Fremtidens klimavenlige hovedstad



Kommuneplan 2024

Fremtidens klimavenlige hovedstad

Forslag til Kommuneplan 2024
Juni 2024

Kommuneplan 2024

Indhold



6 — **Forord**

8 — **Resumé**

10 — **Kapitel 1**
Byvision for København

12 — **Kapitel 2**
Hovedstadens byudvikling og mobilitet

44 — **Kapitel 3**
Boliger og sammenhængende by



70 —— **Kapitel 4**
En by med erhverv og studiemiljø

88 —— **Kapitel 5**
En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

104 —— **Kapitel 6**
Udvikling med respekt for byens sjæl

110 —— **Kapitel 7**
Bydele i fokus

Forord



Ansvarlig udvikling af København

København ér en fantastisk by! Det er ikke bare noget, vi selv siger. København er flere gange kåret til verdens bedste by at bo og leve i. Vores by er verdensberømt for sin cykelkultur, for det rene badevand i havnen og et byliv med kulturtilbud og restauranter i verdensklasse. Byen er bundet sammen af et topmoderne metrosystem, vi har eldrevne busser og havnebusser, og vi har brede cykelstier og cykelbroer.

København er blevet til dit og mit København, fordi andre før os har truffet rettidige og modige beslutninger for fremtiden. Det er et vilkår, at vi altid skal se frem, så vores by hver dag bliver endnu bedre. Ansvarlig udvikling af København handler om at udvikle byen, når det er nødvendigt. Men det handler også om at passe på den by, vi allerede har.

Befolkningstallet fortsætter med at stige. Det estimeres, at vi i 2050 er over 750.000 københavnere. Det er en af byens største udfordringer at skabe plads til de mange nye københavnere, og samtidig sikre, at København er en by, hvor man kan bo hele livet – også selv om ens livssituation ændrer sig. Boligmarkedet er allerede i dag under pres. Der bliver simpelthen bygget for lidt. Vi skal skabe rammerne for et tilgængeligt boligmarked, så københavnerbørn også i fremtiden kan flytte hjemmefra i deres egen by, der skal være familieboliger til store og små familier, ungdomsboliger til de studerende, seniorbofællesskaber og billige boliger til byens mest udsatte.
Der er kamp om hver eneste kvadratmeter i København, og i takt med at vi bliver flere, der skal deles om byen, stiger presset på byens faciliteter.

Vi bor allerede tæt, og det er godt. For den tætte by er også den mest klimavenlige by. Her bruger vi mindre energi, vand og varme, vi deles om vigtig infrastruktur. Vi ejer færre biler og kører færre kilometer. Vi cykler til arbejde og rejser oftere med kollektiv transport.

Men det er ikke uden udfordringer at bo tæt. Vi skal bruge hver eneste kvadratmeter i byen klogt. Vi skal pladsoptimere, dobbeltudnytte og få det bedste ud af den plads, vi har.

Når vi udvikler København, skal vi skal passe på de bygninger, områder og miljøer, der har betydning for københavnerne. Det er ikke kun bygninger, der fortæller historien om København, som den står skrevet i historiebøgerne. Det er også bygninger, der fortæller københavnernes historie om København.

Kommuneplan 2024 skal danne rammen om en ansvarlig udvikling af vores by.
Den skal sikre, at fremtidens København bliver en by for alle. Derfor gælder det også, at hvis man vil bygge i København, så skal man også tage ansvar for byen. København skal være en grøn og klimavenlig by med blandede boliger, spændende bykvarterer og gode forbindelser. En by, der fungerer i hverdagen, og en by, der danner rammen om det gode københavnerliv.

Alt det skal vi skabe sammen; politikere, erhvervsliv og københavnere.

God læselyst!



Sophie Hæstorp Andersen
Overborgmester

Resumé



Kommuneplan 2024 sætter retningen for udviklingen af København i årene frem til 2036

Kommuneplan 2024 bygger videre på visionen fra Kommuneplanstrategi 2023 for Københavns fysiske udvikling; "Fremtidens klimavenlige hovedstad". Visionen er omsat til konkrete løsninger i Kommuneplan 2024, der lægger rammerne for den fysiske arealudvikling af Københavns Kommune de næste 12 år.

Den strategiske retning fra Kommuneplanstrategi 2023 er således videreført som ny hovedstruktur suppleret med nye tiltag i kommuneplanens regulering, som i denne publikation er markeret med blå baggrund i kapitel 2-6.

Derudover er kapitel 7 "Bydele i fokus" et nyt kapitel, som redegør for forslag til nye muligheder for byudvikling i København. Den videre konkrete planlægning, der beskrives her, baseres bl.a. på input fra københavnere, civilsamfundet, frivillige organisationer, virksomheder og andre lokale aktører for at understøtte den lokale forankring.

Med Kommuneplan 2024 muliggøres:

—— Udvikling af Østhavnen som ny bydel, der skaber plads til nye bykvarterer på Kløverparken, Refshaleøen og på længere sigt udvikling af Lynetteholm.

—— Nye byområder på Nørrebro og Østerbro ved Vingelodden og Helgoland, som kan bidrage til udvikling af den eksisterende by og binde byen bedre sammen.

—— Målsætning om 40.000 nye boliger som kan bidrage til at få prisstigninger på boligmarkedet dæmpet med flere små boliger, samt krav om store familieboliger i byens byudviklingsområder.

—— Målsætning om en blandet by med 10.000 nye almene boliger og plads til byens studerende med 6.000 nye ungdomsboliger.

—— Nye rammer for bofællesskaber for bl.a. seniorer og ønsker til at byens bygherrer arbejder med nye boformer.

—— Plads til byens erhvervsliv med stationsnære arbejdspladser, og understøttelse af, at der fortsat er plads til håndværks- og kreative erhverv.

—— Parkering til borgere og virksomheder med ønsker om delebiler og ladeinfrastruktur i byudviklingen.

—— Den grønne omstilling indarbejdes i byens udvikling i alt fra integration af energiforsyning i byens rum og en byfortætning som understøtter stationsnær bolig- og erhvervsudvikling

—— Sikre adgang til flere grønne og blå områder til københavnerne med mulighed for biodiversitet, natur og rekreativ aktiv anvendelse og plads til fordybelse.

—— Få tænkt de kommunale anlægsbehov til velfærd ind fra start i planlægning af nye bykvarterer.

—— Bevaring af byens kulturmiljøer og sjæl med blik for, at byens udvikling fortsat kan transformere og udvikle Københavns egenart og identitet.

Der laves en fuld revision af kommuneplanen i Kommuneplan 2024 med særligt fokus på de fem nedenstående temaer:

—— Hovedstadens byudvikling og mobilitet
—— Boliger og sammenhængende by
—— En by med erhverv og studiemiljø
—— En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid
—— Udvikling med respekt for byens sjæl

De nævnte temaer har indflydelse på og hænger sammen med hinanden, ligesom byen og bydelene hænger sammen. En fuld revision af kommuneplanen betyder, at der i højere grad kan laves en opdateret og sammenhængende kommuneplan, hvis indhold kan tilpasses både de enkelte temaer og særlige forhold i de enkelte bydele.

For mere information om proces, høringer og baggrundsanalyser samt for at læse kommuneplanen i sin helhed henvises der til den digitale kommuneplan, hvor rammer og retningslinjer fremgår: **kp24.kk.dk**

Kapitel 1 —— Byvision for København



Fremtidens klimavenlige hovedstad skal udvikles med fokus på de egenskaber, der gør København til en grøn og sundhedsfremmende by. Det skal understøtte en udvikling af København, som en by, som mange ønsker at bo i, besøge, studere, arbejde og leve i.



Storby for mennesker —— København skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle. Den skal være en 15-minutters by, hvor de fysiske rammer for hverdagslivet skaber de bedste forudsætninger for, at daglige gøremål, som fx arbejde, indkøb, uddannelse, kultur- og fritidsaktiviteter og sundhedsfaciliteter, ikke er mere end et kvarter væk med cykel, gang eller offentlig transport. Det skal være en by, hvor bæredygtig byudvikling, livskvalitet, kunst og kultur, sundhed og tryghed fortsat gør byen til en af verdens bedste byer at bo og leve i og besøge. Udviklingen af byen skal baseres på universelt design, så byen indrettes for alle – også mennesker med handicap.

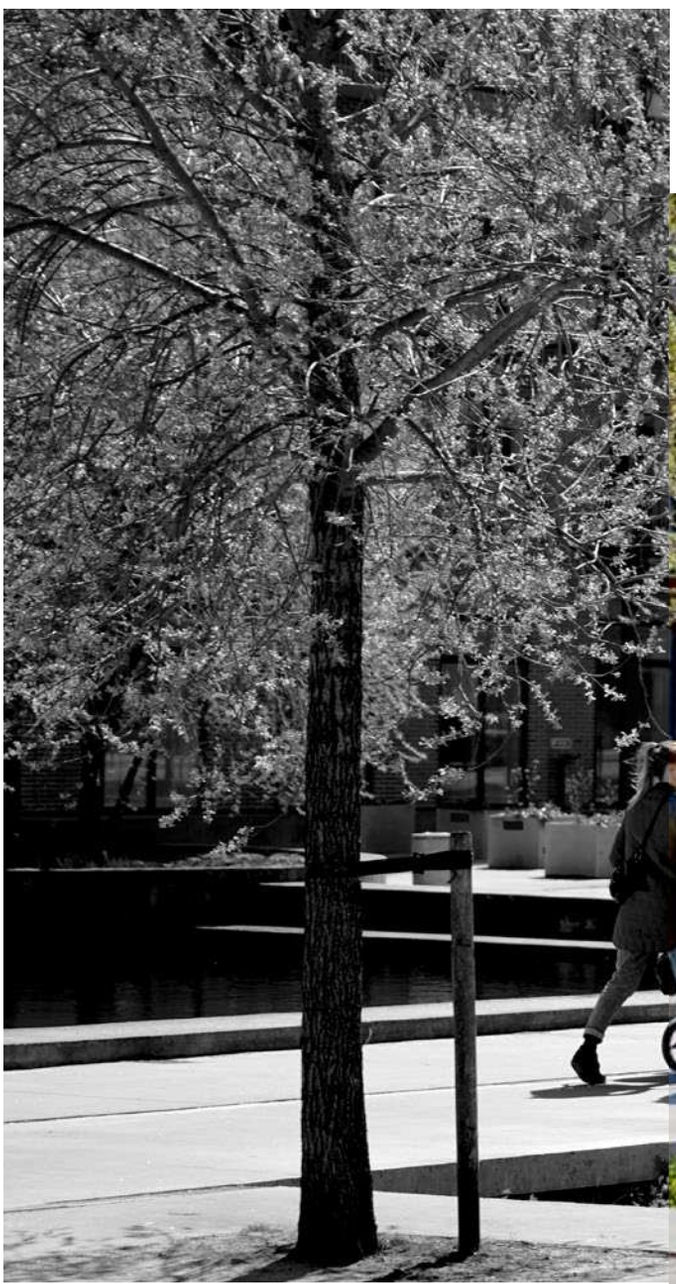
Det er vigtigt, at København har et boligmarked i balance, hvor der er mulighed for at eje, såvel som leje sin bolig, og her er hensynet til vores mest sårbare københavneres behov for en billig bolig vigtigt.

