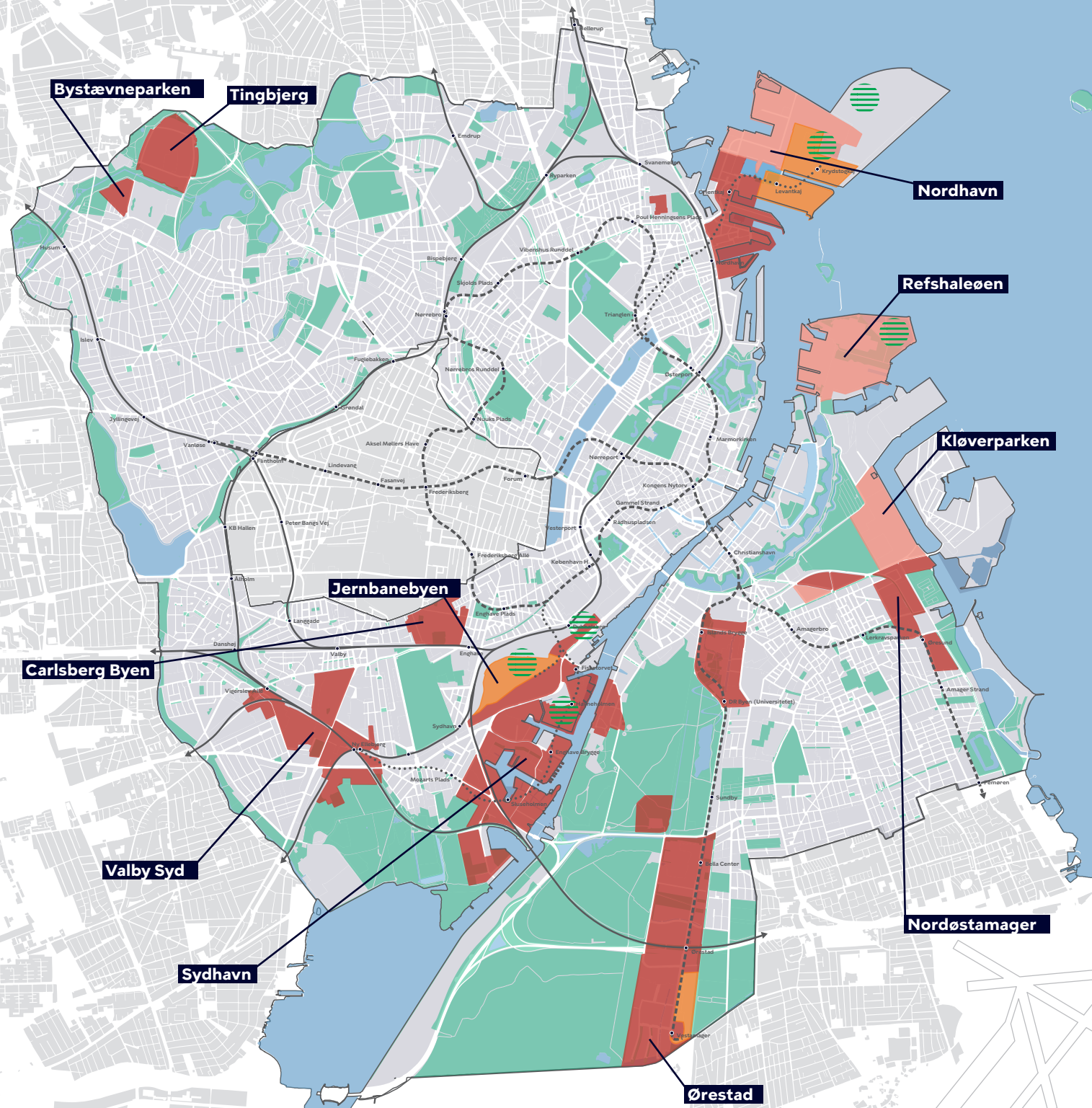




Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

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 (m ²)	Erhverv (m ²)
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 (m ²)	Erhverv (m ²)
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
Nordøstamager	390.000	150.000
Jernbanebyen og Bådehavsgade	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, 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 københavnere, 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 københavnere

Og hvilken vej skal vi så? Det spurgte vi i efteråret 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 københavnere 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 københavnere, 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 københavnere 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 københavnere, at København også fremover skal være en mangfoldig by med diversitet og tolerance. En by, hvor man kan omgås hinanden uanset baggrund.

Københavnerne 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 københavnere.

God læselyst!



Frank Jensen, Overborgmester



Indhold

8 En introduktion til Københavns udvikling

10 Kapitel 1 - Verdensby med ansvar

- 12 En social og mangfoldig by
- 20 En grøn, sund og bæredygtig by
- 28 En kulturel storby med kant
- 34 En by i vækst med talenter og arbejdspladser
- 38 En international byregion

42 Kapitel 2 - Målsætninger for udviklingen af København

- 43 Mål for den overordnet byudvikling
- 43 Mål for boliger og byliv
- 44 Mål for erhverv
- 44 Mål for trafik
- 45 Mål for energi og miljø
- 45 Mål for rekreation og natur

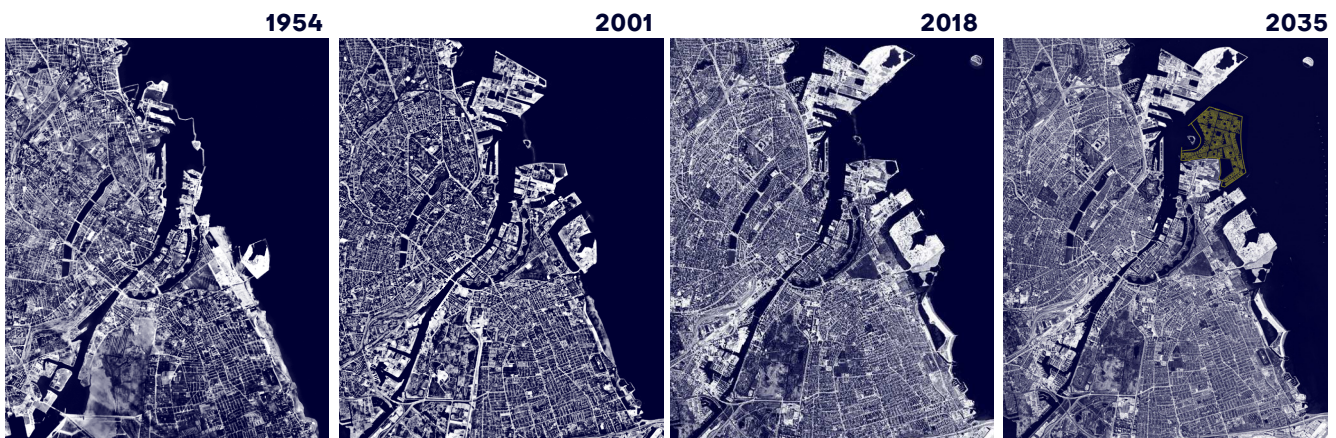
48 Kapitel 3 - Udviklingen i København frem mod 2031

- 50 Amager Vest
- 52 Amager Øst
- 54 Bispebjerg
- 56 Brønshøj- Husum
- 58 Christianshavn
- 60 Indre By
- 62 Kongens Enghave
- 64 Nørrebro
- 66 Valby
- 68 Vanløse
- 70 Vesterbro
- 72 Østerbro
- 74 Lynetteholmen

76 Kapitel 4 - Rammer for byggeriet i København

80 Kapitel 5 - Fem principper for øget dialog med københavnernes

En introduktion til Københavns udvikling



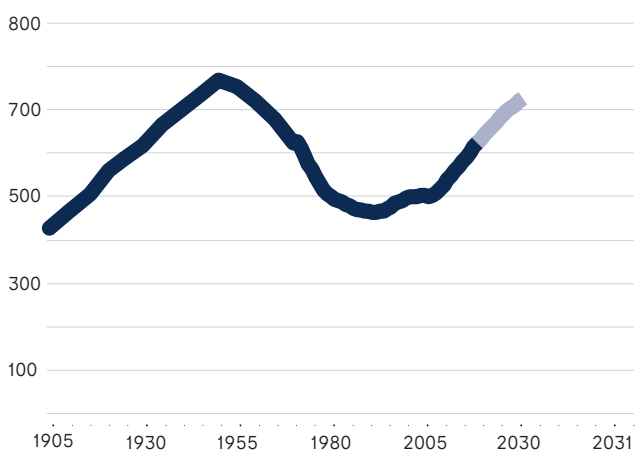
København er i de her år inde i en udvikling, som på mange måder adskiller sig fra forrige årtier. Ikke siden 1930-40'erne er byen vokset så meget. Bare de sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og de næste 12 år forventes byen at vokse med ca. lige så mange. I 2031 forventes der 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 videnssamfund, 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.

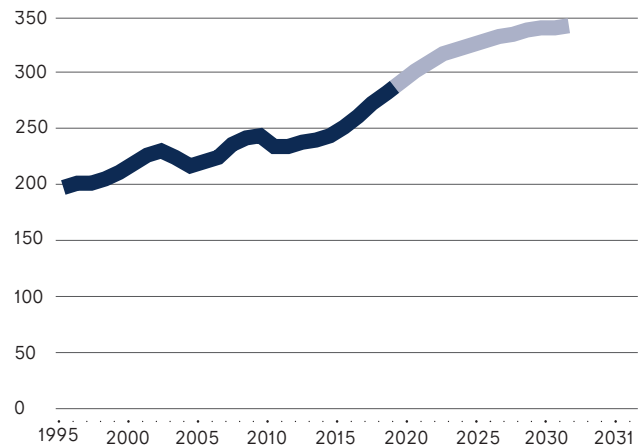
De mange nye investeringer i byen skaber arbejdspladser. Antallet af private arbejdspladser er således steget markant de senere år og frem mod 2031 forventes tallet at stige med yderligere 50.000 arbejdspladser.

Befolkningsudvikling i København

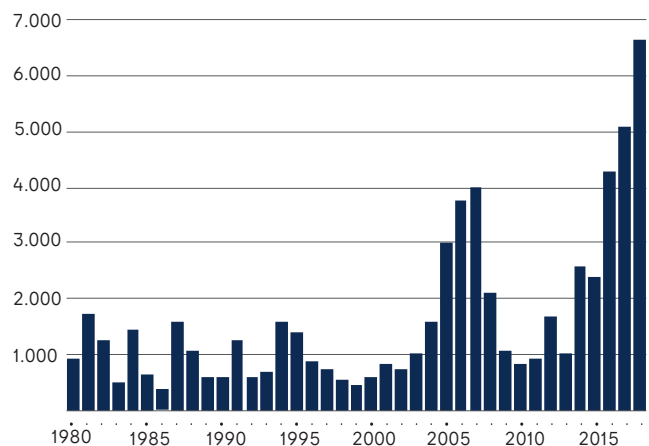


Kilde: Danmarks Statistik og Københavns Kommune

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.

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 københavnernes, 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 CO₂-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 udvik-

ling. 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 københavnere 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 københavnere. 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. m² erhverv frem mod 2031.
- At almene boliger udgør 20 % af boligerne i København og at 25 % af de nye boliger i byen er almene.
- At skabe rammer for 12.000 nye ungdomsboliger frem mod 2031.
- At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og ældre, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.
- At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne, og at nye byområder får den rette serviceudbygning i rette tid.

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.

ÉN SAMLET BOLIGPOLITIK

Med Kommuneplan 2019 sætter vi retningen for Københavns Kommunes boligpolitik. Boligpolitikken formulerer Københavns 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

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 folkeskolelæreren, 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 boligudbuddet i København 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. For at imødekomme det store boligbehov udlægges der med Kommuneplan 2019 nye områder til byudvikling i første del af planperioden i Jernbanebyen, Valby Syd, Tingbjerg, Bystævneparken, Nordhavn, ved Bådehavnsgrøden, Vejlandskvarteret 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 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. 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.

Boligtype	Boligstørrelser
Familieboliger	For nye familieboliger skal 50 % af etagearealet være boliger på mindst 95 m ² 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.
Ungdomsboliger	Kollegie- og ungdomsboliger skal have en størrelse på mellem 25 og 50 m ² .
Botilbud til borgere med nedsat fysisk eller psykisk funktions- evne 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 m ² i gennemsnit. Den mindste boligstørrelse fastlægges til 50 m ² . Fællesarealer skal udgøre mindst 12,5 % af etagearealet.

Varierede byområder

Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer og boligstørrelser. Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og skal forholde sig til den københavnske egenart. De boliger, der bygges, skal gennemgående være af 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 m.m. definerer de konkrete rammer og vilkår for at bygge boliger 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 allermost 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 kroner. (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.

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.

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 tryk 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.

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 konsekvenser for beboerne, boligorganisationerne og kommunen. Københavns Kommune arbejder tæt sammen med Boligselskabernes Landsforening (BL) og de almene boligselskaber om at sikre en positiv udvikling i de udpegede områder samt undgå udpegninger af yderligere boligområder. Dette sker dels 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.





Almene boliger på Dortheavej i Nordvest af BIG

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 sociale sammenhængskraft, trygheden og integrationen mellem de forskellige kvarterer, så ét eller flere kvarterer ikke isoleres.

Plads til nye boligformer og boligeksperimenter

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



Sydhavn

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 gives mulighed for midlertidige studieboliger, som kan bidrage til at afprøve muligheder og potentialer på steder i byen, der afventer en mere permanent udvikling.

Gode rammer for københavnernes hverdag

Kommunale funktioner som skoler, daginstitutioner, plejehjem eller kultur- og fritidsfaciliteter spiller en central rolle i mange københavnernes hverdag. Det er derfor vigtigt, at vi sikrer en høj kvalitet og et tilstrækkeligt udbud til københavnere. 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 m.m. 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, når vi bygger kommunale funktioner, 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.

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 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 for at udvikle nye boligtyper- og former.
- > Vi er i dialog med de almene boligorganisationer om, at det skal være enkelt, gennemsigtigt og ikke unødigt 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.

En grøn, sund og bæredygtig by

Udvalgte målsætninger

Københavns Kommune har som mål:

- At København er CO₂-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 antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.
- At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.
- At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.
- At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.
- 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, der kan udvikles til nye grønne områder i byen. Det gælder områder beliggende

i bl.a. Nordhavn, i Jernbanebyen 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 københavnere, 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.

