygge flere mindre boliger. 50 % af etagearealet i nybyggeriet vil med de nye bestemmelser kunne disponeres frit, eksempelvis til små boliger. I de resterende 50 % af etagearealet skal boligerne være mindst 95 m² i gennemsnit. Ingen familieboliger må være mindre end 50 m². Minimumsstørrelsen på familieboliger i byudviklingsområder ændres dog fra 50 m² til 40 m² (brutto), så der kan skabes plads til de mange singler i byen. Minimumsstørrelsen fastholdes, så det kan sikres, at der i boligprojekterne kan tilvejebringes et attraktivt fællesareal i byggeriet. I arbejdet med at fremme flere små boliger, vil der i dialog med grundejer blive lagt vægt på, at boligerne har en kvalitet, hvor bebyggelsesplan, lysindfald mv. bidrager til at udvikle denne nye boligtype. Resultaterne af muligheden for byggeri af boliger ned til 40 m² skal endvidere evalueres frem mod Kommuneplan 2023.

Ungdomsboliger
Københavns Kommune ønsker at være i løbende dialog om, hvordan der tilvejebringes tidssvarende kollegie- og ungdomsboliger, der imødekommer efterspørgslen hos unge og studerende. Derfor har Københavns Kommune lempet kravene til antallet af p-pladser og omfang af friareal ved ungdomsboligbyggeri i kommuneplanen. Det har medvirket til, at der siden 2015 er bygget 1.000 ungdomsboliger om året.

Ungdomsboliger skal være mellem 25-50 m² brutto. Deraf er det muligt at opføre boliger, hvor nettoarealet er ned til 13 m² i den enkelte bolig, men det resterende areal placeres i attraktive fællesarealer.

Boligtype	Boligstørrelser
Familieboliger	For nye familieboliger skal 50 % af etagearealet være boliger på mindst 95 m² i gennemsnit for at imødekomme behovet hos børnefamilier, par og personer, som efterspørger en større bolig. De øvrige 50 % af etagearealet kan disponeres frit for at sikre gode muligheder for at opføre mindre boliger, der imødekommer behovet for boliger til byens singler m.fl. I eksisterende by skal familieboliger have en minimumsstørrelse på 50 m² bruttoetageareal. I byudviklingsområder skal familieboliger have en minimumsstørrelse på 40 m² bruttoetageareal.
Familieboliger i byudviklingsområder	Familieboliger i byudviklingsområder må have en minimumsstørrelse på 40 m² (brutto), så der kan skabes plads til de mange singler i byen.
Ungdomsboliger	Kollegie- og ungdomsboliger skal have en størrelse mellem 25 og 50 m².
Botilbud til borgere med nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne og socialt udsatte borgere	Boliger og botilbud, der skal tilgodese behov som følger af nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, herunder plejeboliger, eller særlige problemer, er undtaget fra fastlagte krav til boligstørrelse.
Bofællesskaber	Bofællesskaber er boliger med større fællesarealer til rådighed for beboerne. Boligerne skal have en størrelse på mindst 65 m² i gennemsnit. Den mindste boligstørrelse fastlægges til 50 m². Fællesarealer skal udgøre mindst 12,5 % af etagearealet.

Der gælder fortsat særlige bestemmelser for ungdomsboliger, bofællesskaber og botilbud til socialt udsatte borgere og borgere med fysiske og psykiske handicap, og disse boligtyper er således fritaget fra beregningen af gennemsnit, ligesom mindstestørrelsen på 50 m² ikke gælder for botilbud og ungdomsboliger. Vi skaber således rammerne for flere mindre boliger i byen samtidig med, at der fortsat bygges store boliger til familier i byen. Med de nye bestemmelser vil der i princippet være mulighed for at bygge dobbelt så mange mindre boliger end tidligere.

Varierede byområder
Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer,boligstørrelser og -typer. Det samme gælder byudvikling i de eksisterende byområder, hvor det eksempelvis er vigtigt, at der i områder med mange små boliger lægges vægt på, at nybyggeri bidrager til at sikre en variation i boligers størrelse i de enkelte bykvarterer.

Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og skal forholde sig til den københavnske egenart. De boliger, der bygges, skal gennemgående være en god kvalitet og gerne i bæredygtige materialer. De skal være rationelt disponeret, så de er gode og sunde at leve i.

De skal være fleksible, så boligerne kan imødekomme københavnernes behov på tværs af familietyper og livsfaser. Boligpolitikken og kommunens politikker og programmer for arkitektur, bynatur, klimatilpasning, almene boliger mv. definerer de konkrete rammer og vilkår for at bygge boliger

Almene boliger på Dortheavej i Nordvest , tegnet af BIG

i København, og disse politikker forpligter alle, der bygger boliger i København til at opføre boliger med respekt og omtanke for byens behov.

Boliger og natur er ikke hinandens modsætninger. Boliger og grønne områder skal udvikles i et samspil, der både giver mulighed for, at vi kan blive flere i København samtidig med, at vi fortsat kan have adgang til grønne åndehuller. Vi skal derfor sikre, at der i takt med de mange boliger også tilvejebringes gode friarealer og andre grønne områder af høj kvalitet. Samtidig skal vores boligområder også have kommunale institutioner, kultur- og fritidsfaciliteter og gode indkøbsmuligheder.

En sammenhængende by med plads til alle
København skal være en by med en stor social sammenhængskraft på tværs af de forskellige bydele. Almene boliger er den billigste og mest tilgængelige boligform i København. I gennemsnit er nyopførte private udlejningsboliger ca. 30 % dyrere i husleje end nyopførte almene boliger.

Almene boliger henvender sig bredt – til lønmodtagere, studerende og ældre, samt til de svageste grupper i vores by, der har svært ved at få fodfæste på boligmarkedet. Derfor er almene boliger en vigtig del af den sammenhængende by, og vi stiller krav om 25 % almene boliger i de lokalplaner, hvor det understøtter en blandet by.

For at sikre at der også bygges almene boliger til udsatte københavnere, målrettes en del af de almene boliger til dem, der har allermest brug for en bolig. For op til 20 % af de nye almene boliger kan der blive stillet krav om, at boligerne i særlig grad kan anvendes til den boligsociale anvisning. Af disse skal halvdelen af boligerne have en maksimal husleje på 3.400 kr. (2019 P/L) om måneden.

Når vi støtter almene boliger til de svageste grupper, stiller vi endvidere krav om, at en del af boligerne skal være delevenlige boliger til flygtninge og andre særlige målgrupper.

Almene boliger findes i hele byen, men i nogle dele af byen er der en højere koncentration af almene boliger end andre steder. Anvendelsen af kravet om almene boliger i lokalplaner og kommunens øvrige udmøntning af støtte til almene boliger understøtter den sammenhængende by ved, at almene boliger primært bygges, hvor der ikke er en overvægt af almene boliger i forvejen. I områder med mange almene boliger skal der i stedet fokuseres på at bygge private boliger.

Udviklingen i de udsatte byområder skal styrkes, så København fortsat kan være en blandet by med høj sammenhængskraft. Kommunens Politik for Udsatte Byområder sætter rammerne for at løfte de udsatte by- og boligområder. Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger eller tilføjer nye erhvervslokaler eller kommunale funktioner for at sikre blandede boligformer. På den måde bruges byens befolkningsvækst til at skabe tættere, blandede boligområder med en større diversitet i ejerformer, boligtyper og beboergrupper. Samtidig skal trygheden og forbindelserne forbedres i disse byområder. Gode infrastrukturelle forbindelser på tværs af byen understøtter den

Villaområde i Brønshøj

sociale sammenhængskraft, trygheden og integrationen mellem de forskellige kvarterer, så ét eller flere kvarterer ikke isoleres. Der skal arbejdes på at skabe og fastholde arbejdspladser i byens udsatte byområder for at sikre en blandet by. Udsatte boligområder skal udvikles, ikke afvikles. Udsatte boligområder skal ikke nedrives. Vi ønsker i stedet at åbne dem op for det omkringliggende samfund og integrere dem af den vej. Det kan eksempelvis gøres ved at give tilladelser til erhverv i stueetager.

I takt med at befolkningen i København vokser, øges behovet for kommunale anlæg. Ligesom vi i kommunen udarbejder langsigtede planer for eksempelvis behovet for skoler, daginstitutioner, idræts- og kulturfaciliteter mv, så skal vi også altid indtænke behovet for plejeboliger og sociale boliger i takt med, at byen vokser. Socialforvaltningens behov for boligsocial anvisning, botilbud, skæve boliger, herberger, midlertidige containerboliger mv. skal derfor, på baggrund af den arealplan over konkrete behov, som udarbejdes af forvaltningerne, altid indarbejdes i både nye byudviklingsområder, samt når der åbner sig muligheder i den eksisterende by. Det betyder, at grundejere i byudviklingsprojekter principielt altid kan blive mødt med et krav om en arealreservation til sociale boliger.

ET SÆRLIGT FOKUS PÅ UDSATTE BOLIGOMRÅDER

Kommunen har et særligt fokus på de almene boligområder, der optræder på statens lister over "udsatte boligområder", "ghettoområder" og "hårde ghettoområder". Her er udfordringerne store, og selve udpegningen af områderne har omfattende konsekvenserne for kommunen, boligorganisationerne og beboerne. Københavns Kommune arbejder tæt sammen med BL – Danmarks Almene Boliger og de almene boligselskaber om at sikre en positiv udvikling i de udpegede områder samt undgå udpegninger af yderligere boligområder. Dette sker ved målrettede investeringer og en ny model for udlejning. De syv borgmestre i København satte sig sammen om udfordringen og har vedtaget fem målsætninger for arbejdet med de udpegede boligområder:

> At ingen københavnske boligområder er udpeget på statens ghettoliste eller listen over udsatte boligområder i 2030.

> At København ikke får færre almene boliger som følge af parallelsamfundslovgivningen.

> At daginstitutioner fastholdes i alle udsatte boligområder.

> At fysisk udvikling af alle udsatte boligområder sikres med fx flere funktioner og offentlige investeringer, privat fortætning og almene ungdoms- og ældreboliger.

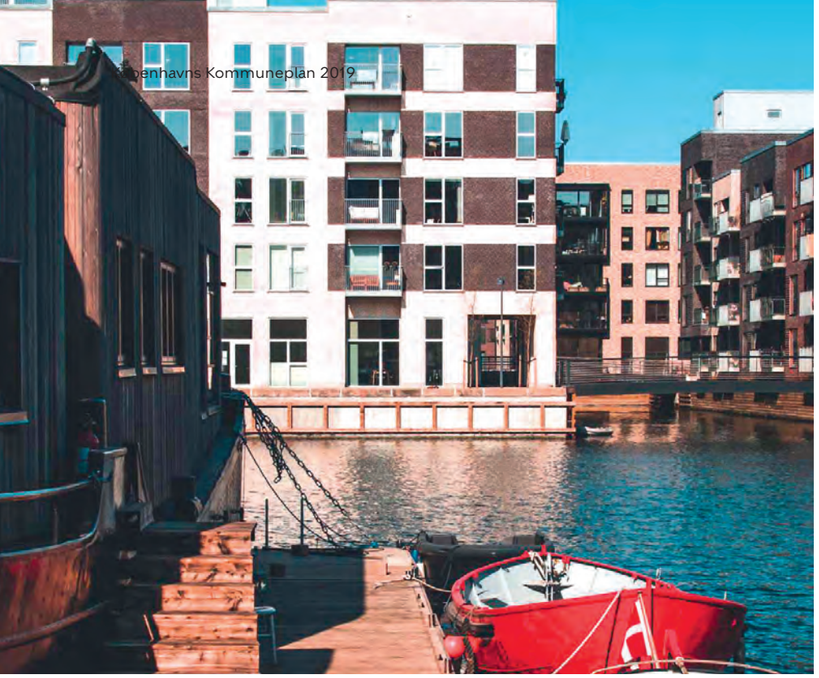
> At der fortsat sikres adgang til små, billige boliger til boligsocial anvisning for byens mest udsatte.

En tilgængelig by for alle

Det er vigtigt, at København er en by for alle, uanset alder, social baggrund, køn, fysik eller etnicitet. Det gælder både for boligpolitikken, men også i et bredere perspektiv. I forlængelse af FN's Verdensmål er der fokus på at gøre København og dens lokalsamfund inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige.

Overordnet set skal byplanlægningen i København medvirke til, at alle grupper af københavnere oplever, at de forskellige steder i byen har mulighed for at tage byens rum i brug. København skal indrettes, så den er tryg og tilgængelig på alle tider af døgnet, uanset om man er ung, gammel, kørestolsbruger eller noget helt fjerde.

København skal være en tilgængelig by for alle.



Sydhavn

Plads til nye boformer
København har et mangfoldigt og attraktivt byliv og en bred befolkningssammensætning. Det er af stor værdi for byen. Det er vigtigt at fastholde fokus på disse kvaliteter i den aktuelle udbygning af byen, så København fortsat er en by for alle.

Her har et varieret boligudbud med mange forskellige boligstørrelser, boligtyper, ejerformer og funktioner i boligbyggeriet stor betydning. Det er samtidig en god anledning til at samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd. Konstruktive samarbejder om nye boformer, midlertidighed, fleksible byggesystemer, mindre byggeinitiativer og byggefællesskaber i byen skal føre til, at nutidens byggeri kan bidrage til fremtidens København.

Nye typer af boliger skal imødekomme de københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller andre boformer, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen. Det kan fx være bofællesskaber for familier og seniorbofællesskaber for ældre. Kommuneplanens bestemmelser for bofællesskaber understøtter, at der kan opføres alternative boformer, hvor der kan bygges mindre boliger til gengæld for større fællesarealer.

Udviklingen af nye boligformer og eksperimenterende boligbyggeri i København forudsætter, at der kan skabes byggemuligheder, eksempelvis gennem udstykning af mindre parceller eller særlige områder til eksperimenterende boligbyggeri udvalgte steder i byen i samarbejde med grundejerne. Lokalplanlægningen skal derfor understøtte, at bebyggelser skal kunne etableres i forskellig volumen – fra større sammenhængende bebyggelser til mindre bebyggelser for at understøtte nye borgerdrevne initiativer. Der skal også åbnes for yderligere midlertidige studieboliger, som kan bidrage til at afprøve muligheder og potentialer på steder i byen, der afventer en mere permanent udvikling. Der arbejdes desuden på at afprøve muligled for etablering af midlertidige boligløsninger for socialt udsatte borgere på kommunens egne arealer for at sikre en rummelig og blandet by med plads til alle.

Gode rammer for københavnernes hverdag
Kommunale funktioner som skoler, daginstitutioner, plejehjem eller kultur- og fritidsfaciliteter spiller en central rolle i mange københavneres hverdag. Det er derfor vigtigt, at vi sikrer en høj kvalitet og et tilstrækkeligt udbud til københavnerne. Det er en særlig udfordring, når byen vokser så hurtigt, som den gør. Det er vigtigt, at de kommunale services og tilbud følger med befolkningsudviklingen, så alle københavnere oplever et tilfredsstillende udbud af skoler, daginstitutioner, kultur- og fritidsfaciliteter, botilbud mv. Derfor udarbejder vi arealplaner, der skal sikre, at vi i rette tid planlægger for skoler, institutioner, grønne områder, plejecentre samt kultur- og fritidsfaciliteter.

De kommunale funktioner skal placeres, så de bidrager til at binde byen sammen på tværs af geografiske, fysiske og socioøkonomiske skel. Vi skal sikre en god udnyttelse af kvadratmeterne gennem samlokalisering og multifunktionalitet. Derfor skal der tænkes i multifunktionelle løsninger, når kommunen investerer i kommunale anlæg, ligesom funktionerne så vidt muligt skal udnytte potentialet i eksisterende bygninger. Endelig skal bygninger og byrum med kommunale funktioner kunne understøtte klimasikring og bæredygtig byudvikling.

Det er vigtigt, at der i udviklingen af byrummet sikres de bedst mulige forhold for ældre og gangbesværede – fx ved at etablere brede fortove, mere ældrevenlige kantsten, trafiklys, fodgængerfelter mv.

KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

Det gør vi i Kommuneplan 2019:

> Vi udlægger nye byudviklingsområder og skaber plads til 60.000 nye boliger frem mod 2031.

> Vi sætter et mål om, at mindst hver fjerde nye bolig skal være almen, svarende til op mod 15.000 almene boliger frem mod 2031.

> Vi reviderer boligstørrelsesbestemmelserne og skaber mulighed for flere mindre boliger.

> Vi skaber rammerne for, at udbuddet af kommunale services og tilbud følger med boligbyggeriet.

Det gør Københavns Kommune også:

> Vi indgår partnerskaber med den almene sektor om at få etableret private boliger i områder med mange almene boliger.

> Vi arbejder sammen med den almene sektor, andelssektoren og private udviklere for at udvikle nye boligtyper- og former.

> Vi er i dialog med de almene boligorganisationer om, at det skal være enkelt, gennemsigtigt og ikke unødvendigt omkostningsfuldt at blive skrevet op til en almen bolig. Derfor gennemføres en analyse af, om der er behov for initiativer, eksempelvis fælles opnotering, der kan styrke boligsøgendes muligheder for at lade sig opnotere til ledige boliger på en enkel og gennemsigtig måde.

> Vi udarbejder arealplaner, der er med til at sikre, at vi i rette tid planlægger for skoler, institutioner samt kultur- og fritidsfaciliteter.

> Vi sikrer en tværgående koordinering omkring kommunale arealbehov for at sikre en effektiv udnyttelse af kvadratmeterne.

> Vi vil indgå i aktive samarbejder med grundejere i kommunen om at udvikle udvalgte steder i København på en måde, der giver plads til eksperimenterende byggeri og boligformer.

> Vi arbejder på at få lovhjemmel til, at bopælspligten også gælder nyopførte boliger.

> Vi skal udarbejde en handleplan for studieboliger med årlige delmål.

> Vi skal tage initiativ til at sikre en studieboliggaranti i samarbejde med omegnskommunerne.

En grøn, sund og bæredygtig by

Udvalgte målsætninger

Københavns Kommune har som mål:

- At København er CO_2-neutral i 2025.
- At nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København. Dertil fordeler antallet af ture sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport i 2025.
- At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavner i København øges med 20 % i forhold til 2017.
- At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.
- At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.
- At fjerne eller minimere virkninger af forurenet jord for borgernes sundhed, grundvandet og miljøet i øvrigt.
- At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.

Vestre Kirkegård i Kgs. Enghave

En grøn hovedstad

København skal være en grøn by. Byens grønne og blå struktur udgør rygraden i Københavns hovedtræk og bidrager til at skabe en robust og klimatilpasset by. De grønne og blå områder og forbindelser bidrager til at fremme et sundt og aktivt hverdagsliv og til at styrke biodiversiteten både lokalt og globalt. Derfor skal alle københavnere have nem adgang til grønne og blå områder, som er attraktive at bruge – både helt tæt på boliger, arbejdspladser, kommunale institutioner og i de offentlige rum.

Med Kommuneplan 2019 udpeger Københavns Kommune en række nye grønne potentialeområder, hvor der kan udvikles nye grønne områder i byen. Det gælder områder beliggende i bl.a. Nordhavn, på Godsbaneterrænet og på Enghave Brygge. Det samlede overblik over de grønne potentialeområder fremgår af oversigtskortet forrest i kommuneplanen. I forlængelse heraf udarbejder vi en arealplan for grønne områder, der for alle bydele sikrer nye og attraktive grønne områder i takt med, at vi bliver flere københavnere.

Nye og forbedrede grønne områder i byen og beplantning i tæt tilknytning til boligernes friarealer vil ikke bare have en rekreativ værdi for københavnerne, men vil også bidrage til byens skybrudssikring, sænke temperaturen i byen og styrke biodiversiteten. Det er derfor vigtigt, at vi arbejder målrettet med at højne kvaliteten af de eksisterende grønne områder og skaber gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles. En måde vi sikrer dette på er ved, at der i friarealerne for byggeriet i byen lægges vægt på, at de bidrager med grønne tiltag såsom plantning af træer, begrønning af byrum mv. Dette vil særligt kunne bringes i spil i de nye byudviklingsområder, hvor dele af friarealerne kan samles og udgøre en park som på Grønttorvet, hvor offentligheden får adgang til mere grønt i deres lokalområde. Samtidig sætter København fokus på udviklingen af etablering af flere grønne tage til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.

Det er desuden en ambition for kommunen, at der etableres partnerskaber med borgere og virksomheder om at få etableret små grønne byhaver og rekreative faciliteter som bænke og byinventar, så lokalområderne tager ejerskab til projekterne.

Bæredygtig byudvikling
København har en målsætning om at være CO_2-neutral i 2025. Det er et ambitiøst mål, og selvom CO_2-udledningen er reduceret med 42 % fra 2005 til 2017, svarende til en reduktion på ca. 1 mio. tons CO_2, skal udledningen reduceres med yderligere 1,3 mio. tons frem mod 2025. Det kræver en helhedsorienteret tilgang til bl.a. energiforbrug, fremtidens forsyning og mobilitet. Omstillingen til CO_2-neutral fjernvarme vil i fremtiden sætte sit præg på byen. I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion samt CO_2-neutral fjernvarme og kollektiv trafik, men også tiltag, som kan reducere CO_2-udledningen fra de øvrige sektorer.

I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. Derfor skal målsætningen for København være at blive en forbrændingsfri eller forbrændingsminimal kommune. Samtidig sætter Københavns Kommune som mål, at alt kommunalt byggeri udføres emissionsfrit frem mod 2030. Der skal også arbejdes for et affaldsfrit København, hvor al affald genbruges eller genanvendes, og der arbejdes for en plan for en udfasning af forbrændingsanlæggene over tid. Alt dette går i forlængelse af vores ambition om at se tværgående på FN's Verdensmål, hvor vi fokuserer på bæredygtige indsatser, der kan medvirke til at realisere flere mål samtidig. København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnerne og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. Vi vil arbejde for, at alle kommunale byggepladser skal være CO_2-neutrale, at der anvendes bæredygtige byggematerialer, samt at byens byggematerialer genanvendes i størst muligt omfang, så de kan erstatte nye byggematerialer. Det gør vi bl.a. ved at stille krav til genanvendte materialer ved udvalgte projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud.

Søerne i København

KØBENHAVNS TRAFIKMÅL FOR DEN KØRENDE TRAFIK

København har flere trafikmål for den kørende trafik, fx:

> Kommuneplan 2019: Biltrafikken i 2025 skal maksimalt udgøre 25 % af alle ture, der foretages i København. Dertil fordeler antallet af ture sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport i 2025.

> KBH 2025 Klimaplanen: Mindst 75 % af trafikken skal være med cykel, gang eller kollektiv trafik i 2025.

> Københavns cykelstrategi: Cykling udgør mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse.

Frem mod Kommuneplan 2023 vil Københavns Kommune undersøge, i hvilket omfang der er behov for, at Københavns trafikmål for den kørende trafik revideres.

Når vi udlægger nye områder til byudvikling, har vi fokus på tilgængelighed, betjening af kollektiv trafik, cykelstier, stiforbindelser mv., der skal sikre en sammenhængende og bæredygtig udvikling af København. Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring trafikale knudepunkter, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme, miljørigtig energiforsyning, fællesløsninger for affaldshåndtering og modvirker byspredning i de grønne kiler. Stationsnær lokalisering af erhverv og boliger er gennemgående vigtigt for at sikre en god og sund by, hvor det er muligt at leve uden at bruge bil til hverdag. I områder tæt på stationer prioriteres derfor en udvikling med en højere bebyggelsestæthed end ved nybyggeri i den øvrige by. Det er ønsket, at der i højere grad bygges stationsnært.

Mindre trængsel i København
Frem mod 2035 kan vi forvente mere trængsel, så udnyttelsen af kapaciteten på veje, cykelstier og i kollektiv trafik kommer tættere på det maksimale. Derfor skal vi skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling og til, at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, arbejde for at sænke hastigheden på vejene til 30 km/t. der, hvor det er hensigtsmæssigt samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer.

Cyklen er københavnernes foretrukne transportform. Det grønne cykelrutenet udvides med ruter i den nordlige del af havnen, og der etableres en ny elektrisk havnebusforbindelse med gratis cykelmedtagning på tværs af havnen mellem Refshaleøen, Langelinie og Nordhavn. Samtidig fokuseres der på bedre og mere cykelparkering de steder, der har det største behov.