Byens erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner er vigtige for Danmark og hovedstadsregionen. De skal sikre udviklingen af nye arbejdspladser og kompetencer for byens borgere. Samtidig kan de tiltrække nye borgere, som kommer for at arbejde, forske eller studere. De bidrager til det levende byliv, som er resultatet af de mange befolkningsgrupper, der dagligt bor, studerer eller arbejder i byen.

København skal fortsat være en grøn og klimavenlig hovedstad, der går forrest i den grønne omstilling og sætter ambitiøse mål for fremtiden, som kan inspirere andre storbyer. Dette skal følges op med investeringer, der fremmer bæredygtig mobilitet og flere nye grønne områder og parker, som bidrager til københavnernes sundhed og fritid. København skal være en grøn by og arbejde for at højne biodiversiteten i byen til glæde for københavnerne.

Byens historiske bygninger og kulturmiljøer er vigtige for byens identitet og har betydning for både københavnere, danskere og besøgende fra udlandet. I byudviklingen skal der både ske bevaring og udvikling af de kulturhistoriske spor og bevaringsværdige bygninger.

København skal være hovedstaden, som alle i landet kan være stolte af og gøre brug af. København vil være fremtidens klimavenlige hovedstad.





Kapitel 2 —— Hovedstadens by-udvikling og mobilitet



Når planerne for de kommende års byudvikling lægges, er det vigtigt at have blik for den helhed, som København indgår i som storby og hovedstad. Hele hoved-stadsområdet oplever en markant befolkningsvækst i disse år. Med befolkningsvæksten følger et behov for at sikre en sammenhængende og grøn infrastruktur og et tæt samarbejde i den storbyregion, som vi kalder Greater Copenhagen.

Hovedstads-området vokser

Mål for Københavns udvikling

—— At byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser og bidrager til en klimavenlig byudvikling i hovedstadsområdet.

—— At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.

—— At der i projekter nær Københavns Kommunes kommunegrænser sikres sammenhæng og koordinering med nabokommunen, fx i forhold til skybrud- og stormflodssikring, forsyning, mobilitet og trafik, byrum og grønne arealer.

—— At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 20 procent af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 procent gang, 25 procent cykling og 25 procent kollektiv transport.

—— At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes.

—— At København samarbejder med de øvrige kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden om at etablere et samlet net af supercykelstier med henblik på at skabe god fremkommelighed og sikkerhed for cykler over længere distancer.

—— At biltrafikken reduceres med to procent årligt.

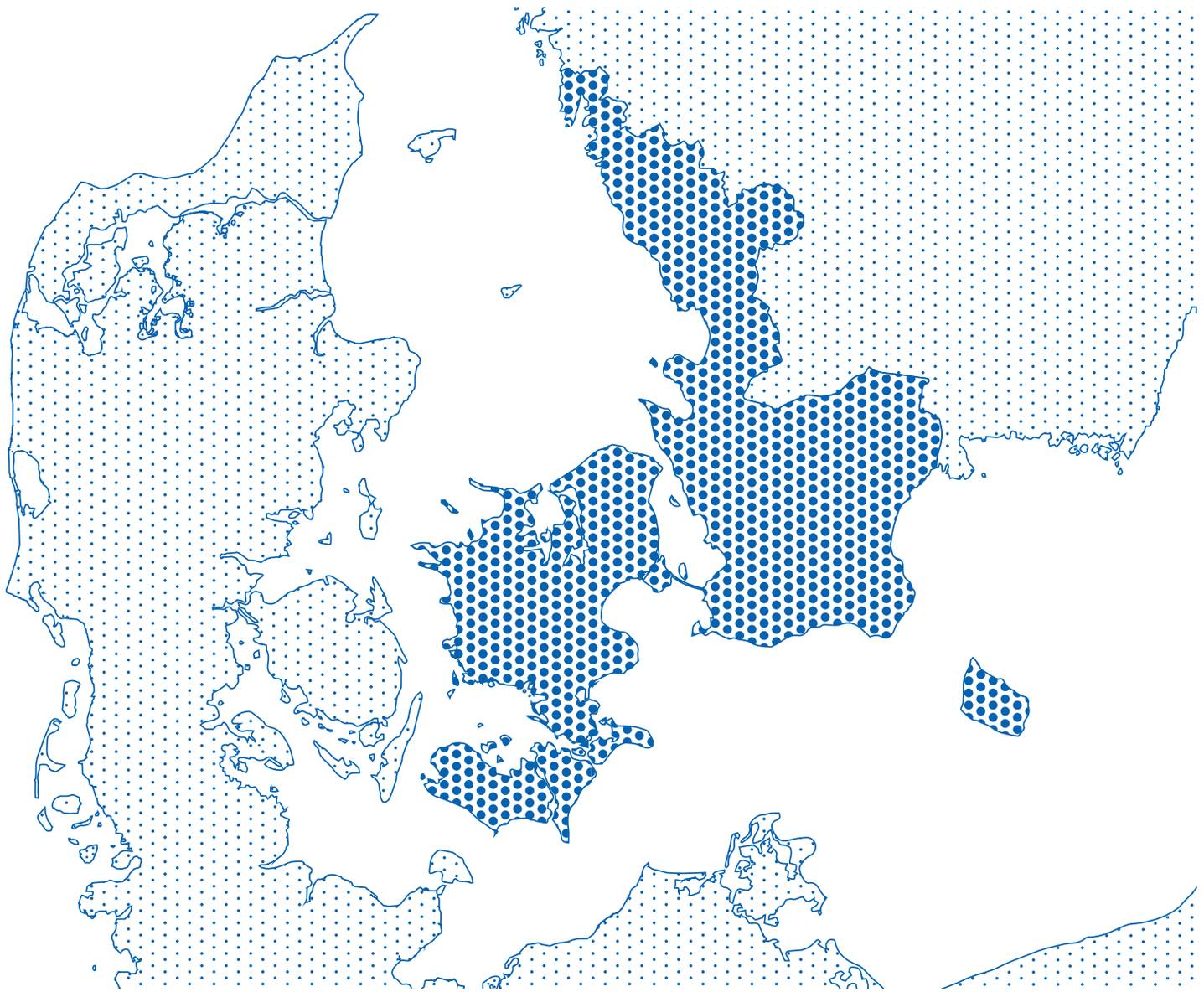
Hovedstadens klimavenlige storby —— Den tætte by rummer en række fordele, når det gælder om at muliggøre en klimavenlig livsstil. Disse fordele skal bringes i spil, samtidig med at der kommer flere mennesker i hele hovedstaden, der skal deles om den samme plads. Københavns Kommune ønsker at gå forrest med de klimavenlige løsninger og tage ansvar for, at boligudbygningen og byudviklingen sker på den mest klimavenlige måde. I miljøvurderingen af Kommuneplan 2024 vil væsentlige ændringer i forhold til den gældende kommuneplan blive belyst bl.a. i forhold til klima. Her har København heldigvis en række fordele. Den tætte by kan deles om løsningerne, som fx fjernvarmen og metroen. Og ved at indrette den tætte by med blandede funktioner, betyder korte afstande mellem boliger og de daglige gøremål, at cykel og gang er nemme og effektive transportformer.

Københavns Kommune vil derfor arbejde for, at byudviklingen sker stationsnært med fortætning omkring de enkelte stationer samt arbejde for, at forholdene for cyklister og gående prioriteres i byen. Den tætte by skal også være en sundhedsfremmende by. For at realisere de tætte byområders fulde potentiale, stiller det krav til, at der i udviklingen indarbejdes løsninger til eksempelvis at mindske eksponering for støj- og luftforurening, give mulighed for ro og fordybelse og adgang til variation af naturkvaliteter i hverdagen. Dette kapitel sætter fokus på hovedstadens befolkningsvækst og på de regionale sammenhænge, som er opmærksomhedspunkter, når der sættes retning for de kommende års udvikling af landets hovedstad.

København og hovedstadsområdet har brug for hinanden —— Udviklingen i København er tæt forbundet til resten af hovedstadsområdet og Sydsverige. Hver dag pendler folk på tværs af kommunegrænser og Øresund, og virksomheder handler og samarbejder. Derfor skal hovedstadsområdet og regionen Greater Copenhagen være en sammenhængende og velfungerende storbyregion, som det er ukompliceret at flytte til, bo, arbejde og studere i. Hvor administrative grænser betyder mindre, og et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked betyder mere. Det skal være muligt for københavnerne at flytte uden for kommunegrænsen, uden at det påvirker muligheden for at beholde et job i Københavns centrum og omvendt. Region Hovedstaden og Greater Copenhagen må betragtes som et sammenhængede arbejdsmarked, som det er muligt for både virksomheder og velfærdssektoren at rekruttere fra. Det er derfor vigtigt, at den regionale 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. Udbygningen skal ligeledes understøttes af indsatser til forbedring af samspillet mellem cykler og kollektiv trafik og af udvikling af de regionale supercykelstier.

Hovedstadsområdet og regionen Greater Copenhagen skal være en sammenhængende og velfungerende storbyregion, som det er ukompliceret at flytte til, bo, arbejde og studere i. Hvor administrative grænser betyder mindre, og et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked betyder mere.

Kort 2.1 —— Københavns Kommune er en vigtig del af den internationale metropol Greater Copenhagen. *Med 4,4 mio. indbyggere i fire regioner og 85 kommuner i Sydsverige og Østdanmark arbejder organisationen Greater Copenhagen for vækst og udvikling i regionen på områder som infrastruktur og arbejdsmarked.*



Hovedstads-området vokser

Fingerplanen har bl.a. haft som formål at koncentrere byudviklingen om en veludbygget infrastruktur, så borgerne nemt har kunnet komme fra deres bolig til arbejde og hjem igen, samtidig med at de har haft nem adgang til natur og grønne områder. Det er vigtige principper, som videreføres og arbejdes aktivt for i Københavns Kommune.