Bæredygtig byudvikling

København har en målsætning om at være CO₂-neutral i 2025. Det er et ambitiøst mål, og selvom CO₂-udledningen er reduceret med 42 % fra 2005 til 2017, svarende til en reduktion på ca. 1 mio. tons CO₂, 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 CO₂-neutral fjernvarme vil i fremtiden sætte sit præg på byen. I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion samt CO₂-neutral fjernvarme, og kollektiv trafik, men også tiltag, som kan reducere CO₂-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. 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 københavnernes og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. Vi vil arbejde for at genanvende byens byggematerialer 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:

- > Kommuneplanen: Mindst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal være på cykel, mindst 1/3 skal ske med kollektiv trafik og højst 1/3 skal ske med bil.
- > KBH 2025 Klimaplanen: Mindst 3/4 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.

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.

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, 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 kører uden om. København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende Ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres. 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. Vi vil desuden gå i dialog med relevante aktører om øget anvendelse af især elbilbaserede delebiler med henblik på at mindske udbredelsen af fossile privatbiler i byudviklingsområder.

CITYRINGEN OG FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRAFIK

Cityringen åbner i efteråret 2019 og vil give helt nye muligheder for københavnernes. Med åbningen af Cityringen bliver det nemmere at komme på tværs mellem brokvartererne 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 højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Tingbjerg, Husum, Brønshøj og Indre By.





Den kollektive trafik udvikler sig meget i disse år. I de kommende år åbner Cityringens afgreninger til Nordhavn og Sydhavn, og et helt nyt busnet øger sammenhængen i den kollektive trafik samt styrker det markante løft, Cityringen har givet til den kollektive trafik i København. Busserne begrænses 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 begrovn 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. københavnere i København til mindst to. 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 gårdlaug 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.

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. Særligt dieselmotorer 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 CO₂, 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 dieselmotor. 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.

Krydstogtskibene i København er ansvarlige for en væsentlig udledning af sundhedsskadelige stoffer og CO₂. Derfor arbejder Københavns Kommune for at reducere emissionerne fra krydstogtskibe samt havnens øvrige kommercielle aktører, så generne mindskes for så mange borgere som muligt.

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 luftindsatser.

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 parkeringsnormer 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.
- > Udskifter frem til 2025 alle dieselbusserne til støjsvage nulemissionsbusser, der ikke udleder CO₂ og sundhedsskadelige stoffer.
- > 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, 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.

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 københavnernes 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 københavnernes og byens gæster mulighed for at bruge og opleve byen forskelligt. Det gælder bl.a. adgang til de traditionelle fritidsaktiviteter som boldbaner, skøjtehallen og svømmehaller. Samtidig skal København tilbyde kulturoplevelser, der spænder vidt med mulighed for at dyrke finkulturen i teateret, høre musik på en af Københavns mange festivaler, overvære store sportsbegivenheder og internationale koncerter 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 københavnernes og byens besøgende. 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.



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 m.m. Det skal bl.a. være med til at engagere københavnere, 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 (2020) og Tour de France (2021).

Vi ønsker at udnytte potentialet i at samlokalisere kultur- og fritidsfaciliteter med andre servicetilbud, der kan understøtte hinanden funktionelt og arealmæssigt. Eksempelvis 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. 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 samt idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens inventar og belægnings. Samtidig skal det uudnyttede potentiale i at bruge byens tagflader til nye former for aktiviteter og ophold udnyttes.

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 københavnernes 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 som rekreative pauser i byen – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold.

Udviklingen af havnen og områderne langs vandet er gået fra at være industri og et mellemrum i byen til at være et rekreativt offentligt rum, der samler København. 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 udnytter vi muligheden for, at københavnernes kan bo på vandet ved at fastholde områder til husbåde langs havnen.

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. Som historiske og kulturelle spor er det 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.

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 Frederiksstad 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.

Midlertidig og kreativ brug af byen

En kulturel storby med kant skal udvikles sammen med københavnere, kreative iværksættere og andre professionelle aktører. En levende by, rig på fællesskaber og oplevelser, bygger på muligheden for at være medskabere 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 kontor-fællesskaber og iværksættermiljøer eller kunstinstitutioner 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 fritidsfaciliteter.
- > Vi inddrager principperne i Københavns Kommunens arkitekturpolitik ved opførelse af højhuse.
- > Vi indtænker kultur- og fritidslivet i planlægningen af nye og eksisterende bydele.

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 højt kvalificerede 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 turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen.
- 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 københavnernes, men til folk bosat i hele Greater Copenhagen. Det kan kun lade sig gøre, hvis København er en attraktiv by at lokalisere sig i for alle typer af virksomheder. København skal appellere til både internationale virksomheder, mindre produktionsvirksomheder, kreative virksomheder, håndværksvirksomheder, socioøkonomiske virksomheder, iværksættere m.m. Det er derfor nødvendigt at fastholde et varieret og tilstrækkeligt udbud af lokaliseringsmuligheder for byens virksomheder samt sikre en god fremkommelighed i trafikken, så eksempelvis håndværkere kan komme rundt i byen.

I rækkefølgeplanen udlægger vi en række 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 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 8 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 andre indsatser, der skal bidrage til en positiv udvikling for københavnernes 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 formål 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 iværksætttermiljøer 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 iværksætttermiljøer, 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 forlængelse 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 videndeling, 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.

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. Konkret udarbejder vi en politik for København som studieby.

Optimale rammer for virksomheders udvikling af København

Det er vigtigt, at vi skaber fokuserede og fornuftige rammevilkår samtidig 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 turismen i hele byen

Et væsentligt og positivt bidrag til Københavns økonomiske vækst kommer fra turister og gæster fra hele verden. København skal fortsat være 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, restauranterne, 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. 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. Det skal synliggøres, at Københavns forskellige kvarterer og bymiljøer rummer forskellige oplevelser året rundt, ikke kun for københavnere, men også for byens gæster.

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 otte 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 udarbejder en ny studielivspolitik.

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 fastholde København som Greater Copenhagens overordnede butiks- og oplevelsescenter.
- At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.

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 79 kommuner. Sammen med de øvrige parter udvikles metropolregion Greater Copenhagen for at sikre bæredygtig vækst, høj beskæftigelse og livskvalitet for regionens 4 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 trafikalt 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 om også 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 københavnere 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 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. Ligeledes er det vigtigt at øge tilgængeligheden til Københavns Lufthavn. En stærk lufthavn 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 cykelpendleruter, 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 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. 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. m² 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.m.
- › 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 20 % af boligerne i København, og at 25 % af de nye boliger i byen er almene.
- › At skabe rammer for 12.000 nye ungdomsboliger frem mod 2031.
- › At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og ældre, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.
- › At skabe blandede og mangfoldige boligområder med boliger til alle københavnere.
- › At skabe trygge bykvarterer med mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt og aktivt liv.
- › At udvikle varierede byrum, der indbyder til ophold, aktivitet, og oplevelser for alle grupper af borgere.
- › At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne, og at nye byområder får den rette serviceudbygning i rette tid.
- › At støjbekæmpelsen 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 højt kvalificerede 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 fremme erhvervsudvikling i og omkring byens campusområder og skabe gode rammer for private iværksættermiljøer.
- › At sikre gode lokaliseringmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen.
- › At fremme turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen.
- › 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.

TRAFIK

Københavns Kommune har som mål:

- › At antallet af kørte personure i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.
- › At mindst 75 % af væksten i antal personure 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. københavnere i København øges til mindst to.
- › 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 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 luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

ENERGI OG MILJØ

Københavns Kommune har som mål:

- › At København er CO₂-neutral i 2025.
- › At varmeforsyningen baseres på fjernvarme med mulighed for at indpasse samfundsøkonomisk hensigtsmæssige vedvarende energiteknologier.
- › At øge anvendelsen af bæredygtig biomasse og at fremme brug af alternative energiproduktionsformer som geotermi, solceller, vindmøller, varmepumper og elpatroner.
- › 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.m. 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 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 fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.
- › 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 adgangen til fysiske og sociale aktiviteter såvel som ro og naturoplevelser udvikles i byens rekreative og grønne områder.
- › At kvaliteten af byens vandområder og adgangen til at bruge dem forbedres.
- › At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og -sammensætning.
- › At adgangen til havnen, kysten og vandområderne forbedres, navnlig som led i byomdannelse.





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.

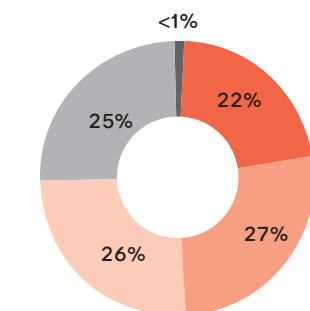


Amager Vest

En grøn bydel med metro og store byudviklingsområder

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



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

Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

- 60 dagtilbudsgrupper
- 8 skolespor
- 2 biblioteker/kulturhuse
- 2 idrætshaller
- 1 svømmehal
- 140 plejeboliger – modernisering
- 222 plejeboliger – ny kapacitet
- 1 driftsplads

Københavns grønneste bydel

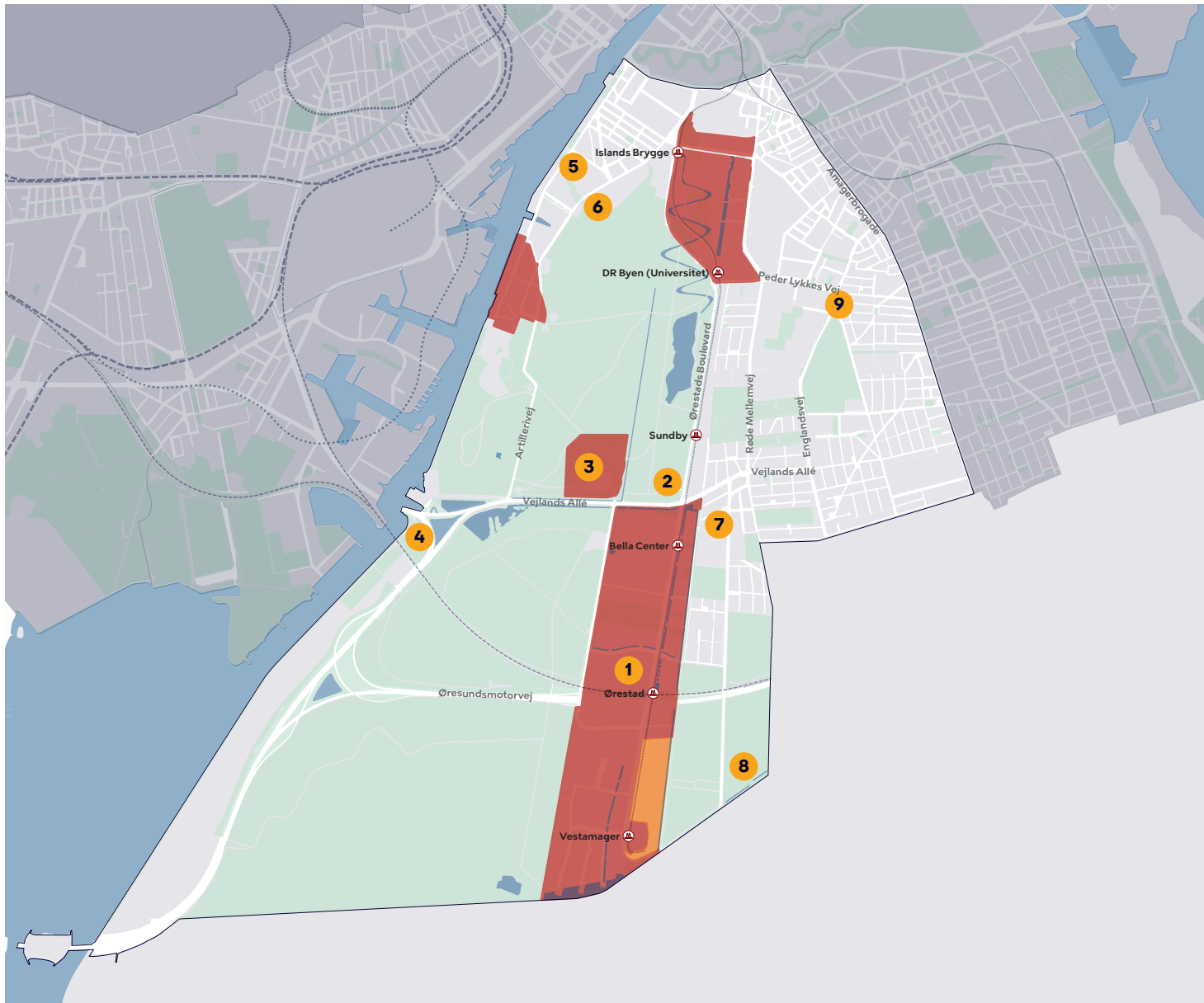
Amager Vest er byens grønneste bydel med bl.a. byens største bestand af haveforeninger. En stor del af Amager Vest er tidligere havområde, der igennem årene er blevet fyldt op med lossepladsaffald. Det har givet mulighed for etablering af Amager Fælled, der sammen med Kalvebod Fælled udgør det største 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 metroen 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.

Vejlandskvarteret 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 Borgerrepræsentationens beslutning om at finde alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter udlægges området 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 Alle, hvoraf 11,8 ha kan bebygges. Området var tiltænkt en kommende campingplads, men giver i stedet mulighed for etablering af ca. 2.500 boliger. Derudover udlægges et areal ved Selinevej Nord til blandet erhverv, ligesom der skal gives mulighed for 20.000 m² ekstra erhverv i Ørestad.



Rækkefølge for byudvikling

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- 2. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2025)
- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Ørestad City og Syd

Der muliggøres yderligere bebyggelse på i alt 20.000 m² som følge af aftale om Ørestad Fælled Kvarter.

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 - Vejlandskvarteret

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 plejecenter.

7. Kongelundsvej 48A

Der muliggøres yderligere bebyggelse til boliger, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 60 til 110 %.

8. Oliefabriksvej 100

Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder til bolig med henblik på at muliggøre villabebyggelse.

9. Engelsvej 51

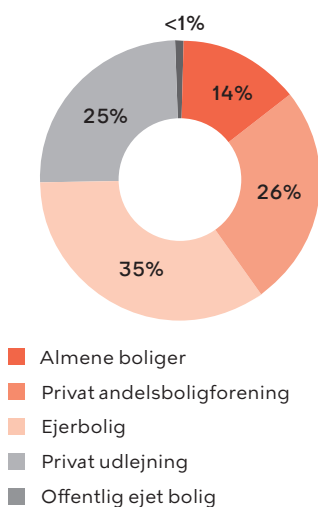
Der muliggøres etagebebyggelse, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 40 til 185 % i henhold til startredegerelse tiltrådt af Økonomiudvalget den 8. januar 2019.