I København vil vi fremme, at de mange bilister, der dagligt kører igennem de centrale bydele uden at have et ærinde, i højere grad benytter bæredygtige transportmidler, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres. Biltrafikken i brokvarterne skal reduceres ved brug af bl.a. trafikøer med planlægning af ensretninger for biltrafik, hvilket muliggør, at biltrafik i højere grad omdirigeres til omfartsveje. Vi ønsker, at anvendelsen af førerløse køretøjer, som forventes introduceret i den kommende planperiode, implementeres med henblik på at medvirke til mindre forurening, mindre trafik og mindre behov for parkering i byen. Det introduceres, at byudviklingsområder kan etableres som helt eller delvis bilfri, og vi indfører desuden funktionsopdelte parkeringsnormer ved nybyggeri.

CITYRINGEN OG FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRAFIK

Cityringen åbnede i efteråret 2019 og giver helt nye muligheder for københavnerne. Det er blevet nemmere at komme på tværs mellem brokvarterne og ind til Indre By. Det vil i de kommende år få indflydelse på, hvordan byen opleves, og på hvordan den skal planlægges.

Mange flere områder har fået metrobetjening, og det vil give et nyt samspil mellem de områder, der nu er koblet sammen med hurtig og effektiv kollektiv trafik. Cityringen giver derfor hele København et løft og får i de kommende år mange flere til at anvende kollektiv trafik. I starten af 2020 åbner Nordhavnsmetroen, og i 2024 åbner metroen til Sydhavn. Det binder byen endnu tættere sammen og giver flere københavnere tæt og nem adgang til metroen.

At mange flere end i dag vil anvende metro får indflydelse på kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende metro og i busserne på bl.a. Frederikssundsvej. Vi ønsker en kollektiv trafik, hvor der er plads – også i myldretiden. Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet, at der skal arbejdes på at etablere en ny metro under havnen samt en letbane mellem Nørrebro St. og Ring 3 i Gladsaxe. På lang sigt ønsker Københavns Kommune en Metro Havnering og forlængelse af letbanen fra Nørrebro St. til Nørreport St. for at sikre et robust metrosystem og en højklasse kollektiv trafikforbindelse mellem Tingbjerg, Husum, Brønshøj og Indre By. Som supplement til undersøgelsen af en letbaneløsning til Tingbjerg, undersøges muligheden for at etablere en BRT (Bus Rapid Transit-forbindelse)-forbindelse til Tingbjerg, som den primære løsning for forbindelsen til Tingbjerg.

Vi vil desuden gå i dialog med relevante aktører om øget anvendelse af især elbaserede delebiler, med henblik på at mindske udbredelsen af fossile privatbiler i byudviklingsområder, og vi vil arbejde for at fremme brugen af delebiler i byen – både delebiler med fast stamplads og eldelebiler uden fast stamplads.

Den kollektive trafik udvikler sig meget i disse år. Åbningen af Cityringen har givet et markant løft til den kollektive trafik i København, og i de kommende år åbner Cityringens afgrening til Nordhavn og Sydhavn. Hermed får endnu flere bydele adgang til højklasset kollektiv transport. Et nyt busnet skal sikre den lokale betjening og skabe sammenhæng i den kollektive transport mellem tog og metrostationer. Busserne begrænses dog mere og mere af den øvrige trafik og for at sikre, at bussen kan komme hurtigere frem, etablerer vi busbaner og anden busprioritering. Det kan have den konsekvens, at vi enkelte steder må gå på kompromis med ønsker om lokal begrønning og parkering. Frem til 2025 omstilles alle bybusserne til elbusser eller andre busser med tilsvarende støj- og miljøegenskaber. Det stiller krav til byrummet og indtænkning af pladsbehovet til elbusopladning ved alle endestationer i Københavns Kommune.

Gang er en effektiv form for grøn transport, der samtidigt bidrager til københavnernes sundhed. Med Kommuneplan 2019 sætter vi et mål om at øge det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavner med 20 % i forhold til 2017. For at understøtte det nye gangmål og målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken, vil der i de kommende år blive arbejdet på partnerskaber med grundejere og gårdlav om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet. De skal bl.a. fremme sikre skoleveje og nem adgang til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag samt skabe grønne forbindelser i byen. Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge, hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang, herunder muligheden for at indføre et walkability index.

Et sundt København

Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Vi arbejder derfor for, at luftkvaliteten både overholder verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer og EU's grænseværdier for god luftkvalitet, og vi vil arbejde for at ændre lovgivningen, så der kommer forbud mod nyetablering af brændeovne i fjernvarmeområder. På den måde kan vi reducere udledningen af sundhedsskadelige partikler i særligt Københavns villaområder. Særligt dieselbiler og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer. Derfor ønsker vi i København en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO_2, må køre.

For at reducere luftforureningen vil vi fremme, at der er tilstrækkeligt med ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. Vi gør det desuden gratis at parkere sin el- eller brintbil i betalingszonerne. Hermed vil andelen af el- og brintbiler kunne øges til gavn for luftkvaliteten. Antallet og brugen af brændeovne skal samtidig reduceres – særligt i ejendomme med fjernvarme, da der her ikke er noget reelt behov for brændeovnene.

Derudover vil vi fremover sikre et fortsat fokus på ren luft ved, at anbefalingerne fra Københavns ekspertpanel for ren luft indgår, når der træffes kommunale beslutninger om ren luft-indsatser.

Krydstogtskibene i København er ansvarlige for en væsentlig udledning af sundhedsskadelige stoffer og CO_2. Derfor arbejder Københavns Kommune for at reducere emissionerne fra krydstogtskibe samt havnens øvrige kommercielle aktører, så generne mindskes for så mange borgere som muligt. Københavns Kommune vil i samarbejde med relevante parter arbejde på at få etableret landstrømsanlæg til krydstogtskibe. Der er afsat midler til projektering af et landstrømsanlæg i Nordhavn, som kommunen arbejder for står færdigt i 2021. Samtidig undersøges mulighederne for at etablere landstrøm på Langelinie.

Københavnernes sundhed er generelt set tæt forbundet med deres baggrund, herunder uddannelsesniveau, bopæl og indkomst. For at øge den sociale lighed i den fysiske og mentale sundhed bør sundhedsfremmende byplanlægning starte der, hvor der er størst behov. Det kan fx være anvendelse af støjdæmpende asfalt i udsatte byområder, etablering af byrum, hvis indretning motiverer til øget fysisk aktivitet eller grønne områder, der fremmer den mentale sundhed.

København oplever stigende problemer med manglende lægedækning. Det betyder, at flere københavnere skal bevæge sig længere for at komme til deres læge. Der skal derfor skabes rammer for nye lægehuse i både eksisterende og nye byområder på lige linje med andre centrale byfunktioner.

KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

Det gør vi i Kommuneplan 2019:

> Vi sætter ambitiøse mål for fodgængere og trafiksikkerhed.

> Vi udpeger potentialeområder for nye grønne områder.

> Vi fastholder krav om friarealer og promenader langs havnen ved nyt byggeri.

> Vi reviderer parkeringsbestemmelser, så parkeringsnormerne generelt reduceres og så parkeringsnormerne fastsættes efter byggeriets anvendelse.

Det gør Københavns Kommune også:

> Vi udarbejder en langsigtet grøn arealplan med konkrete forslag til nye og opgraderede grønne områder.

> Vi udbygger cykelruter og stier i hele byen.

> Vi udskifter frem til 2025 alle dieselbusserne til støjsvage nulemissionsbusser, der ikke udleder CO_2 og sundhedsskadelige stoffer.

> Vi udnytter Cityringen til at forbedre byen – både byrummet i nærheden af de nye stationer og forbindelserne til stationerne.

> Vi indtænker grønne politikker som eksempelvis Københavns Kommunes træpolitik eller skybrudsplan samt etableringen af flere grønne tage, når byen udvikles.

> Vi arbejder med cirkulær økonomi for at styrke en bæredygtig udvikling af byen.

> Vi stiller krav om genanvendelse i udvalgte projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud.

> Vi projekterer et landstrømsanlæg til krydstogtskibe i Nordhavn i samarbejde med By & Havn og Copenhagen Malmø Port.

Amager og udsigt til Øresund

Den grønne dagsorden

København er en af verdens grønneste og mest bæredygtige byer, der er med til at sætte dagsordenen for, hvordan byer kan bidrage til at fremme den grønne dagsorden. Den grønne dagsorden sikrer en grøn og bæredygtig by i vækst og udvikling. Vi har en ambition om at styrke København som grøn foregangsby. Her gør vi allerede meget – og med en ambitiøs Kommuneplan 2019 samler vi grønne indsatser og sætter rammerne for, hvad der skal til for, at fremtidens København sikrer bæredygtige løsninger og grønne byrum til glæde for københavnerne, i takt med at byen udvikles.

GRØNNE OMRÅDER OG BYRUM

› Det er en politisk ambition, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 m i vejledende gangafstand fra byens boliger til et grønt område. Et grønt område kan i denne forbindelse være flere forskellige ting. Det kan være en park, en lommepark, særligt begrønnede byrum, søerne samt havnen mv. I det videre arbejde skal det afklares, hvilke kvalitative krav der skal indgå i arealet for, at det kan indgå til opfyldelsen af ambitionen, men også en afklaring af hvilke typer af offentlige og private arealer, der kan være med til at imødekomme borgernes behov for rekreative arealer i deres nærområde. I byudviklingsområderne opstilles foruden denne ambition også et mål om en maksimal gangafstand på 500 m fra bolig til et større offentligt tilgængeligt grønt område (over 2 ha). Der skal på denne baggrund, med vedtagelsen af Kommuneplan 2019, igangsættes en analyse af status for opfyldelsen af disse ønsker til mål. Analysen udføres af Økonomiforvaltningen med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen.

› Københavns Kommune vil arbejde for at fremme flere små grønne byhaver i det offentlige rum. Det er Københavns Kommunes ambition, at flere små grønne byhaver og rekreative faciliteter, som bænke og byinventar, udvikles i partnerskaber mellem kommunen, borgere og virksomheder.

Arealplan for grønne områder:

› Flere københavnere sikres nem adgang til natur og grønne områder: Til de årlige budgetforhandlinger fremlægges en arealplan for grønne områder frem til 2050. Arealplanen skal indfri en vision om, at københavnere i alle bydele – både eksisterende og nye – skal have let adgang til grønne arealer, som er attraktive at bruge. Planen kommer med forslag til investeringer i de fire løsningsområder:

Arealplan for grønne områder
– fire overordnede løsningsmuligheder
1. Nye grønne områder
2. Grønne forbindelser og adgang
3. Øget kvalitet (opgradering)
4. Fra gråt til grønt

Nordhavn - potentialeområde

Folehaven Bro, Vigerslevparken

Naturpark Amager

Rådhuspladsen efter metrobyggeri

Borgerrepræsentationen kan træffe beslutninger om at realisere arealplanens løsningsforslag ifm. dels planlægningen af byen (udlæg af arealer til nye grønne områder og forbindelseslinjer i kommuneplan og lokalplaner) og dels de årlige budgetforhandlinger (midler til grundkøb og anlæg af grønne områder samt afledt drift).

Med arealplanen er der udpeget seks nye større grønne områder i byudviklingsområderne. Hertil er der udpeget otte nye forbindelser, som kan sikre flere borgere lettere adgang til grønne områder – både i ny og eksisterende by.

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har desuden, i dialog med lokaludvalgssekretariater, områdefornyelser og byrums- og parkforvaltere, indsamlet lokal viden om potentielle løsningsmuligheder for at sikre øget kvalitet af grønne områder, bedre adgang mv.

Frem mod Budget 2021 vil der blive udarbejdet et forslag til at erstatte gråt med grønt – dvs. forslag til at øge beplantningen i offentlige byrum og byområder, hvor der i dag er overvejende asfalt, fliser eller anden fast belægning på arealerne og herunder også sikre diversitet i denne beplantning.

ENERGI OG MILJØ

- Et nyt anlæg ved Nordhavn i 2021 vil betyde, at Oslo-færgerne anvender landstrøm, når de ligger i havn.
- Københavns Kommune vil i samarbejde med relevante parter arbejde på at få etableret landstrømsanlæg til krydstogtskibe. Der er afsat midler til projektering af et landstrømsanlæg i Nordhavn som kommunen arbejder for står færdigt allerede i 2021. Samtidig undersøges mulighederne for at etablere landstrøm på Langelinie.
- Forudsat accept fra luftfartsmyndighederne etableres flere vindmøller på to nye felter i Øresund.
- CO_2-aftrykket i kommunale institutioner reduceres med mindst 25 % i 2025.
- WHO-retningslinjerne for god luftkvalitet optages som målsætning.
- Københavns Kommune vil arbejde for at indføre en miljøzone for personbiler og en maritim miljøzone, der skal forbedre luftkvaliteten i København.
- Københavns Kommune stiller krav om, at biomasse-kraftvarme produceres med certificeret bæredygtig biomasse.
- I løbet af planperioden skal der igangsættes en handlingsplan for, hvordan København kan blive en fossilfri kommune.
- Der skal indenfor den kommende planperiode indgås en ny klimaaftale i Borgerrepræsentationen om, hvad der skal følge efter, at København er blevet CO_2-neutral med konkrete målsætninger for 2030 og 2035.

TRAFIK OG INFRASTRUKTUR

- Københavns Kommune igangsætter arbejdet med at reducere klimapåvirkningen fra trafikken, også selvom det kan gøre det mere besværligt at anvende benzin- og dieselbil i København.
- Københavns Kommune vil arbejde for at fremme el-drevne biler i byen, herunder den teknologiske infrastruktur, der understøtter udbredelsen af dem.
- Københavns Kommune vil arbejde mod at understøtte udbredelsen af delebilsordninger i København, herunder arbejde for at etablere et antal delebilspladser med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvarterne inklusive Amagerbro.
- Københavns Kommune undersøger muligheder for finansiering af mere ny metro.
- Københavns Kommune vil arbejde med en samlet parkeringsstrategi bl.a. med henblik på at reducere bilpendlertrafikken ind til byen.

BYGGERI OG ANLÆG

- Københavns Kommune reducerer CO_2-udledningen ved at stille krav til blandt andet byggematerialer i egne bygge- og anlægsopgaver.
- CO_2-forbruget for byggeriet nedbringes ved, at ejendomsudviklere i København opfordres til at anvende bæredygtige materialer i byggeri, som eksempelvis trækonstruktioner eller lign.
- Der igangsættes et arbejde om bedre m^2-udnyttelse i kommunale byggerier for at reducere klimabelastningen.
- Københavns Kommune vil udpege mindst en cirkulær materialeplads for byggematerialer, som senere kan anvendes til nybyggeri.

Københavns Kommunes ønsker til ændret lovgivning

Københavns Kommune ønsker mulighed for at stille krav, som kan begrænse luftforurening og CO_2-udledning fra bl.a. bygge- og transportsektoren, men er i dag begrænset af statslig regulering og EU-regulering.

Bygge- og anlægsmaskiner skal ikke længere drives af benzin og diesel. Det skal være muligt at stille krav til klimavenlige maskiner hos leverandører i form af eksempelvis el. Det samme gælder i forhold til byggematerialer, hvor det ligeledes skal være muligt at stille krav om bæredygtige materialer.

I disse år bliver der opført ca. 6.000 nye boliger og i gennemsnit 200.000 m^2 erhverv om året i København. Med anvendelse af bæredygtige byggematerialer og CO_2-neutrale arbejdsmaskiner er der potentiale for en betydelig CO_2-reduktion.

Trafikken i København er ansvarlig for en betydelig del af Københavns CO_2-udledning og luftforurening. Med dagens udvikling ses en meget begrænset reduktion, og der er behov for betydelige ændringer i vognpark og trafikmønstre, hvis denne udvikling skal fremskyndes. Kommunen ønsker statslige rammer for regulering, som kan understøtte reduktionen yderligere.

Derfor ønsker Københavns Kommune, at der arbejdes på ny lovgivning indenfor følgende områder:

Mobilitet:

- Hjemmel til at regulere brugen af parkeringspladser i en lokalplan, således det er muligt at stille krav om, at et vist antal parkeringspladser skal reserveres til hhv. el- og delebiler.
- Regeringen har fremsendt lovforslag om, at der i forbindelse med nybyggeri samt ved bestående bygninger skal etableres ladestandere til elektriske køretøjer eller foretages forberedelse til etablering af sådanne ladestandere. Københavns Kommune ser i udgangspunktet positivt på en sådan ændring af gældende lovgivning.
- Hjemmel til at fritage klimatiltag, herunder rentable energirenovering af bygninger, fra anlægsrammen, så kommunerne får større incitament til at spare på energien.
- Hjemmel til at etablere en nulemissionszone for køretøjer i en del af Københavns Kommune for at understøtte brugen af elbiler.
- Hjemmel til at kommunen kan etablere maritim miljøzone i en del af Københavns Havn for at reducere emissionerne fra især kanalrundfartsbåde.
- Hjemmel til at indføre skærpet miljøzone for personbiler i Københavns Kommune og øvrige kommuner, der måtte ønske det, for at reducere sundhedspåvirkningen fra trafikkens sundhedsskadelige emissioner.
- Opstart af et landsdækkende forsøg med roadpricing og efterfølgende implementering i fuld skala for at reducere trafikkens klimapåvirkning samt finansiere ny klimavenlig infrastruktur.
- Permanentliggørelse af ordningen med fritagelse af elafgift for el-busser i kollektiv rutekørsel, så den kollektive trafik kan blive ren samt at udvide ordningen til øvrig buskørsel.
- Staten modtager i dag 70 % af alle P-indtægter i København. Derfor ønskes ændring af lov om parkeringsindtægter, så statens andel i indtægterne investeres i infrastruktur, der kan mindske trængslen og klimabelastningen fra trafikken.

Bæredygtigt byggeri

- Hjemmel til at stille krav om mere bæredygtige byggemaskiner i anlægsfasen, så emissionerne med klima- og sundhedsskadelige stoffer minimeres.
- Hjemmel til at stille krav om bæredygtige byggematerialer i bygninger, fx DGNB-certificering eller trækonstruktioner herunder også muligheden for at bygge høje byggerier med trækonstruktioner, hvor det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Dette vil også kræve ændret EU-lovgivning.
- Forbud mod nyetablering af brændeovne i fjernvarmeområder for at reducere udledningen af sundhedsskadelige partikler i især villaområderne.

Østergro

En kulturel storby med kant

Udvalgte målsætninger

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe mulighed for midlertidig anvendelse og aktiviteter i eksisterende bygninger og omgivende arealer i de områder, der ikke byudvikles i første del af planperioden.
- At kvaliteten af byens vandområder og adgangen til at bruge dem forbedres.
- At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og i byudviklingsområder.
- At Københavns kulturarv bruges og synliggøres som del af grundlaget for at forstå og udvikle byen.
- At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes.
- At nye højhuse placeres stationsnært, hvor de kan understøtte byens og stedets kvaliteter og bidrage til områdets byliv og identitet.

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.

Urban Riggers studieboliger af gamle containere på Refshaleøen

Kultur- og fritidsliv til en by i udvikling
København skal være en by med gode fysiske rammer for hverdagslivet. Derfor skal der også være et varieret og levende kultur- og fritidsliv, som giver københavnerne mulighed for at være aktive, få nye oplevelser og bruge byen på nye måder.

En forudsætning for et stærkt kultur- og fritidsliv er attraktive rammer at udfolde sig i nær byens boliger, så kultur- og fritidslivet bliver en integreret del af hverdagslivet i alle bydele. Derfor sikrer vi kvaliteten af eksisterende faciliteter og sørger for, at der rettidigt reserveres arealer til at anlægge nye faciliteter i byudviklingsområderne for at imødekomme de fremtidige behov. Her er det vigtigt, at der er et varieret udbud af kultur- og fritidstilbud, som giver københavnerne og byens gæster mulighed for at bruge og opleve byen forskelligt. Det gælder bl.a. adgang til de traditionelle fritidsaktiviteter som boldbaner, skøjtehaller og svømmehaller. Samtidig skal København tilbyde kulturoplevelser, der spænder vidt med mulighed for at dyrke kultur fx i teateret, i koncertsalen, i udstillingslokalet, høre musik på en af Københavns mange festivaler, overvære store sportsbegivenheder eller opleve skiftende kunstprojekter i det offentlige rum.

I København er der flere eksempler på, hvordan eksisterende byggeri kan transformeres til ny anvendelse, fx til nye kulturelle aktiviteter. Museet Copenhagen Contemporary på Refshaleøen har omdannet B&W's ikoniske gamle svejsehal til et nyt internationalt kunstcenter for installationskunst. Hvor Refshaleøen tidligere var lukket af, er der nu åbnet op for københavnerne og byens besøgende, og Refshaleøen er blevet et særligt sted i byen, der byder på forskellige kulturoplevelser. I Ydre Nordhavn gives der også mulighed for at omdanne Tunnelfabrikken og skabe et nyt kulturelt centrum, der åbner Nordhavn mod resten af byen. Der gives rum for forskellige permanente og midlertidige udfoldelser, der skal give nyt liv til den gamle hal - bl.a. i form af kulturelle events og kreative værksteder.

Med en stigende befolkning følger en større udnyttelse af de eksisterende arealer og faciliteter. Det giver et behov for at udnytte pladsen mere effektivt og udvide mulighederne for at bruge bygninger og arealer på nye måder eller i kombination med andre anvendelser.

Vi ønsker at udnytte potentialet i at samlokalisere kultur- og fritidsfaciliteter med andre servicetilbud, der kan understøtte hinanden funktionelt og arealmæssigt. Eksempelvis

STORE SPORTS- OG KULTURBEGIVENHEDER I KØBENHAVN

Københavns Kommune samarbejder med forskellige interesse- og brancheorganisationer om at tiltrække og skabe store internationale events inden for sport, musik, film, mad mv. Det skal bl.a. være med til at engagere københavnerne, styrke erhvervslivet og turismen og sætte København på verdenskortet. Med steder som Royal Arena og Parken er det muligt at tilbyde de bedste rammer for store sports- og kulturbegivenheder i byen. Samtidig er kommunen i gang med at undersøge muligheden for at etablere en ny festivalplads.

Blandt kommende sportsbegivenheder, der skal afholdes i København, er fx EM i fodbold og Tour de France (2021).

ved at idrætshal, folkeskole, bibliotek, kulturhus, daginstitution samt plejehjem tænkes sammen, når der bygges nye kommunale faciliteter eller ved at indpasse kultur- og fritidsfaciliteter i eksisterende bygninger eller udearealer. Flere kulturinstitutioner skal samtænke funktioner, så kulturhuse også kan huse biblioteker, borgerservice og kulturelle foreninger. Dermed opnår vi en bedre udnyttelse af kvadratmeterne. Samtidig understøtter vi byens sammenhængskraft, hvor forskellige anvendelser er med til at skabe nye mødesteder på tværs af befolkningsgrupper og bydele. Det er i den forbindelse vigtigt, at København er en by for alle uanset baggrund og alder, og at alle har mulighed for at deltage aktivt i kultur- og foreningslivet og er inkluderet i det omkringliggende samfund.

Ved udbygning af nye byrum og byområder skal vi indtænke muligheder for kultur- og idrætsfaciliteter, kunst samt idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens inventar og belægninger. Samtidig skal det uudnyttede potentiale i at bruge byens tagflader til nye former for aktiviteter, ophold og kunst udnyttes.

Idrætstilbud og anlæg af idrætshaller skal følge børn, unge, voksne og ældre medborgeres efterspørgsel og skal være med til at danne grobund for et rigt foreningsliv. Byens idrætsområder er vigtige områder for foreningslivet og borgerne i byen. Derfor har kommunen fokus på, at der løbende sker en opgradering af byens idrætsfaciliteter, herunder Valby Idrætspark og Sundby Idrætspark. Hvis Danmarks nationalstadion Parken ønsker en udvidelse, er der mulighed for at tilvejebringe nyt plangrundlag, som kan muliggøre realisering heraf. Derudover skal der fortsat være mulighed for at kunne dyrke forskellige former for sport indendørs og udendørs.

En havn af muligheder

København er under stadig udvikling og forandring. Indbyggertallet stiger og mangfoldigheden af livsformer øges. Det stiller nye krav til måden, vi fysisk indretter byen på, så københavnerne og byens besøgende har adgang til områder, der kan bruges rekreativt på forskellig vis. En af Københavns styrker er, at den er tæt på vandet. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at bruge havnen og vandet rekreativt i byen – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold.

Udviklingen af havnen og områderne langs vandet er gået fra at være præget af industri og et mellemrum i byen til at være et rekreativt offentlig rum, der samler København. Det er en udvikling vi skal blive ved med at understøtte ved at tænke områderne ind i byomdannelsen.