Øresundsbroen knytter allerede i dag København tæt til vores svenske naboer, og i 2029 forventes Femern Bælttunnelen at stå færdig og knytte København tættere til Nordtyskland. Femernforbindelsen kan fordoble godstransport på jernbanen og bidrage til mindre trængsel på motorvejene i hovedstadsområdet, men forbindelsen vil udfordre kapaciteten til persontog på jernbanerne til lufthavnen og videre over Øresundsbroen til Sverige. En Øresundsmetro kan frigøre kapacitet på jernbanen til de flere godstog som følge af Femernforbindelsen og samtidig binde arbejdsmarkederne sammen mellem København og Malmø og skabe et mere robust transportsystem om Københavns Lufthavn.

Københavns Lufthavn er Nordens største lufthavn og udgør et vigtigt knudepunkt og en international hub i regionen. Lufthavnens omstilling til fremtiden og dermed en mere klimavenlig og støjsvag luftfart er vigtig, hvis vi fortsat skal kunne tiltrække investeringer, talenter og turister.

Hele hovedstadsområdet vokser —— København var i årtier en kommune med et faldende befolkningstal, som især børnefamilierne flyttede fra. Den udvikling er vendt, og mange ønsker at bo i København, som flere gange er blevet kåret som verdens bedste by at bo og leve i.

Selvom der stadig ikke bor lige så mange mennesker inden for kommunegrænsen, som der gjorde i 1950, er der i løbet af de sidste 10 år blevet ca. 90.000 flere københavnere.

København er imidlertid ikke den eneste by, der har oplevet befolkningstilvækst. Den stigende urbanisering er en trend, som ses globalt, og det er ikke en tendens, der stopper ved kommunegrænsen. Også kommunerne omkring København har oplevet en markant befolkningsvækst de sidste 10 år, og i hele hovedstadsområdet er kommunerne blevet ca. 183.000 indbyggere flere. Det svarer til, at ca. 50 procent af befolkningsvæksten i hovedstadsområdet er sket i Københavns Kommune, mens de øvrige hovedstadskommuner tilsvarende har stået for ca. 50 procent af væksten.

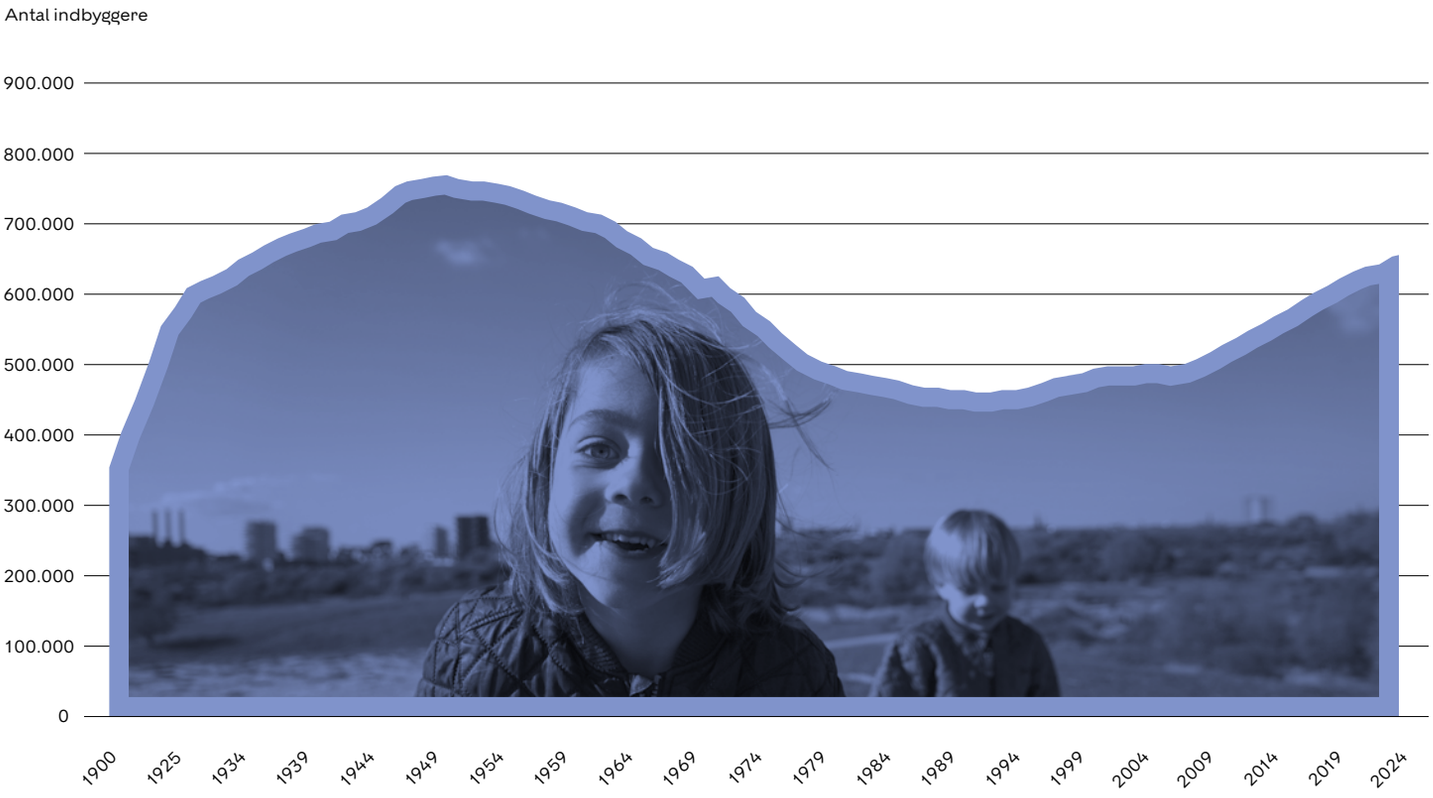
Danmarks Statistik forventer, ifølge deres befolkningsfremskrivning fra 2024, en samlet vækst på ca. 63.000 indbyggere i hovedstadsområdet frem mod 2036, heraf ca. 29.000 i København og ca. 34.000 i de øvrige hovedstadskommuner. Københavns Kommunes egen befolkningsprognose fra 2024 forventer, at København vokser med ca. 59.000 indbyggere frem mod 2036. Den markante forskel mellem prognoserne hænger bl.a. sammen med, at Danmarks Statistik fremskriver de anormale flyttemønstre under coronapandemien i 2020 og 2021, mens Københavns Kommune forventer en tilbagevenden til de flyttemønstre og bosætningspræferencer, som sås før pandemien. Derudover forventer Danmarks Statistik en lavere vækst i fødselstallet end Københavns Kommune.

Det er hele hovedstadsområdet, som vil opleve en markant befolkningsvækst de kommende år, hvilket afføder et behov for byggeri af flere boliger. På kortet (s. 20-21) ses et overblik over nogle af de store byudviklingsprojekter, som er i gang i hele hovedstadsområdet. Kortet viser, at mange kommuner arbejder med at levere nye boliger til en voksende hovedstad. Københavns Kommune har, på grund af en god kollektiv infrastruktur, mulighed for at bygge tætte bolig- og erhvervskvarterer, som bygger videre på byens eksisterende kvarterers kvaliteter, og leverer et stort bidrag til løsningen på behovet for plads til boliger og erhverv.

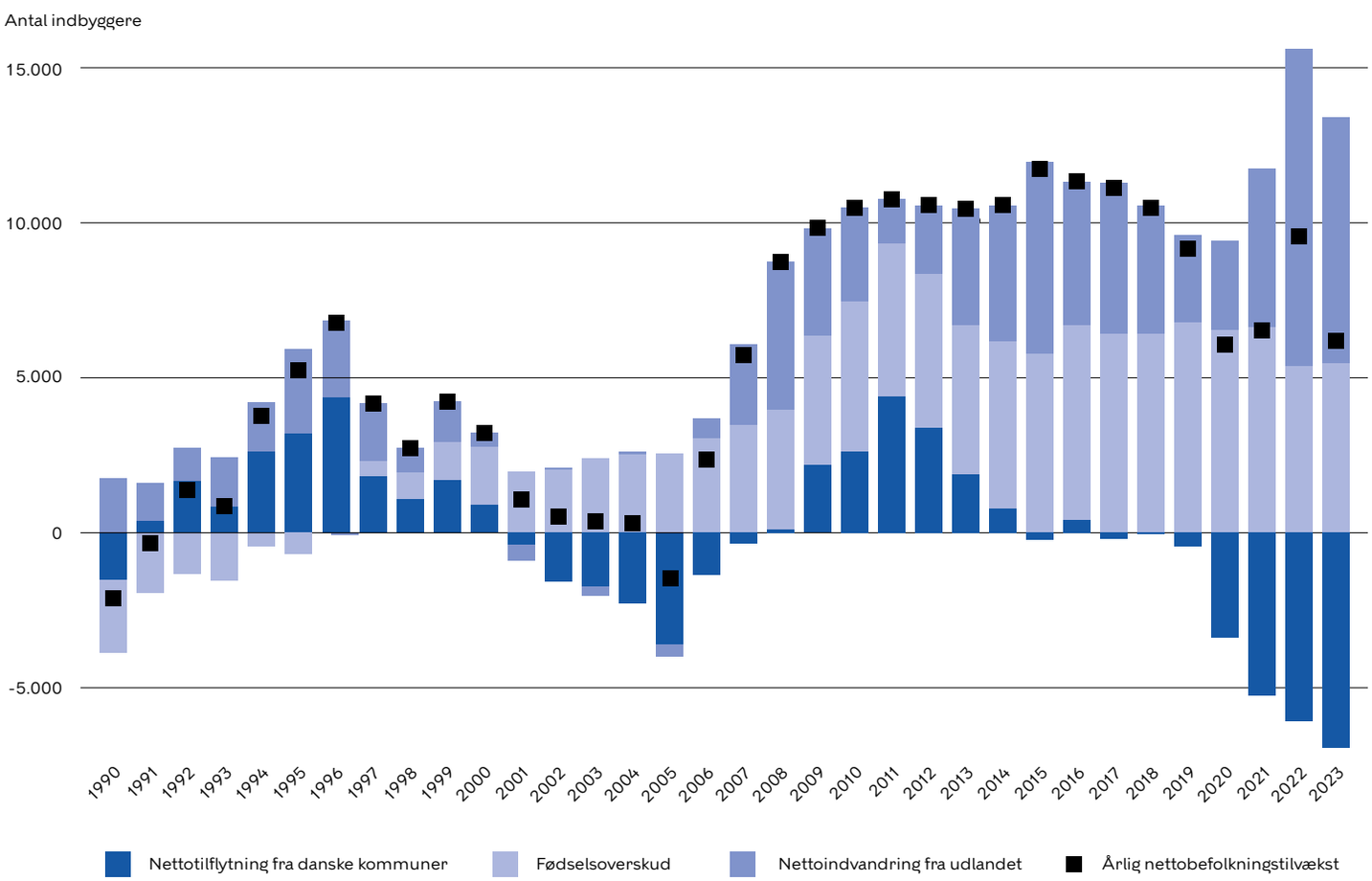
Figur 2.2 —— Befolkningsudvikling i København, 1900-2024. *Københavns Kommunes befolkning toppede i 1950 med 768.000 indbyggere. I dag bor her 659.000 indbyggere.*