Amager Øst

Rekreative udfoldelsesmuligheder samt bolig- og industriområder præger bydelen langs Øresund

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

- 55 dagtilbudsgrupper
- 5 skolespor
- 1 bibliotek/Kulturhus
- 2 idrætshaller
- 122 botilbudspladser – modernisering
- 90 plejeboliger – ny kapacitet
- 1 driftsplads

Udflugtsmål for hele København

Kløvermarken og Amager Strandpark er i dag ofte benyttede udflugtsmål, når københavnere 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.

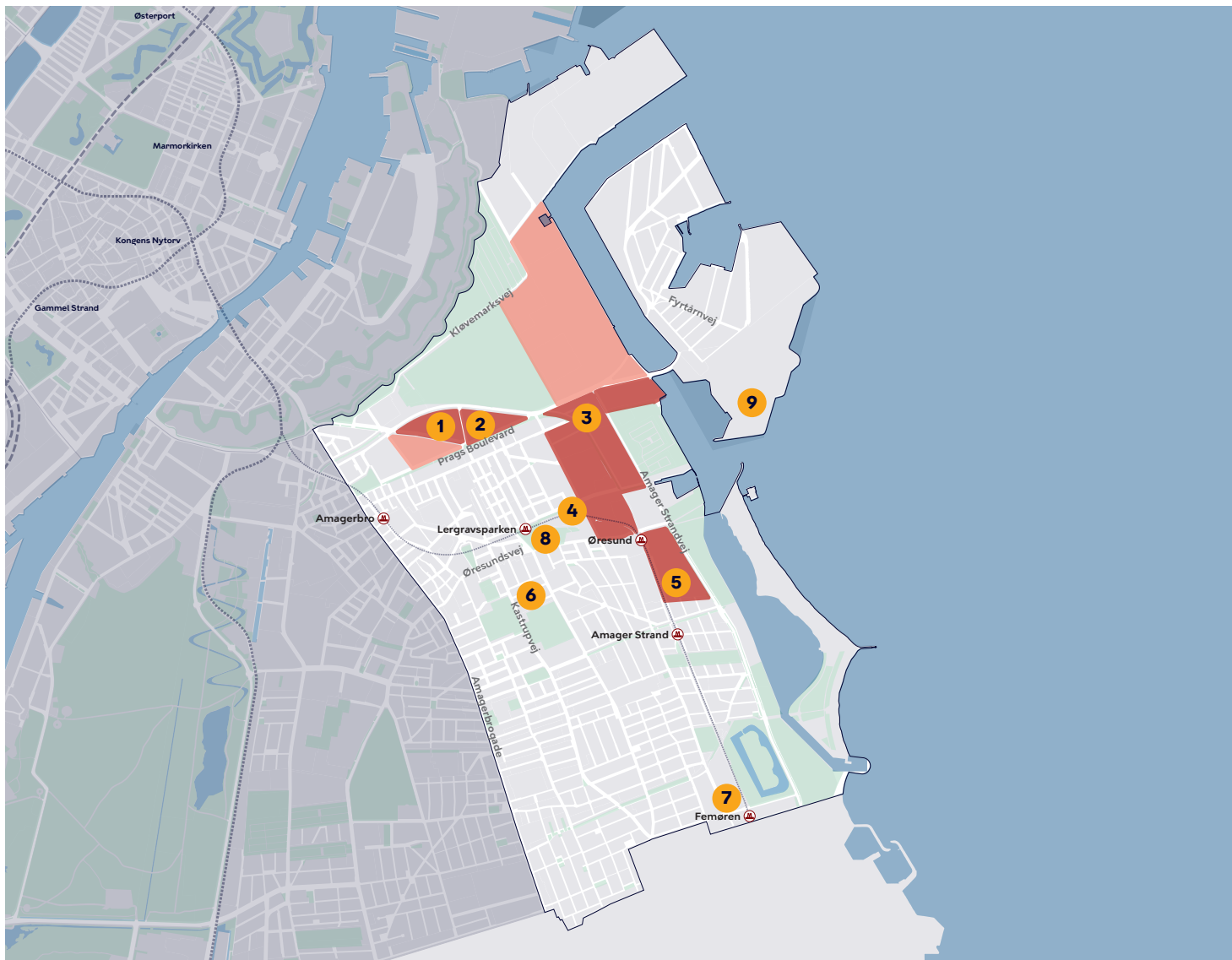
Nye byudviklingsområder ved Prags Boulevard

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 var endvidere udlagt som kreativ zone og 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, hvorfor området udlægges til blandet boliger og serviceerhverv.

Konverteringen skal dog foretages under hensyntagen til det aktive kreative erhvervsmiljø og de vel-fungerende erhvervs- og produktionsvirksomheder som Xellia.

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 byudvikling i dag ville også begrænses af forurenende virksomheder og risiko-virksomheder 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.



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 - Siljangade

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

3. Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord

Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra industri til blandet boliger og serviceerhverv.

4. Strandlodsvej 48

Anvendelsen ændres fra serviceerhverv til blandet boliger og serviceerhverv.

5. Krimsvej

Der muliggøres en højere boligandel. Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og højst 80 % af etagearealet (tidligere højst 75 %).

6. Kastupvej m.fl.

Flere boliggrammer til havehuse er revurderet af forvaltningen for at tilpasse rammer til eksisterende forhold.

7. Engvej

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

8. 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 startredegerelse tiltrådt af Økonomiudvalget den 13. november 2018.

9. Prøvestenen Syd

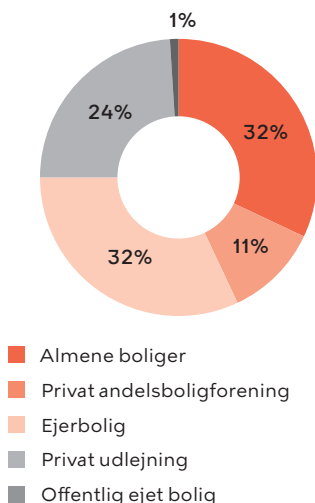
Anvendelsen for en del af området ændres fra institutioner og fritidsområder til blandet erhverv, så der kan placeres erhvervsfunktioner samt rekreative aktiviteter.

Bispebjerg

Fokus på kreative og traditionelle erhverv i Nordvest

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

9 dagtilbudsgrupper
132 plejeboliger – ny kapacitet

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 m². Det er byens laveste og bevirker, at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførøgelse.

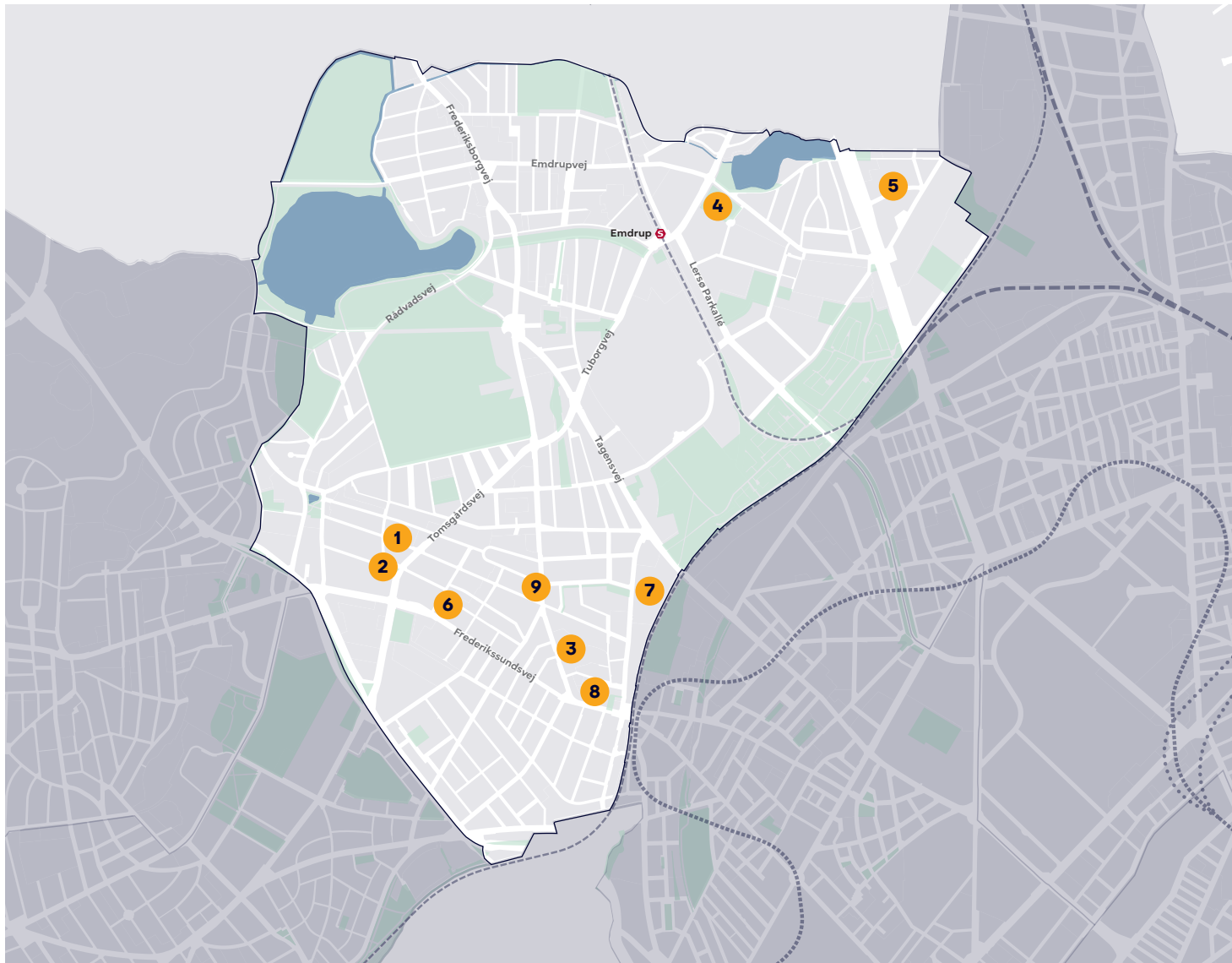
Bedre kollektiv trafik og et nyt hus for kampsporten

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. Det vil betyde, at Bispebjerg bliver 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. 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 3 kreative zoner bevares.



Rækkefølge for byudvikling

- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Dorteavej

Anvendelsen 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. Ryparken 75-81

Anvendelsen ændres fra boliger og serviceerhverv til institutioner og fritidsområder, hvilket muliggør institution med boliger til sindslidende.

6. Thoravej 22

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

7. Lygten Nord

Parkeringsnormen ændres for at muliggøre stationsnært bebyggelse, som godkendt i startredegørelse af Økonomiudvalget 30. marts 2018. Området fastsættes til byomdannelsesområde med henblik på gradvis omdannelse til nye byformål.

8. Drejervej

Anvendelsen ændres fra serviceerhverv til blandet boliger og serviceerhverv.

9. Frederiksborgvej 59

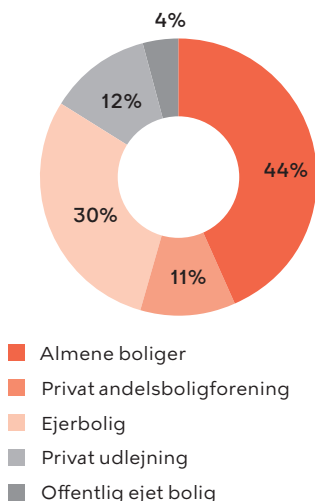
Der muliggøres randbebyggelse langs Frederiksborgvej 59.

Brønshøj-Husum

Udvikling af Bystævneparken og Tingbjerg skal løfte hele Brønshøj-Husum

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

23 dagtilbudsgupper
1 skolespor
1 idrætshal
1 kunstgræsbane
375 plejeboliger – ny kapacitet
1 driftsplads

En sammensat bydel med behov for bedre kollektiv trafik

Andelen af stationsnære områder er 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 skal i den fremtidige planlægning tages hensyn til den foreslåede linjeføring for letbanen, der fremgår af kortet bagerst i kommuneplanen.