Vi vil fortsat skabe sammenhængende forbindelser omkring og på tværs af havnen, så alle har adgang til vandet. Der skal være attraktive opholdsrum, som indbyder til afslapning, og der skal skabes mulighed for flere aktiviteter på og ved vandet – fx med badezoner, blå støttepunkter til maritime friluftsoplevelser, bådpladser og kultur- og idrætsfaciliteter. En integreret udvikling, der skal ske i et aktivt samarbejde mellem offentlige og private aktører. Samtidig skal vi udnytte mulighederne for at bo eller skabe tilbud til publikum på vandet med mange former for husbåde langs havnen.

Det er vigtigt, at der i byudviklingen tages hensyn til de maritime miljøer og adgangen til havnen, og i takt med, at havnen er blevet en populær destination i byen, er det vigtigt, at der fortsat gives plads til de havnerelaterede aktiviteter, så fx havnebusser og både kan komme sikkert frem.

Variation i bybilledet, der skaber oplevelser og kant
København er en interessant by at gå på opdagelse i. En by med kant opstår i byens kontraster, hvor der er plads til at overraske og skabe nyt og samtidig sikre sammenhængen mellem byens områder. En velbevaret storby med forskelligartede bydele, kvarterer og steder med hver deres særegne liv og identitet. Sammensætningen af moderne byggeri, højhuse, historiske bygninger og kulturhistoriske spor giver en variation i bybilledet, som vi skal give plads til i udviklingen af eksisterende og nye bydele.

Byen rummer med sin mangeårige historie værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, som vidner om fortidens københavnerliv og den udvikling, der er fundet sted. Historiske og kulturelle spor er med til at give identitet og kant til nutidens og fremtidens by. Derfor har vi udpeget værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, så de kan blive aktiveret i omdannelsen og udviklingen af byen. Enten i bevaret form eller transformeret til ny anvendelse, der bygger videre på de historiske lag. I løbet af kommuneplanperioden udarbejdes der en opdatering af værdifulde kulturmiljøer i kommuneplanen.

Desuden sættes der gang i arbejdet med at byen bliver dækket af lokalplaner, startende med middelalderbyen og Christianshavn.

Som kontrast skal nye bebyggelser og højhuse af høj arkitektonisk kvalitet være med til at give variation i byen og skabe attraktive, tætte byområder. Fordi højhusene bryder med Københavns overordnede linjer, kræver det en særlig opmærksomhed at placere dem, så de understøtter stedets kvaliteter og det lokale liv. Derfor skal de historiske bydele i Indre By og Frederiksstaden friholdes for nye højhuse, så byens karakteristiske profil med 3-6 etagers bebyggelser, kun afbrudt af tårne, spir og kupler, bevares.

Byens rum skal også være med til at skabe forskellige oplevelser i bybilledet og invitere til alsidig brug for både voksne og børn. Høj kvalitet i indretning og multifunktionel anvendelse skal prioriteres i udbygningen af de offentlige byrum. Det er med til at understøtte møder på tværs af forskellige befolkningsgrupper og danne rammen om leg og liv i byen. Derudover skal København fremstå som en ren, pæn og tryg by med velholdte parker og grønne byrum.

Midlertidig og kreativ brug af byen
En kulturel storby med kant skal udvikles sammen med københavnerne, kreative iværksættere og andre professionelle aktører. En levende by, rig på fællesskaber og oplevelser, bygger på muligheden for at være medskaber af sin by. Derfor vil vi skabe rammer for midlertidige aktiviteter i byen for at understøtte københavnernes muligheder for at realisere deres by gennem forskelligartede kreative og grønne projekter.

Ledige arealer og eksisterende bygninger kan danne rammen om de midlertidige aktiviteter i København. Der findes mange typer af midlertidighed, og afhængig af hvor i byen det sker, tilfører det noget forskelligt til et område. I den eksisterende by kan mellemrum mellem huse og gader give plads til, at borgerdrevne initiativer og andre kreative aktører har mulighed for at skabe skæve og eksperimenterende steder i byen til glæde for de lokale og besøgende. Det kan være i form af delehaver, nye kontorfællesskaber og iværksættermiljøer eller kunstinstallationer i byrummet, der giver en kontrast til det omkringliggende. I Københavns byudviklingsområder, som Refshaleøen og Ydre Nordhavn, kan midlertidige aktiviteter være med til at transformere og give nyt liv og identitet til et område.

Samtidig kan nye løsninger og ideer afprøves før en mere permanent udvikling finder sted. I den eksisterende by er Kødbyen og Nordvest gode eksempler på områder, hvor små erhvervsdrivende og kreative iværksættermiljøer gror frem og skaber identitet og kant. I den kommende planperiode er det vigtigt, at vi fortsat sikrer muligheden for disse miljøer – også når byen udvikles. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi i særlig grad at fokusere på Nordvest som et bykvarter for både kreative og traditionelle erhverv. Hvor ældre værksteds- og småindustribygninger giver mulighed for kreativ nyfortolkning eller videreførelse. Eksempelvis i områderne omkring Rentemestervej og Ørnevej.

Vi skal skabe rammerne for, at nye midlertidige aktiviteter kan opstå. Med kommuneplanens anvendelsesbestemmelser giver vi fleksible muligheder for midlertidige aktiviteter i det meste af byen. Kommuneplanen indeholder en særlig bestemmelse om midlertidig anvendelse i udvalgte områder, der tidligere har været til havneformål, industri eller tekniske anlæg og muliggør dermed en anden anvendelse end den oprindelige. Det kan være nye midlertidige ungdomsboliger, madmarkeder eller nye kulturinitiativer.

"Byens rum skal også være med til at skabe forskellige oplevelser i bybilledet og invitere til alsidig brug for både voksne og børn."

KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

Det gør vi i Kommuneplan 2019:

> Vi giver fleksible muligheder for midlertidige anvendelser i byens perspektivområder.

> Vi udpeger bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer.

> Vi friholder en stor del af Indre By og Christianshavn for opførelse af nye højhuse med henblik på at bevare den karakteristiske profil med tårne, spir og kupler i de historiske bydele.

> Vi fastholder områder til husbåde langs havnen.

Det gør Københavns Kommune også:

> Vi afsætter midler til rettidigt indkøb af grunde til kultur- og fritidsaktiviteter.

> Vi inddrager principperne i Københavns Kommunens arkitekturpolitik ved opførelse af højhuse.

> Vi indtænker kultur- og fritidslivet i planlægningen af nye og eksisterende bydele.

> Vi samarbejder med borgere, kulturaktører, foreningsliv og erhvervsliv om at skabe byens kultur- og fritidsliv.

En by i vækst med talenter og arbejds-pladser

Udvalgte målsætninger

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe grundlag for 50.000 nye private arbejdspladser frem mod 2031.
- At andelen af højtkvalificerede beskæftigede skal øges med mindst 0,5 procentpoint årligt.
- At fremme en udvikling af områder til erhverv, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringsmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager og logistik samt kreative erhverv.
- At fremme erhvervsudvikling i og omkring byens campusområder og skabe gode rammer for private iværksættermiljøer.
- At sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen.
- At fremme en bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion.
- At sikre mulighed for alsidige indkøbsmuligheder i alle bydele.
- At begrænse transportafstande ved indkøb og sikre god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklende og i den kollektiv trafik.

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.

Axel Towers i Indre By

Et varieret udbud af arbejdspladser

Københavns mangfoldighed skal afspejles i byens virksomheder og arbejdspladser. Det er vigtigt at fastholde et varieret udbud af jobmuligheder, ikke bare til københavnerne, men til folk bosat i hele Greater Copenhagen. Det kan kun lade sig gøre, hvis det fortsat er attraktivt at lokalisere sig og drive forskellige typer virksomheder i København. København skal appellere til både internationale virksomheder, mindre produktionsvirksomheder, kreative virksomheder, håndværksvirksomheder, socialøkonomiske virksomheder, iværksættere mv. Derfor er det nødvendigt at fastholde et varieret og tilstrækkeligt udbud af lokaliseringsmuligheder for byens virksomheder. Dette sikrer, at der fortsat kan etableres arbejdspladser til københavnerne, såvel til faglærte som ufaglærte og til dem med videregående uddannelser mv. Samtidig kan tilstedeværelsen af en bred vifte af virksomheder medvirke til at inspirere københavnerne, når de vælger uddannelser og karrierer. Vi har samtidig fokus på at sikre en god fremkommelighed i trafikken, så eksempelvis håndværkere kan komme rundt i byen. Vi vil derfor også sikre erhvervsparkeringspladser i de nye bydele.

I rækkefølgeplanen udlægger vi nye områder til byudvikling, så rummeligheden for erhvervsbyggeri, frem mod 2031, er på 2,8 mio. etagemeter. Det skaber mulighed for, at nye virksomheder kan placere sig i København, og eksisterende virksomheder kan udvide. Vi har fokus på, at egnede bygninger til små erhverv i eksisterende erhvervsbygninger så vidt muligt bevares til formålet.

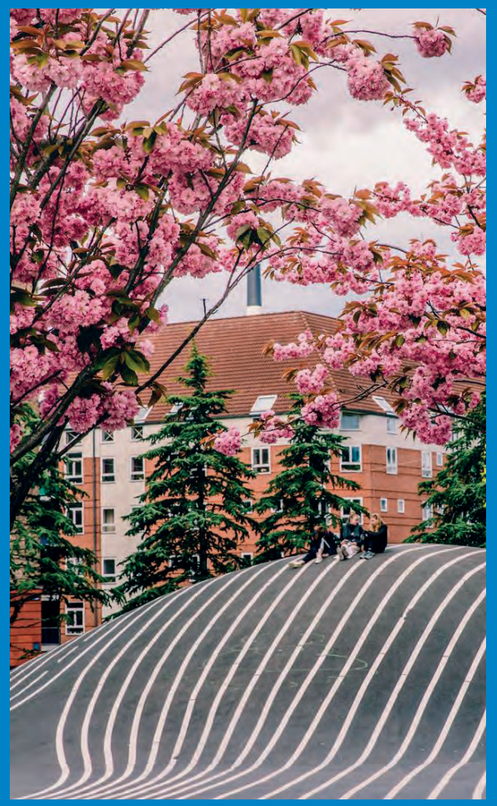
For at sikre plads til fremtidens kreative erhverv og håndværksvirksomheder, vil kommunen igangsætte en analyse af udviklingen i brancherne og deres nuværende placering i byen inklusiv en planmæssig vurdering af, hvor de i fremtiden kan lokaliseres.

Vi fastholder en række af byens erhvervsområder og tager højde for disse, når byen skal udvikles. Det sker eksempelvis med udflytningen af Københavns containerterminal fra Levantkaj til Ydre Nordhavn.

Vi sikrer et varieret udbud af erhvervslejemål ved at fastholde områder til blandet erhverv, herunder ni kreative zoner, der bl.a. skal tilbyde attraktive lokaliseringsmuligheder for håndværksvirksomheder, kreative virksomheder og iværksættere, der ønsker fleksible og prisbillige lejemål.

FOKUS PÅ UDSAT BY

I tillæg til kommuneplanens fysiske planlægning arbejder Københavns Kommune med flere indsatser, der skal bidrage til en positiv udvikling for københavnerne og byen. Et eksempel på et konkret tiltag er beskæftigelsesindsatsen Projekt Perspektiv. Projektet var en opsøgende beskæftigelsesrettet indsats for kvinder med ikke-vestlig baggrund støttet med midler fra satspuljen 2015-18. Indsatsen var primært målrettet borgere i Mjølnerparken. Indsatsens formal var at opsøge, motivere og bidrage til, at deltagerne kom nærmere eller kom ud på arbejdsmarkedet. Målgruppen deltog i individuel vejledning og gruppevejledning, forberedende virksomhedsrettet forløb og undervisning i samfundsforståelse samt i virksomhedsrettede forløb. I alt 290 borgere (primært kvinder med ikke-vestlig baggrund) har deltaget i indsatsen. En resultatopgørelse for indsatsen viser, at blandt alle deltagerne fra 2015-18 var 50 % pr. februar 2019 enten i ordinær uddannelse eller beskæftigelse (alle størrelser indkomst registreret som løn) efter at have været en del af indsatsen.



Innovation og gode iværksættermiljøer gør København attraktiv
I 2018 fremlagde Task Force for bedre erhvervsvilkår i København deres anbefalinger til bl.a. at styrke tiltrækningen af kvalificeret arbejdskraft og internationale investeringer. Task Forcen er nedsat af Borgerpræsentationen, og som opfølgning på Task Forcens anbefalinger ønsker vi med Kommuneplan 2019 at skabe rammerne for udvikling af byens innovationsdistrikter. Det er vigtigt, at vi i den fysiske planlægning understøtter partnerskaber mellem byens forsknings- og uddannelsesinstitutioner, forskerparker og virksomhedsmiljøer. Et eksempel er Copenhagen Science City, hvor vi er gået sammen med Københavns Universitet, Professionshøjskolen Metropol og Rigshospitalet om at skabe et innovationsdistrikt. Målet for samarbejdet er at gøre København førende inden for natur- og sundhedsvidenskab. Det er afgørende, at København kan tilbyde attraktive iværksættermiljøer, da det tiltrækker investeringer og skaber talenter.

En udfordring for mange startupvirksomheder er at få tilstrækkelig succes i løbet af de første par år til at kunne etablere sig permanent. I forlængelsen af Task Forcens anbefalinger ønsker vi at forbedre rammerne for nye og nuværende private iværksætterfællesskaber. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi at sætte fokus på mulighederne for at samtænke kontor- og boligfunktioner. Det kan være nye co-working eller co-living koncepter, der har fokus på iværksætteres behov for vidensdeling, fleksibilitet og fællesskab.

København som studie- og vidensby
For at styrke virksomhedernes betingelser for innovation vil vi i forlængelse af Task Forcens anbefalinger igangsætte et fokuseret samarbejde med universiteterne for at tiltrække endnu flere ledende udenlandske forskere og forskningsgrupper inden for regionens styrkepositioner. Ligeledes er det vigtigt, at udenlandske talenter, ikke mindst inden for de fag hvor byen mangler arbejdskraft, oplever København som en by, der er åben over for og tager godt imod internationale studerende.

Samtidig er det vigtigt, at vi fortsætter det gode samarbejde med byens undervisningsinstitutioner, så vi gør København endnu mere attraktiv for studerende og får aktiveret de studerendes kompetencer i forhold til at komme med løsninger på byens udfordringer. I december 2019 vedtog Københavns Kommunes Borgerrepræsentation en politik for København som studieby.

Optimale rammer for virksomheders udvikling af København
Det er vigtigt, at vi skaber fokuserede og fornuftige rammevilkår samtidigt med, at vi understøtter vækst og udvikling. Virksomhederne skal opleve København som en udviklingsorienteret og erhvervsvenlig by med fokus på innovation. I forbindelse med byudvikling er det vigtigt, at planprocessen og byggesagsbehandlingen er målrettet og effektiv, så grundejere, bygherrer og developere ikke oplever Københavns Kommune som en modspiller, men derimod som en samarbejdspartner. Københavns Kommune skal endvidere understøtte en byudvikling, hvor developere, virksomheder og lokale aktører i fællesskab kan løse lokale og konkrete udfordringer.

Styrk bæredygtig turisme i hele byen
Et væsentligt og positivt bidrag til Københavns økonomiske vækst kommer fra turister og gæster fra hele verden. København skal fortsat være er en attraktiv destination, når turister skal vælge målet for deres næste rejse, eller når store events og konferencer skal beslutte sig for en værtsby. Turister skal være med til at understøtte detailhandlen, restaurationerne, kulturinstitutionerne og dermed de lokale bymiljøer rundt om i byen. Det skaber jobs på tværs af brancher i hele byen og bidrager til et varieret udbud af arbejdspladser. Stadigt flere europæiske storbyer oplever udfordringer som følge af overturisme – en udvikling som vi i København skal undgå. Vi ønsker, i overensstemmelse med FN's Verdensmål, at fremme en bæredygtig turisme, som skaber arbejdspladser og fremmer lokale kulturer og produkter samt en adfærd, der harmonerer med københavnernes hverdagsliv. I takt med en stadigt stigende turisme er det derfor vigtigt, at vi skaber rammerne for en udvikling, der tager hensyn til byens overordnede mål om en blandet og bæredygtig by. Derudover viser nye analyser, at jo flere bydele turister besøger, jo større tilfredshed er der med København som destination. Det skal synliggøres, at Københavns forskellige kvarterer og bymiljøer rummer forskellige oplevelser året rundt, ikke kun for københavnerne, men også for byens gæster. Dette skal være med til at sikre en mere balanceret turisme, så der kommer mindre pres i bymidten, og så andre bydele og flere københavnere får gavn af turismens positive bidrag til byen.

Københavns Kommune vil, på baggrund af en analyse af udviklingen i hotelkapaciteten, udarbejde et administrationsgrundlag for, hvor fremtidig hotelkapacitet skal placeres. Bæredygtig transport skal indgå i vurderingen i forhold til at få turisterne til at anvende byens kollektive infrastruktur. Undersøgelsen af hotelområdet skal også se på hotellejligheder og udvikling i Airbnb-overnatninger.

KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

Det gør vi i Kommuneplan 2019:

> Vi skaber plads til 2,8 mio. etagemeter erhverv i byudviklingsområderne.

> Vi sikrer rammerne for et varieret udbud af virksomheder og arbejdspladser.

> Vi fastholder ni kreative zoner og 38 områder til traditionelle erhverv med henblik på at sikre et varieret udbud af erhvervsmuligheder og sikre prisbillige lejemål.

Det gør Københavns Kommune også:

> Vi arbejder med Task Force 2018's anbefalinger til bedre erhvervsvilkår i København.

> Vi udarbejder en ny erhvervs- og vækstpolitik.

> Vi implementerer den nye studielivspolitik.

> Vi arbejder med at fremme en bæredygtig adfærd blandt byens gæster og sikre nem adgang til at opleve de forskellige bydeles attraktioner.

> Vi udarbejder et administrationsgrundlag for placering af hoteller.

En international byregion

Udvalgte målsætninger

Københavns Kommune har som mål:

- → At byudviklingen i København understøtter en relativt højere vækst i antallet af arbejdspladser i Greater Copenhagen end andre byregioner (Stockholm, Amsterdam og Oslo).
- → At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.
- → At fastholde København som Greater Copenhagens overordnede butiks- og oplevelsescenter.

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.

Københavns Lufthavn

Greater Copenhagen til gavn for København, regionen og hele landet
København er en del af Greater Copenhagen samarbejdet, der er et erhvervspolitisk samarbejde mellem regionerne Hovedstaden, Sjælland, Skåne, Halland og de tilhørende 85 kommuner. Sammen med de øvrige parter udvikles metropolregion Greater Copenhagen for at sikre bæredygtig vækst, høj beskæftigelse og livskvalitet for regionens 4,3 mio. indbyggere. En vækst der ikke bare er til gavn for København og Greater Copenhagen men hele landet.
Med et voksende befolkningstal bliver en velfungerende og sammenhængende trafikal infrastruktur en stadig mere vigtig forudsætning for at øge mobilitet i, til og fra København og dermed skabe en mere konkurrencedygtig metropolregion. København og Greater Copenhagen skal være en sammenhængende og velfungerende byregion, hvor det er ukompliceret at bo, arbejde og studere. Samarbejdet handler også om at tiltrække talenter, turister og investeringer til regionen. Det omfatter også international markedsføring af Greater Copenhagen samt fortsat integration af hele regionen til gavn for vækst og beskæftigelse.

En sammenhængende og funktionel byregion
København har brug for en sammenhængende region, hvor administrative grænser betyder mindre og et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked betyder mere. Det skal være muligt for københavnerne at flytte uden for kommunegrænsen, uden at det påvirker muligheden for at beholde et job i Københavns centrum. København kan ikke løse udfordringen med stigende boligpriser alene. Derfor er der behov for en dialog med forstads- og omegnskommuner om en hensigtsmæssig boligudbygning i forhold til ejerformer, placering og omfang. Ifølge Copenhagen Economics vil boligudbygning i Københavns omegn generelt have begrænset effekt på boligpriserne i København by. Det er bl.a. derfor vigtigt, at en regional boligudbygning sker på baggrund af en sammenhængende og strategisk planlægning, hvor fortætning af stationsnære områder kombineres med en indsats for forbedring af den kollektive transport i hele regionen.

"København er nationalt såvel som internationalt kendt for grønne løsninger og en byudvikling, hvor grønne løsninger går hånd i hånd med økonomisk vækst, jobskabelse og øget livskvalitet."

Cyklen er københavnernes foretrukne transportform.

Flere trafikale forbindelser i hele regionen og til resten af verden

Det er vigtigt, at eksisterende forbindelser styrkes og nye kommer til, hvis Greater Copenhagen skal fungere som en samlet byregion. København står sammen med kommunerne i hovedstadsområdet bag ønsket om automatisering af S-tog, så det kommer til at køre førerløst som metro, når eksisterende materiel skal skiftes til nyt. Det vil give højere rettidighed og dermed pålidelighed, når pendlere skal rejse i regionen. Københavns Kommune vil arbejde for, at jernbaneinfrastrukturen i og omkring København styrkes blandt andet ved, at togstationen ved lufthavnen udvides. Ligeledes er det vigtigt at øge tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og at arbejde for bedre togforbindelser fra København til resten af Europa. En stærk lufthavn og gode togforbindelser er et vigtigt parameter i at øge hovedstadsregionens internationale tiltrækningskraft. Internationale virksomheder og medarbejdere vægter tilgængelighed højt, når de skal placere sig. En udvikling af Københavns Lufthavn med mange direkte flyforbindelser til resten af Europa og verden er også central for de mange eksportorienterede virksomheder, for turistbranchen og for københavnernes forbindelser til venner og familie i andre lande.

I samarbejde med 22 kommuner og Region Hovedstaden etablerer vi supercykelstier for at få flere til at vælge cyklen til arbejde og uddannelse, ikke kun i København, men også når kommunegrænser skal krydses. Supercykelstierne er regionale, højklassede cykelpendlerruter, og evalueringer af de etablerede ruter viser stigninger i cykeltrafikken med op til 60 %, samt at der pendles lange distancer.

Gode forbindelser til omverdenen skal bidrage til at sikre et stærkt arbejdsmarked. Eksempelvis til Sverige med en ny Øresundsmetro, til Tyskland med Femern Bælt-forbindelsen og til resten af Danmark med hyppige og hurtige togforbindelser mellem landsdelene samt internationale højhastighedstog.

København som grøn foregangsby

København er nationalt såvel som internationalt kendt for grønne løsninger og en byudvikling, hvor grønne løsninger går hånd i hånd med økonomisk vækst, jobskabelse og øget livskvalitet. De bæredygtige byløsninger skal ikke alene bidrage til en fortsat positiv udvikling i København – de skal også bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer og fremme realiseringen af FN's Verdensmål. For at løse klimaudfordringerne er det essentielt, at verdens byer lærer af hinanden, så alle ikke skal opfinde den dybe tallerken. København deler sine løsninger og erfaringer i internationale samarbejder og netværk som fx C40, Eurocities og bysamarbejdet med Beijing. Det betyder, at København også lærer af andre byer, der står over for samme udfordringer med klima og bæredygtighed som København.

KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

Det gør vi i Kommuneplan 2019:

> Vi arbejder med en stationsnær fortætning, der understøtter en udbygning af den kollektive trafik.

> Vi fastholder detailhandelsstrukturen og satser på udviklingen af de eksisterende centerområder.

Det gør Københavns Kommune også:

> Vi arbejder for at øge det internationale kendskab til Greater Copenhagen, så vi bliver endnu bedre til at tiltrække udenlandske investeringer og talenter.

> Vi arbejder for en større integration af arbejdsmarkedet i hele Greater Copenhagen.

> Vi arbejder for at sikre flere investeringer til infrastruktur i Greater Copenhagen.

> Vi arbejder med FN's 17 Verdensmål gennem Københavns Kommunes handlingsplan for Verdensmålene.

Kapitel 2

Målsætninger for udviklingen af København

Kommuneplanen skal være med til at sikre, at de overordnede politiske visioner for København gør sig gældende, når byen udvikles.

I dette kapitel findes Københavns Kommunes målsætninger, der tager udgangspunkt i visionen for København. Målsætningerne danner ramme for kommuneplanens retningslinjer og dermed for arealanvendelsen i Københavns Kommune. Du kan finde retningslinjerne i deres helhed på kommuneplanens hjemmeside.