Figur 2.3 —— Årsager til befolkningsvækst. *Befolkningsvæksten i København har hovedsageligt været drevet af et fødselsoverskud (der er født flere børn, end der er indbyggere, der er døde) og af tilflytning fra udlandet. Nogle år er der sket en nettotilflytning til København fra de øvrige danske kommuner, mens der andre år er sket en nettofraflytning fra København til øvrige danske kommuner.*

Figur 2.2 —— Befolkningsudvikling i København, 1900-2023



Figur 2.3 —— Årsager til befolkningsvækst



Hovedstads-området vokser

Med sidste kommuneplan, Kommuneplan 2019, blev der udlagt arealer til byudvikling i København frem mod 2031. Samlet set kunne disse arealer rumme ca. 4.400.000 m² boligbyggeri og 2.800.000 m² erhvervsbyggeri. Siden vedtagelsen af Kommuneplan 2019 er en del af arealerne blevet udviklet og udbygget, fx Ørestad, Sydhavn og en stor del af Carlsberg. Den resterende rummelighed i de områder, som i dag er udlagt som byudviklingsområder, svarer til ca. 2,9 mio. m² boligbyggeri og ca. 2,1 mio. m² erhvervsbyggeri. Hertil kommer perspektivområderne, som fx Ydre Nordhavn, Refshaleøen, Kløverparken og en eventuel fremtidig byudvikling af Lynetteholm.

Regional befolkningsvækst dækker over lokale boligbehov —— Selvom tendensen med befolkningsvækst, som beskrevet tidligere, er generel for regionen, dækker den over helt lokale efterspørgsler på boliger i de forskellige kommuner og bydele. Det betyder, at efterspørgslen på boliger i en bestemt kommune eller bydel ikke nødvendigvis kan mødes ved at bygge det samme antal boliger et andet sted i regionen. Mødes den lokale efterspørgsel på boliger ikke, bliver stigningen i boligpriserne lokalt ikke dæmpet. I hovedstaden betyder det, at der kan ske en polarisering, hvor boligpriserne i nogle dele af hovedstaden stiger uforholdsmæssigt meget, hvis ikke der tages højde for den lokale efterspørgsel på boliger. Efterspørgslen kan eksempelvis være drevet af et ønske om at blive boende i kommunen, når man flytter hjemmefra eller stifter familie, eller om at flytte til kommunen for at studere eller arbejde. Det ses også i København, hvor der i en årrække ikke er blevet bygget nok boliger til at modsvare befolkningsvæksten med prisstigninger og længere ventelister til følge. Det er en problemstilling, som kapitel 3 om Boliger og sammenhængende by går i dybden med. For at sikre at hovedstadsområdet udvikler sig i balance, arbejdes der for, at byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser.

Efterspørgslen kan eksempelvis være drevet af et ønske om at blive boende i kommunen, når man flytter hjemmefra eller stifter familie, eller om at flytte til kommunen for at studere eller arbejde. Det ses også i København, hvor der i en årrække ikke er blevet bygget nok boliger til at modsvare befolkningsvæksten med prisstigninger og længere ventelister til følge.

Københavns Kommune lavede i 2022 en undersøgelse blandt personer, der var flyttet fra København, og konklusionen var, at 56 procent af de adspurgte gerne ville være blevet i København. Den største enkeltstående grund til, at de alligevel flyttede fra København, var økonomiske årsager (56 procent). Efter økonomien var andre årsager (32 procent) og familiære årsager (22 procent) de største grunde til at flytte fra København blandt de borgere, der gerne var blevet boende.

Københavns Kommune ser det som en stor styrke, at hovedstadsområdet som helhed tilbyder boliger til forskellige behov og prisklasser. Samtidig ønskes det, at København skal være en mangfoldig by med plads til mennesker i forskellige livssituationer, og der arbejdes for, at stigende boligpriser ikke skal presse borgere ud af byen, som gerne ville være blevet boende.

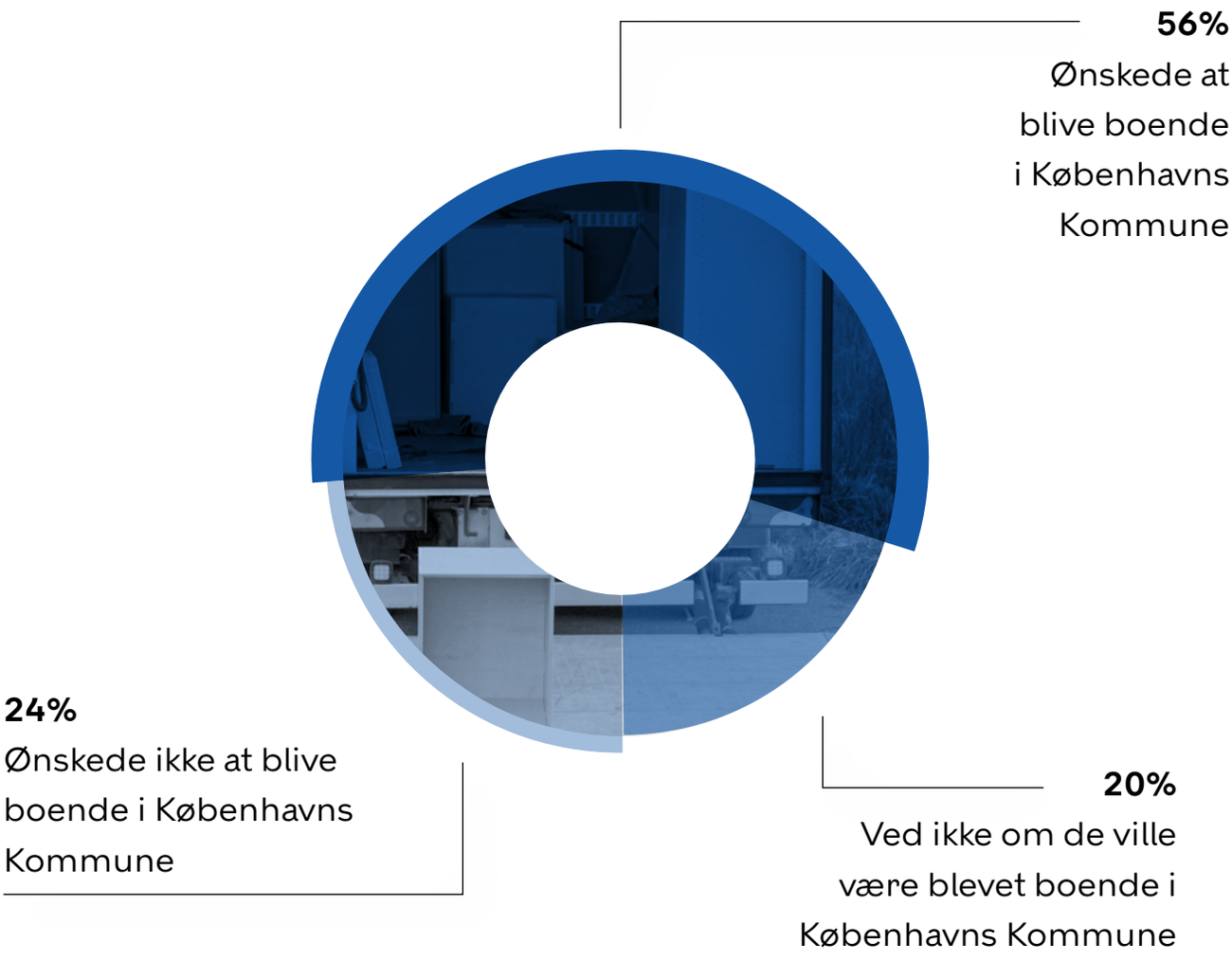
Figur 2.4 —— Blive eller flytte?
Størstedelen af de borgere, der flytter fra København, ville egentlig gerne være blevet boende.

Kilde: Undersøgelse blandt fraflyttede borgere, foretaget af Københavns Kommunes i 2022

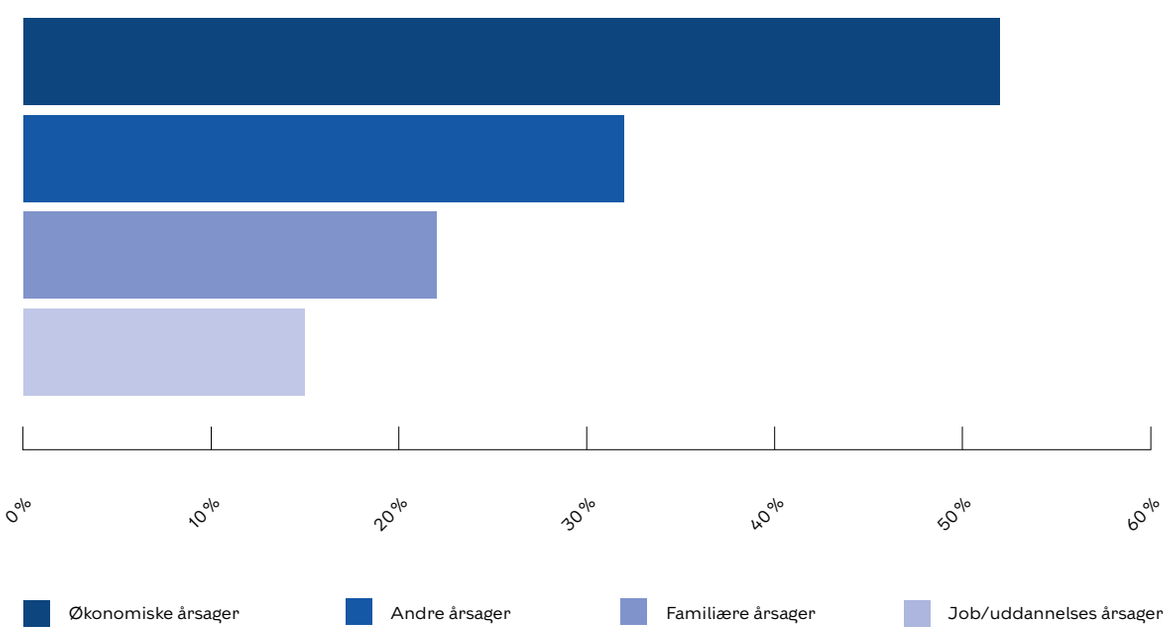
Figur 2.5 —— Årsag til ikke at blive boende