En samlet plan skal løfte Tingbjerg

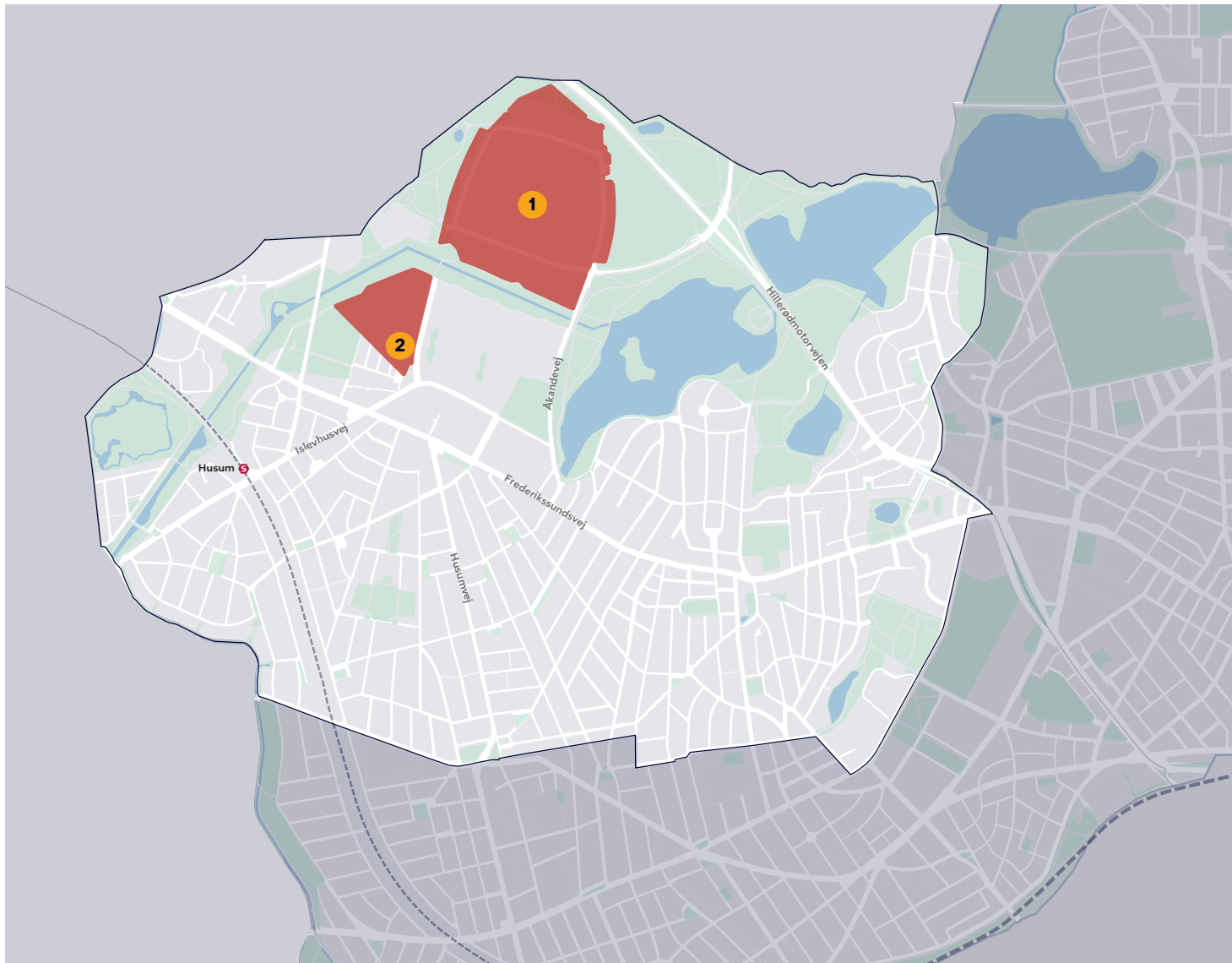
Tingbjerg er et udsat byområde beliggende ved Utterslev Mose. Med Kommuneplan 2019 bliver Tingbjerg udpeget som et byudviklingsområde. Københavns Kommune og de to almene boligorganisationer SAB og fsb samarbejder om at realisere den ambitiøse byudviklingsstrategi for Tingbjerg-Husum, som blev vedtaget i 2015. 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 til at afspejle resten af København.

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 nærtliggende skoler og nye daginstitutioner skal bidrage med kapacitet til fremtidens børn og unge i Brønshøj-Husum.



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.

2. Bystævneparken

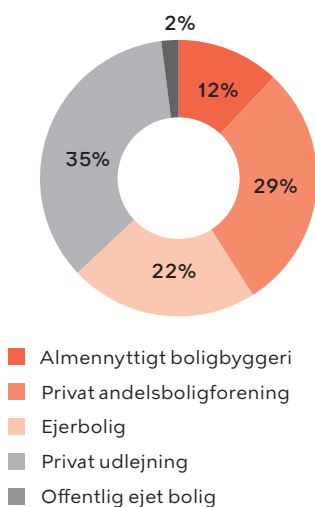
Kommuneplanrammen for Bystævneparken ændres for at muliggøre Tingbjerg/Husum Byudviklingsstrategi med efterfølgende planer og programmer. Rammen fastsættes nærmere ved kommende kommuneplanlægning.

Christianshavn

Omdannelse af et gammelt forsvarsområde og industriområde

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

31 dagtilbudsgrupper

1 skolespor

35 botilbudspalder – ny kapacitet

130 plejeboliger – modernisering

*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.

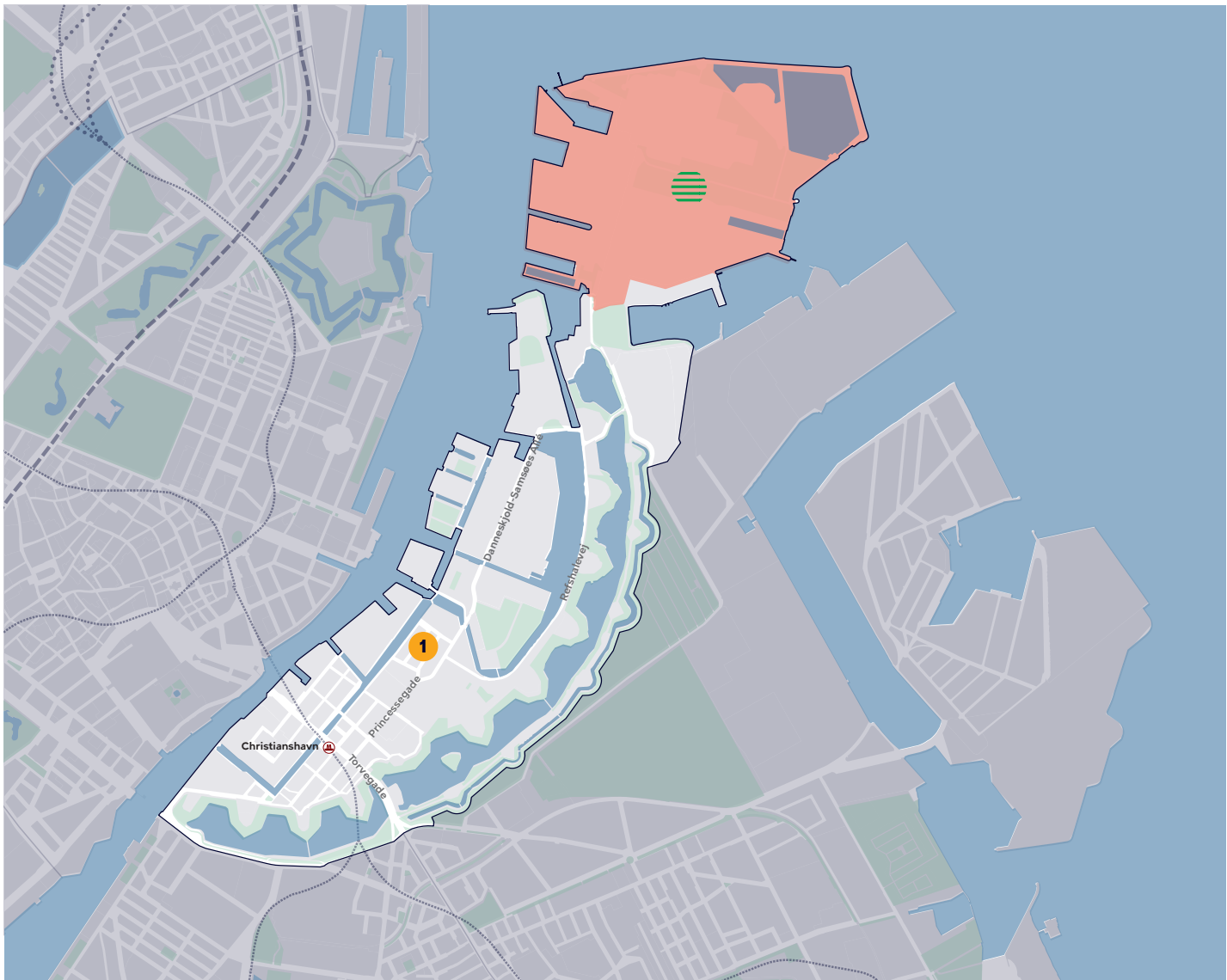
Nyholm indgår som en del af det udpegede kulturmiljø for Holmen, Nyboder, Holmens Kirke/Kirkegård og Søkvæsthuset. Ved ændring af de nuværende bygninger til anden anvendelse er det vigtigt at bevare bygningernes militære ydre frem-

toning. Det 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 københavnere 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 lokaliseringmuligheder for kreative erhverv, midlertidige tiltag, festivaler og events. I forbindelse med udviklingen af Lynetteholmen og planlægningen af ny infrastruktur skal Refshaleøen indtænkes samt sammenhængen til 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

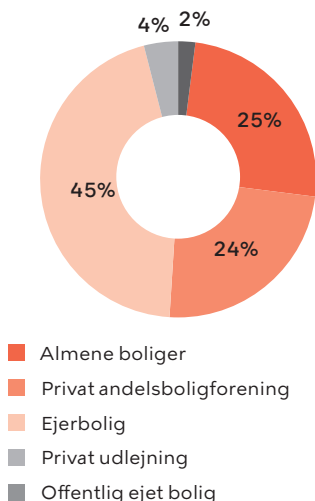
Byggemulighed øges, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 150 % til 165 % med henblik på etablering af tagboliger.

Indre By

Københavns historiske centrum

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

31 dagtilbudsgrupper

1 skolespor

35 botilbudspladser – ny kapacitet

130 plejeboliger – modernisering

*Data for Indre By og Christianshavn

En plan for den gennemkørende trafik

Med indvielsen af Cityringen åbner der fem nye metrostationer i Indre By. Det 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 særspecialt 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 med flere 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 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 samtidigt med at mange arbejdspladser, et stort udbud af butikker, kulturelle institutioner og restauranter er kommet til. Udviklingen de senere år hænger tæt sammen med en voksende turisme, der i København primært koncentrerer sig i de indre bydele i København. Turismen har bidraget til et aktivt handelsliv og byliv, men kan også indimellem give visse udfordringer for de lokale københavnere. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi at skabe rammerne for en turisme, der fordeler sig i hele byen. 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. St. Kongensgade 96-100

Anvendelsen ændres fra institution og fritidsområde til bolig med henblik på at muliggøre konvertering til lejligheder.

5. Amaliegade 44

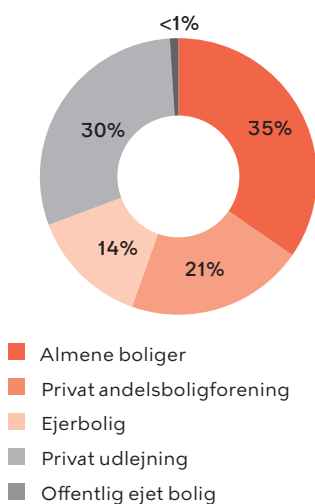
Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområde til serviceerhverv med henblik på at muliggøre videre anvendelse af kontorerhverv.

Kongens Enghave

Byudviklingen forsætter i Københavns Sydhavn

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

- 37 dagtilbudsgrupper
- 3 skolespor
- 3 idrætshaller
- 1 bibliotek/Kulturhus
- 1 svømmehal
- 20 botilbudspladser – ny kapacitet
- 70 pPlejeboliger – ny kapacitet
- 3 stiftorbindelser

*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.

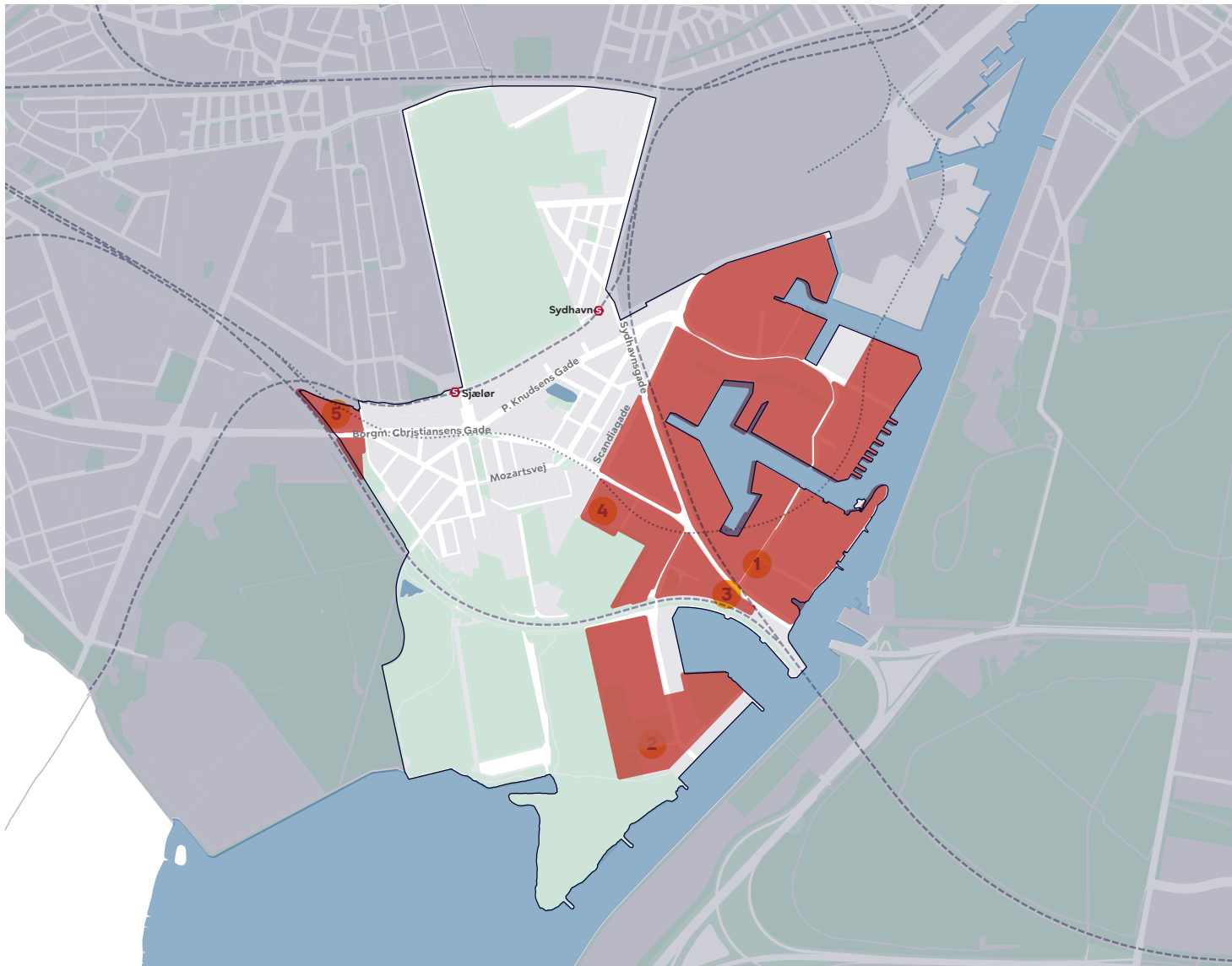
Bedre sammenhæng mellem det nye og gamle Sydhavn

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.