OVERORDNET BYUDVIKLING

Københavns Kommune har som mål:

- At sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m^2 erhverv frem mod 2031.
- At byudvikling fortrinsvis sker gennem omdannelse og fortætning af nedslidte industri- og havnearealer til moderne funktionsblandede bydele og bykvarterer.
- At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.
- At sikre mangfoldighed og kvalitet i byudviklingen ved at anlægge en helhedsbetragtning, der bl.a. omfatter byrum, aktiviteter, institutioner, kultur- og fritidsfaciliteter, kollektiv transport m.v.
- At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og i byudviklingsområder.
- At sikre bæredygtig byudvikling ved en helhedsbetragtning, der omfatter en langsigtet miljømæssig, social og økonomisk samfundsudvikling.
- At nye højhuse placeres stationsnært, hvor de kan understøtte byens og stedets kvaliteter og bidrage til områdets byliv og identitet.

BOLIGER OG BYLIV

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe plads til 100.000 nye københavnere i 2031.
- At almene boliger udgør minimum 20 % af boligerne i København, og at minimum 25 % af de nye boliger i byen er almene.
- At skabe rammer for 12.000 nye ungdomsboliger, hvoraf 7.500 skal være almene ungdomsboliger, frem mod 2031.
- At der udarbejdes en handleplan for studieboliger med årlige delmål.
- At Københavns Kommune tager initiativ til at sikre en studieboliggaranti i samarbejde med omegnskommunerne.
- At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og ældre og socialt udsatte borgere, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.
- At skabe rammer for 1.800 nye boligenheder til borgere med særlige behov frem mod 2031.
- At skabe blandede og mangfoldige boligområder med boliger til alle københavnere.
- At nye byudviklingsområder inkluderer en bred vifte af boligformer.
- At skabe trygge bykvarterer med mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt og aktivt liv.
- At indrette byen, så det sunde valg bliver det nemme valg i hverdagen, ved at bebyggelser og byrum inviterer til bevægelse, samvær og rekreative oplevelser til gavn for både fysisk og mental sundhed.
- At Københavns Kommune arbejder for, at nye tagarealer i højere grad skal udnyttes til at gøre byen grønnere.
- At udvikle varierede byrum, der indbyder til ophold, aktivitet og oplevelser for alle grupper af borgere.
- At institutioner og faciliteter placeres i og ved boligområderne, og at nye byområder får den rette serviceudbygning i takt med den demografiske udvikling.
- At byens kultur- og idrætsfaciliteter udbygges i takt med befolkningsudviklingen.
- At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.
- At Københavns kulturarv bruges og synliggøres som del af grundlaget for at forstå og udvikle byen.
- At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes.

ERHVERV

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe grundlag for 50.000 nye private arbejdspladser frem mod 2031.
- At byudviklingen i København understøtter en relativt højere vækst i antallet af arbejdspladser i Greater Copenhagen end andre byregioner (Stockholm, Amsterdam og Oslo).
- At andelen af højtkvalificerede beskæftigede skal øges med mindst 0,5 procentpoint årligt.
- At fremme en udvikling af byens erhvervsområder, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringsmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik samt kreative erhverv.
- At Københavns Kommune arbejder for at sikre, at der skabes rammer for skæve og kreative erhverv i gamle industriområder.
- At fremme erhvervsudvikling i og omkring byens campusområder og skabe gode rammer for private iværksættermiljøer.
- At sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen.
- At fremme en bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion.
- At skabe mulighed for midlertidig anvendelse og aktiviteter i eksisterende bygninger og omgivende arealer i de områder, der ikke byudvikles i første del af planperioden.
- At fastholde København som Greater Copenhagens overordnede butiks- og oplevelsescenter.
- At sikre mulighed for alsidige indkøbsmuligheder i alle bydele.
- At begrænse transportafstande ved indkøb og sikre god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklende og kollektiv trafik.
- At Københavns Kommune arbejder for at understøtte lokal, bæredygtig og klimavenlig fødevareforsyning.

TRAFIK

Københavns Kommune har som mål:

- At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport i 2025.
- At mindst 75 % af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik.
- At cykling udgør mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse i kommunen.
- At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavner i København øges med 20 % i forhold til 2017.
- At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.
- At sikre den bedst mulige sammenhæng mellem alle transportformer, herunder i den kollektive trafik, mellem kollektiv trafik og cykler samt forbedre brugernes oplevelse af sammenhænge.
- At byens gaderum og vejarealer udnyttes i et samspil mellem mobilitet og ophold.
- At der skal arbejdes på at frigøre vejareal fra privatbilisme til nye anvendelser såsom rekreative formål, offentlig transport og klimatilpasning.
- At mobilitet og infrastruktur bidrager til den sociale inklusion i København.
- At cykel- og fodgængeradgang på langs og tværs af havnen binder byen sammen samtidig med, at havnen bruges aktivt til både daglig transport og til færdsel og ophold i fritiden.
- At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.
- At Københavns Kommune arbejder på at forbyde dieselbiler i byen inden 2030.
- At Københavns Kommune arbejder på at indføre en form for intelligent roadpricing for at reducere fossildreven privatbilisme til gavn for københavnernes sundhed og klimaet.

ENERGI OG MILJØ

Københavns Kommune har som mål:

- At København er CO_2-neutral i 2025.
- At varmeforsyningen baseres på fjernvarme med mulighed for at indpasse samfundsøkonomisk hensigtsmæssige vedvarende energiteknologier.
- At fremme brug af alternative energiproduktionsformer som geotermi, solceller, vindmøller, varmepumper og elpatroner. Biomasse kan som overgangsteknologi bruges til at udfase brugen af fossile energikilder.
- At sikre energioptimering ved at udnytte lavtemperaturfjernvarme og varmelagring og etablere fjernkøling.
- At byens energiforbrug løbende reduceres gennem energieffektivisering og forbedringer af såvel opførelse som drift af dens bygninger, infrastruktur og øvrige anlæg.
- At klimatilpasning integreres med byens udvikling og omdannelse, så skader forebygges effektivt og afledte muligheder for innovation, grøn vækst, rekreation m.v. udnyttes.
- At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til regnvandshåndtering, der aflaster kloakken og i et samlet system bortleder vandet fra skybrud og voldsom regn til havet.
- At der på grundlag af kommunens stormflodsplan udarbejdes løsninger, til hvordan byen mest effektivt og med størst mulig værdi kan højvandssikres.
- At affald sorteres ved kilden for at øge genanvendelsen og udnyttelsen af ressourcerne heri, og dermed mindske miljøbelastning og ressourceforbrug.
- At der arbejdes for et affaldsfrit København, hvor al affald genbruges eller genanvendes, og at der arbejdes for en plan for en udfasning af forbrændingsanlæggene over tid.
- At fjerne eller minimere virkninger af forurenet jord for borgernes sundhed, grundvandet og miljøet i øvrigt.

REKREATION OG NATUR

Københavns Kommune har som mål:

- At kommunens rekreative tilbud og områder imødekommer befolkningens behov.
- At rammerne og borgernes interesse for at bruge byen som helhed til kultur- og fritidsaktiviteter styrkes.
- At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til kultur- og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.
- At Københavns Kommune vil gå i dialog med bygherrer om muligheden for multifunktionel indretning, som understøtter anvendelse af bygninger og/eller udearealer til kultur- og fritidsfaciliteter, hvor dette er relevant.
- At adgangen til havnen, kysten og vandområderne forbedres, navnlig som led i byomdannelse.
- At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og -sammensætning.
- At nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- At der etableres flere grønne tage, der kan understøtte regnvandshåndtering, CO_2-optag, bistader, grøntsagsdyrkning, ophold, sociale arrangementer, husdyrhold, restauration og andet.
- At adgangen til fysiske og sociale aktiviteter såvel som ro og naturoplevelser udvikles i byens rekreative og grønne områder.
- At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- At der plantes 100.000 nye træer inden udgangen af 2025.
- At kvaliteten af byens vandområder og adgangen til at bruge dem forbedres.

Kapitel 3

Udviklingen i København frem mod 2031

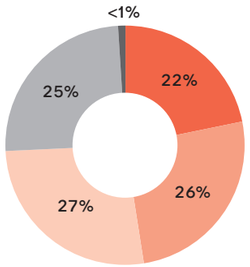
Dette kapitel har til formål at give et overordnet blik på, hvor i byen udviklingen finder sted. Af bydelskortene vil væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer fremgå sammen med potentialeområder for nye mellemstore og store grønne områder. En beskrivelse af de konkrete ændringer i kommuneplanens rammer findes på kommuneplanens hjemmeside.

Det sidste opslag i kapitlet omhandler Lynetteholmen. Frem mod 2031 vil store dele af arbejdet med Lynetteholmen bære præg af forberedende undersøgelser, stillingtagen samt igangsættelse af arbejdet med kommende infrastruktur og havneopfyld. Lynetteholmen indgår således ikke som en del af Kommuneplan 2019, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udviklingen frem mod 2070.

Amager Vest

En grøn bydel med metro og store byudviklingsområder

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolknings-prognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budget-aftale og overførselssag.

29 dagtilbudsgrupper
3 skolespor
1 idrætshal
140 plejeboliger – modernisering
195 plejeboliger – ny kapacitet
1 driftsplads
1 grøn forbindelse

Københavns grønneste bydel
Amager Vest er byens grønneste bydel med bl.a. byens største bestand af haveforeninger. En stor del af Amager Vest er tidligere havområde, der igennem årene er blevet fyldt op med lossepladsaffald. Det har givet mulighed for etablering af Amager Fælled, der sammen med Kalvebod Fælled udgør det største naturområde i Københavns Kommune. Amager Vest er dermed også bydelen med det højeste antal kvadratmeter grønt pr. indbygger.

Med udviklingen af Ørestad, Islands Brygge Syd og etableringen af metro-en har Amager Vest gennemgået en markant udvikling de seneste årtier. I løbet af den kommende planperiode forventes Ørestad City og Syd stort set udbygget. Dermed afsluttes op mod 30 års byudvikling i Ørestad.

Vejlands Kvarter erstatter Ørestad Fælled Kvarter
I Kommuneplan 2015 var området vest for Sundby St., også kaldet Ørestad Fælled Kvarter, udlagt til byudvikling i første del af planperioden. Med Borger-repræsentationens beslutning om at finde alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter udlægges om-rådet i stedet til offentligt formål i tråd med den resterende del af Amager Fælled.

Til erstatning for Ørestad Fælled Kvarter udlægges et ca. 18 ha stort areal nord for Vejlands Allé, hvoraf 11,8 ha kan bebygges. Området var tiltænkt en kommende campingplads, men giver i stedet mulighed for etablering af ca. 2.000 boliger. Derudover udlægges et areal ved Selinevej Nord til blandet erhverv, ligesom der skal gives mulig-hed for 20.000 m^2 ekstra erhverv i Ørestad.

Rækkefølge for byudvikling
- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Ørestad City og Syd
Der muliggøres yderligere bebyggelse som følge af aftale om Ørestad Fælled Kvarter. Desuden udgår bestemmelse om erhverv i randområde i Ørestad Syd.

2. Ørestad Fælled Kvarter
Anvendelsen ændres fra bolig til institutioner og fritidsområder med henblik på at friholde området for byudvikling, som følge af aftale om Ørestad Fælled Kvarter.

3. Ørestad – Vejlands Kvarter
Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområde til boliger med mulighed for en skole som følge af aftale om Ørestad Fælled Kvarter.

4. Selinevej Nord
Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder til blandet erhverv, som følge af aftalen om Ørestad Fælled Kvarter.

5. Kigkurren
Anvendelsen for en del af området ændres fra institutioner og fritidsområder til boliger og serviceerhverv.

6. Artillerivej 69H
Der muliggøres daginstitutioner og pleje-center.

7. Kongelundsvej 48A
Der muliggøres yderligere bebyggelse til boliger, idet den maksimale bebyggelses-procent hæves fra 60 % til 110 %.

8. Oliefabriksvej 100
Ny ramme med boliger som villabebyggelse. Nærliggende produktionsvirksomhed af national interesse sikres.

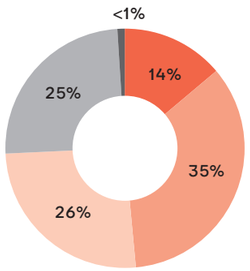
9. Englandsvej 51
Der muliggøres etagebebyggelse, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 40 % til 150 % i henhold til startredegørelse tiltrådt af Økonomiudvalget den 8. januar 2019.

10. Brydes Allé 34
Der udlægges enkeltstående butik på 1.200 m^2 idet Boligforeningen 3B ønsker at fast-holde og udvikle det lokale supermarked som en del af strategi for den almene bolig-bebyggelse Hørgården, der er på regerin-gens liste for udsatte boligområder.

Amager Øst

Rekreative udfoldelsesmuligheder samt bolig- og industriområder præger bydelen langs Øresund

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



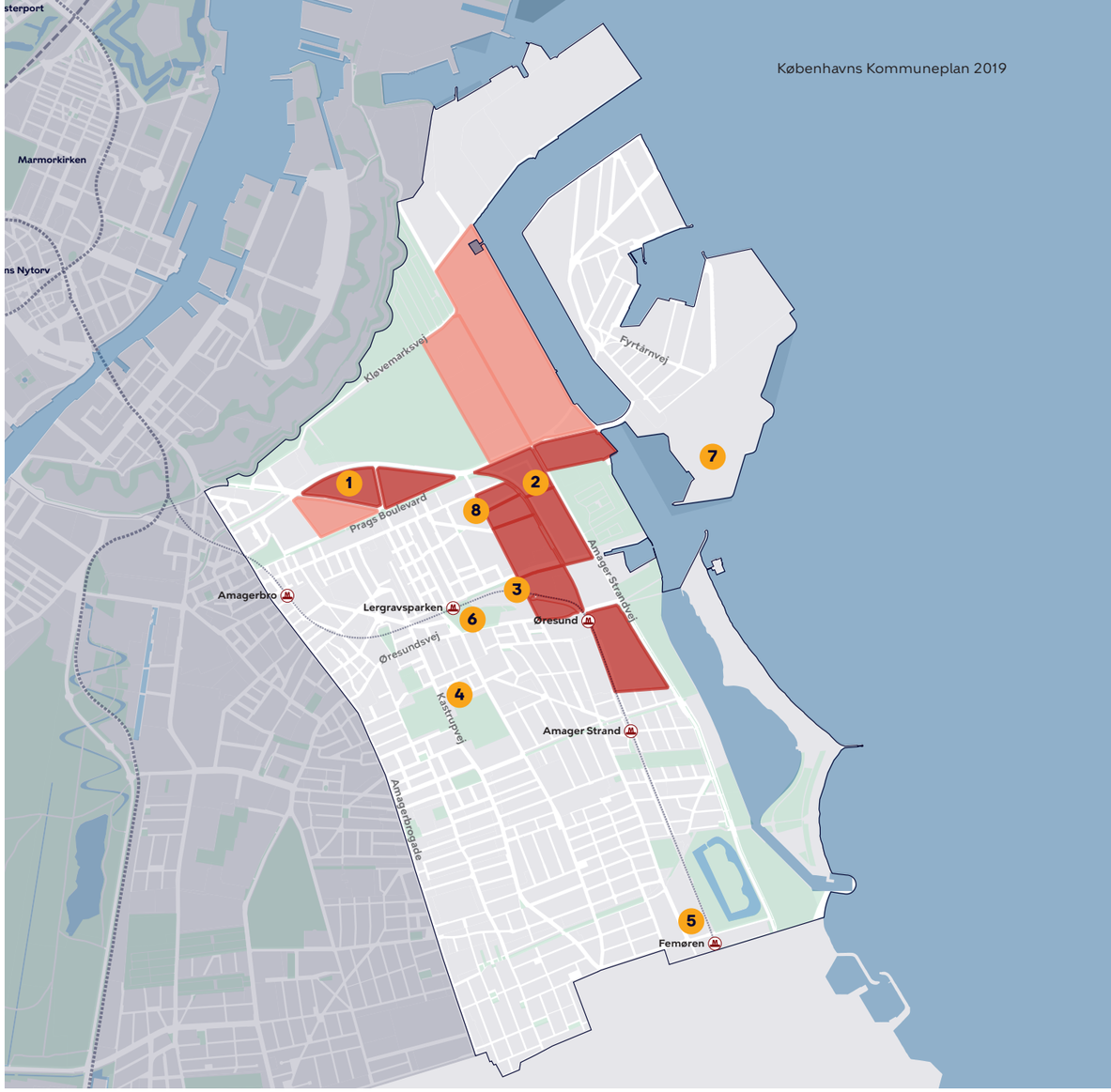
- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

37 dagtilbudsgrupper
3 skolespor
1 idrætshal
123 botilbudspladser – modernisering
90 plejeboliger – ny kapacitet
1 driftsplads
1 grøn forbindelse

Udflugtsmål for hele København
Kløvermarken og Amager Strandpark er i dag ofte benyttede udflugtsmål, når københavnerne skal nyde en dag ved stranden, dyrke vandsport, fodbold eller anden motion. Særligt Amager Strandpark medvirker med den lange kyststrækning til, at Amager Øst adskiller sig fra Københavns øvrige bydele. Med etablering af metro til lufthavnen har byudviklingen på Amager Øst det seneste årti koncentreret sig omkring områderne ved Krimsvej, Strandlodsvej og Ved Amagerbanen. Området ved Krimsvej er i dag næsten fuldt udbygget, og kvarteret bidrager i dag med boliger tæt på metro og strandpark.

Nye byudviklingsområder ved Prags Boulevard
Med Kommuneplan 2019 udlægges en del af de nuværende industriområder nord for Prags Boulevard til byudvikling. Områderne var i den foregående kommuneplan udlagt som perspektivområder. Den østlige del af området omkring Siljangade består i dag af en blanding af traditionelle og kreative erhverv i en delvist nedslidt bygningsmasse, der rummer tydelige spor af områdets historiske anvendelse til industri. Beskæftigelsen i den del af området er koncentreret på få ejendomme. Der kan i den videre planlægning for området ved Siljangade, i et kommuneplantillæg med lokalplan, ses på, hvordan man kan fastholde områdets karakter og kreative erhverv og samtidig tilføre nyt liv med nye boliger og erhverv under hensyntagen til håndtering af risikozone fra nærtliggende produktionserhverv.



Rækkefølge for byudvikling
- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)
- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Nordøstamager - Vermlandsgade
Som del af rækkefølgeplanen fastholdes området til industri med særlig bestemmelse om, at udvikling af området til miljøfølsomme anvendelser forudsætter, at der tages hensyn til de fortsatte drifts- og udviklingsmuligheder for den nærliggende produktionsvirksomhed.

2. Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra industri til blandet boliger og serviceerhverv.

3. Strandlodsvej 48
Anvendelsen ændres fra serviceerhverv til blandet boliger og serviceerhverv.

4. Kastrupvej m.fl.
Flere boligrammer til havehuse er revurderet af forvaltningen for at tilpasse rammer til eksisterende forhold.

5. Engvej
Byggemuligheden øges, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 60 % til 110 % med henblik på etablering af tagboliger.

6. Sundparken
Anvendelsen ændres for en del af området fra institutioner og fritidsområder til boliger. Bebyggelsesprocent hæves fra 60 % til 110 %, hvilket muliggør nyt plejecenter i henhold til startredegørelse tiltrådt af Økonomiudvalget den 13. november 2018.

7. Prøvestenen Syd
Anvendelsen ændres til offentlige formål med mulighed for placering af erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2 og eksempelvis erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål.

8. Holmbladsgade
Byggemuligheden øges for at muliggøre ny skole på Nordøstamager.

Kløverparken er fortsat perspektivområde

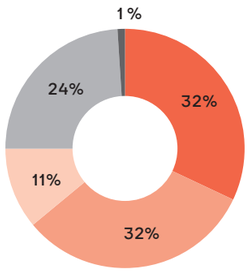
Nordøst for Kløvermarken ligger industriområdet Kløverparken. Området huser i dag en række forskellige virksomheder samt kultur- og fritidsfaciliteter som eksempelvis indendørs fodboldbaner og et koncertsted. Derudover er en stor del af området ubebygget og vil på sigt kunne bidrage med et nyt byområde centralt i København. Hele området fastholdes med Kommuneplan 2019 som perspektivområde. Det skyldes primært, at arealerne langs Kløverparken og Kraftværkshalvøen afventer håndtering af infrastruktur. En fremtidig udvikling af Kløverparken og Refshaleøen rummer unikke muligheder for at skabe et stort sammenhængende nyt kystnært område i København og skabe en samlet forbindelse med offentlig adgang langs kysten. Det er dog en forudsætning, at der tilvejebringes tilfredsstillende løsninger på infrastruktur i området, førend der tages hul på udviklingen. I umiddelbar forlængelse af, at den fremtidige infrastrukturbetjening af områderne, herunder kollektiv transport, er afklaret i forhold til linjeføring og finansiering, er det en mulighed at fremrykke byudvikling via et kommuneplantillæg. En byudvikling i dag ville også begrænses af forurenende virksomheder og risikovirksomheder beliggende i nærheden på Prøvestenen. Kommuneplanen giver mulighed for at udarbejde en lokalplan for Prøvestenen med henblik på zonering af virksomheder efter forurenings- og risikograd. Målet er at udarbejde en plan, der sikrer området for disse virksomheder med særlige beliggenhedskrav, men samtidig således at virksomheder med den største forureningsbelastning og/eller risiko fremadrettet placeres i størst mulig afstand fra Kløverparken.

Amager Strandpark

Bispebjerg

Fokus på kreative og traditionelle erhverv i Nordvest

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

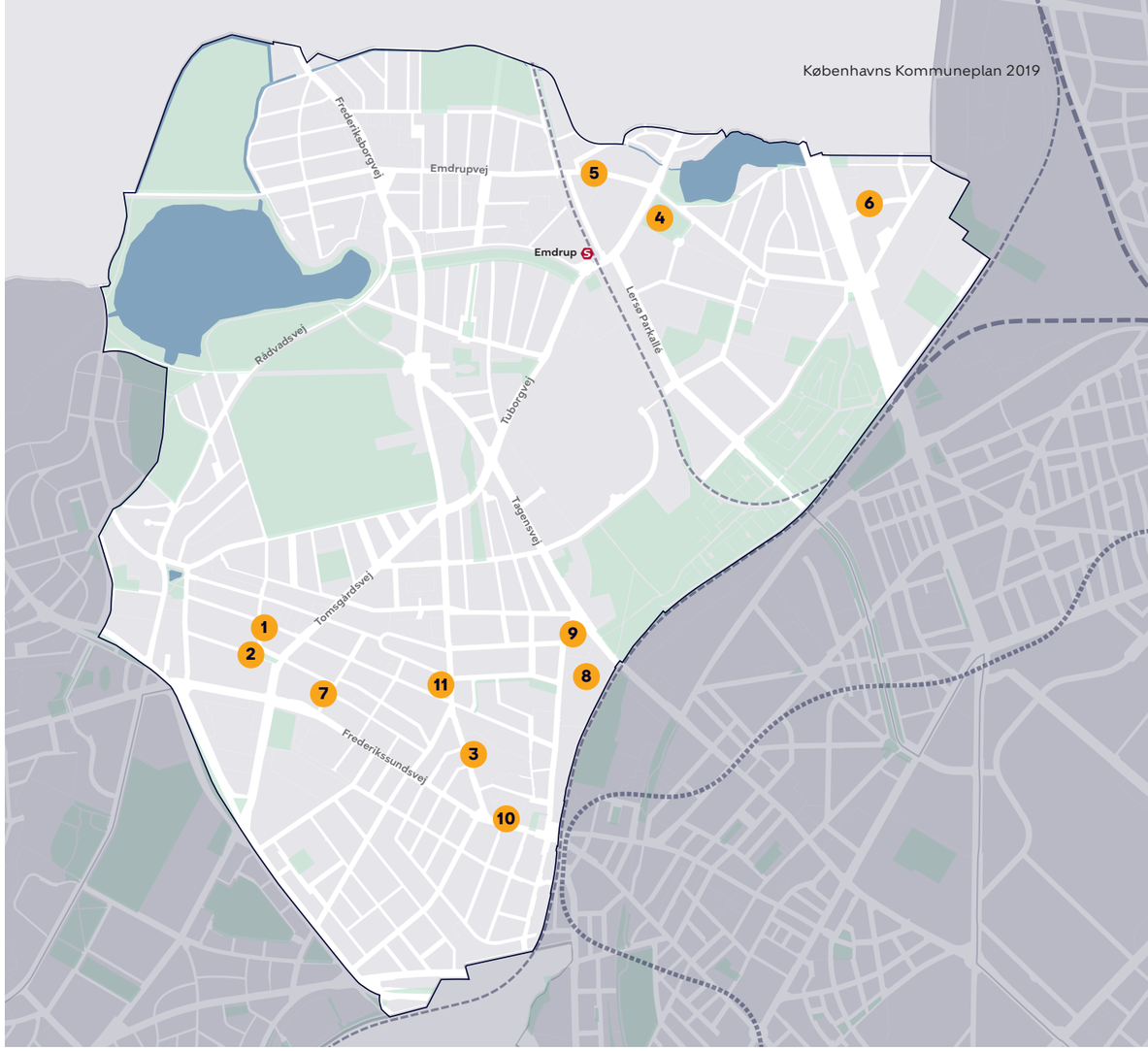
2 dagtilbudsgrupper

1 grøn forbindelse

En sammensat bydel
Bispebjerg er en varieret bydel bestående af hovedsageligt boliger, erhvervsområder og tidligere industriområder. Bydelen består af kvartererne Nordvest, Ryparken-Lundehus, Emdrup, Bispebjerg og Utterslev. Bydelens største rekreative områder er Utterslev Mose og Lersøparken, som danner bydelens grønne grænser. Bispebjerg Kirkegård udgør desuden en grøn ressource også som rekreativt rum for Bispebjerg. Boligmassen i Bispebjerg er karakteriseret ved mange almene og andelsboliger og relativt få ejerboliger. Gennemsnitsstørrelsen på boliger er ca. 65 m^2. Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieforøgelse. På den baggrund bør der arbejdes for at skabe flere familieboliger i bydelen. Der planlægges dog etableret botilbud og boligløsninger for socialt udsatte borgere på kommunalt ejede grunde. Her får de nye beboere glæde af de eksisterende fællesskaber og netværk, som er til stede i områderne. En lokalplan vil blive udarbejdet på baggrund af konkrete projektforslag for kommunens grunde med henblik på at sikre et samspil med områdets eksisterende kvaliteter.