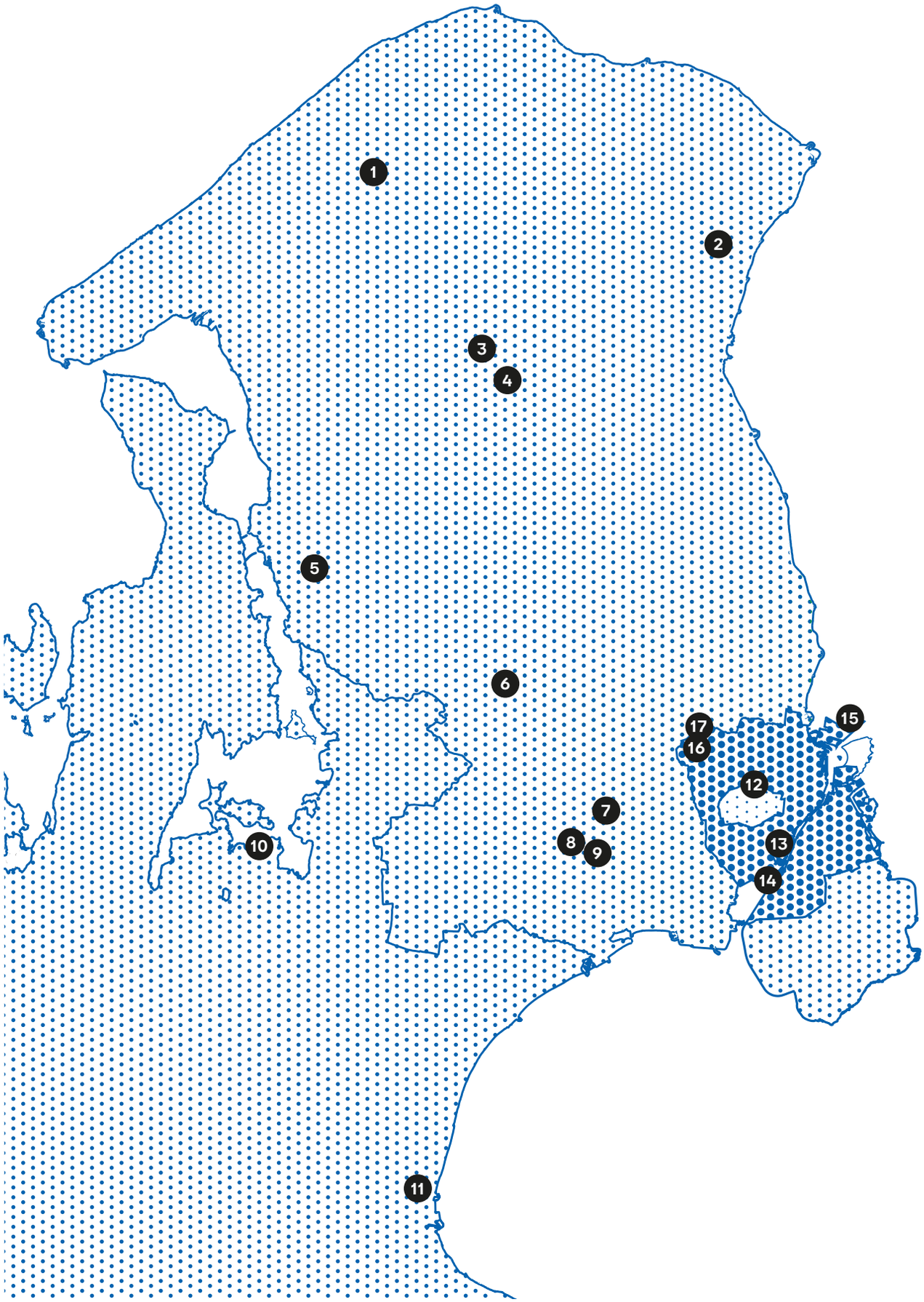
Kilde: Undersøgelse blandt fraflyttede borgere, foretaget af Københavns Kommunes i 2022

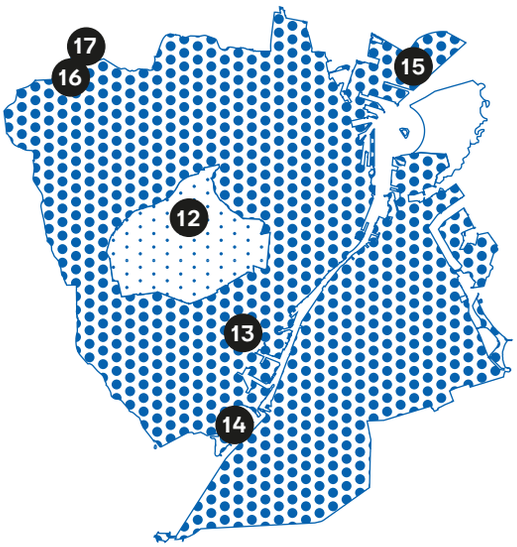
Figur 2.4 —— Blive eller flytte?



Figur 2.5 —— Årsag til ikke at blive boende




1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17



Større igangværende byudviklingsprojekter

1. Troldebakkerne
   Gribskov Kommune
   Antal boliger: ca. 700

2. Kelleris Hegn
   Helsingør Kommune
   Antal boliger: ca. 450

3. Frederiksbro
   Hillerød Kommune
   Antal boliger: ca. 1.300

4. Favrholm
   Hillerød Kommune
   Antal boliger: ca. 3.700

5. Vinge*
   Frederikssund Kommune
   Antal boliger: ca. 1.800

6. Kildedal
   Ballerup Kommune
   Antal boliger: ca. 2.000

7. Hersted Industripark
   Albertslund Kommune
   Antal boliger: ca. 12.000

8. Vridsløselille Statsfængsel
   Albertslund Kommune
   Antal boliger: 1.600

9. Coop Byen
   Albertslund Kommune
   Antal boliger: ca. 1.800

10. Sankt Hans
    Roskilde Kommune
    Antal boliger: ca. 400

11. Køge Kyst
    Køge Kommune
    Antal boliger: ca. 800

12. Frederiksberg Hospital
    Frederiksberg Kommune
    Antal boliger: ca. 1.000

13. Jernbanebyen
    Københavns Kommune
    Antal boliger: ca. 4.000

14. Bådehavnsgade
    Københavns Kommune
    Antal boliger: ca. 5.000

15. Nordhavn
    Københavns Kommune
    Antal boliger: ca. 19.000

16. Bystævneparken
    Københavns Kommune
    Antal boliger: ca. 1.000

17. Tingbjerg
    Københavns Kommune
    Antal boliger: ca. 1.800

* Antal boliger er oplyst af Frederikssund Kommune. På sigt kan der muliggøres mere boligbyggeri, men det er endnu ikke fastlagt.

Kort 2.6 —— Større igangværende byudviklingsprojekter. *Kortet viser eksempler på større igangværende byudviklingsprojekter i hovedstadsområdet og det antal boliger, som der forventes at være plads til at bygge i de kommende år.*

Den tætte by er mest klimavenlig

Analyser peger på, at der er følgende hovedårsager til, at københavnerne og beboere i tætte byområder generelt har et lavere klimaaftryk:

—— Københavnerne transporterer sig i gennemsnit færre km end resten af danskerne og vælger i højere grad klimavenlige transportformer som gang, cyklen eller kollektiv transport.

—— ARUP lavede i 2020 en analyse, der viste, at beboerne i Nordhavn cykler eller bruger kollektiv transport til 63 procent af deres ture, mens tallet for beboere i parcelhuse er 19 procent af turene.

—— Tilsvarende viser Transportministeriets analyse om samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen (Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og dele af Kraftværkshalvøen), at en indbygger i Østhavnen ventes at have et transportbehov på godt 11 km i 2050, mens det tilsvarende behov for en indbygger i Københavns omegn er knap 35 km. Det ses, at fordelingen på transportmidler også er meget forskellig, idet en indbygger i Østhavnen ventes at bruge bilen i gennemsnit knap 4 km pr. hver dag, mens tallet er 23 km for en indbygger i Københavns omegn.

—— Brugen af de grønne, klimavenlige transportformer gælder også resten af byen, hvor netop tætheden af boliger og arbejdspladser skaber en kritisk masse, der gør, at København kan have metro, busser og mange cyklister og gående. Faktisk sker ca. 74 procent jævnfør Mobilitetsredegørelsen 2023 af alle ture i, til og fra København til fods, på cykel eller med kollektiv transport.

—— Københavnerne bor gennemsnitligt på færre kvadratmeter end resten af danskerne og har adgang til mere klimavenlige opvarmningskilder (fx fjernvarme). Dette medfører et lavere energiforbrug til opvarmning og et lavere klimaaftryk.

—— Ved at bo tæt deles københavnerne også flere om den grundlæggende forsyningsinfrastruktur, der distribuerer el, fjernkøling, vand, spildevand, renovation m.m., som også medvirker til et lavere klimaaftryk.

—— Når københavnerne bor på færre kvadratmeter, er klimaaftrykket forbundet med opførelse, vedligehold og reparationer af boligen også mindre end for resten af landet.



Status på anlæg af Lynetteholm

Lynetteholm kan i fremtiden blive en helt ny bydel, der kan være med til at stormflodssikre byen fra nord og skabe plads til ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser.