Udviklingen af Bådehavns-gade skal ske med respekt for det nuværende miljø

På den sydlige side af Sjællandsbroen ligger Bådehavns-gade. 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 Bådehavns-gade er det væsentligt at bevare det havneliv, der i dag udspiller sig, så Fiskerhavnen og bådeklub-miljøets unikke stemning og karakter også fremadrettet vil være med til give stedet dets identitet. Kulturmiljøet skal sammen med naturområdet på Sydhavnstippen ses som en ressource, der kan skabe sammenhæng i områdets udvikling.



Rækkefølge for byudvikling

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

Væsentlige rammeændringer

1. Sydhavn – Sluseholmen

Byggemulighed øges, idet den maksimale bebyggelsesprocent hæves fra 150 % til 185 % for at muliggøre tættere bebyggelse ved kommende metrostation.

2. Bådehavnsgade Syd – Stejlepladsen

Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder og industri til bolig som følge af aftalen om Ørestad Fælled Kvarter.

3. Bådehavnsgade Nordøst – Dansk Metal

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

4. Bådehavnsgade Nordvest

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

5. Strømmen

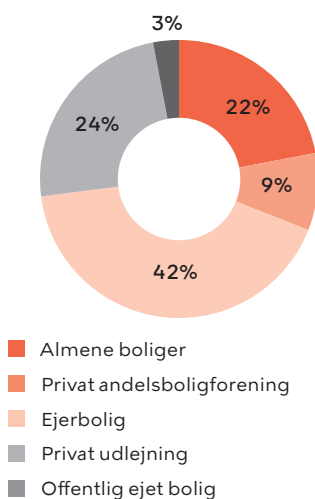
Området indgår i rækkefølgeplanen. Rammen fastlægges ved yderligere kommuneplanlægning.

Nørrebro

Fokus på Mjølnerparken, De Gamles By og fire nye metrostationer

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

- 31 dagtilbudsgrupper
- 4 skolespor
- 2 idrætshaller
- 1 kunstgræsbane
- 24 botilbudspladser - modernisering

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 for etablering af en plads 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 motor- trafikvej, der deler Nørrebro og Frederiksberg. Borgerrepræsentationen har besluttet, at Københavns Kommune i fællesskab med Frederiksberg Kommune går i dialog med staten med henblik på at afklare proces for en mulig nedrivning og tunnellægning af Bispeengbuen. Dertil skal Københavns Kommune sammen med Frederiksberg Kommune udarbejde et idéoplæg med scenarier for omdannelse af området omkring Bispeengbuen. Idéoplæg for området forventes forelagt Borgerrepræsentationen medio 2020.

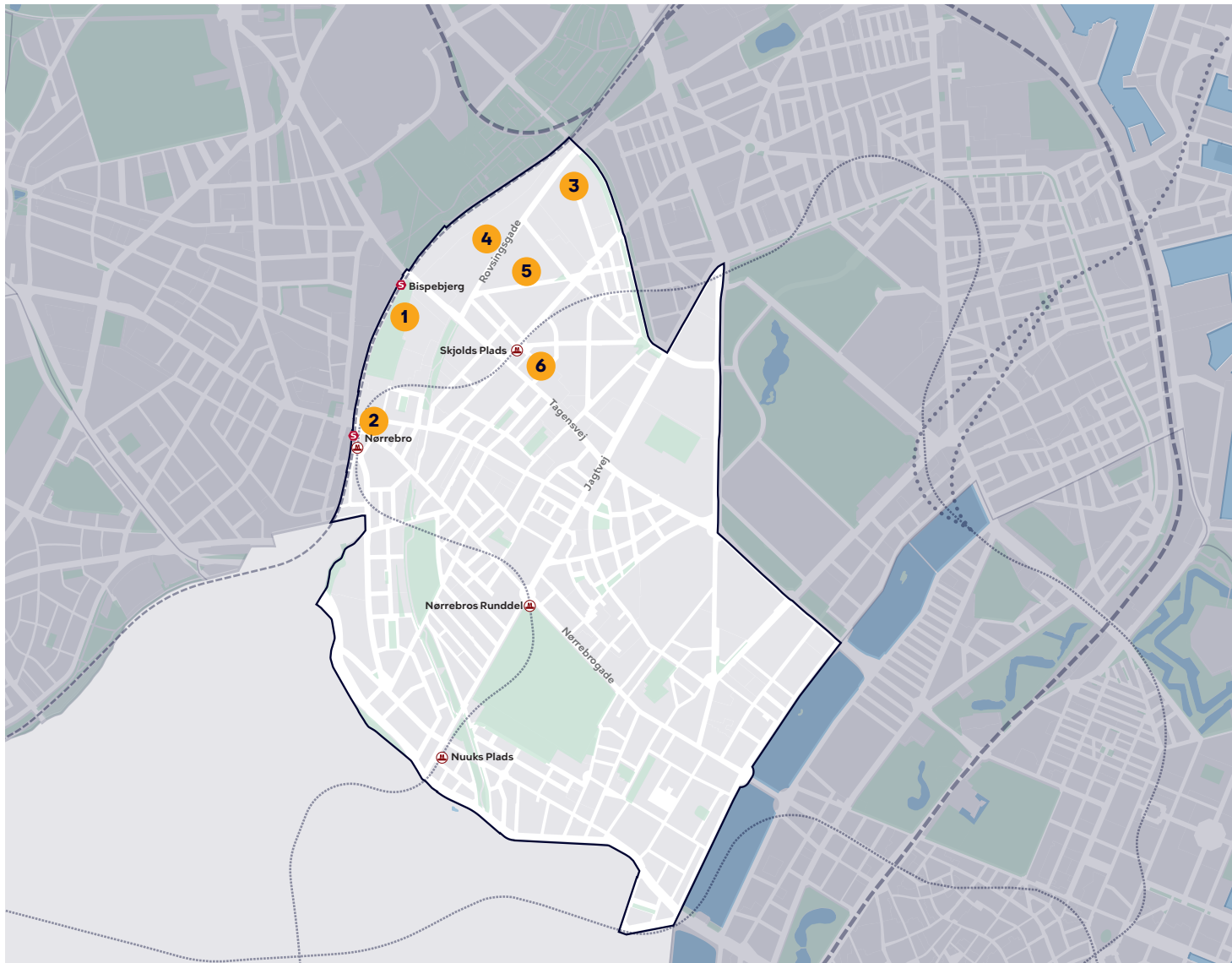
De Gamles By

De Gamles By er et kommunalt ejt 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 en grøn bydel i byen. Dette skal en ny helhedsplan bl.a. besvare i 2019.

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, at samtlige boliger gennemrenoveres, og at der tilbygges tagboliger og nye ungdomsboliger m.m. I forlængelse af renoveringen reduceres andelen af almene familieboliger til 40 %, 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, ny metrostation på Nørreport St. og en ny stiforbindelse, Nordvestpassagen, der går på tværs af jernbanen fra Mimersparken til Nordvest.



Rækkefølge for byudvikling

- Væsentlige rammeændringer

Væsentlige rammeændringer

1. Bispebjerg St.

Anvendelsen tilbageføres fra service-erhverv 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

Byggemulighed øges, idet bebyggelsesprocenten hæves fra 150 % til 185 % for at muliggøre boliger.

4. Røvsingsgade

Byggemulighed øges, idet bebyggelsesprocenten hæves fra 110 % til 150 %, for at muliggøre erhvervsbebyggelse samt yderligere udviklingsmuligheder i erhvervsområdet.

5. Aldersrogade

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

6. Hermodsgade 26-28

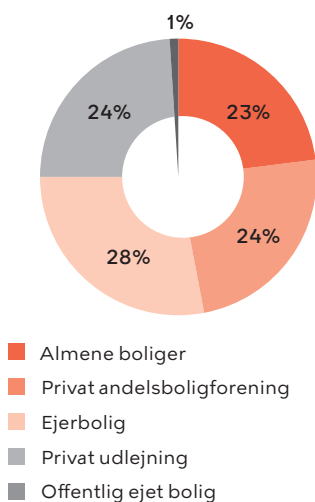
Anvendelsen ændres fra serviceerhverv til boliger for at muliggøre ungdomsboliger.

Valby

Flere nye byudviklingsområder og bedre forbindelser i Valby

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

- 45 dagtilbudsgrupper
- 3 skolespor
- 1 bibliotek/Kulturhus
- 1 idrætshal
- 2 kunstgræsbaner
- 24 botilbudspladser – ny kapacitet
- 24 botilbudspladser – modernisering
- 66 plejeboliger – modernisering
- 145 plejeboliger – ny kapacitet
- 1 genbrugsstation
- 2 stiforbindelser

Udvikling omkring Ny Ellebjerg

De senere år har udviklingen i Valby Syd centreret sig omkring F.L. Smidth og Grønttorvet. Områderne forventes fuldt udbygget inden for 10 år. Ny Ellebjerg Station får med indvielsen af Ringsted-banen og en kommende Sydhavns-metro 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 sporskiftetekammer 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

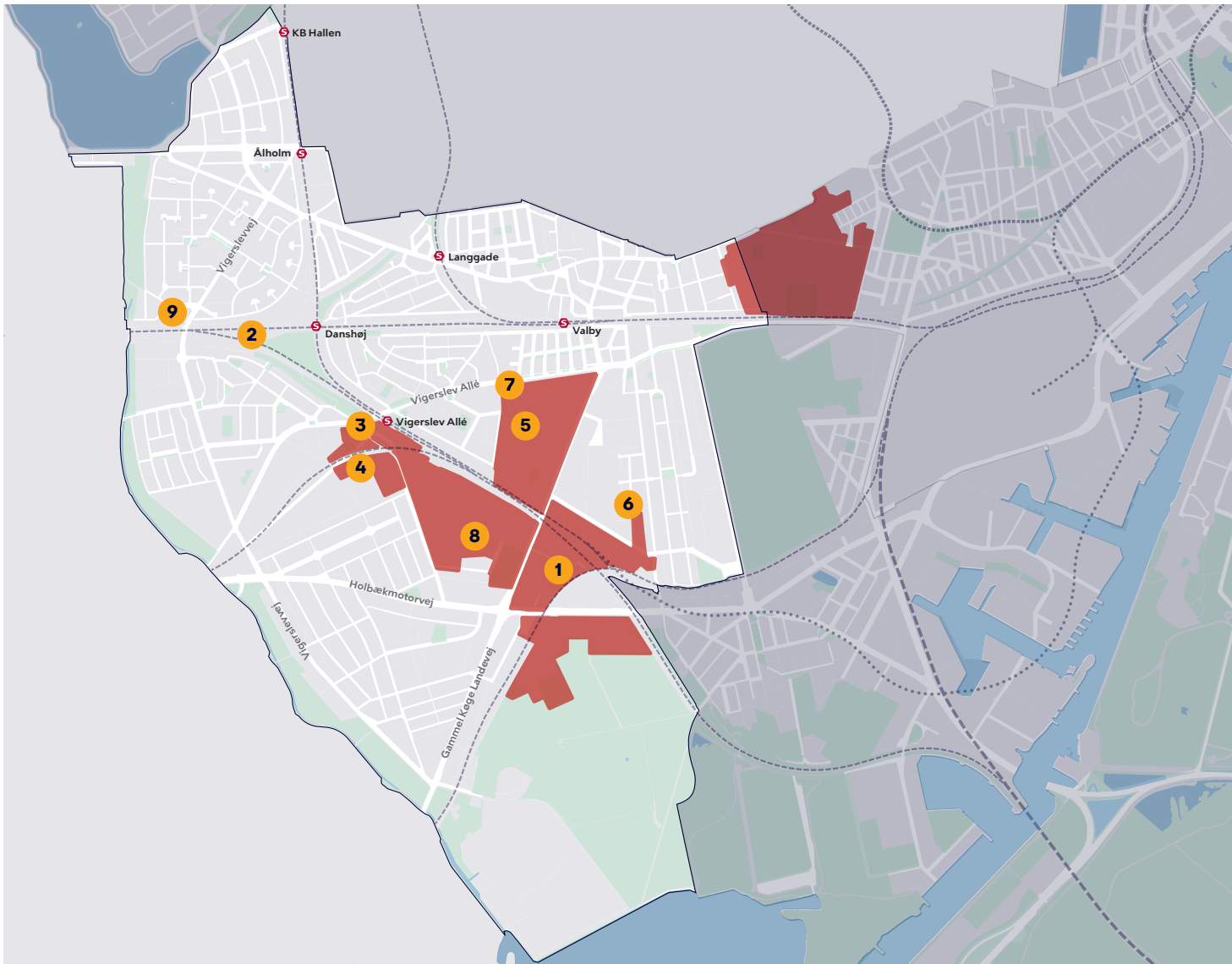
Kulbanekvarteret er beliggende i det vestlige Valby og består i dag af både bolig- og erhvervsområder. Med udgangspunkt i to udviklingsplaner for den nordlige og sydlige del skal området de kommende år udvikles. Udviklingen sker desuden med udgangspunkt

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 Alle - F.L. Smidth

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 %.

9. Hansstedvej 7

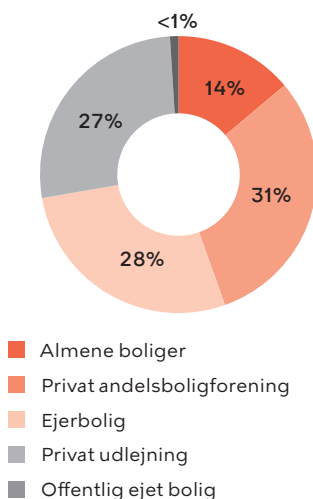
Anvendelsen ændres fra tekniske anlæg til offentlige formål for at muliggøre ny anvendelse af tidligere brandstation.