Bedre kollektiv trafik og et nyt hus for kampsporten
Åbningen af Cityringen vil have positiv betydning for Bispebjerg, idet Nørrebro Station på grænsen mellem Nørrebro og Bispebjerg vil kunne betjene en stor del af Nordvest. Detbetyder, at Bispebjerg nu er forbundet med resten af byen på en meget bedre måde. På længere sigt vil en mulig ny letbaneforbindelse mellem Nørrebro Station og Gladsaxe styrke den kollektive trafik i store dele af Bispebjerg. Som supplement til undersøgelsen af en letbaneløsning, undersøges muligheden for at etablere en BRT-forbindelse. Det kommende Kampsportens Hus ved Nørrebro Station vil desuden styrke området og skabe et naturligt samlingssted for flere af bydelens borgere.

Kreative og traditionelle erhverv i Nordvest
Københavns byudvikling har medført, at mange af byens nye erhvervsområder henvender sig til kontorvirksomheder. Bispebjerg og specielt Nordvest tiltrækker med sin unikke karakter i form af en varieret bygningsmasse og tidligere industriområder et bredere udsnit af virksomheder. Det kan eksempelvis være virksomheder inden for kreative eller traditionelle erhverv, som iværksættere, håndværksvirksomheder eller automekanikere, der finder Nordvest attraktiv på grund af muligheden for at have funktioner såsom varelager, oplagsplads og eventuelt værksted tilknyttet en mindre kontorbygning. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi i særlig grad at fokusere på Nordvest som et bykvarter for både kreative og traditionelle erhverv, hvorfor bydelens tre kreative zoner bevares.



Rækkefølge for byudvikling

- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Dortheavej
Anvendelse ændres fra blandet erhverv til serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

2. Smedetoften 10
Anvendelsen ændres fra blandet erhverv til blandet boliger og serviceerhverv i overensstemmelse med ejendommens eksisterende anvendelse.

3. Frederiksborggade 16-30
Der muliggøres udvikling af uddannelsesinstitutionen NEXT.

4. Emdrupvej
Der muliggøres boliger til udsatte borgere.

5. Emdrupvej 107
Ny enkeltstående butik på op til 1.000 m^2 på Emdrupvej 107.

6. Ryparken 75-81
Anvendelsen ændres fra boliger og serviceerhverv til institutioner og fritidsområder, hvilket muliggør anvendelse til kommunale behov.

7. Thoravej 22
Anvendelsen ændres fra blandet erhverv til boliger og serviceerhverv, hvilket muliggør herberg med overnatningsfaciliteter.

8. Lygten
Parkeringnormen ændres for at muliggøre stationsnær bebyggelse, som godkendt i startredegørelse af Økonomiudvalget 13. marts 2018. Området fastsættes til byomdannelsesområde grundet dets gradvise omdannelse til nye byformål.

9. Lygten Nord
Området fastsættes til byomdannelsesområde grundet dets gradvise omdannelse til nye byformål.

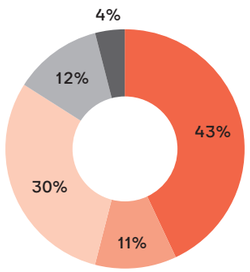
10. Drejervej
Anvendelsen ændres fra serviceerhverv til blandet boliger og serviceerhverv.

11. Frederiksborgvej 59
Der muliggøres randbebyggelse langs Frederiksborgvej 59.

Brønshøj-Husum

Udvikling af Bystævneparken og Tingbjerg skal løfte hele Brønshøj-Husum

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

18 dagtilbudsgrupper

2 skolespor

1 idrætshal

375 plejeboliger – ny kapacitet

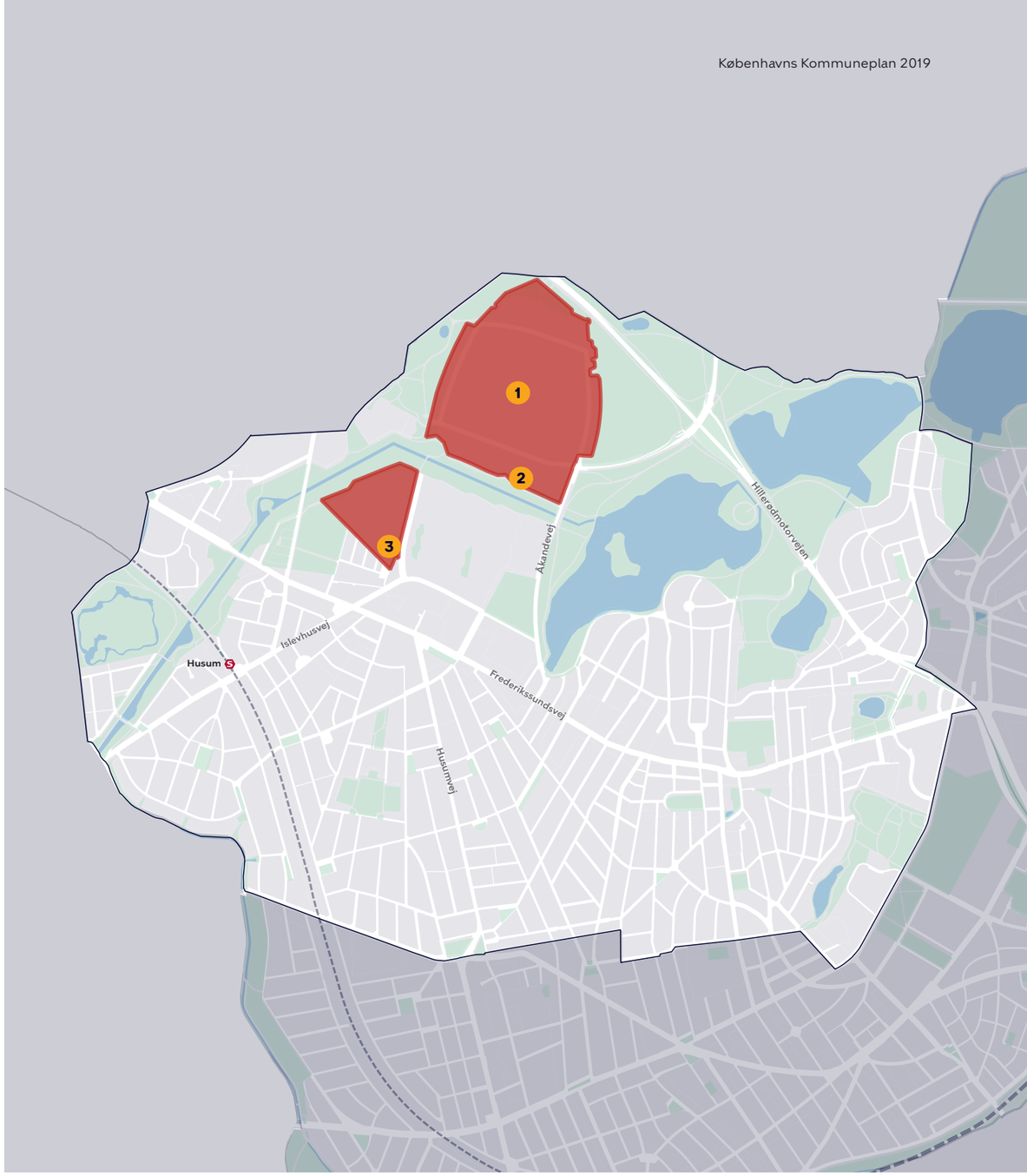
20 botilbudspladser - modernisering

En sammensat bydel med behov for bedre kollektiv trafik

Brønshøj-Husum er en grøn bydel med områder af høj rekreativ værdi som Utterslev Mose og fæstningskanalen. Det er en bydel med en række nye kultur- og fritidsinitiativer, hvor gamle bygninger får nyt liv som med aktiviteterne i det gamle Brønshøj Vandtårn. Andelen af stationsnære områder er dog væsentlig lavere i Brønshøj-Husum end andre bydele i København, og de centrale dele af Brønshøj-Husum er i dag udelukkende busbetjent. Borgerrepræsentationens beslutning om at undersøge mulighederne for etablering af en letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe er samtidigt en undersøgelse af muligheden for at løfte Brønshøj-Husum og understøtte udviklingen af Tingbjerg og Bystævneparken, der samtidig åbnes mere op og kobles bedre til resten af København. Der skal i den fremtidige planlægning tages hensyn til den foreslåede linjeføring for letbanen, der fremgår af kortet bagerst i kommuneplanen. Desuden skal der i det videre arbejde med den overordnede kollektive trafikbetjening i byen, som supplement til undersøgelsen af en letbaneløsning til Tingbjerg, undersøges muligheden for at etablere en BRT-forbindelse til Tingbjerg, som den primære løsning for forbindelsen til Tingbjerg.

En samlet plan skal løfte Tingbjerg

Omgivet af grønne områder ligger boligområdet Tingbjerg, nær Vestvolden, Gyngemosen og Utterslev Mose. Tingbjerg er i dag karakteriseret ved dens lave bebyggelse og luft mellem husene. Tingbjerg er i dag udpeget som hård ghetto af staten, og det er lovbestemt, at boligområdet skal undergå store fysiske forandringer frem mod 2030. Med Kommuneplan 2019 bliver Tingbjerg udpeget som et byudviklingsområde. Københavns Kommune og de to almene boligorganisationer SAB og fsb samarbejder om at realisere den ambitiøse og lovpligtige udviklingsplan for Tingbjerg-Husum, som blev vedtaget af boligorganisationerne og Borgerrepræsentationen samt godkendt af Boligministeriet i 2019. Udviklingsplanen bygger videre på Byudviklingsplanen fra 2018 og tager udgangspunkt i Tingbjergs eksisterende kvaliteter med ønsket om at skabe en grøn, aktiv og åben boligby med blandede ejerformer og en bæredygtig beboersammensætning. Visionen er en gennemgribende omdannelse af området med udgangspunkt i Københavnermodellen, hvor det primære greb er fortætning med private boliger samt forbedret trafikal infrastruktur. De private boliger skal medvirke til at skabe et varieret og attraktivt boligudbud, så beboersammensætningen i højere grad kommer



Rækkefølge for byudvikling

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Tingbjerg

Byggemulighederne for Tingbjerg øges for at muliggøre Tingbjerg/Husum Byudviklingsstrategi med efterfølgende planer og programmer, idet området er på regeringens ghettoliste. Der skabes mulighed ved lokalplan for at bygge i op til 33 m i den ydre ramme og op til 24 m i sydøstlige rammer. Dette er i overensstemmelse med helhedsplanen for Tingbjerg.

2. Ruten Bydelscenter

Centrets afgrænsning justeres og maksimalt butiksareal hæves med 2.000 m² til 7.600 m² for at understøtte indsatsen i Tingbjerg.

3. Bystævneparken

Kommuneplanrammen for Bystævneparken ændres for at muliggøre Tingbjerg/Husum Byudviklingsstrategi med efterfølgende planer og programmer. Rammen fastsættes nærmere ved kommende kommuneplanlægning.

til at afspejle resten af København. Derudover er der fokus på, at der skal skabes nye mødesteder og forbindelser på tværs, der skal koble ny bebyggelse sammen med den eksisterende og det omkringliggende landskab. Det skal samtidig skabe grobund for nye fællesskaber på tværs og styrke den sociale sammenhængskraft.

Bystævneparken omdannes til et attraktivt bykvarter

Med Kommuneplan 2019 udlægges Bystævneparken til et nyt byudviklingsområde. Bystævneparken, der er ejet af Københavns Kommune, blev opført i 1970-1973 og huser i dag en række kommunale institutioner herunder flere plejecentre.

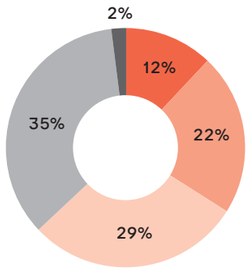
Det er planen, at Bystævneparken over de kommende år skal udvikles til et trygt, grønt og attraktivt område med nye boliger. Hensigten er at skabe en blandet bydel og bidrage til et løft af hele Tingbjerg-Husum. I den fremlagte helhedsplan åbnes Bystævneparken op til de omkringliggende kvarterer, mens to nye skolespor tilknyttet til nærtliggende skole og nye daginstitutioner skal bidrage med kapacitet til fremtidens børn og unge i Brønshøj-Husum.

Bystævneparken

Christianshavn

Omdannelse af et gammelt forsvarsområde og industriområde

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

36 dagtilbudsgrupper
4 skolespor
1 idrætshal
35 botilbudspladser – ny kapacitet
60 plejeboliger – modernisering
80 plejeboliger – ny kapacitet
1 grøn forbindelse

*Data for Indre By og Christianshavn

Starten på en ny fremtid for Nyholm
Med Holmens udvikling har Christianshavn gennemgået store forandringer. Operaen, nye uddannelsesinstitutioner og senest en udvikling af Papirøen og Kuglegården bidrager med nye muligheder til Københavns mindste bydel. Nyholm har ligesom resten af Holmen spillet en central rolle for det danske forsvar i flere århundreder.

Med udflytningen af Søværnet fra Nyholm har staten igangsat arbejdet med en ny helhedsplan for den del af øen, der skal bevares. Planen forventes færdig i 2020, hvorefter en nærmere kommune- og lokalplanlægning skal finde sted.

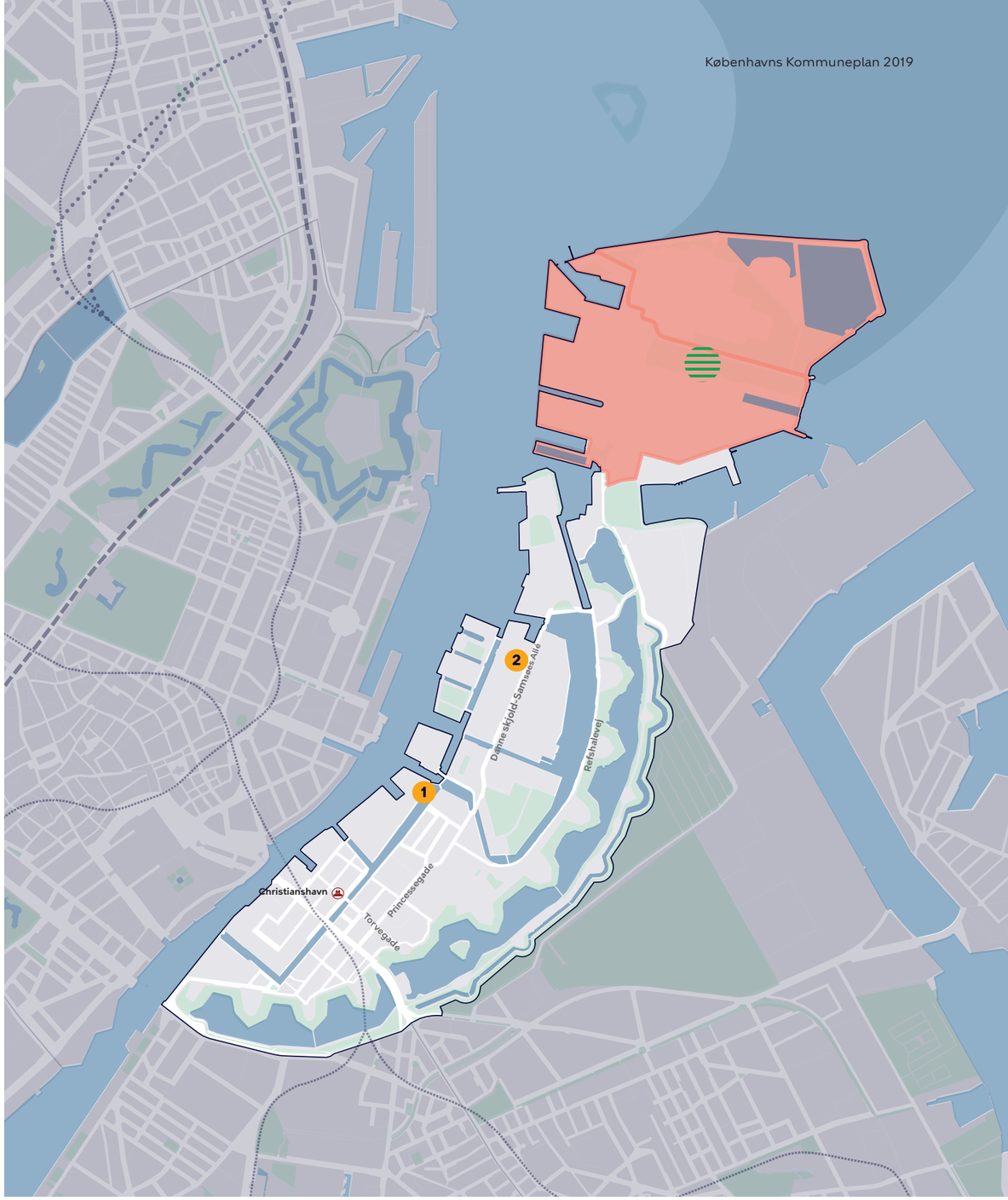
Københavns Kommune ønsker at indgå i udviklingen af området sammen med Forsvaret og Kulturministeriet i en åben proces med inddragelse af offentligheden. Der ønskes en helhedsorienteret udvikling, der omfatter sikring og styrkelse af områdets kulturarv, historiske og rekreative karakter og arkitektoniske værdier. Ved udviklingen af Nyholm er det afgørende, at området primært udlægges til rekreative, offentlige og kulturelle formål.

Nyholm indgår som en del af det udpegede kulturmiljø for Holmen, Nyboder, Holmens Kirke/Kirkegård og Søkvæsthuset. Ved ændring af de nuværende bygninger til anden anvendelse er det vigtigt at bevare bygningernes militære ydre fremtoning. Der bør tænkes i formidling af de tidligere militære bygninger, idet de rummer en stor historisk værdi for såvel lokale som besøgende.

Udviklingen af Nyholm bør også ses i lyset af den kommende udvikling på Refshaleøen og Lynetteholmen.

Refshaleøen som perspektivområde
Refshaleøen har siden 1990'erne udviklet sig fra at være et lukket industriområde til at være et åbent område i København med masser af muligheder. Refshaleøen er, særligt i sommerhalvåret, blevet et populært udflugtsmål for københavnerne og byens gæster med attraktioner som museet Copenhagen Contemporary, madmarkedet Reffen og den store klatrehal Blocs & Walls.

Refshaleøen fastholdes i Kommuneplan 2019 som perspektivområde i rækkefølgeplanen for byens udvikling. Det betyder, at en byudvikling først kan finde sted efter 2031, og at der i området fortsat vil være gode lokaliseringsmuligheder for kreative erhverv, midlertidige tiltag, festivaler og events. I forbindelse med udviklingen af Lynetteholmen og planlægningen af ny infrastruktur skal Refshaleøen indtænkes som sammenhængende med den omkringliggende by.



Rækkefølge for byudvikling
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)
- Væsentlige rammeændringer
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder

Væsentlige rammeændringer
1. Bodenhoffs Plads
Byggemuligheden øges, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 150 % til 165 % med henblik på etablering af tagboliger.

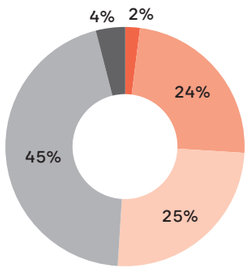
2. Holmen
Byggemuligheden for Kunstskolerne (Det kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering, Rytmisk Musikkonservatorium, Den danske Filmskole og Den danske Scenekunstskole) øges i mindre grad for at muliggøre potentiel udvidelse, samtidig med, at sammenhæng mellem de to nuværende rammer ophæves og således fremadrettet udgøres af to selvstændige rammer.

Indre By

Københavns historiske centrum

Boligmassen efter ejerforhold

(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

36 dagtilbudsgrupper

4 skolespor

1 idrætshal

35 botilbudspladser – ny kapacitet

60 plejeboliger – modernisering

80 plejeboliger – ny kapacitet

1 grøn forbindelse

*Data for Indre By og Christianshavn

En plan for den gennemkørende trafik

Med Cityringens indvielse i efteråret 2019 åbnede fem nye metrostationer i Indre By. De nye metrostationer skaber en bedre sammenhæng til resten af byen og gør det lettere at komme rundt. Indre By oplever i dag meget gennemkørende trafik. I forbindelse med de igangværende undersøgelser om en ny Østlig Ringvej udarbejdes der en særskilt trafiksaneringsplan. Trafiksaneringsplanen omfatter Indre By og eventuelt andre områder, som kan trafiksaneres, hvis der etableres en Østlig Ringvej om København.

Formålet med trafiksaneringsplanen er at begrænse den gennemkørende trafik i bl.a. Indre By. Beboere, kunder, lokale erhvervsdrivende mv. skal stadig kunne anvende bil til de relevante områder og strækninger. Udover at trafiksaneringsplanen skal kunne give et bud på, hvordan den gennemkørende trafik begrænses i relevante områder, skal planen eksemplificere, hvilke vejarealer der kan frigøres som følge af den begrænsede trafik og illustrere, hvad de frigjorte vejarealer alternativt kan anvendes til. Resultaterne af trafiksaneringsplanen forventes at være klar i løbet af 2020.

Centrum for bæredygtig turisme og arbejdspladser

Hovedstadsområdets største koncentration af arbejdspladser findes i Indre By. Gennem de seneste 15-20 år er der sket en markant udvikling og fornyelse af området. Der er bl.a. foretaget store offentlige investeringer i opførelsen af kulturelle institutioner og i etableringen af metroen. Indre By har udviklet og fastholdt sin særlige historiske karakter samtidig med, at mange arbejdspladser, et stort udbud af butikker, kulturelle institutioner og restaurationer er kommet til.

Udviklingen de senere år hænger tæt sammen med en voksende turisme, der i København primært koncentrerer sig i de indre bydele. Turismen har bidraget til et aktivt handelsliv og byliv, men kan indimellem også give udfordringer for de lokale københavnere. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi at skabe rammerne for en turisme, der fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion. Samtidig er det vigtigt, at der fortsat er plads til nye virksomheder, som ønsker at placere sig i området omkring Indre By. Her kan bl.a. nævnes udviklingen af Axel Towers og den kommende udvikling af Danske Banks tidligere hovedsæde på Bremerholmen.

Rækkefølge for byudvikling

- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Sølvgade Kaserne
Anvendelsen ændres fra institution og fritidsområde til bolig, idet der er etableret ungdomsboliger.