Vanløse

Omdannelse af erhvervsområder ved Slotsherrensvej og Kastanie Allé

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

11 dagtilbudsgrupper
1 bibliotek/Kulturhus
1 kunstgræsbane

Vanløse bymidte

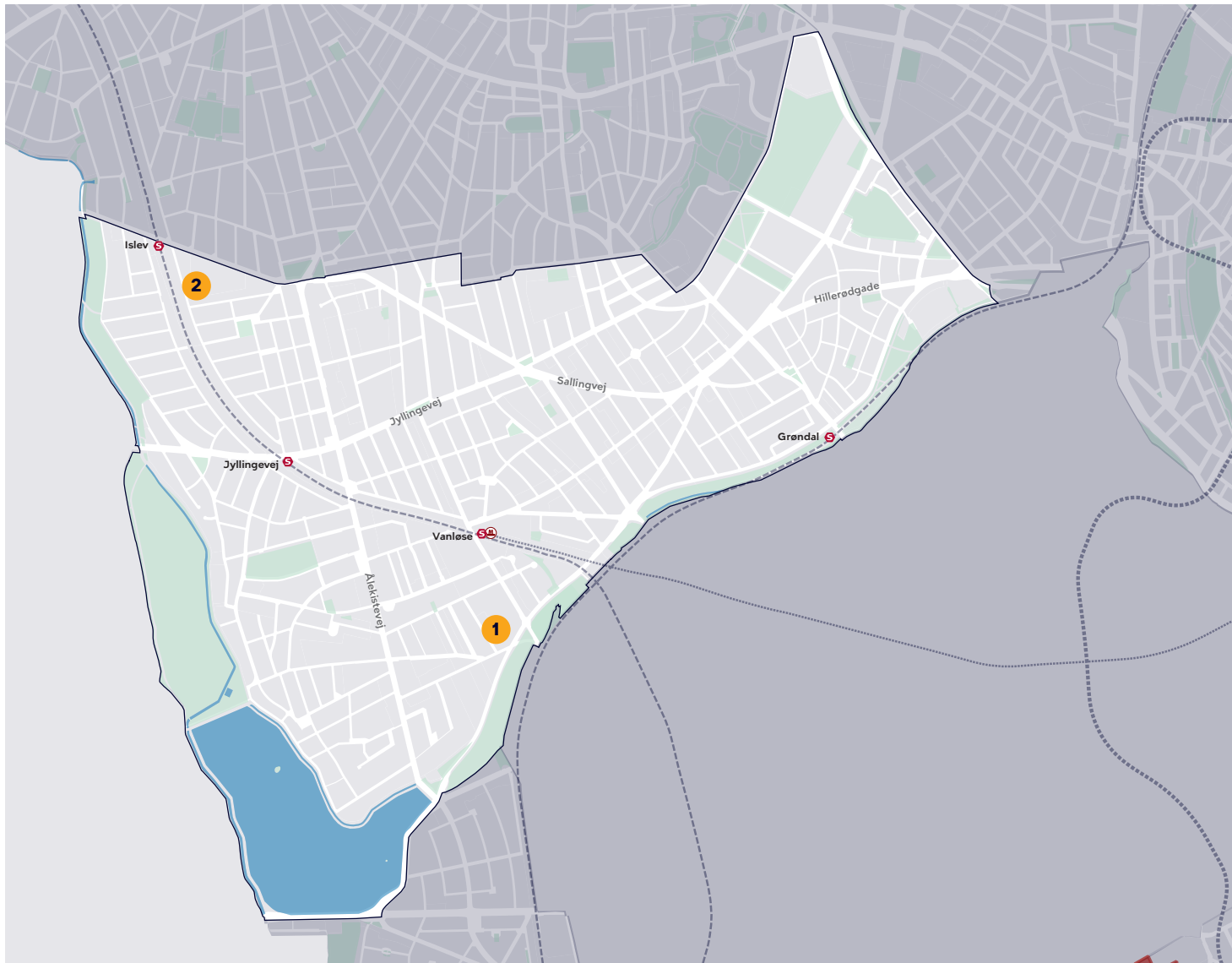
Vanløse blev sammen med de øvrige omkringliggende distrikter indlemmet i Københavns Kommune i 1901 og blev fuldt udbygget i 1950'erne. Vanløse bymidte er bydelens centrum og bymæssige hjerte. Den er i de senere år blevet udbygget med fælles bydelsfunktioner, herunder etablering af Kronen, et helt nyt 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 boligformål. Der har i området været en markant nedgang i arbejdspladser på næsten 80 % og en mindre nedgang i antal virksomheder,

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 boligformål 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

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

Væsentlige rammeændringer

1. Kastanie Alle

Anvendelsen ændres fra blandet erhverv til blandet bolig og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

2. Slotsherrensvej

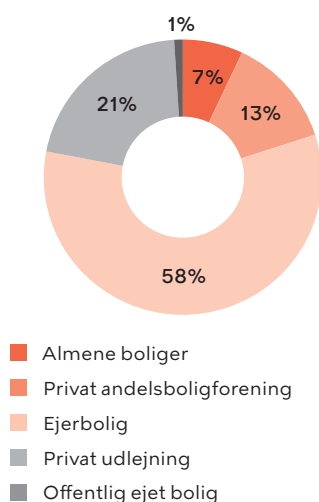
Anvendelsen ændres fra blandet erhverv for den østlige del af området til blandet boliger og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

Vesterbro

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

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

37 dagtilbudsgrupper

3 skolespor

3 idrætshaller

1 bibliotek/kulturhus

1 svømmehal

20 botilbudspladser - ny kapacitet

70 plejeboliger - ny kapacitet

3 stiforbindelser

*Data for Vesterbro og Kongens Enghave

Jernbanebyen som nyt byudviklingsområde

Det tidligere godsbanearreal, Jernbanebyen, er et ca. 55 ha stort område beliggende i den sydlige del af Vesterbro, tæt på Kongens Enghave. Området afgrænses af jernbanearrealer mod nord og vest samt Vasbygade mod syd. Metro-selskabets klargøringscenter deler området i to dele. Områdets grundejere har et ønske om at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde.

Med Kommuneplan 2019 foreslås det, at Jernbanebyen udlægges til byudviklingsområde. Den nordvestlige del udlægges til byudvikling i 2. del af planperioden, dvs. fra 2025. Den sydøstlige del udlægges til byudvikling for blandet bolig og serviceerhverv fra 1. del af planperioden, dvs. fra 2019. Kommende helhedsplanlægning skal fastsætte omfang og karakter af bebyggelse og grønne arealer, fordeling af bolig og erhverv, indpasning af kommunale funktioner, og hvordan der skabes sammenhæng med naboområderne via stiforbindelser og intern sammenhæng på tværs af klargøringscentret. I mellemtiden arbejdes der på muligheden for at indpasse midlertidige aktiviteter, herunder nye ungdomsboliger og en skole.

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.

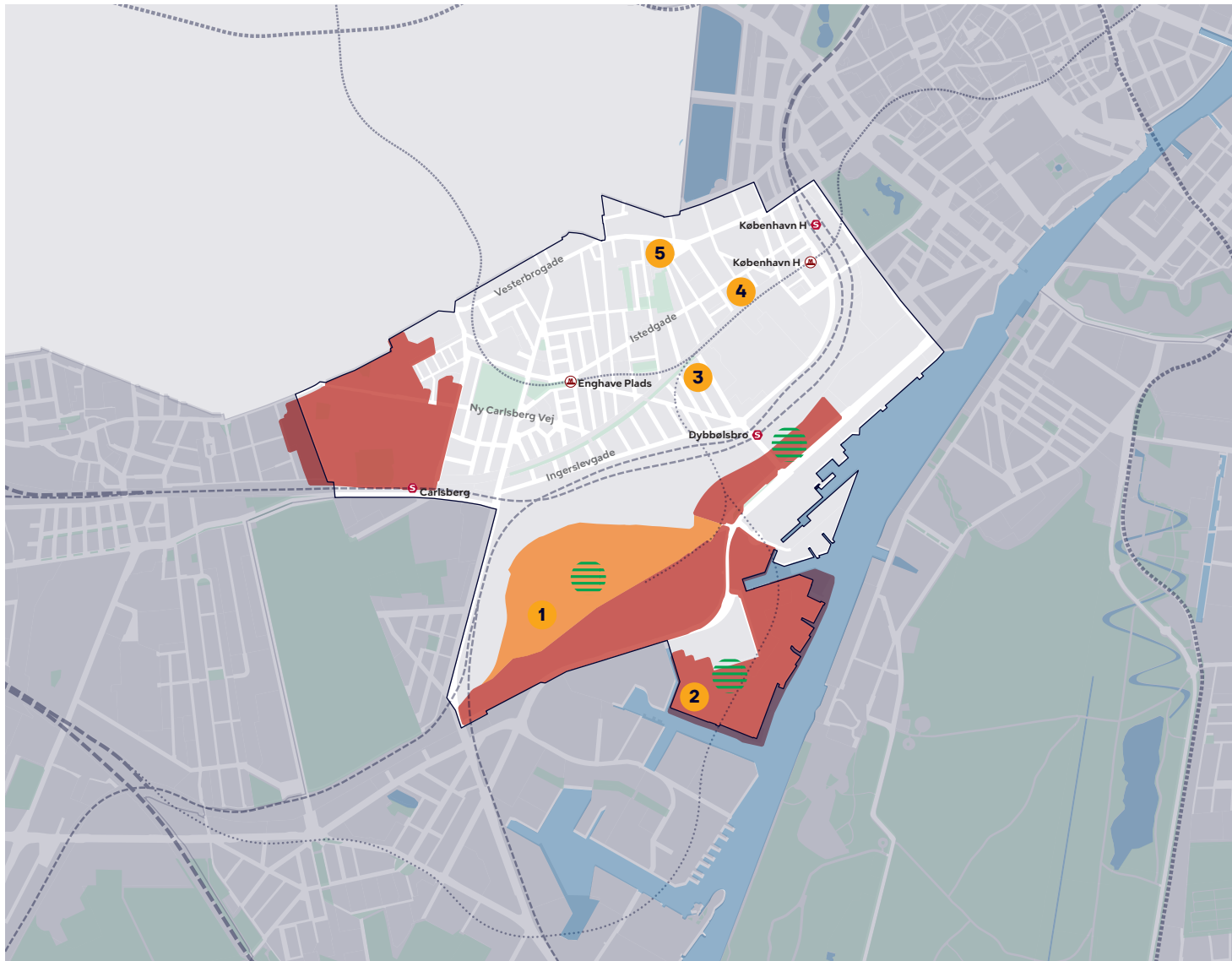
Den gamle Postterminal ved Københavns Hovedbanegård skal udvikles til et nyt byområde mellem baneterrænet og havnen, hvor højhuse kombineres med eksisterende byggeri til nye boliger og erhverv. Samtidig er der fokus på at åbne området op med nye pladser, forbindelser og en grøn offentlig park.

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 Jernbanebyen. 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.



Rækkefølge for byudvikling

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

Væsentlige rammeændringer

1. Jernbanebyen

Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen for en del af området fra teknisk anlæg til blandet boliger og serviceerhverv.

2. H.C. Ørstedværket

Anvendelsen ændres fra teknisk anlæg til institutioner og fritidsområder, dog med bemærkning om at dele af området forsat kan anvendes til tekniske anlæg.

3. Skelbækgade 2-4

Anvendelsen ændres fra bolig og serviceerhverv til serviceerhverv, for at muliggøre etablering af hotel, kontorvirksomhed m.m.

4. Halmtorvet 20

Byggemulighed øges, idet bebyggelsesprocenten hæves fra 150 % til 185 % for at muliggøre flere boliger, herunder ungdomsboliger.

5. Vesterbrogade 59

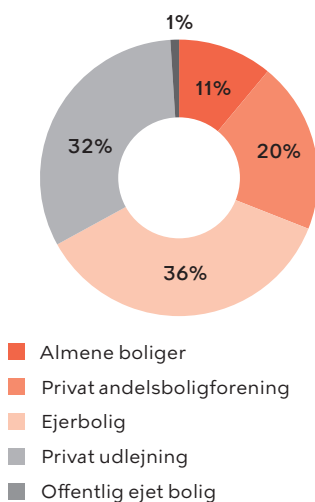
Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder til serviceerhverv.

Østerbro

Havnetransformation og en udvikling af området ved det gamle gasværk

Boligmassen efter ejerforhold

*Københavns Kommune, 2018



Behov frem mod 2030

Københavns Kommunes forventede udbygningsbehov frem mod 2030, som endnu ikke er anlægsfinansieret (opgjort 2018).

- 51 dagtilbudsgrupper
- 3 skolespor
- 9 særlige dagtilbudspladser
- 2 biblioteker/kulturbuse
- 1 idrætshal
- 2 kunstgræsbaner
- 2 svømmehaller
- 61 botilbudspladser – modernisering
- 51 botilbudspladser – ny kapacitet
- 440 plejeboliger – ny kapacitet
- 1 driftsplads

Et nyt bykvarter ved Østre Gasværk

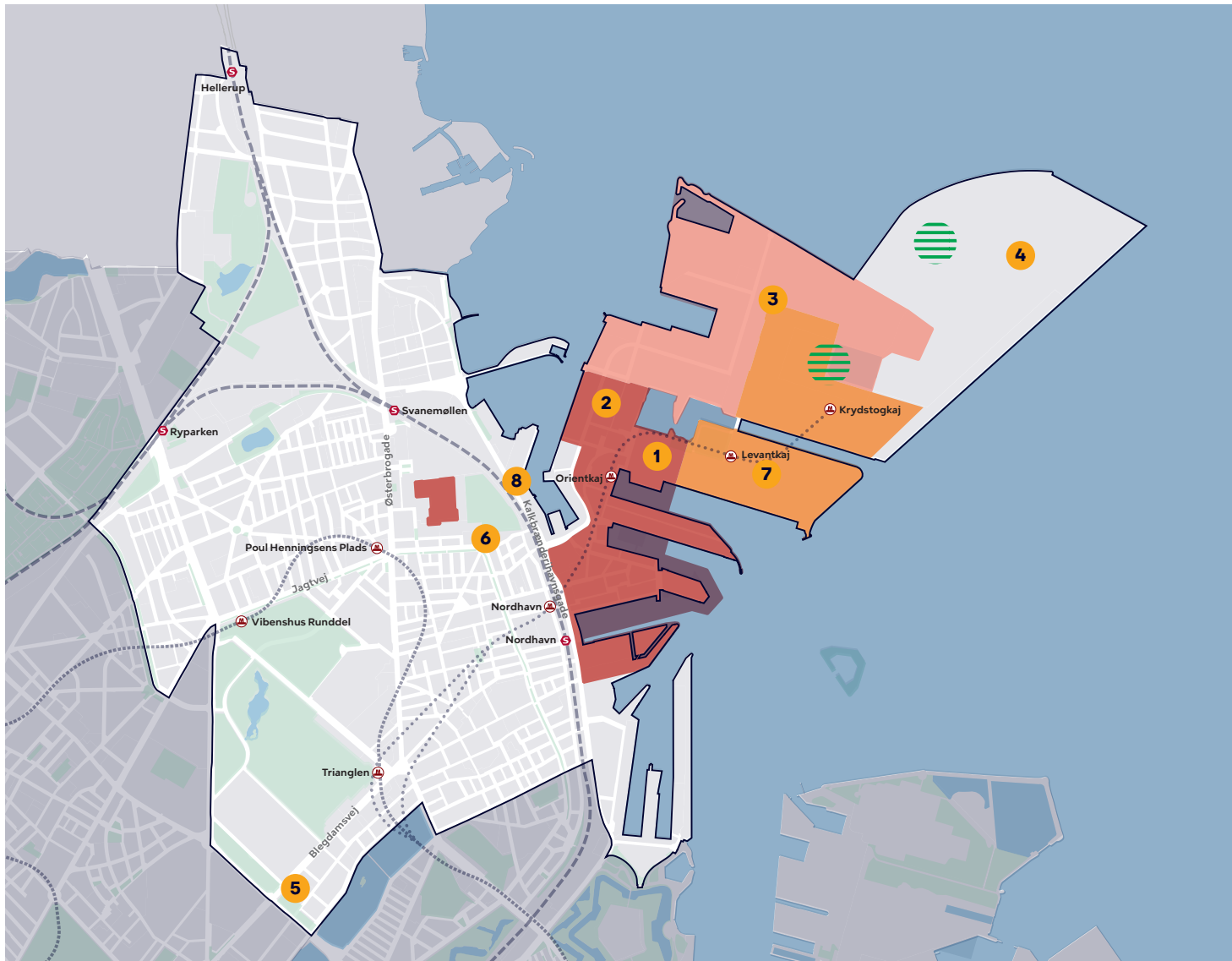
Østerbro består overvejende af boliger samt kultur- og idrætstilbud, caféer, butikker m.m. God bus- og S-togs betjening, anlæg af Cityringen, Fælledparken, Idrætsparken, Svane-møllestranden samt udvikling af bl.a. Copenhagen Science City betyder, at bydelen tiltrækker københavnere fra hele byen. Byudviklingen 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 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. 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 åbner de første metrostationer ved Nordhavn Station og Orientkaj Station. En udvikling af Nordhavn er på grund af de trafikale forhold begrænset til 870.000 m² byggeri indtil Nordhavnstunnelens åbning (foreløbigt planlagt åbning i 2027). Det betyder, at de resterende etagemeter i Nordhavn tidligst kan udvikles efter Nordhavns-tunnellens åbning. Med Kommuneplan 2019 udlægges Århusgadekvarteret, Trælastholmen, Sundmolen, Holm 8, Levantkaj Vest og Tunnel-fabrikken til byudvikling fra 2019, hvor Tunnelfabrikken er tænkt som et nyt kulturelt centrum i Nordhavn. Levantkaj Øst og Holm 12 kan tidligst udvikles fra 2025, mens den resterende del af Nordhavn fastholdes som perspektivområde.



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 øges fra 60.000 m² til 85.000 m² som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området.

2. Nordhavn – Holm 8

Anvendelsen ændres fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 86.000 m² byggeri i området.

3. Nordhavn – Holm 12 og Tunnelfabrikken

Der tillades mulighed for projekt i ØTC-hallen samt administration i tilknytning til UNICEF's højlag. Der muliggøres forlængelse af metro.

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.

7. Nordhavn -Levantkaj

Der muliggøres forlængelse af metro.

8. Ved Svanemølleværket

Anvendelsen ændres fra institutioner og fritidsområder til tekniske anlæg for at sikre udviklingsmuligheder for varmeforsyningen.

Lynetteholmen

En ny ø anlægges efter 2031



Et langsigtet bidrag til Københavns udvikling

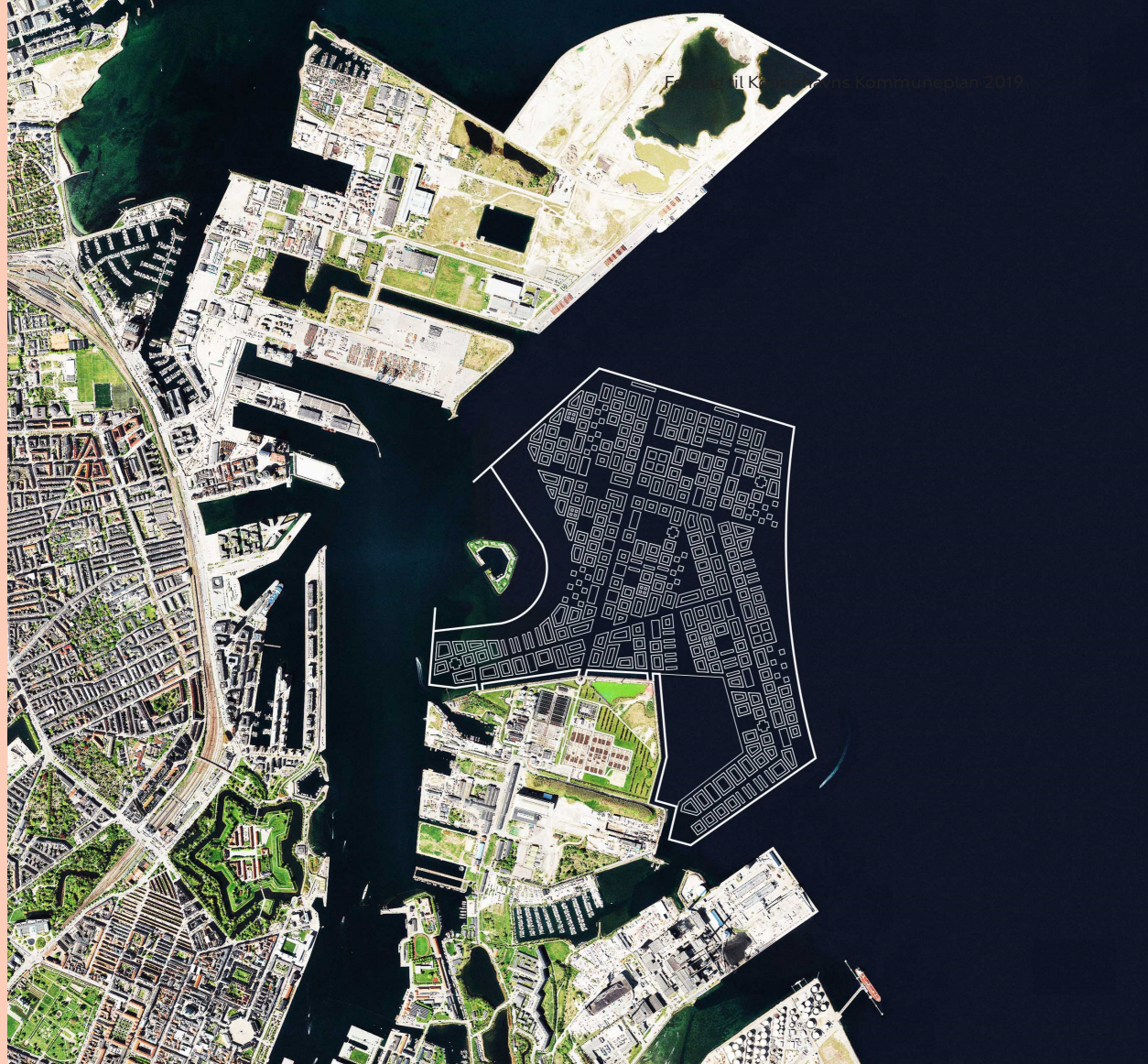
Med Kommuneplan 2019 er planen lagt for Københavns udvikling frem mod 2031. Men Københavns udvikling skal række længere end de næste 12 år. Med principaftalen mellem staten og Københavns Kommune om Lynetteholmen er de første skridt taget mod en helhedsorienteret og langsigtet plan for Københavns udvikling.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

Lynetteholmen vil bidrage med at løse tre overordnede udfordringer for København. Med en forsat befolkningsvækst vil København på langt sigt mangle arealer til byudvikling. Lynetteholmens areal på ca. 2 mio. m² vil derfor indgå som et vigtigt bidrag til muligheden for forsat 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 og flere københavnere. 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.

Derudover er klimaforandringer med til at udfordre Københavns kyststrækning. Varmere og generelt vådere vejr samt havvandstigninger betyder, at København i fremtiden vil være i højere risiko for at blive oversvømmet. Der er i den forbindelse behov for at klimasikre København, bl.a. mod



stormflod fra nord, hvilket Lynetteholmen medvirker til.

Visionen for Lynetteholmen

Lynetteholmen skal være en bæredygtig bydel med blandet bolig 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 vandet på alle sider. 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 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 projektets fremtid.

Forundersøgelsen vedrørende metrobetjening samt finansielle analyser af etablering af Lynetteholmen, Østlig Ringvej og metro forventes afsluttet

i begyndelsen af 2020. VVM-undersøgelsen vedrørende anlæg af Lynetteholmen forventes afsluttet medio 2020.

Herefter vil der skulle vedtages anlægslov for Lynetteholmen samt lov om selskabsdannelse af Lynetteholmen I/S, 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

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 kommuneplan-rammer.

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 områdetype 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

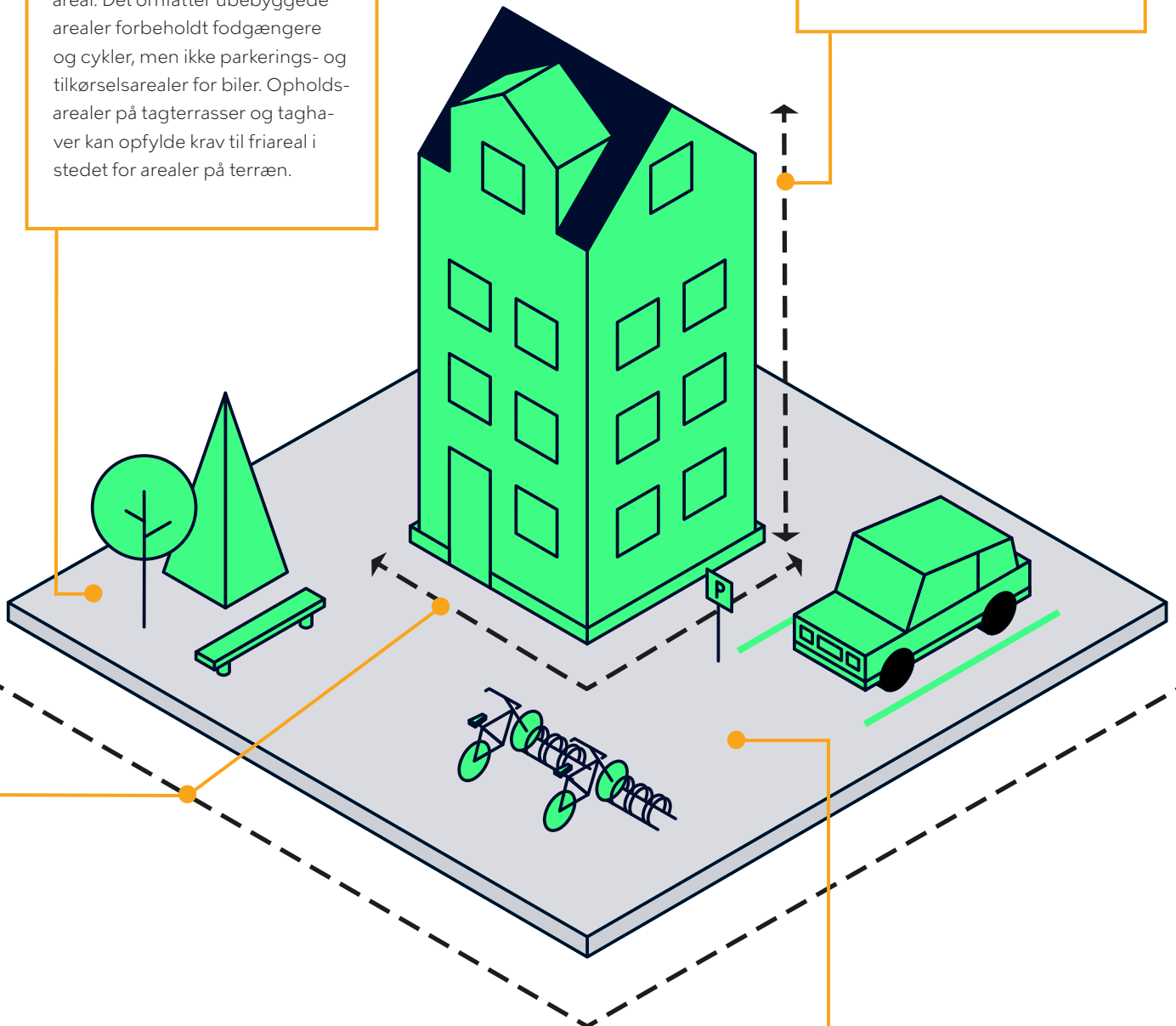
Bebyggelsesprocent er den procentdel af en grunds areal, som det samlede areal af bebyggelsen på grunden må udgøre og angiver således, hvor meget der samlet må bygges i forhold til grundens størrelse. Bebyggelsesprocenten regulerer sammen med krav om friarealer, hvor tæt byen kan bebygges. Ved fastlæggelse 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. m² 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 københavnere

København er københavnernes by og københavnere er eksperter i det liv, der leves i byen. De fem principper betyder, at københavnere kan forvente, at Københavns Kommune altid bestræber sig på at skabe en tidlig, tydelig, engagerende og mangfoldig dialog sammen med københavnere om byens udvikling og i kommunale kerneopgaver.

1 Dialog er en kerneopgave

Vi er i dialog med københavnernes om vores kerneopgaver

Vi tænker dialogen med københavnernes ind, når vi udfører vores kerneopgaver og tilpasser løbende vores organisation, så vi kan understøtte en succesfuld dialog med københavnernes – 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 københavnernes for at skabe bedre løsninger

Dialogen med københavnernes skal igangsættes så tidligt som muligt. Inden opstarten af større projekter og beslutninger tager vi stilling til, hvordan vi kan skabe en meningsfuld dialog med københavnernes – fra udvikling til realisering.

3 Tydelig dialog

Vi er tydelige i dialogen med københavnernes – 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 københavnernes om fremdrift og resultater fra dialogen.

4 Engagerende dialog

Vi skaber muligheder for, at københavnernes kan engagere sig i Københavns udvikling

Vi skaber forudsætningerne for, at københavnernes 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 københavnernes 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 københavnernes, vi ikke allerede er i kontakt med. En mangfoldig dialog, hvor forskellige københavnernes har mulighed for at engagere sig, skaber grundlaget for bedre løsninger for byen.