2. Nyboder Skole
For at muliggøre udvidelse af Nyboder Skole øges den maksimale bebyggelsesprocent fra 150 % til 185 %.

3. Amaliegade 23-25
Anvendelsen ændres fra institution og fritidsområde til bolig med henblik på at muliggøre konvertering til lejligheder.

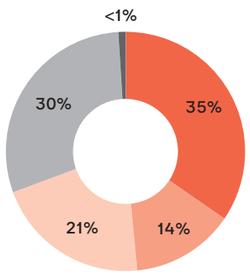
4. Amaliegade 44
Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområde til serviceerhverv med henblik på at muliggøre videre anvendelse af kontorerhverv.

5. St. Kongensgade 96-100
Anvendelsen ændres fra institution og fritidsområde til bolig med henblik på at muliggøre konvertering til lejligheder.

Kongens Enghave

Byudviklingen fortsætter i Københavns Sydhavn

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

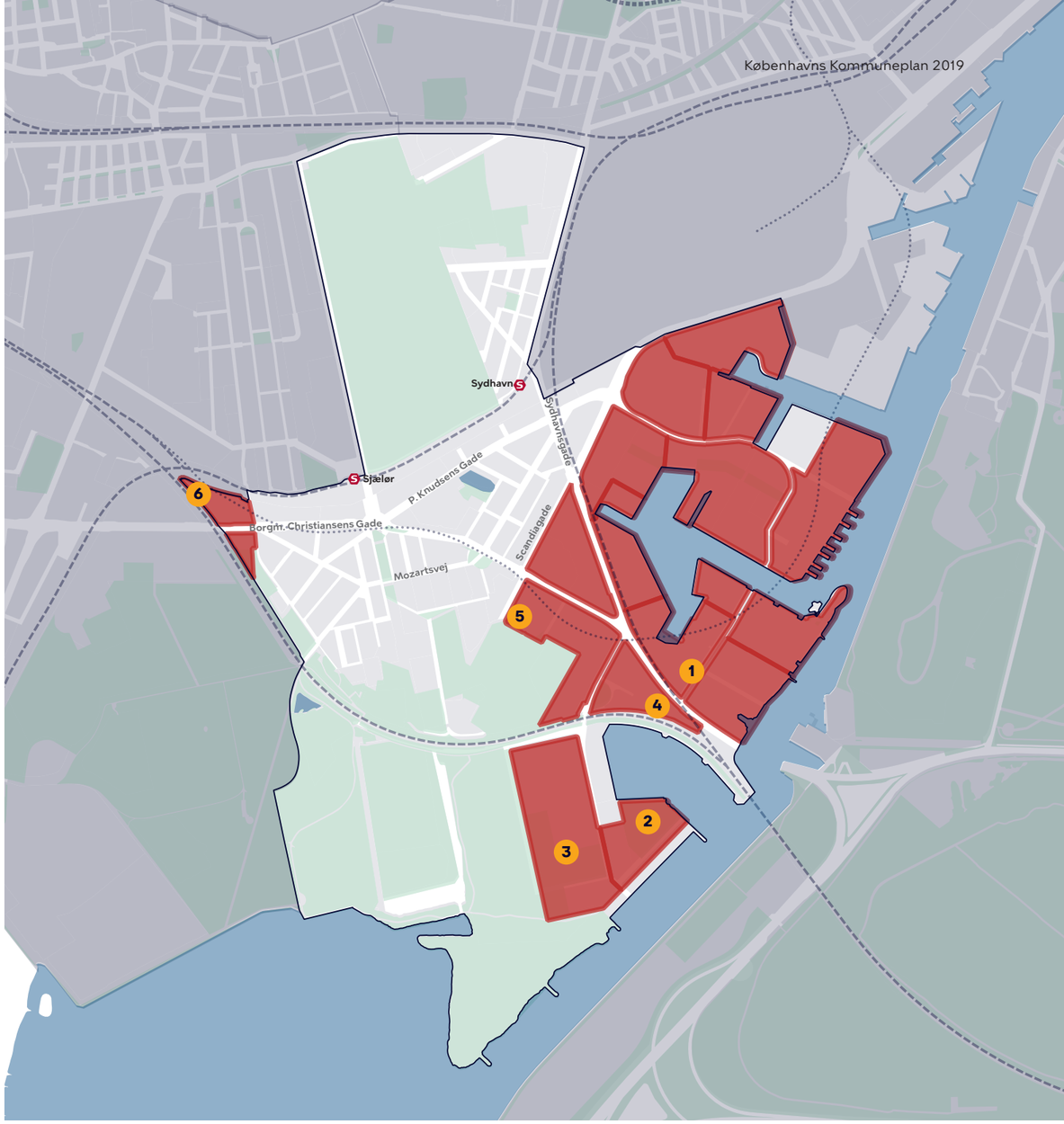
Behov frem mod 2030
finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

92 dagtilbudsgrupper
8 skolespor
370 plejeboliger – ny kapacitet
2 idrætshaller
2 driftspladser
2 grønne forbindelser
1 11-mands fodboldbane
2 7-mands fodboldbaner
2 parker

*Data for Vesterbro og Kongens Enghave

En ny metro til Sydhavn
Etableringen af en ny metro til Sydhavn er i fuld gang. Sydhavnsmetroen forventes åbnet i 2024, og dermed bliver det lettere at komme på tværs af det nye og gamle Sydhavn, ligesom Sydhavn bliver koblet på den eksisterende del af metronettet. En ny metro til Sydhavn understøtter den byudvikling, der har været i gang siden årtusindeskiftet, og som har resulteret i nye bykvarterer langs havneløbet. Med metroen skabes grobund for en positiv udvikling af hele Sydhavn.

Bedre sammenhæng mellem det nye og gamle Sydhavn
Sydhavnsgade udgør i dag en barriere for sammenhængen mellem de nye og gamle bykvarterer i Sydhavn. Med Kommuneplan 2019 udlægges der områder til byudvikling på begge sider af Sydhavnsgade. For at skabe bedre sammenhæng mellem det nye og gamle Sydhavn bør et væsentligt element i udviklingen af områderne være et fokus på integrationen med de omkringliggende kvarterer, herunder bedre forbindelser på tværs af Sydhavnsgade.



Rækkefølge for byudvikling

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Sydhavn – Sluseholmen
Byggemuligheden øges, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 150 % til 185 % for at muliggøre tættere bebyggelse ved kommende metrostation.

2. Bådehavnsgade Syd - Stejlepladsen
Ifølge Budget 19 aftale om Ørestad Fælled Kvarter udlægges dette areal til byudvikling. Det udlægges til boliger. Nærliggende produktionsvirksomhed af national interesse samt Forsvarets skydebane på Amager sikres.

3. Bådehavnsgade Syd
Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv. Nærliggende produktionsvirksomhed af national interesse samt Forsvarets skydebane på Amager sikres.

4. Bådehavnsgade Nordøst
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra blandet erhverv til blandet boliger og serviceerhverv.

5. Bådehavnsgade Nordvest
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra blandet erhverv til blandet boliger og serviceerhverv.

6. Strømmen
Området indgår i rækkefølgeplanen. Rammen fastlægges ved yderligere kommuneplanlægning.

Udviklingen af Bådehavnsgade skal ske med respekt for det nuværende miljø

På den sydlige side af Sjællandsbroen ligger Bådehavnsgade. En stor del af området er karakteriseret ved industri- og havnefunktioner og er i dag udlagt som perspektivområde i kommuneplanen. Med Kommuneplan 2019 udlægges hele området, både nord og syd for banen, til byudvikling.

Som led i aftalen om alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter skal "Stejlepladsen" indgå i udviklingen af området. Området omkring Fiskerhavnen er sammen med området omkring Slusen udpeget som kulturmiljø. I udviklingen af Bådehavnsgade er det væsentligt at bevare det havneliv, der i dag udspiller sig, så Fiskerhavnens og bådeklubmiljøets unikke stemning og karakter også fremadrettet vil være med til give stedet dets identitet. Langs Bådehavnsgade Vest ligger Tippen, som er et grønt område, hvoraf den sydlige ende er fredet. Ud for Stejlepladsen ligger Kalvebodløbet, der i sin helhed er udpeget til Natura 2000-område. De miljømæssige forhold omkring Bådehavnsgade vil således blive undersøgt parallelt med planprocessen for byudviklingsområdet. Kulturmiljøet skal sammen med både det grønne og blå naturområde rundt om Bådehavnsgade ses som en ressource, der kan skabe sammenhæng i områdets udvikling.

Kommunale behov i Bådehavnsgade

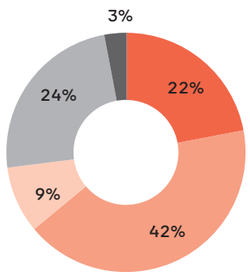
Delområde	Kommunale behov	Størrelsesorden for m²-behov
Bådehavnsgade Syd	- En eller flere daginstitutioner med samlet 15-25 grupper - SOF botilbud i størrelsesordenen 35 boliger - Almene plejeboliger med i størrelsesordenen 100 boliger - Svømmehal	20.000 m²
Bådehavnsgade Sydøst (Stejlepladsen)	- Daginstitution med ca. 10 grupper	2.000 m²
Bådehavnsgade Nordøst	- Almene plejeboliger i størrelsesordenen 100 boliger - Daginstitution med 8-16 grupper	12.000 m²
Bådehavnsgade Nordvest	- En skole med 4 spor - Idrætshal i tilknytning til skole - Juniorklub i tilknytning til skole - Ungdomsklub - Kulturhus/bibliotek i tilknytning til skole - 8-mands boldbane	18.000 m²

Sluseholmen

Nørrebro

Fokus på Mjølnerparken, De Gamles By og fire nye metrostationer

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

3 skolespor

1 idrætshal

48 botilbudspladser – modernisering

210 plejeboliger – modernisering

150 plejeboliger – ny kapacitet

Metro til Nørrebro

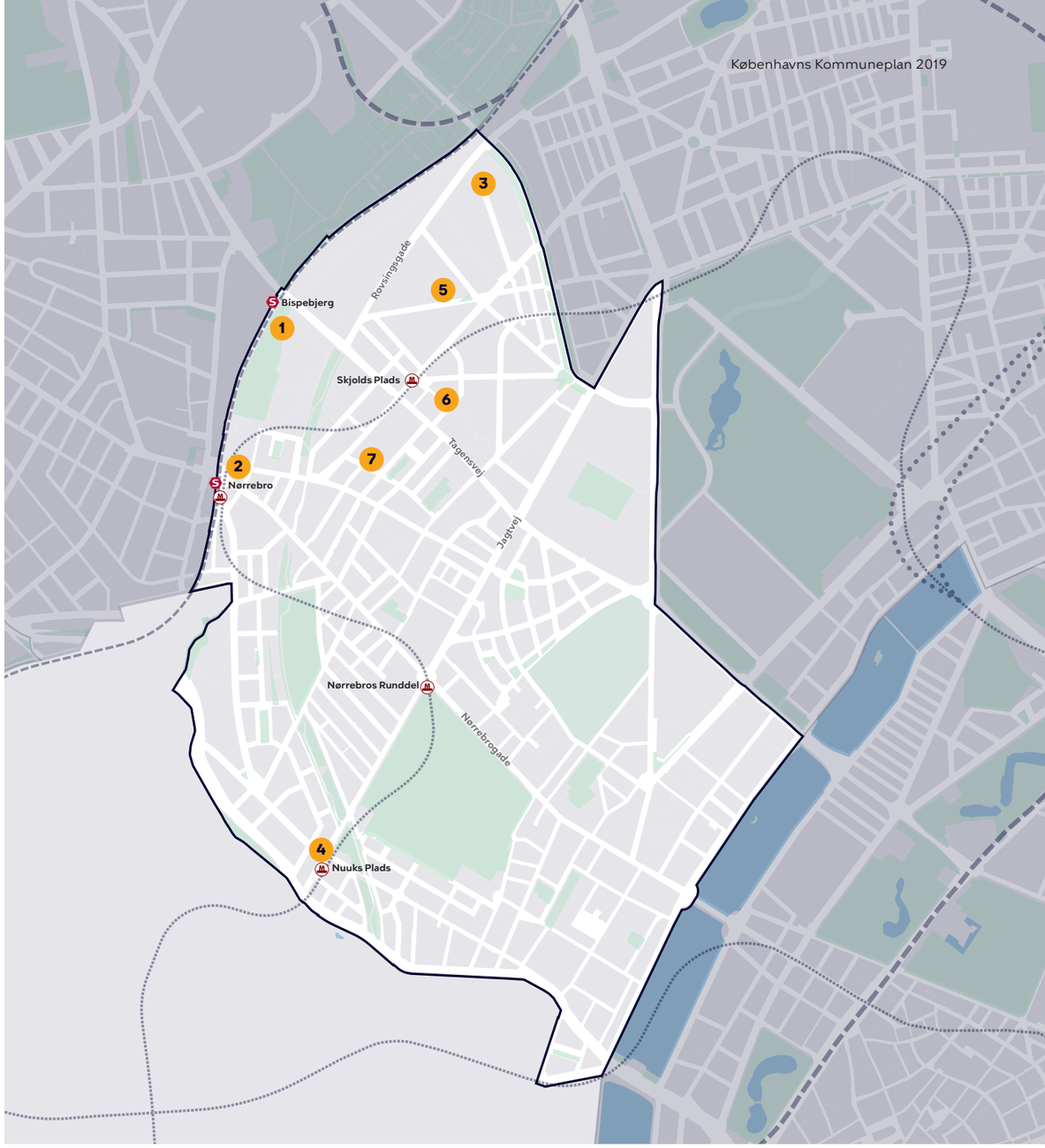
Med åbningen af Cityringen har Nørrebro fået hele fire nye metrostationer. Det betyder, at Nørrebro er blevet forbundet med den resterende by på en helt ny måde. Det er bl.a. muligt at komme fra Nørrebro Station til Rådhuspladsen på 11 minutter. Udover bedre forbindelser til resten af byen betyder åbningen af Cityringen, at de fire nye stationspladser bliver en central del af gadebilledet på Nørrebro. På Nørrebro Station forventes der i 2025 ca. 20.000 rejsende med metro hver dag. Dertil kommer rejsende med S-tog og busser. Det kræver et løft af stationsområder generelt. Der arbejdes bl.a. på, at der skal indrettes butikker under højbanen, ligesom stationsområdet skal give mulighed for mere byliv og plads til ophold. Derudover er der planer om at udvikle et nyt byrum på Basargrunden.Der er samtidig mulighed for at bygge flere nye boliger stationsnært. Eksempelvis gives der mulighed for at opføre nye studieboliger på Hermodsgade ved metrostationen Skjolds Plads.

Bispeengbuens fremtid

Bispeengbuen er en 6-sporet motortrafikvej ejet af staten, der ligger i kommunegrænsen mellem København og Frederiksberg Kommune. Borgerrepræsentationen ser gerne, at Bispeengbuen nedlægges og erstattes af en tunnel, der kan skabe mulighed for nyt liv og fællesskaber i bydelen og på den måde bidrage til at løfte området til glæde for alle københavnere og erhvervslivet i området. Københavns Kommune skal arbejde på at undersøge muligheden for at realisere en å-park, hvor Bispeengbuen og Åboulevarden løber nu. Kapaciteten i tunnelen bør fortsat opretholdes, så der ikke overflyttes trafik til vejene i bydelen. Dertil bør ejerskabet fortsat være hos staten. Københavns Kommune er dog åben overfor at bidrage til finansiering af projektet. Vejdirektoratet har besluttet at udskyde levetidsforlængelsen af Bispeengbuen til 2031, hvilket skaber mere tid til at undersøge scenarier for omdannelsen af Bispeengbuen og have dialog med staten og Frederiksberg Kommune.

De Gamles By

De Gamles By er et kommunalt ejet areal med kommunale funktioner i hjertet af Nørrebro. Navnet De Gamles By kom til i 1919 grundet den store andel af plejehjem og ældreboliger. Borgerrepræsentationen har i 2018 besluttet, at der skal bygges en ny skole og et diabetescenter, hvilket giver anledning til at se på, hvordan de kommunale funktioner i De Gamles By spiller sammen med ønsket om



Rækkefølge for byudvikling

● Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Bispebjerg St.
Anvendelsen tilbageføres fra serviceerhverv til teknisk anlæg, idet projekt for bebyggelse over banen ikke forventes.

2. Borgmestervangen
Anvendelsen ændres fra teknisk anlæg til institutioner og fritidsområder, som følge af færdiggørelse af metroen.

3. Ragnhildgade 1
Byggemuligheden øges, idet bebyggelsesprocenten hæves fra 150 % til 185 % for at muliggøre boliger.

4. Nuuks Plads
Byggemuligheden fastsættes til 10.000 m² og den maksimale højde sættes til 24 meter.

5. Aldersrogade
Byggemuligheden øges, idet bebyggelsesprocenten hæves fra 110 % til 150 %, for at muliggøre boliger i Bo-Vitas boligafdeling Aldersrogade, der er på regeringens ghettoliste.

6. Hermodsgade 26-28
Anvendelsen ændres fra serviceerhverv til boliger for at muliggøre ungdomsboliger.

7. Holger Petersens Tekstilfabrik
Byggemuligheden øges, idet bebyggelsesprocenten hæves fra 150 % til 185 %, for at muliggøre ny bebyggelse i henhold til startredegørelse tiltrådt af Teknik- og Miljøudvalget den 18. september 2017.

en grøn bydel i byen. Derfor er der udarbejdet en ny helhedsplan for De Gamles By, som Borgerrepræsentationen skal tage stilling til i foråret 2020.

Gennemgribende plan for Mjølnerparken

Mjølnerparken ligger på en attraktiv placering kort fra Nørrebro St. mellem Mimersgade og Tagensvej. Mjølnerparken har en høj andel udsatte borgere og er et boligområde på statens liste over hårde ghettoområder. Kommunen arbejder derfor sammen med den almene boligorganisation Bo-Vita om at realisere en gennemgribende omdannelse af området.

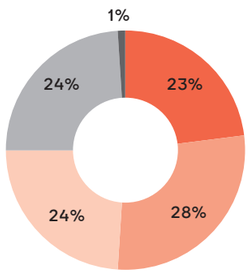
Planerne indebærer blandt andet, at samtlige boliger gennemrenoveres, og at der tilbygges tagboliger og nye ungdomsboliger. I forlængelse af renoveringen reduceres andelen af almene familieboliger til 40 procent som følge af statslige krav til boligområder på statens liste over hårde ghettoområder. Herudover bliver hele området åbnet for gennemstrømmende trafik, og der tilføjes udadvendte funktioner i stueetagerne. Dette suppleres af en omfattende byudvikling i kvarteret omkring Mjølnerparken med nye ungdomsboliger, metrostationen på Nørreport St. og en ny stiforbindelse, Nordvestpassagen, der går på tværs af jernbanen fra Mimersparken til Nordvest.

Assitens Kirkegård

Valby

Flere nye byudviklingsområder og bedre forbindelser i Valby

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

30 dagtilbudsgrupper

6 skolespor

66 plejeboliger – modernisering

195 plejeboliger – ny kapacitet

2 grønne forbindelser

Udvikling omkring Ny Ellebjerg
De senere år har udviklingen i Valby Syd centreret sig omkring FLSmidth og Grønttorvet. Områderne forventes fuldt udbygget inden for 10 år. Ny Ellebjerg Station får med indvielsen af Ringstedbanen og en kommende Sydhavnsmetro en central betydning for den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet. Det skaber grundlag for udvikling af området omkring stationen.

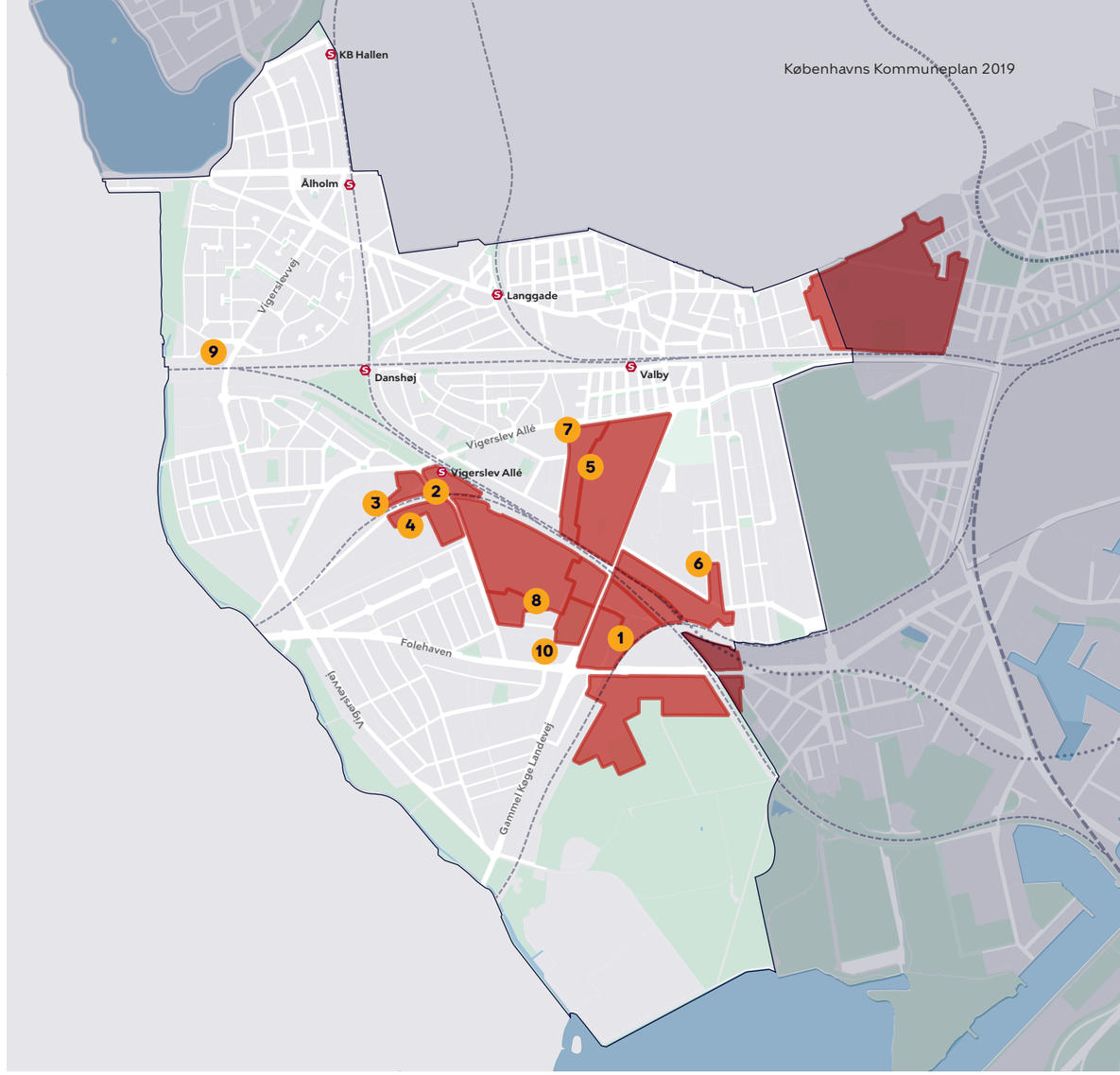
Syd for stationen ligger arealerne omkring Følager og Poppelstykket, hvor byomdannelsen er begyndt. I området Strømmen er arbejdet med etablering af sporskiftekammer til Sydhavnsmetroen i fuld gang, hvilket om få år giver mulighed for at udvikle et nyt stationsnært område. Områderne kobles op på Ny Ellebjerg Station, og med stiforbindelser forbindes de mod vest med Grønttorvet og mod syd til Valby Idrætspark og Valbyparken. Nordvest for stationen findes særligt på det smalle areal mellem jernbanerne og op mod Gammel Køge Landevej også et byområde med udviklingspotentiale, som skal udvikles i samarbejde med staten, som ejer området. Der skal i arbejdet fokuseres på at skabe en attraktiv bymæssig helhed omkring stationen.

Nye byudviklingsområder
Kulbanekvarteret er beliggende i det vestlige Valby og består i dag af både bolig- og erhvervsområder. Med udgangspunkt i to udviklingsplaner for den nordlige og sydlige del skal området de kommende år udvikles.

Udviklingen sker desuden med udgangspunkt i Områdefornyelsen Kulbanekvarteret, der siden 2016 har arbejdet med at skabe en attraktiv bydel for det gode hverdagsliv med en velfungerende bystruktur, bykvalitet, sti- og cykelforbindelser, en stor grøn park og fællesskaber.

Folehaven er et alment boligområde beliggende i Valby Syd. Området er i dag forholdsvis isoleret grundet de omkringliggende og trafikerede indfaldsveje. Områdefornyelsen Folehavekvarteret arbejder for at realisere udviklingsplanen for Folehaven med konkrete initiativer, der skal bidrage til at løfte området og skabe bedre sammenhæng mellem boligområdet og attraktionerne i Valby. Udviklingen er bundet op på et tæt samarbejde mellem de almene boligorganisationer og Københavns Kommune og indeholder bl.a. planer om at skabe stiforbindelser til Valby Idrætspark.

Helhedsplan for Toftegårds Plads
Toftegårds Plads skal bindes bedre sammen og være et attraktivt lokalt mødested for det gamle og nye Valby. I dag er der forskellige kulturfaciliteter lokaliseret på pladsen, som Valby Kulturhus og Kraftwerket. Med etablering af et nyt bibliotek er målet at gøre Toftegårds Plads til en kulturdestination i Valby til glæde for lokale og besøgende. I sammenhæng med de nye kulturfaciliteter udarbejdes der en helhedsplan for pladsen, som skal sikre samspil mellem eksisterende bygninger og nybyggeri og muliggøre bedre udfoldelsesmuligheder på pladsen.



Rækkefølge for byudvikling

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Poppelvænget
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra blandet erhverv til blandet bolig og serviceerhverv.

2. Kulbanekvarteret – Jernbanen
Rammen indgår som en del af rækkefølgeplanen og kan ændres ved kommende planlægning.

3. Kulbanekvarteret – Midt
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra serviceerhverv til blandet bolig og serviceerhverv.

4. Kulbanekvarteret – Datacentralen
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen for en del af området fra tekniske anlæg samt serviceerhverv til blandet bolig og serviceerhverv.

5. Vigerslev Allé - FLSmidth
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra serviceerhverv til blandet bolig og serviceerhverv.

6. Kløverbladsgade
Anvendelsen ændres fra boliger og serviceerhverv til boliger, der muliggør bevarelse af eksisterende skole.

7. Ramsingsvej 4
Der muliggøres bebyggelse af ny daginstitution.

8. Grønttorvet
Der muliggøres yderligere bebyggelse til boliger, idet den maksimale boligandel i området øges fra 90 % til 95 %. Afgrænsning mod jernbanen justeres.

9. Hansstedvej 7
Anvendelsen ændres fra tekniske anlæg til offentlige formål for at muliggøre ny anvendelse af tidligere brandstation.

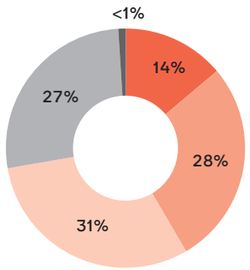
10. Vinhaven Lokalcenter
Vinhaven Lokalcenter udvides, så butiksansamling ved Bekkergård Vænge/Folehaven indgår.

Vanløse

Omdannelse af erhvervsområder ved Slotsherrensvej og Kastanie Allé

Boligmassen efter ejerforhold

(opgjort 2018)
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

Behov frem mod 2030

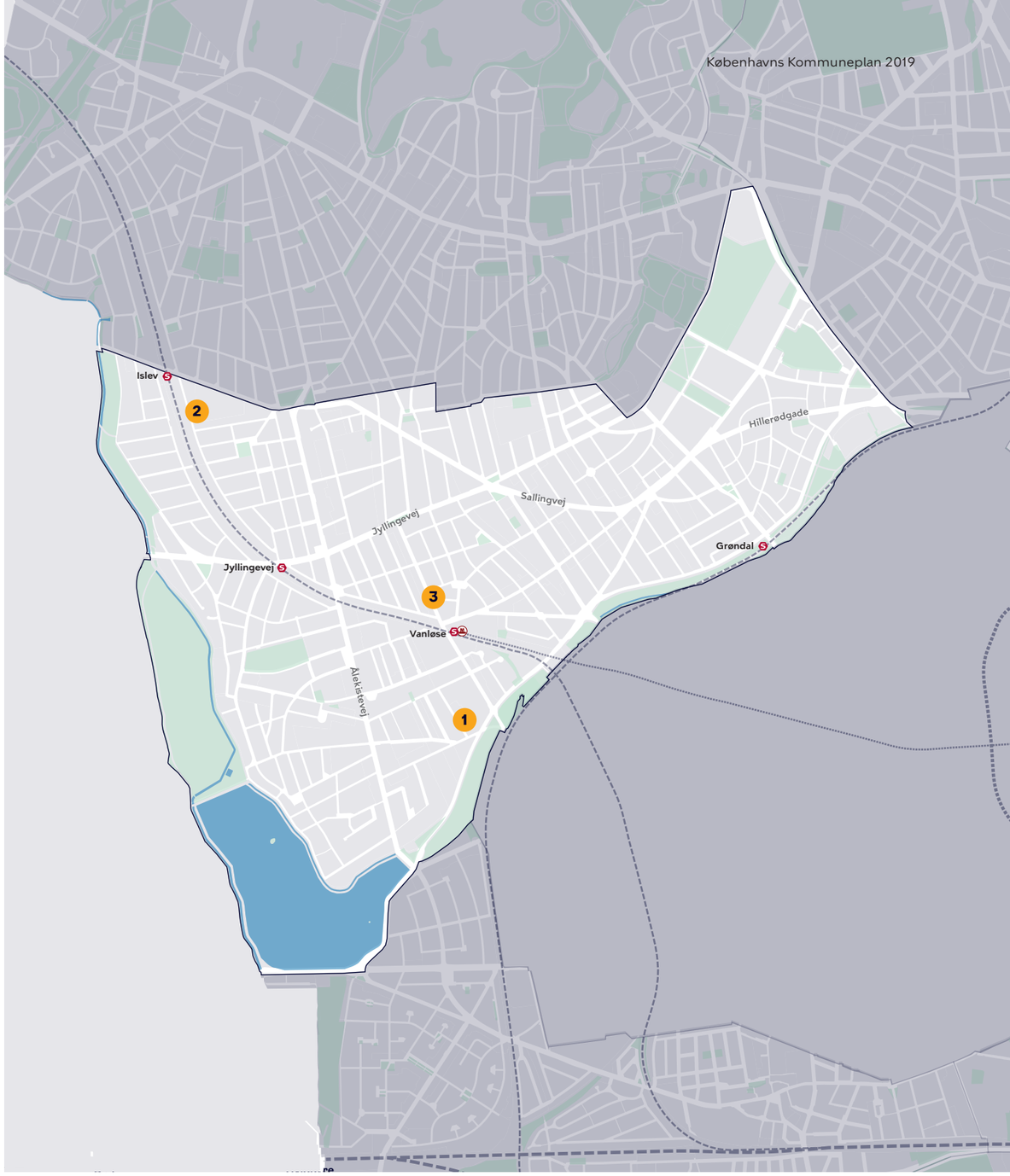
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

Der er ikke behov for ny kapacitet i Vanløse.

Vanløse bymidte
Vanløse blev sammen med de øvrige omkringliggende distrikter indlemmet i Københavns Kommune i 1901 og blev fuldt udbygget i 1950'erne. Vanløse bymidte er bydelens centrum og bymæssige hjerte. Den er i de senere år blevet udbygget med fælles bydelsfunktioner, herunder etablering af Kronen, et helt nyt butikscenter og ungdomsboliger m.m. Herudover er der bl.a. planer for udbygning af Frode Jakobsens Plads overfor stationen. Sammenlagt vil det betyde, at Vanløse bymidte vil tiltrække flere besøgende fra resten af byen. Store dele af bydelen er godt forbundet med resten af København med metro og S-tog, men Vanløse præges også af tung trafik på de store indfaldsveje.

Konvertering af erhvervsområder ved Slotsherrensvej og Kastanie Allé
Med Kommuneplan 2019 konverteres erhvervsområdet beliggende syd for Slotsherrensvej til blandet boliger og serviceerhverv. Der har i området været en markant nedgang i arbejdspladser på næsten 80 % og en mindre nedgang i antal virksomheder, hvorfra bl.a. Rigspolitiet er fraflyttet. Området er i dag det eneste område til detailhandel med pladskrævende varegrupper i Vanløse, Brønshøj-Husum og Bispebjerg. En konvertering til blandet boliger og serviceerhverv er oplagt henset til omkringliggende boligområder og faldet i antal arbejdspladser. Udviklingen skal dog tage hensyn til byggemarkedet og en fortsat udvikling med butikker med pladskrævende varegrupper.

På Kastanie Allé konverteres den nuværende kreative zone og erhvervsområde til boliger og serviceerhverv. Området er omgivet af boliger i etagebebyggelse og omfatter en enkelt mindre vejforbindelse, hvilket vanskeliggør indpasning af virksomheder af støjende karakter, som erhvervsområder ellers giver mulighed for.



Rækkefølge for byudvikling

- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Kastanie Alle
Anvendelse ændres fra blandet erhverv til blandet bolig og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

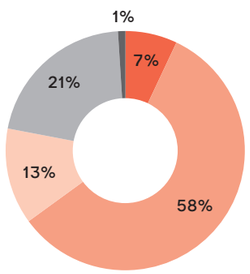
2. Slotsherrensvej
Anvendelse ændres fra blandet erhverv for den østlige del af området til blandet boliger og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

3. Vanløse Bymidte
Maksimalt butiksareal hæves med 2.000 m² til 44.000 m² og Vanløse Allé 73-81 undtages af centeret, idet den nyligt vedtagne lokalplan for Hjørnestenen II for ejendomme ikke indeholder detailhandel.

Vesterbro

Udvikling af Carlsberg Byen, Godsbaneterrænet og udpegning af tre nye grønne potentialeområder

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



Behov frem mod 2030
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

92 dagtilbudsgrupper
8 skolespor
370 plejeboliger – ny kapacitet
2 idrætshaller
2 driftspladser
2 grønne forbindelser
1 11-mands fodboldbane
2 7-mands fodboldbaner
2 parker

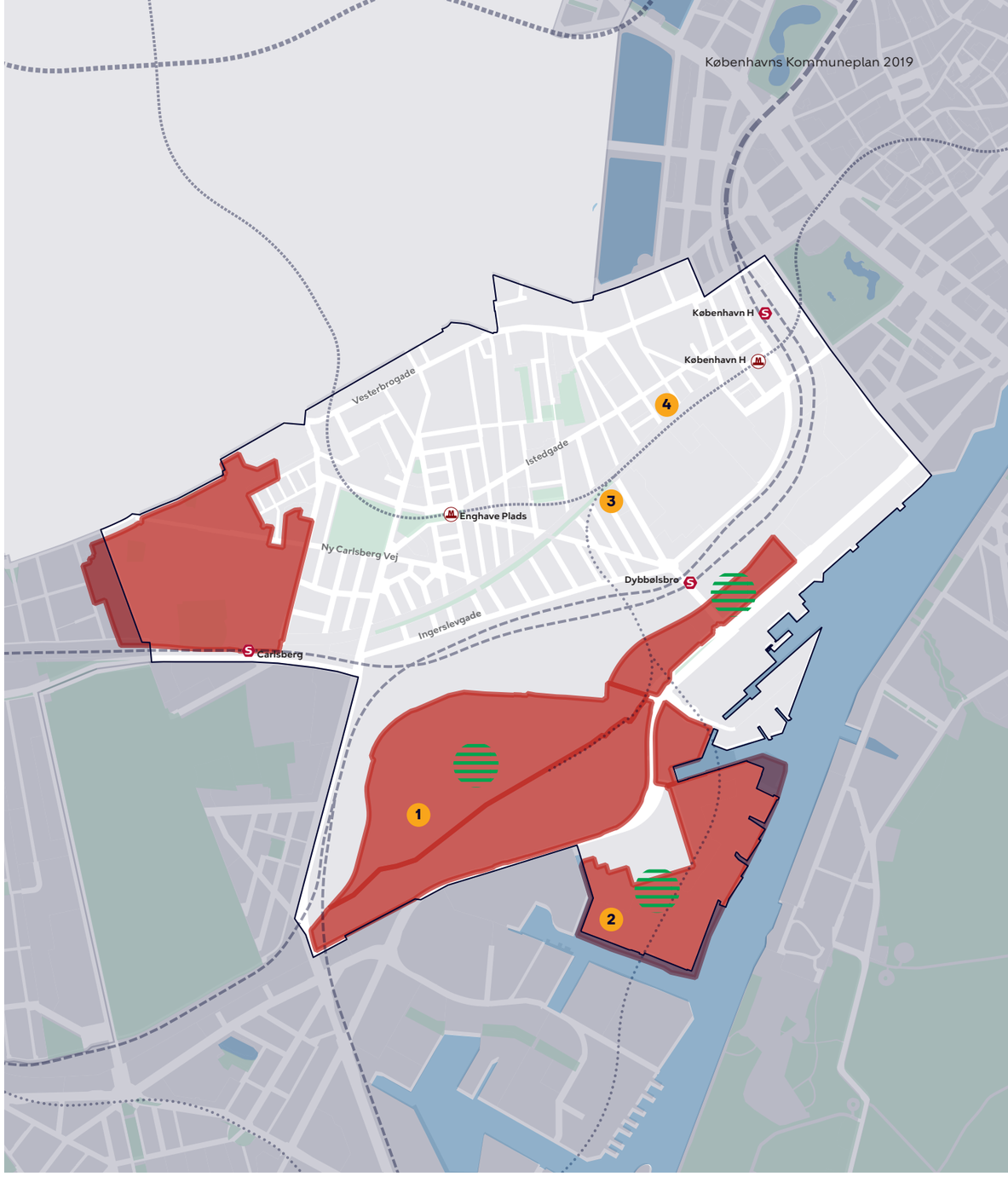
*Data for Vesterbro og Kongens Enghave

Godsbaneterrænet som nyt byudviklingsområde
Det tidligere godsbaneareal, Godsbaneterrænet, er et ca. 55 ha stort område beliggende i den sydlige del af Vesterbro tæt på Kongens Enghave. Området afgrænses af jernbanearealer mod nord og vest samt Vasbygade mod syd. Metroselskabets klargøringscenter deler området i to dele. Den nordlige del af Godbaneterrænet er i dag karakteriseret ved jernbanedrift og kulturhistoriske fortællinger om jernbanen med gamle værkstedsbygninger, jernbanespor og jernbanetekniske anlæg nær rekreative muligheder. Områdets grundejere har et ønske om at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde.

Hele Godsbaneterrænet udlægges til byudvikling fra 1. del af planperioden, og Københavns Kommune ønsker, at grundejerne udvikler én samlet helhedsplan for området, som kan danne grundlag for lokalplanlægningen. I udviklingen af området skal der ses på, hvordan der skal bygges videre på de eksisterende kvaliteter. En kommende helhedsplan skal fastsætte omfang og karakter af bebyggelse og grønne arealer, fordeling af bolig og erhverv, indpasning af kommunale funktioner, nye byrum og mødesteder, og hvordan der skabes sammenhæng med naboområderne via stiforbindelser og intern sammenhæng på tværs af klargøringscentret, herunder muligheden for et samarbejde mellem Metroselskabet, de øvrige grundejere og Københavns Kommune om en afklaring af, om klargøringscentret skal overdækkes.

I det forestående arbejde med udviklingen af området bygges videre på de store kvaliteter området i dag rummer. Københavns Kommune ønsker at bevare de interessante gamle bygninger relateret til jernbanen og Den Gule By, og det er ønsket, at en del af den særlige ånd herfra kan leve videre i nye fællesskabsboliger til unge, børnefamilier, singler og ældre. De gamle trælader i projektet Banegaarden er et stort aktiv for den nye bydel, hvor bæredygtighed, sundhed og økologi er omdrejningspunktet. I området er der en særlig selvgroet stemning, som skal bevares. De mange bevaringsværdige ejendomme er en unik kvalitet i området, som med byudviklingen kan få nyt liv til eksempelvis offentlige og kulturelle formål, erhvervsliv, detailhandel og restaurationer. I udviklingen af Godsbaneterrænet skal der være særligt fokus på fastholdelse af mindre byggefelter med henblik på bl.a. byggefællesskaber af hensyn til ønsket om differentieret bebyggelse.

Københavns Kommune ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentligt tilgængelige private



Rækkefølge for byudvikling
- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- Væsentlige rammeændringer
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder

Væsentlige rammeændringer

1. Godsbaneterrænet
Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen for en del af området fra teknisk anlæg til blandet boliger og serviceerhverv. Nærliggende produktionsvirksomhed af national interesse sikres.

2. H.C. Ørstedværket
Anvendelsen ændres fra teknisk anlæg til institutioner og fritidsområder, dog med bemærkning om at dele af området fortsat kan anvendes til tekniske anlæg. Nærliggende produktionsvirksomhed af national interesse sikres.

3. Skelbækgade 2-4
Anvendelsen ændres fra bolig og serviceerhverv til serviceerhverv for at muliggøre etablering af hotel, kontorvirksomhed mv.

4. Halmtorvet 20
Byggemuligheden øges, idet bebyggelsesprocenten hæves fra 150 % til 185 % for at muliggøre flere boliger, herunder ungdomsboliger.

friarealer i størrelsesordenen 9-12 hektar. Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares. Området ligger stationsnært, og der skal i den videre planlægning indgås dialog med grundejerne om muligheder for at introducere delebilsordninger og gøre Godsbaneterrænet helt eller delvist bilfri. Udviklingen af Godsbaneterrænet skal sikre, at borgere på Vesterbro, i Carlsberg Byen, i Bavnehøjkvarteret og på Havneholmene får adgang til rekreative arealer, som boldbaner og grønne områder i samme omfang som borgere i resten af København. I tillæg til 11-mandsfodboldbane opføres to 7-mands fodboldbaner, som placeres inden for den aftalte 9-12 hektar grønne struktur, så der for alvor tilføres ny banekapacitet til bydelen. Bebyggelsestætheden i området holdes lavt til 100 i bebyggelsesprocent (inkl. bevaringsværdige ejendomme) i den nordlige del og til 150-175 i bebyggelsesprocent i den sydlige del mod Vasbygade. Den kommende helhedsplanlægning og lokalplanlægning vil tage endeligt stilling til omfanget af grønne arealer samt bebyggelsestæthed. For at sikre borgerne adgang til hele Godsbaneterrænet, skal der etableres et stisystem igennem området fra Vesterbro til Havneholmene.

De kommunale funktioner på Godsbaneterrænet forventes at være daginstitutioner, plejecenter, botilbud til voksne, park, fodboldbaner, en almen skole med specialklasserække, idrætshal, klub, bibliotek og madskole. De kommunale funktioner skal være med til at skabe rammerne om hverdagslivet og lokale fællesskaber. En ny bydel til glæde for kommende beboere og alle københavnere. I mellemtiden arbejdes der på muligheden for at indpasse midlertidige aktiviteter, herunder nye ungdomsboliger og en skole. Særligt sociale tilbud og eksempelvis skæve boliger indtænkes fra start ved udvikling af Godsbaneterrænet. Byudviklingen skal også ske på baggrund af dialog med Socialforvaltningen, de eksisterende sociale tilbud på Vesterbro samt lokalbefolkningen om, hvordan disse bedst tænkes ind, så vi kan lette lidt af presset på særligt Indre Vesterbro. Udviklingen af Godsbaneterrænet skal ske på baggrund af fortsat dialog med lokalbefolkningen og resten af byen, og bydelen skal udvikles med respekt for dens egenart, men med en balance mellem egenarten på den ene side og private bygherrer og boliger på den anden.

Udvikling af Carlsberg Byen og Postgrunden

Carlsberg Byen har siden 2008 været et markant byudviklingsområde på Vesterbro. Plangrundlaget for udviklingen af området er fastlagt, og grundejerne forventer bydelen færdigudviklet frem mod 2025. Til den tid vil Carlsberg Byen være hjem for ca. 8.000 københavnere og danne ramme for ca. 10.000 arbejdspladser.

Den gamle Postterminal ved Københavns Hovedbanegård skal udvikles til et nyt byområde mellem baneterrænet og havnen, hvor højhuse kombineres med eksisterende byggeri til nye boliger og erhverv. Samtidig er der fokus på at åbne området op med nye pladser, forbindelser og en grøn offentlig park.

Flere grønne områder på Vesterbro

Med Kommuneplan 2019 udpeges der tre nye grønne potentialeområder på Vesterbro. Først og fremmest vil et nyt stort eller mellemstort område kunne indtænkes i udviklingen af Godsbaneterrænet. Som beskrevet ovenfor skal den konkrete udformning ske i forbindelse med den kommende helhedsplanlægning af området.

På Vesterbro er der potentiale for at forlænge det grønne tag ved SEB, Tivoli og Rigsarkivet til Dybbølsbro. Hvis der skabes et sammenhængende offentligt tilgængeligt grønt tag langs Kalvebod Brygge fra Bernstorffsgade til Dybbølsbro, vil der kunne skabes et nyt stort sammenhængende grønt område.

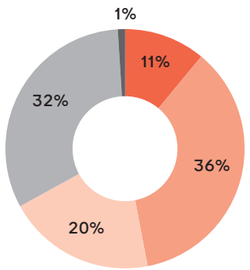
I forbindelse med udbygningen af Enghave Brygge er der også mulighed for at åbne mere op for området omkring H.C. Ørstedværket. Med Kommuneplan 2019 udlægges området omkring H.C. Ørstedværket til offentlige formål. Her arbejder Københavns Kommune på at muliggøre etablering af en ny park, der inviterer til aktivitet og ophold.

Godsbaneterrænet

Østerbro

Havnetransformation og en udvikling af området ved det gamle gasværk

Boligmassen efter ejerforhold
(opgjort 2018)



- Almene boliger
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

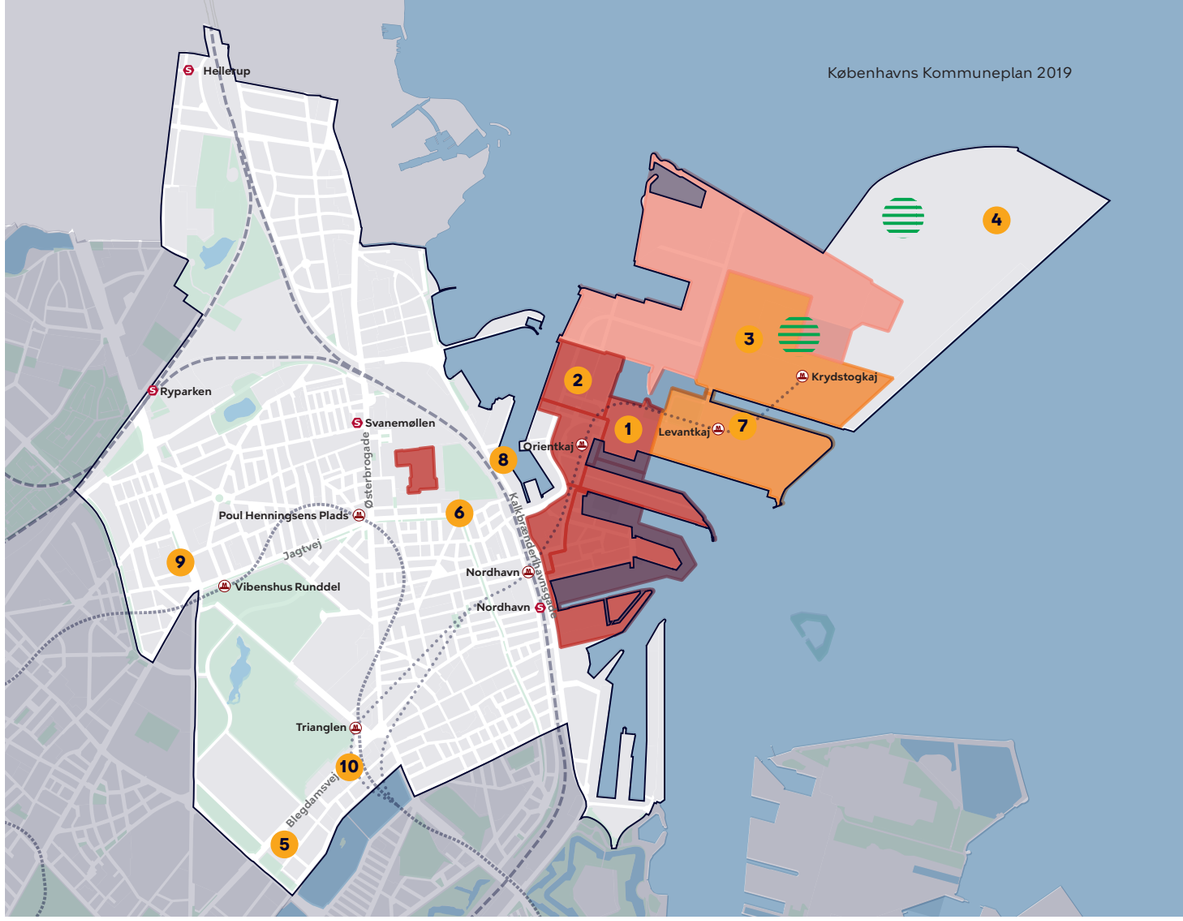
Behov frem mod 2030
Københavns Kommunes ufinansierede udbygningsbehov (opgjort i 2019). Udbygnings- og finansieringsbehov opgøres på baggrund af befolkningsprognosen én gang årligt, og behovet justeres efter vedtagelse af budgetaftale og overførselssag.

52 dagtilbudsgrupper
4 skolespor
1 idrætshal
1 svømmehal
61 botilbudspladser – modernisering
35 botilbudspladser – ny kapacitet
295 plejeboliger – ny kapacitet
1 driftsplads
1 grøn forbindelse
2 parker

Et nyt bykvarter ved Østre Gasværk
Østerbro består overvejende af boliger samt kultur- og idrætstilbud, caféer, butikker mv. God bus- og S-togsbetjening, anlæg af Cityringen, Fælledparken, Idrætsparken, Svanemøllestranden samt udvikling af bl.a. Copenhagen Science City betyder, at bydelen tiltrækker københavnere fra hele byen. Byudviklingen på Østerbro centrerer sig omkring Østre Gasværkskvarteret og Nordhavn. I de kommende år vil der omkring det gamle gasværk ske en byudvikling med nye almene og private boliger, herunder plejeboliger, en ny skøjtehal, et fælles parkeringsanlæg og offentlig tilgængelige grønne områder. En park- og aktivitetsring vil binde området sammen, ligesom der skal skabes forbindelser til de omliggende områder. I forbindelse med Østre Gasværk vil der endvidere opføres nye ungdomsboliger og en ny teatersal.

Fornyelse af Vibenshus Runddel
Vibenshus Runddel er i dag et knudepunkt i København domineret af trafik fra de store veje som Lyngbyvej og Jagtvej. Med åbning af den nye metrostation af samme navn er der planer om fornyelse af området bl.a. med nyt erhvervsbyggeri, boliger og gode opholdsmuligheder i byrummet.

Udviklingen af Nordhavn
Nordhavn er Københavns største nuværende byudviklingsområde og skal på sigt rumme både boliger, arbejdspladser og rekreative områder. Blandt andet vil Københavns Kommune arbejde for at bevare hele Nordhavnstippen fx ved, at Metroselskabet undersøger muligheden for at lave en linjeføring for den sidste etape af Nordhavnsmetroen, så den placeres syd for Nordhavnstippen samt realisere det størst mulige rekreative område med natur og fritidsfaciliteter i Ydre Nordhavn. Visionen for Nordhavn har fra starten været at blive en foregangsby for bæredygtig byudvikling og miljørigtigt byggeri. De første boliger stod færdige i 2014, og Århusgadekvarteret, som er den første del af Nordhavn, er godt på vej til at være udbygget. I 2020 er de første metrostationer ved Nordhavn Station og Orientkaj Station åbnet. En udvikling af Nordhavn er på grund af de trafikale forhold begrænset til 870.000 m^2 nybyggeri indtil Nordhavnstunnellens åbning (foreløbigt planlagt åbning i 2027). Det betyder, at de resterende etagemeter i Nordhavn tidligst kan udvikles efter Nordhavnstunnellens åbning. Derudover skal der i udviklingen af Nordhavn være særligt fokus på fastlæggelse af mindre byggefelter med henblik på bl.a. byggefællesskaber af hensyn til ønsket om differentieret bebyggelse. Med Kommuneplan 2019 udlægges Århusgadekvarteret,



Rækkefølge for byudvikling

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- 2. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2025)
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)
- Væsentlige rammeændringer
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder

Væsentlige rammeændringer

1. Nordhavn – Holm 9
Byggemuligheden i området mindskes fra 60.000 m^2 til 30.000 m^2 som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området. Nærliggende produktionsvirksomheder af national interesse sikres.

2. Nordhavn – Svanemølleholm
Anvendelsen ændres fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 150.000 etagemeter byggeri i området. Kranparken sikres som rekreativt område, og der skal anlægges en promenade for at sikre adgang til Nordhavns rekreative område i nordøst. Nærliggende produktionsvirksomheder af national interesse sikres.

3. Nordhavn – Holm 12 og Tunnelfabrikken
Der muliggøres opførelse af boliger, serviceerhverv, kulturfaciliteter i tilknytning til ØTC-hallen samt serviceerhverv i tilknytning til UNICEFS højlager. Nærliggende produktionsvirksomheder af national interesse sikres.

4. Nordhavn - Opfyld
Anvendelsen ændres fra havneformål til institutioner og fritidsformål med henblik på etablering af rekreativt areal som følge af Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S af 29. november 2018.

5. Blegdamsvej 56-62
Anvendelsen ændres fra blandet erhverv til serviceerhverv med mulighed for etablering af boliger som led i udviklingen af Copenhagen Science City.

6. Strandboulevarden 120-130
Anvendelsen for en del af området ændres fra blandet erhverv til blandet boliger og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019. Nærliggende produktionsvirksomhed af national interesse sikres.

7. Nordhavn – Levantkaj
Der muliggøres forlængelse af metro.

8. Ved Svanemølleværket
For det grønne areal ved Strandvænget beliggende foran roklubberne ændres anvendelsen fra institutioner og fritidsområder til tekniske anlæg for at sikre udviklingsmuligheder for varmeforsyningen.

9. Lyngbyvej
Rammen ved Østerbrocenteret ændres til blandet bolig og serviceerhverv med en højere maksimal bebyggelsesprocent for at muliggøre udvikling af det stationsnære område.

10. Ryesgade Bydelscenter
Ryesgade Bydelscenter udvides til Østerbrogade Bymidte, og det maksimale butiksareal hæves med 200 m^2 til 6.000 m^2.

Trælastholmen, Sundmolen, Svanemølleholmen (holm 8) og Levantkaj Vest til byudvikling fra 2019. Levantkaj Øst og holm 12 kan udvikles fra 2025, mens den resterende del af Nordhavn fastholdes som perspektivområde. På holm 12 muliggøres der fra 2019 byudviklingsprojekter omkring Tunnelfabrikken, der er tænkt som et nyt kulturelt centrum i Nordhavn.

Omdannelse af Svanemølleværket
Svanemølleværket har siden etableringen i 1953 fungeret som primær forsyning af fjernvarme til københavnerne og fungerer i dag som en af byens primære spids- og reservelastcentraler til fjernvarme. Ved at muliggøre et nyt spidslastanlæg ved Strandvænget åbnes der op for, at Svanemølleværket kan omdannes til at indeholde museums- og kulturfaciliteter til glæde for københavnerne og byens besøgende. Omdannelsen af Svanemølleværket til museum vil tilføre bydelen Østerbro et nyt kulturelt samlingspunkt, som vil give liv i og omkring værket, og bygningen vil også fremover kunne stå som et vartegn for København.

Omdannelsen kan samtidig fungere som katalysator for en byudvikling i området. På sigt er det visionen, at der på arealet nord for Svanemølleværket, omtalt kulpladsen, muliggøres byudvikling på 15.000-20.000 etagemeter. En samlet helhedsplan for området skal sikre, at byudviklingen sker i balance med det unikke maritime miljø, der kendetegner en af Nordeuropas største lystbådehavne.

Svanemølleværket

Lynetteholmen

En ny holm til fremtidens byudvikling

Et langsigtet bidrag til Københavns udvikling
Kommuneplan 2019 lægger planen for Københavns udvikling frem mod 2031. Men Københavns udvikling skal række længere end de næste 12 år. Med principaftalen mellem staten og Københavns Kommune om Lynetteholmen er de første skridt taget mod en helhedsorienteret og langsigtet plan for Københavns udvikling. Lynetteholmen anlægges som en ny holm ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten.

Lynetteholmen vil bidrage til at løse tre overordnede udfordringer for København. Klimaforandringerne er med til at udfordre Københavns kyststrækning. Varmere og generelt vådere vejr samt havvandsstigninger betyder, at København i fremtiden vil være i højere risiko for at blive oversvømmet. Der er i den forbindelse behov for at sikre København mod stormflod fra nord, hvilket Lynetteholmen medvirker til.

Med en fortsat befolkningsvækst vil København på langt sigt mangle arealer til byudvikling. Lynetteholmens areal på over 2 mio. m^2 vil derfor indgå som et vigtig bidrag til muligheden for fortsat at bygge nye boliger til de mange nye københavnere og derved holde boligpriserne nede.

Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at vi bliver flere i København og i hovedstadsområdet. Det er derfor nødvendigt med investeringer i ny infrastruktur. Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej, så den gennemkørende trafik kan ledes udenom de indre bydele og i højere grad afvikles i tunnel i stedet for på gadeplan.

Visionen for Lynetteholmen
Lynetteholmen skal være en bæredygtig bydel med blandede boliger og erhverv baseret på høje standarder for bæredygtigt byggeri. Det er hensigten at skabe en bydel, der bygger videre på Københavns egenart med blandede funktioner, grønne parker og ikke mindst omgivet af vandet. Udviklingen af den nye bydel skal derfor også ske med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik, der baseres på metrobetjening til Københavns centrum.

Alle beboere på Lynetteholmen vil have tæt adgang til kystlinjen, som skal etableres med forskellige kvaliteter, så beboerne og alle københavnere sikres adgang til nye, rekreative områder. Området vil på sigt kunne rumme ca. 2,5-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri. Det betyder, at Lynetteholmen vil kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. 25 % af de nye boligerne forventes at blive almene.

Et grundigt forarbejde
Det kræver et grundigt forarbejde at etablere projekter i den størrelsesorden som Lynetteholmen, mere metro og en Østlig Ringvej er. Derfor skal der de kommende år udarbejdes en række undersøgelser og analyser, der belyser projekternes økonomi og indvirkning på omgivelserne, inden der kan tages en endelig beslutning om projekternes . Disse analyser skal ikke mindst belyse påvirkningen af beboere og brugere i de områder, der berøres af de store projekter og anvise langsigtede holdbare løsninger, så områdernes kvaliteter kan videreføres.

Forundersøgerne vedrørende Østlig Ringvej og metrobetjening samt den finansielle analyse af etablering af Lynetteholmen, Østlig Ringvej og metro forventes afsluttet i medio 2020. VVM-undersøgelsen vedrørende anlæg af Lynetteholmen (opfyldning og drift af jordmodtagelse) forventes afsluttet efteråret 2020.

Herefter vil der skulle vedtages anlægslov for Lynetteholmen, hvorefter jordopfyldningen kan påbegyndes.

Efterfølgende vil VVM-undersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening kunne påbegyndes. Disse vil efterfølgende skulle vedtages ved anlægslov. Samlet forventes dette at tage to-tre år at gennemføre. Den overordnede infrastruktur (Østlig Ringvej og metroforbindelse) vurderes at kunne anlægges med åbning omkring 2035.

Kapitel 4

Rammer for byggeriet i København

Kommuneplanrammer og generelle bestemmelser sætter rammerne for byggeriet.
Kommuneplan 2019 fastsætter de overordnede rammer for byggeriet i København. Rammerne er specifikke regler som kommunen skal følge i lokalplanlægningen. De indgår også i kommunens helhedsvurdering af ansøgninger om byggetilladelse, når der ikke er lokalplan og et projekt ikke kræver lokalplan. Det er emner som fx anvendelse, tæthed, parkering samt områder uden bebyggelse. Rammerne for lokalplanlægningen og byggeriet kan deles op i generelle bestemmelser og konkrete kommuneplanrammer.

Generelle bestemmelser
De generelle bestemmelser fastsætter regler og krav til bl.a. boliger, parkering, detailhandel og friarealer. Formålet med de generelle bestemmelser er at sikre, at de overordnede politiske visioner og målsætninger omsættes til konkret byplanlægning. Det gælder eksempelvis bestemmelser for særlige bebyggelsesforhold, herunder huludfyldning. Bestemmelsen har til hensigt at skabe mulighed for en fortætning af den eksisterende by og dermed sikre en bæredygtig byudvikling.

I det følgende afsnit beskrives de væsentligste ændringer i de generelle bestemmelser i Kommuneplan 2019. Du kan læse de generelle bestemmelser i sin helhed på kommuneplanens hjemmeside.

GENERELLE BESTEMMELSER I KOMMUNEPLAN 2019

Følgende emner er der i Kommuneplan 2019 udarbejdet generelle bestemmelser for. Du kan finde bestemmelserne i sin helhed på kommuneplanens hjemmeside.

> **Boliger**
Bestemmelser om boligers størrelse, ungdoms- og kollegieboliger, samt etablering af boliger i husbåd.

> **Detailhandel**
Rammer for etablering af butikker i kommunens bydele, såvel for konkret udpegede områder som for de øvrige områder.

> **Parkering**
Normer for bilparkering og cykelparkering ved nybyggeri eller ændring af eksisterende bebyggelse.

> **Støj**
Bestemmelser for forebyggelse af støjgener..

> **Friarealer**
Bestemmelser om friarealer til områdets beboere og brugere ved nybyggeri eller ændring af eksisterende bebyggelse.

> **Særlige bebyggelsesforhold**
Særlige bestemmelser for bebyggelsesforhold gældende for områdetyper generelt.

> **Klimatilpasning**
Bestemmelser til sikring af, at bebyggelse kan tilpasses klimaudviklingen.

Områdetyper og kommuneplanrammer
Kommuneplanrammerne er en central del af kommuneplanen og består overordnet set af forskellige områdetyper, der angiver anvendelsesmulighederne for det enkelte område. Det kan eksempelvis være områder, hvor der udelukkende må placeres industri, boligområder eller områder til tekniske anlæg. Under hver områdetyper bestemmes bebyggelsesmulighederne ved en fastsættelse af maksimal bebyggelsesprocent, bygningshøjde og friareal for bolig og erhverv.

OMRÅDETYPER I KOMMUNEPLAN 2019

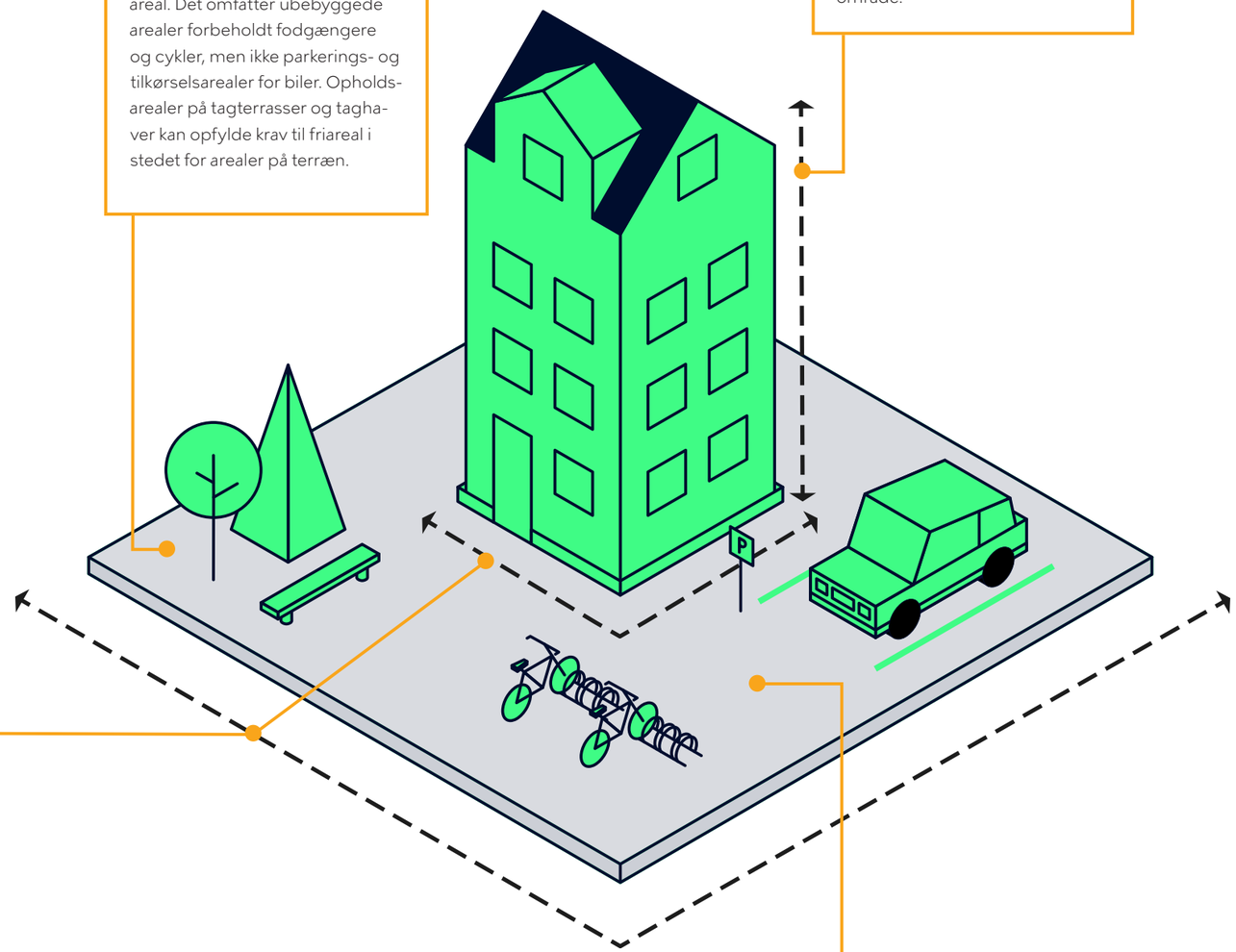
Følgende områdetyper indgår i Kommuneplan 2019. Områdetyper fastsætter anvendelsesmulighederne for konkrete områder i hele byen.

- Boliger (B)
- Boliger og serviceerhverv (C)
- Serviceerhverv (S)
- Blandet erhverv (E)
- Industri (J)
- Havneformål (H)
- Tekniske anlæg (T)
- Institutioner og fritidsområder (O)
- Husbåde (V)

Bebyggelsesprocent
Bebyggelsesprocent er den procentdel af en grunds areal, som det samlede areal af bebyggelsen på grunden må udgøre og angiver således, hvor meget der samlet må bygges i forhold til grundens størrelse. Bebyggelsesprocenten regulerer sammen med krav om friarealer, hvor tæt byen kan bebygges. Ved fastlæggelse af bebyggelsesprocenten tages der bl.a. højde for beliggenhed i byen, herunder hvor stationsnært grunden ligger, hvilke funktioner området skal rumme, omgivelsernes karakter m.m.

Friareal
Ved opførelse af ny bebyggelse eller udvidelse af eksisterende skal der sikres friarealer til beboere og brugere. Friarealet udgøres af en bebyggelses ubebyggede grundareal. Det omfatter ubebyggede arealer forbeholdt fodgængere og cykler, men ikke parkerings- og tilkørselsarealer for biler. Opholdsarealer på tagterrasser og taghaver kan opfylde krav til friareal i stedet for arealer på terræn.

Bygningshøjde
Den maksimale bygningshøjde fastsættes bl.a. ud fra byggeriets anvendelse og evt. bestående byggeri i det omkringliggende område.



Parkeringsnorm for cykel og biler
I forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal der etableres parkeringspladser til biler og cykler. Parkeringsnormerne angiver hvor mange parkeringspladser, man skal etablere pr. m^2 etageareal. Parkeringsnormen for biler og cykler fastsættes ud fra byggeriets anvendelse. For biler tages der også højde for beliggenheden i byen.

Kapitel 5

Fem principper for øget dialog med københavn-erne

København er københavnernes by og københavnerne er eksperter i det liv, der leves i byen. De fem principper betyder, at københavnerne kan forvente, at Københavns Kommune altid bestræber sig på at skabe en tidlig, tydelig, engagerende og mangfoldig dialog sammen med københavnerne om byens udvikling og i kommunale kerneopgaver. Københavnerinddragelse er således hele kommunens anliggende. Det sker på tværs af indsatser i centralforvaltningerne og decentrale enheder såsom kommunens 12 lokaludvalg, der fremmer den lokale københavnerinddragelse.

1 Dialog er en kerneopgave

Vi er i dialog med københavnerne om vores kerneopgaver
Vi tænker dialogen med københavnerne ind, når vi udfører vores kerneopgaver og tilpasser løbende vores organisation, så vi kan understøtte en succesfuld dialog med københavnerne – både når det drejer sig om de kommunale kerneopgaver og i udviklingen af nye projekter og initiativer.

2 Tidlig dialog

Vi går tidligt i dialog med københavnerne for at skabe bedre løsninger
Dialogen med københavnerne skal igangsættes så tidligt så muligt. Inden opstarten af større projekter og beslutninger tager vi stilling til, hvordan vi kan skabe en meningsfuld dialog med københavnerne - fra udvikling til realisering.

3 Tydelig dialog

Vi er tydelige i dialogen med københavnerne – vi svarer og informerer løbende
Vi skaber de bedste og mest troværdige rammer for et stærkt engagement, når vi er klare om vores mål med en dialog. Derfor afstemmer vi forventningerne, så alle ved, hvad formålet er, og hvor man kan få konkret indflydelse. Vi er præcise om hvorfor, hvornår og hvordan vi er i dialog, og vi informerer løbende københavnerne om fremdrift og resultater fra dialogen.

4 Engagerende dialog

Vi skaber muligheder for, at københavnerne kan engagere sig i Københavns udvikling
Vi skaber forudsætningerne for at københavnerne kan deltage i byens udvikling. Vi eksperimenterer, griber københavnernes ideer og arbejder med flere og nye former for involvering, samarbejde og dialog. Vi sikrer, at københavnerne får mulighed for at deltage i dialogen på et kvalificeret grundlag, får reel indflydelse og gives plads til at udfolde og udvikle egne ideer.

5 Mangfoldig dialog

Vi udvikler København med øje for københavnernes mangfoldighed
Vi bringer alle relevante stemmer, interesser og synspunkter i spil, når vi udvikler byen - også fra de københavnere, vi ikke allerede er i kontakt med. En mangfoldig dialog, hvor forskellige københavnere har mulighed for at engagere sig, skaber grundlaget for bedre løsninger for byen.

KOMMUNEPLAN 2019
Københavns Kommune

Udarbejdet af:
Udarbejdet af en gruppe med repræsentanter fra kommunens forvaltninger.

Redaktion:
Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen, Center for Byudvikling

Layout, kort og illustrationer:
Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen, KKdesign

Fotos:
Rasmus Hjortshøj
By og Havn
Astrid Maria Rasmussen
Thomas Høyrup Christensen
Daniel Rasmussen
Nick Karvounis
Jens Lindhe
Charlotte Brøndum
Morten Bjarnhof
Marten Bjork
Lindsay Martin
ADEPT / Møller & Grønborg
Metroselskabet
By & Havn/Ole Malling
Ursula Bach
Marin Heiberg / Copenhagen Media Center
Peter Holliday / Copenhagen Media Center
Simon Bang / Copenhagen Media Center
Christian Werther
Sebastian Himmelstrup / Copenhagen Media Center

Kommuneplan 2019 kan hentes på: kp19.kk.dk

Eller ved henvendelse til:
Københavns Kommune,
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V

Telefon 3366 3366

Har du spørgsmål til Kommuneplan 2019, kan du sende en e-mail til: cbu@okf.kk.dk

Visionskort for fremtidens København

En række af Københavns udfordringer kræver langsigtede løsninger. En del af dem ligger uden for kommuneplanens planperiode, gældende til 2031. På ovenstående kort fremgår centrale forslag til ny infrastruktur eller udvidelse af byen i en periode frem til 2070. Fælles for dem alle er, at der stadig udestår supplerende undersøgelser eller finansiering, før de kan realiseres.

Forslag til fremtidig infrastruktur i København
- Letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørreport st.
- Østlig Ringvej
- Metro Havneringen
- Lynettemetro
- Nordhavnsmetro
- Øresundsmetro

Kollektiv trafik
- S-tog
- Eksisterende metro

Københavns Kommune
kk.dk