Protokolbemærkninger fra mødet i Borgerrepræsentationen den 22. august 2019

Et samlet Økonomiudvalg afgav følgende protokolbemærkning:

Kommuneplanen er en vigtig anledning til debat og dialog om Københavns udvikling. Partierne er derfor enige om ikke at stille ændringsforslag til Kommuneplanen, før udkastet til Kommuneplan har været i høring blandt borgere, organisationer, virksomheder og andre interessenter. Det sker i respekt for høringsfasen. Når denne er afsluttet, vil partierne hver især på baggrund af høringssvarene fra københavnere, fagudvalg, lokaludvalg, råd og nævn og de enkelte partiers mærkesager fremlægge deres forslag i forbindelse med forhandlingerne om den endelige Kommuneplan.

Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

Vi kan støtte store dele af forslaget til kommuneplan. Vi ser frem til forhandlingerne om kommuneplanen, hvor vi dog vil fremsætte nogle forbedringsforslag. Vi ønsker at tillade boliger i flere nye områder i kommuneplanen, så vi kan opfylde ønsket om flere boliger. Vi ser gerne, at Refshaleøen og Kløverparken samt hele godsbaneterrænet indgår i kommuneplanen. Vi er ikke indstillet på at nedsætte parkeringsnormen for hverken cykler eller biler, idet vi mener, at det er vigtigt, at københavnere kan parkere i nærheden af deres bolig. Vi ønsker at gøre plads til at øge andelen af privatejede boliger. Vi er ikke enige i kravet om, at 25 procent af alle nye boliger skal være almene. Vi ønsker, at der som udgangspunkt ikke opføres boliger på så støjplagede arealer, så støjniveauet ikke kan overholde den vejledende grænse for sundhedsskadelig støj. Vi savner omtale af de nødvendige infrastrukturanlæg i kommuneplanen, bl.a. den kommende havnetunnel og udvidelse af metronettet. Vi finder, at der bør anlægges en Metrolinje til Brønshøj, så bydelen ikke skal nøjes med en letbane, der kommer til at skille bydelen ad langs Frederikssundsvej.

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

Venstre ser frem til forhandlingerne om Kommuneplan 2019 og vil gerne kvittere for forvaltningernes store og grundige arbejde med kommuneplanen, som helt overordnet rummer mange gode takter. Vi glæder os over, at beslutningen om Havnetunnelen specifikt er skrevet ind i Kommuneplan 2019 med de positive følger, den får for borgerne, erhvervslivet og miljøet. I den sammenhæng kunne planerne for Lynetteholmen være yderligere beskrevet og integreret i planen. Venstre tager forbehold for formuleringer vedrørende 25 pct.-kravet vedrørende almene boliger, hvor vi gerne ser en mere fleksibel formulering. Vi er tilfredse med afskaffelsen af 95 m²-reglen, hvor 50 pct. af nye boliger fritages for en gennemsnitsstørrelse på 95 m². Samtidig holdes størrelseskravene til ungdoms- og kollegieboliger i praksis endnu lavere, hvilket Venstre også hilser velkomment. 2Det er et vigtigt skridt, at vi med Kommuneplan 2019 har udpeget og fastlagt de konkrete grønne områder i Nordhavn og på Godsbaneterrænet. Det giver grundejerne de bedste forudsætninger for at komme videre med byudviklingen af områderne. I forhold til krydstogtskibene ser Venstre gerne, at etablering af landstrøm specifikt nævnes som en metode, Københavns Kommune ønsker at indføre for at reducere emissionerne fra krydstogtskibe. Venstre ønsker at øge antallet af badezoner i København, og vi ser derfor gerne, at disse indgår i kommuneplanen. Ligeledes vil Venstre gerne have fornyelse af Valby Idrætspark og Sundby Idrætspark med i Kommuneplan 2019. Venstre ønsker at bevare de nuværende parkeringsnormer og støtter ikke de foreslåede forringelser af parkeringsnormerne i den nye kommuneplan. Ligeledes skal der skabes klarhed om reglerne for beboerparkering i nye bydele, så man undgår en gentagelse af problemerne i Ørestad og Nordhavn. I stedet for en satsning på at anlægge metroforbindelse mellem København og Malmø ser Venstre hellere, at afgifterne for at benytte Øresundsbron sænkes. Derimod ønsker Venstre en metroforbindelse til Brønshøj i stedet for at anlægge en pladskrævende og mindre effektiv letbaneforbindelse. Endelig ser Venstre gerne, at tilgængeligheden til Københavns Lufthavn øges, jf. den tidligere Venstre-regerings forslag om en udvidelse af togstationen i lufthavnen. Vi ser også gerne Bispeengbuen nedlagt på de vilkår, der var aftalt med den tidligere Venstre-regering, ligesom vi støtter visionerne om en overdækning af Bane-graven ved Vesterport med omdannelse af det tilstødende byrum.

Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

Radikale Venstre ser frem til at sende Kommuneplan 2019 i høring og at høre københavnernes meninger om, hvordan byen skal udvikle sig i den næste planperiode. Når Kommuneplan 2019 skal behandles i Borgerrepræsentationen efter høringen, vil Radikale Venstre blandt andet lægge vægt på følgende: Planen skal være mere ambitiøs i forhold til at gøre København til en grøn foregangsby, og planen bør blandt andet indeholde en målsætning om at blive en fossilfri kommune og mål om mere cirkulær økonomi, bæredygtigt byggeri og grøn mobilitet – sidstnævnte både i København og ved at arbejde for bedre togforbindelser fra København til resten af Europa. København skal være en blandet by, og det skal blandt andet ske ved at skabe markant bedre rammer for sociale boliger til de mest udsatte. Konkrete initiativer, der kan forbedre København som studieby, herunder først og fremmest flere kollegier og ungdomsboliger. Metroen skal udvides til flere bydele. Trafikken på H.C. Andersens Boulevard skal føres under jorden, så der bliver plads til byudvikling og grønne områder. Udbygningen af nogle af perspektivområderne skal fremrykkes, herunder blandt andet Kløverparken, for at modvirke de høje boligpriser. Når Nyholm skal udvikles, skal der indtænkes et laboratorium for bæredygtigt byggeri. Godsbaneearealet skal udvikles med god plads til rekreative områder til gavn for borgerne på Vesterbro.

Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

Alternativet har en række ændringsforslag til Kommuneplan 2019, der skal gøre København til en grønnere og mere social by. Disse vil blive præsenteret efter den offentlige høring.

Socialistisk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

Kære borgere i København

Vi opbruger verdens ressourcer alt for hurtigt.

I slutningen af juli indtrådte World Overshoot Day – det er dagen, hvor verden har forbrugt alle de ressourcer, som er til rådighed for et helt år. Det skete 4-5 dage tidligere end sidste år. I starten af 90'erne var tidspunktet for World Overshoot Day i december måned. Hvis vi ser på Danmarks forbrug, så var Overshoot Day i år allerede i marts måned. På det tidspunkt havde vi forbrugt, hvad vi har til rådighed for hele året, hvis der var balance i vores forbrug af jordens ressourcer. Det er dybt foruroligende!

Denne kommuneplan skal være med til at skabe den nødvendige klimamæssige omstilling for vores by.

Når denne kommuneplan udløber i 2031, skal Danmark i følge den nye regering have nedsat CO₂ udledningen med 70 %. I København skal vi have indfriet vores eget mål, at København Kommune er CO₂ neutral i 2025. Vores store udfordring er at skabe omstillingen samtidig med, at vi skaber en mere lige og sund by, med gode boliger til alle, gode institutioner, et dynamisk erhvervsliv og et grønt og velfungerende transportsystem i en by, som det er spændende at være menneske i kulturelt og socialt. En by med tryghed og demokrati. I SF mener vi, at det er et godt udkast til en Kommuneplan, der nu sendes i høring, men det skal blive endnu bedre. Det gælder f.eks. det grønne område, boligområdet, kulturområdet og borgerinddragelse.

Mere grønt – færre biler – bilfrie byområder!

Antallet af grønne kvadratmeter pr. indbygger i København er faldende. Den udvikling er uacceptabel.

Vi skal planlægge byen således, at alle københavnere højst har 5 minutters gang fra hjemmet til et grønt område. De grønne åndehuller er vigtige og skal være umiddelbart tilgængelige for alle, så også ældre, forældre med små børn og andre, der har svært ved at bevæge sig langt, får luft og lys i hverdagen. Det er ambitiøst, men realistisk: Vi kan bl.a. nå målet ved at omlægge biltrafik og parkeringspladser til bylivsgader og grønne områder. SF's ambition er at planlægge byen, så borgerne i hverdagen ikke har behov for individuel bilkørsel. Når vi bygger nye bydele, skal vi eksperimentere med at gøre dem bilfrie, og vi skal omlægge gader i den eksisterende by fra at være fyldt med biler til at blive grønne funktionelle byrum, hvor mennesker mødes. Der skal være mere fokus på de bløde trafikanter – cyklismen skal udvikles, der skal sikres gode forhold for fodgængerne og skabes bedre mobilitet og tryghed for gangbesværede. Særligt omkring skoler skal der sættes ind, så forældre og børn trygt kan cykle til skole. Dertil kommer en udbygning af metro og letbane. SF mener, at byen bliver et bedre sted for alle, hvis vi får markant færre biler i byen, end der lægges op til i kommuneplansforslaget. Vi

er ikke tilfredse med, at kommuneplansforslaget fastholder det eksisterende mål, at transportfordelingen i byen skal være 1/3 bilture, 1/3 cykelture og 1/3 kollektiv trafik. SF's mål er højst 1/4 bilture. Der skal være plads til den nødvendige bilkørsel f.eks. erhvervskørsel og handicapkørsel, og der skal indføres roadpricing i byen.

Flere boliger - bæredygtigt byggeri - hvor skal de være? Der er befolkningsvækst i Hovedstadsområdet. Derfor skal der fortsat bygges nyt i København, så ikke kun de rigeste kan bo her. SF støtter skabelsen af Lynetteholmen, som kombinerer klimasikring af København med behovet for boliger og rekreative områder. SF er enige i, at reglerne for boligstørrelser skal ændres, så der kan bygges flere mindre lejligheder, og så man kan bygge ungdomsboliger mere målrettet til studerendes behov. SF vil i byplanlægningen sikre, at 25 % af alt nybyggeri er alment, med et mål om at alle bydele skal op på 25 % almene boliger. For SF er det samtidig vigtigt, at der skal bygges bæredygtigt i København. Brug af bæredygtigt producerede byggematerialer som træ skal gradvist sættes op, byggematerialer skal recirkulere og krav til holdbarheden skal øges. Der skal også skabes mulighed for eksperimenterende boligformer - f.eks. flere bofællesskaber - og der skal gives plads til nye former for organiseringer, f.eks. selvbyg eller fællesbyg, hvor kommende beboere selv bestemmer og styrer byggeprocessen. I forslaget til Kommuneplan 2019 er der udlagt nye perspektivområder til boliger og erhverv. SF ser gerne, at flere områder overvejes, og at det overvejes, om de kan fremskyndes, så byggepresset på grønne områder mindskes. København har haft problemer med rettidig planlægning af institutioner, skoler, plejehjem i de nye byområder. Det skal forbedres. Der skal være samtidighed i byggeri af boliger og byggeri af kommunale institutioner, og vi har som kommune et ansvar for, at et nyt byområde får opbygget kulturinstitutioner, der passer til området. Vi skal ligeledes intensivere vores samarbejde i Hovedstadsregionen og Greater Copenhagen, så vi får en sammenhængende by- og erhvervsudvikling og trafikplanlægning.

Kulturen i kommuneplanen

En rettidig planlægning af faciliteter har, ligesom det er tilfældet på institutionsområdet, også været et problem for København på kultur- og fritidsområdet. Det betyder, at byen har et stort efterslæb, hvormed vi ikke kan tilbyde alle byens borgere at udfolde sig med sport, kulturaktivitet m.m. SF mener, det er vigtigt for byens borgere at have adgang til kulturelle oplevelser, og at kunne være aktiv inden for kultur og fritid. Derfor skal det i kommuneplanens afsnit om København som "en kulturel storby med kant" være et eksplicit, tydeligt og højt prioritet mål, at byens kultur- og fritidsfaciliteter udvikles i takt med byens befolkningstilvækst. SF er enige i kommuneplansforslagets målsætninger f.eks. mht. midlertidige anvendelser af byens rum, fokus på vandområder og ønsket om at værne om byens arkitektoniske værdier og kulturarv. Men fremfor alt, og forud for

prioritering af mega-events, kommer målet om en byplanlægning, der giver plads og rammer til aktører, der leverer kulturelle tilbud til københavnernes, og en byplanlægning som sikrer tilstrækkelige faciliteter til, at københavnernes kan udfolde sig inden for kultur- og idrætsområdet i de nye bydele og retter op på efterslæbet i øvrigt.

Demokratisk byplanlægning

Byplanlægning sker både på et meget overordnet plan og så helt lokalt med borgere, foreninger og virksomheder. SF mener, at byplanlægningen lokalt skal styrkes i København. Her er Østerbro Lokaludvalgs forslag til Grøn plan for Nordhavn og Vesterbro Lokaludvalgs debatoplæg om udvikling af jernbaneområdet på Vesterbro gode eksempler. Lokaludvalgene bør spille en central rolle, i at byen udvikles i samarbejde med de borgere, der bor tæt på forandringen. Men byplanlægningen kræver også samlede initiativer for hele kommunen og hovedstadsregionen f.eks. for at sikre ren luft i byen eller for at kunne omstille og nå vores klimamålsætninger. En stor del af Københavns byudvikling sker i Udviklingsselskabet By og Havn. SF ønsker, at By og Havns aktiviteter er gennemsigtige for københavnernes, og at By og Havn fortsat forbedrer deres borgerinddragelse. I SF håber vi, at mange københavnere vil engagere sig i høringen om kommuneplanen og være med til at skabe demokratisk byplanlægning. Kun på den måde får vi en god kommuneplan. Deltag i debatterne - stil spørgsmål til os politikere og skriv høringssvar både om vigtige lokale forhold og de store by-dækkende spørgsmål. God debat!

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

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
- Lynnettemetro
- Nordhavnsmetro
- Øresundsmetro

Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro