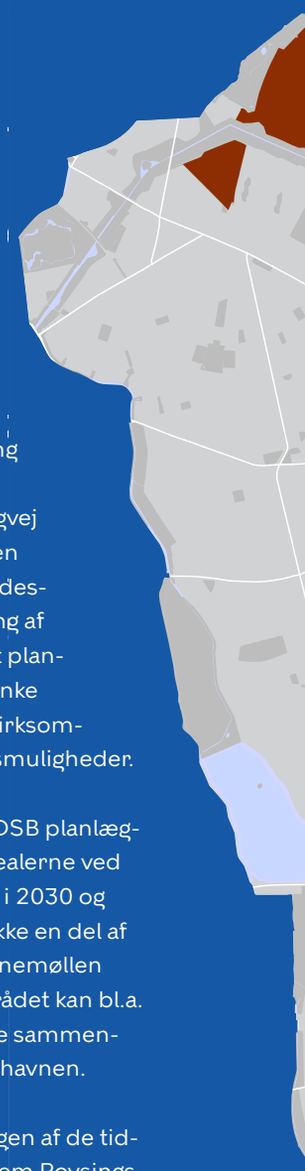
Det er indtil nu kun anlægget af Lynetteholm som jordmodtagelse, der er vedtaget ved lov i Folketinget i juni 2021. Siden vedtagelsen har By & Havn arbejdet med at etablere perimeteren af den kommende halvø, som forventes færdiganlagt i 2026.

Anlæg af Lynetteholm indeholder desuden en række grønne initiativer. Der kommer et kystlandskab ud mod Øresund. Der skal plantes dobbelt så meget ålegræs, som der forsvinder ved anlæg af Lynetteholm. Der bliver etableret en marin havpark. Det vil skabe nye levesteder for dyr og planter under havets overflade og styrke biodiversiteten.

Der er ikke truffet beslutninger om byudvikling på Lynetteholm endnu, men det er planen, at det kommer til at ske i årene, der kommer. Det er forventningen, at By & Havn udarbejder en strukturplan for byudviklingen af Lynetteholm efter 2026, og på baggrund af denne udarbejdes helhedsplaner, kommuneplanrammer, samt lokalplaner for de enkelte kvarterer.

Lynetteholm kan med Kommuneplan 2024 endnu ikke udlægges til byudvikling, da området fortsat er søterritorium. Arealplanlægning for jordmodtagelsen er et emne i Kommuneplan 2024, da der er tale om inddæmmet areal, hvor der sker nyttiggørelse af overskudsjord. Lynetteholm indgår således ikke som en del af Kommuneplan 2024, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udvikling og på sigt være en del af løsningen på Københavns Kommunes stormflodssikring, jorddeponi og plads til, at byen vokser frem mod 2070.

Rækkefølgeplanen



Københavns Kommune beslutter, hvornår større områder kan byudvikles. Det omtales som kommunens rækkefølgeplan. Forventningerne til befolkningsvækst og erhvervsudvikling ligger til grund for vurderingen af, hvor mange arealer der skal udlægges til byudvikling. Rækkefølgeplanen skal sikre et tilstrækkeligt udbud af byggemuligheder, og at denne udvikling koordineres med udbygningen af infrastruktur, kollektiv trafik og kommunale investeringer i offentlig service. De nye byudviklingsområder skal bl.a. modvirke prisstigninger på grund af for ringe udbud af arealer. De skal desuden sikre, at København fortsat kan fremstå som en mangfoldig storby med et varieret udbud af boliger og erhvervslokaler.

Status på byudviklingsområder —— Flere byudviklingsområder er fuldt udbyggede, eller vil være det, inden for få år. Det gælder fx Grønttorvet og F.L. Smidth i Valby samt Carlsberg på Vesterbro. De store byudviklingsområder i Ørestad og Sydhavn er, efter årtiers udbygning, langt i deres udvikling og flere bykvarterer i områderne forventes at være fuldt udbyggede inden for en kort årrække.

På Nordøstamager forventes områderne mellem Strandlodsvej og Amager Strandvej at være fuldt udviklet inden for få år, mens der er igangsat planprocesser for byudviklingsområderne ved Vermlandsgade og Siljangade. For Jernbanebyen, og arealerne omkring Bådehavnsgade, er der igangsat planprocesser, mens arealer langs Sydhavnsgade allerede er lokalplanlagt og under udvikling.

Byudviklingsområderne i Kommuneplan 2019 har en resterende byggerummelighed på ca. 5,0 mio. etagemeter boliger og erhverv ved indgangen til 2024.

Arealudlæg i Kommuneplan 2024—— Der vurderes at være behov for at opføre ca. 3,3 mio. etagemeter boliger og ca. 2,4 mio. etagemeter erhverv i planperioden fra 2024 til 2036. Det skal imødekomme efterspørgslen fra en stadig voksende befolkning samt et behov for løbende at forny og udvide erhvervsbygningsmassen.

Behovet for nyt bolig- og erhvervsbyggeri overstiger byggerummeligheden i de eksisterende byudviklingsområder. Derfor udlægger Kommuneplan 2024 fire nye byudviklingsområder og justerer på afgrænsningen af to andre byudviklingsområder, jævnfør nedenfor. Det skønnes, at byudviklingsområderne herefter har samlet rummelighed på ca. 5,8 mio. m2. I de nye områder er byggemulighederne, og fordelingen mellem boliger og erhverv, endnu ikke fastlagt. Der er således tale om skøn, som vil blive konkretiseret i den videre planlægning.

De nye byudviklingsområder i Kommuneplan 2024

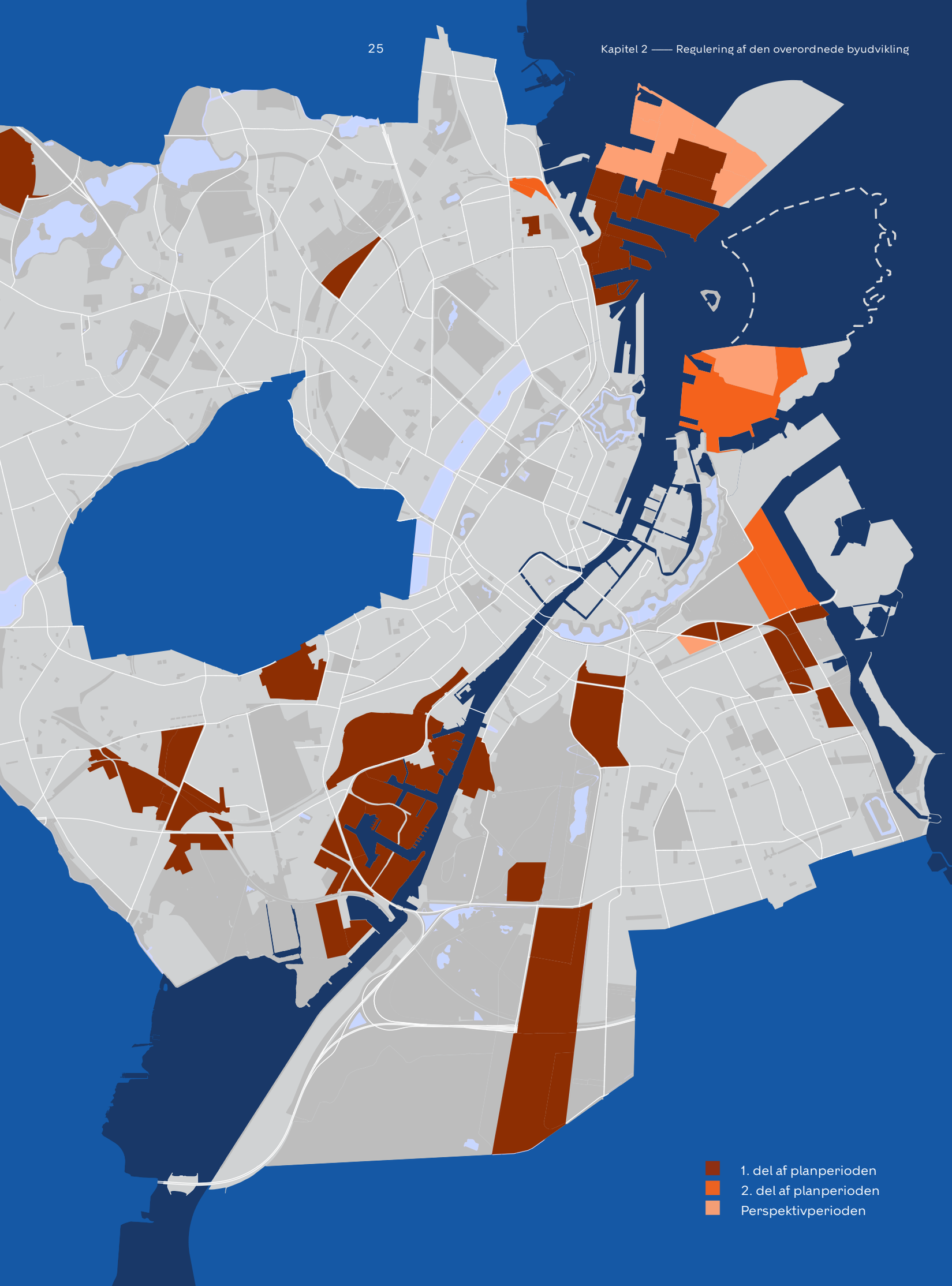
Refshaleøen og Kløverparken —— Planlægningen og udviklingen af områderne skal ses i sammenhæng med undersøgelserne af bedre adgang til Østhavnen med bil, kollektiv trafik, cykel og gang. En fuld udbygning af områderne er betinget af, at der etableres en ny metrolinje til områderne og en østlig ringvej. Der kan dog igangsættes en første etape af byudviklingen med vedtagelse af en lokalplan, hvis der er truffet beslutning om, at en ny metrolinje til områderne og en østlig ringvej åbner i 2035. Planlægningen af områderne forudsætter desuden, at der sker en afklaring af miljø- og risikoforhold, idet planlægningen ikke må indskrænke eksisterende produktionsvirksomheders drifts- og udviklingsmuligheder.

Svanemøllen Station —— DSB planlægger at rømme værkstedsarealerne ved Strandvænget (Helgoland) i 2030 og ønsker samtidig at overdække en del af jernbanearealerne ved Svanemøllen Station. Udviklingen af området kan bl.a. være med til at skabe bedre sammenhæng mellem Østerbro og havnen.

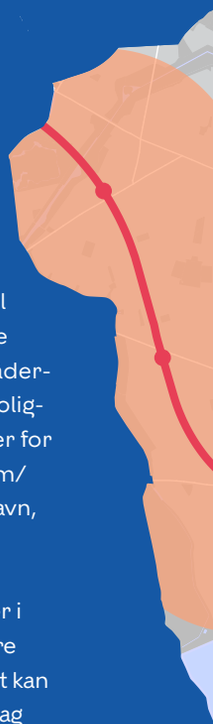
Vingelodden —— Udviklingen af de tidligere erhvervsarealer mellem Rovsingsgade, Tagensvej, Lersø Park Allé og jernbanen skal være med til at opgradere og forny boligforsyningen og øge de bymæssige kvaliteter i området.

Teglholmens Vestkaj —— MAN Energy Solutions forventer at flytte virksomheden til Roskilde Kommune i anden halvdel af 2020'erne. Ejendommen inddrages i første del af planperioden ved at justere afgrænsningen af byudviklingsområdet på Teglholmen.

Nordhavn —— By & Havn har opdateret strukturplanen for Nordhavn, bl.a. på baggrund af beslutning om den fremtidige metrolinjeføring i området. Derfor justeres afgrænsningen af rækkefølgen for byudviklingen af arealerne i Nordhavn.


1. del af planperioden
2. del af planperioden
Perspektivperioden

Tætheder i byen



Kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen fastsætter bestemmelser om anvendelses- og bebyggelsesmuligheder i de enkelte områder i byen. Hver ramme fastlægger en maksimal bebyggelsesprocent. Med bebyggelsesprocenten kan Københavns Kommune regulere, hvor tæt København kan bebygges.

Med Kommuneplan 2024 prioriteres en udvikling med en høj bebyggelsestæthed i byudviklingsområder og stationsnære områder. Den planlagte bebyggelsestæthed er i mange tilfælde på 150 - 185 procent i disse områder. Samlet set skal dette understøtte en bæredygtig byudvikling med passagergrundlag for en højklasset kollektiv trafik. Samtidig skal det sikre en god udnyttelse af byens knappe arealressourcer og af kommunal og privat service. Derudover bliver den eksisterende by løbende transformeret, hvor der tages stilling til bebyggelsespotentialer i de konkrete sager. Disse rummer alt fra mindre huludfyldninger i eksisterende bygningsforløb til udvikling af større arealer.

Bebyggelsesprocenten fastlægges i hvert enkelt tilfælde på baggrund af de konkrete forhold. Det sker ud fra en samlet vurdering af områdets karakter, den bymæssige kontekst, beliggenheden i forhold til kollektiv trafik og adgangsforholdene hertil m.m.

I forbindelse med den konkrete planlægning for tætte byområder vil der blive lagt særlig vægt på at skabe bymæssige kvaliteter, som gør områderne til attraktive arbejdspladser og boligområder, bl.a. gennem gode rammer for byliv, bebyggelsens arkitektur, byrum/friarealer, og med fokus på København, som en 15-minutters by.

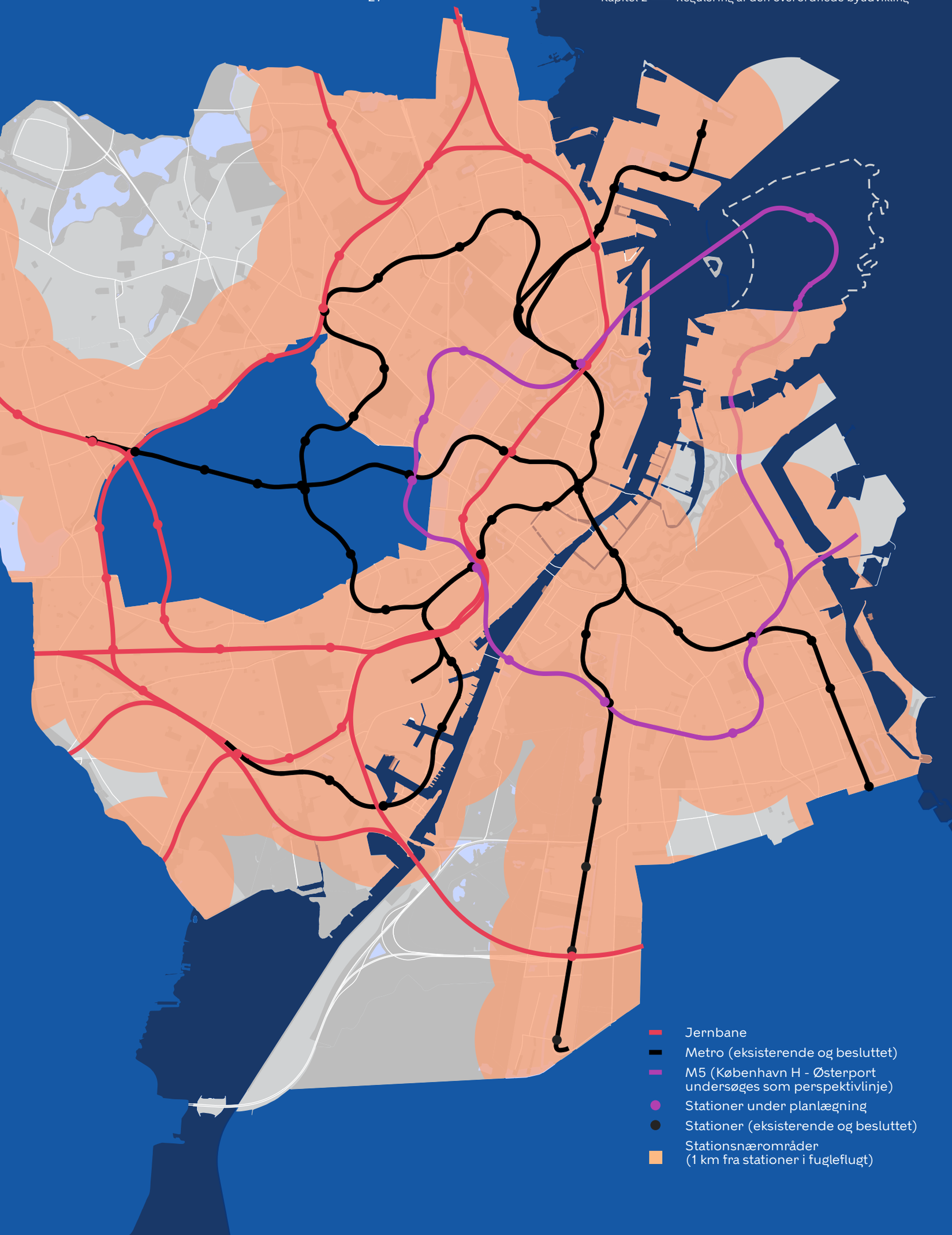
Københavns Kommune ønsker, at der i den eksisterende by ved stationsnære boligområder sker en fortætning. Det kan eksempelvis være i områder, som i dag har en lav tæthed og som bygherrer derfor kan anmode om at få fremmet nye byggemuligheder i.

Tætheder i brokvartererne og villaområder —— Københavns eksisterende brokvarterer er ofte eksempler på tæt bebyggede områder. Dele af Indre Nørrebro har eksempler på tætheder på omkring 150 procent, mens Vesterbro i nogle områder er bebygget med tætheder på omkring 175 procent. Dertil kan nævnes Carlsberg-området, som fortsat udbygges, hvor tætheden bliver omkring de 185 procent. I byens villakvarterer, fx i Brønshøj eller Vanløse, er tæthederne markant lavere med eksempler på områder med tætheder på omkring 20 procent.

Fingerplan 2019 —— I landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning fremgår det, "at områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed."

Analyse af muligheder for mere metro —— Borgerrepræsentationen har i juni 2023 besluttet, at der skal udarbejdes en screeningsanalyse af udbygning af metronettet og analyse af mulige finansieringskilder til ny infrastruktur. I analysen vil Metroselskabet undersøge perspektiver og muligheder for fremtidig udbygning af metronettet, herunder mulighederne for metro til de områder af København, som pt. ikke er stationsnære, og til nabokommuner, samt Malmø.

Fortætning i eksisterende by —— Økonomiforvaltningen har, forud for Kommuneplan 2024, udarbejdet en analyse, som belyser muligheder for at bygge flere boliger i eksisterende by. Analysen fokuserer på områder uden for brokvartererne og Indre By, eksempelvis nær stationer og knudepunkter, langs indfaldsveje og i villaområder uden kulturhistoriske bevaringsværdier. Analysen beskriver potentialer og udfordringer for fortætning, samt hvilke kommunale handlemuligheder der kan fremme en fortætning af byen. Fortætningen kan også ske ved, at eksisterende ejendomme får tilføjet en ekstra etage, hvilket kan tilføre byen flere tusind ekstra boliger. Det er dog dog nødvendigt at gå i dialog med staten om kravene i byggereglementet, hvis det skal være rentabelt.


Jernbane
Metro (eksisterende og besluttet)
M5 (København H - Østerport undersøges som perspektivlinje)
Stationer under planlægning
Stationer (eksisterende og besluttet)
Stationsnærområder (1 km fra stationer i fugleflugt)

Mobilitet

En sammenhængende hovedstad med grøn mobilitet —— Hovedstadsområdet er den landsdel, som er mest udfordret af trængsel på vejene. Mange arbejder, studerer og har fritidsinteresser i en anden kommune, end den de bor i. Pendlingsafstanden i København og hovedstadsområdet er kortere end i det øvrige Danmark. Det skaber et stort potentiale for at bruge kollektiv trafik, cykel, gang eller kombinationsrejser som transportmiddel, som er godt for pladsen i byen, folkesundheden, miljøet og klimaet.

Siden 2002 er der udviklet et metrosystem, der binder Københavns eksisterende og nye bydele sammen på en effektiv og højfrekvent måde. I 2023 var der i alt 119,7 mio. passagerer, der benyttede det samlede metrosystem. Dette svarer til ca. 10 mio. passagerer pr. måned. Særligt på strækningen over havnesnittet mellem Kgs. Nytorv.og Amager er der kapacitetsudfordringer, som vil stige i takt med befolknings- og erhvervstilvæksten. Når der udvikles nye bydele i København, er en udbygning af højklasset kollektiv trafik, såsom metro med kobling til tognettet, samt tilpasning af busnettet, vigtige virkemidler til at binde den tætte by og resten af hovedstaden bedre sammen. Det skal sikre en bæredygtig trafikbetjening af nye byområder. Københavns Kommune arbejder derfor sammen med staten for etablering af ny metrolinje M5 fra Københavns Hovedbanegård over det nordlige Amager til Refshaleøen og Lynetteholm. Linjen skal både løse kapacitetsudfordringen i den eksisterende metro og samtidig binde de nye byudviklingsområder sammen med den eksisterende by. På længere sigt kan denne linje udvides til en ny metroring med forbindelse fra Lynetteholm og videre til Østerport, Rigshospitalet, Indre Nørrebro og Københavns Hovedbanegård. Vi vil i planlægningen af kommende metro til Lynetteholm også se på, hvordan vi kan aktivere metrostationerne til at skabe gode byrum med kunst og kultur, og sammentænke dem med udbygningen af fx idrætsanlæg for at sikre størst mulig brug og tilgængelighed for alle københavnerne. Desuden undersøger staten, i samarbejde med Københavns Kommune, en kommende Østlig Ringvej, der er en regional vejforbindelse, som kan binde nye bydele sammen, og som samtidig kan reducere den gennemkørende og unødvendige biltrafik i den eksisterende by. Effekten kan forstærkes, hvis der sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i den indre by.

Busserne er også en central del af det kollektive net. I København kører der 39 buslinjer, hvoraf størstedelen binder København sammen med omegnskommunerne. De fungerer både som effektiv kobling til metro og tog og sikrer samtidig en god lokal dækning og kortere gangafstande til kollektiv trafik for fx gangbesværede. I København omstilles busserne til el, og målet er at nå 100 procent i 2025. Flere af de store buslinjer og havnebusserne er allerede omstillet, og ultimo 2023 er 60 procent af busdriften på el.

I Københavns Kommune er cykel og gang de foretrukne transportmidler. Cyklende og gående udgør over halvdelen af alle ture i/til/fra København, og ses alene på københavnernes ture udgør de 2/3 af turene. København har gennem de seneste mange år udviklet sig til at være en af verdens bedste cykelbyer og det skal den fortsætte med at være. Cyklen er et effektivt, grønt, billigt og sundt transportmiddel, og det er københavnernes foretrukne transportmiddel, når de skal på arbejde og uddannelse. Ses på arealet mellem byens huse udgør cykelstier omkring seks procent af arealet, og mange cyklister oplever trængsel i myldretiden. Vi skal derfor fortsat udbygge cykelinfrastrukturen og prioritere cyklen som en central og sikker transportform for børn og ældre, der kan styrke folkesundheden, betjene boligområder og binde Københavns forskellige bydele bedre sammen. Dette skal gå hånd i hånd med ambitionen om at udvikle cykelinfrastruktur, der styrker folkesundheden og frigiver plads til forskellige typer af cyklister, herunder børn, turister, sårbare grupper med kroniske sygdomme og ældre bl.a. ved at etablere sikre skoleveje og flere cykelgader. På regionalt plan er der de seneste 10 år sket en gradvis udbygning af det regionale supercykelstinet, som har medført, at både tidligere bilister og andre cykler længere og på tværs af kommunegrænser. Supercykelstierne skal også fremover udbygges og bidrage til den sammenhængende hovedstad.

Figur 2.7 —— Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune. *Antallet har været stigende over de sidste ti år, og det lægger pres på byens arealer.*

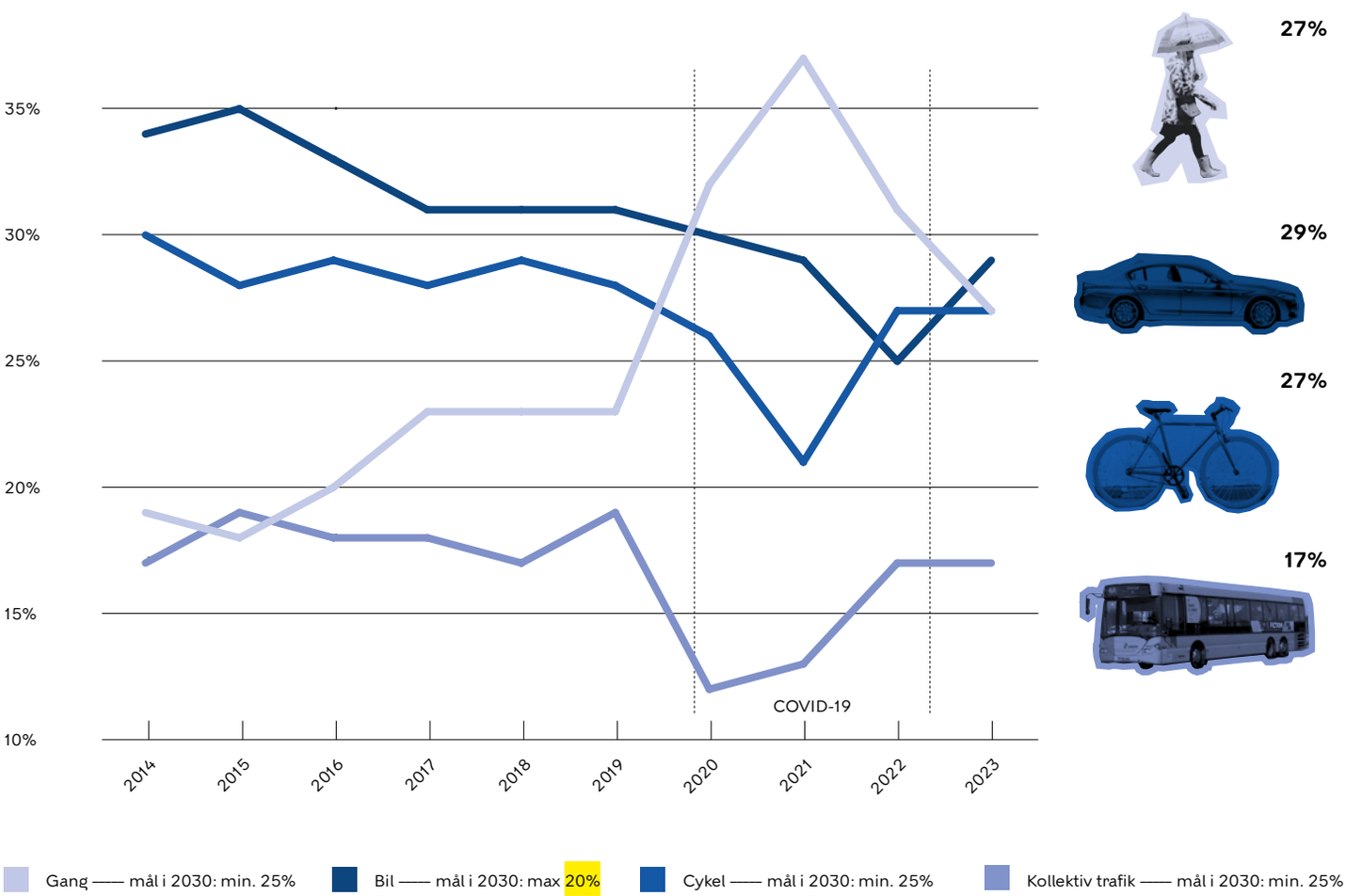
Figur 2.8 —— Turfordeling 2014-2023.* *Turandelen for biltrafik har været svagt faldende de sidste 10 år. I 2022 var der et større fald end i årene op til, mens tallene for 2023 viser en stigning i andelen af biltrafik. Det vil derfor kræve en markant indsats at opnå målet om maks. 20% bilture i 2030.*

**Ture er defineret som tur/transport fra et ophold/formål til det næste. Fordeling efter turformål afspejler derfor de enkelte ophold undervejs.*

Figur 2.7 —— Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune

	2014		2023	Stigning
Indbyggere	578.000		653.600	13%
Cykler	659.000	→	744.500	10%
Biler	123.500		139.600	28%

Figur 2.8 —— Turfordeling 2014-2023



Kilde: DTUs transportvaneundersøgelse

Mobilitet



Det er vigtigt, at københavnerne kan færdes trygt og sikkert i trafikken. For at sikre dette, blev der i 2017 vedtaget en nulvision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2025. Der implementeres løbende nye tiltag for at opnå visionen.

Gang er københavnernes mest benyttede transportform, ligesom gang altid indgår som en del af andre ture, især til og fra den kollektive trafik. Samtidig bidrager gang til et levende byliv og det fremmer sundheden at gå. Attraktive og trygge gangforbindelser skal kæde de lokale bydele sammen, skabe gode adgange til den kollektive trafik og kæde den eksisterende by sammen med byudviklingsområderne. I byudviklingsområderne prioriteres forhold for gående og cyklende. Det er vigtigt, at byens gangarealer er tilgængelige for alle aldersgrupper, også for borgere med fysiske handicap, så byens rammer understøtter en aktiv livsførelse for alle københavnere.

Københavns Kommune lægger vægt på, at der etableres parkeringspladser til erhvervsparkering og til borgere og besøgende med handicap. Mennesker med handicap og ædre mennesker skal have mulighed for at benytte byen på lige fod med andre. Der er også behov for parkering til elbiler nær el-ladestandere med henblik på, at bilister kan benytte dem efter endt ladning og frigøre el-ladestanderne til andre. Parkeringsnormerne for nybyggeri i København blev ved sidste kommuneplan, Kommuneplan 2019, reduceret væsentligt. Derudover har Københavns Kommune ved udvikling af nye bydele fokus på at samle parkeringspladser til nybyggeri i parkeringsanlæg, så der frigives plads i byrummene til ophold, natur m.m.

I Københavns Kommunes trafiktællinger ses det, at der er ca. lige mange cyklister og bilister i den indre by, mens biltrafikken er dominerende over kommunegrænsen.

Statslige rammer for god mobilitet ——
I Københavns Kommunes trafiktællinger ses det, at der er ca. lige mange cyklister og bilister i den indre by, mens biltrafikken er domnerende over kommunegrænsen. Biltrafikken er derfor præget af ture ind og ud af København. Dette nødvendiggør regionale og nationale løsninger på trængselsudfordringer.


M
DOT

Mobilitet

...det gør Københavns Kommune også

—— Metroselskabet udarbejder en miljøkonsekvensrapport for en ny metrolinje fra København H til Amager og til Lynetteholm, og derefter bør det undersøges, hvor der skal prioriteres mere metro i København, herunder finansiering heraf.

—— Udarbejder sammen med Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden (kommunekontaktråd) en regional mobilitetsanalyse.

—— Styrker det kommunale samarbejde om håndtering af de fælles udfordringer, som kommunerne står overfor, fx tiltrækning og fastholdelse af arbejdskraft, udflytning af arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, tiltrækning af udenlandske investeringer og virksomheder, turisme- og destinationsudvikling, håndtering af trængselsproblemer, udvidelse af lufthavnen m.m.

—— Etablerer den nye supercykelsti "Kystbaneruten", der løber mellem Svanemøllen Station og fortsætter langs Strandvejen gennem nabokommuner til Kokkedal Station. Derudover undersøger Københavns Kommune cykel- og gangforbindelser mellem hhv. Enghave Brygge og Islands Brygge og mellem Østerbro og Refshaleøen og på sigt mellem Nordhavn og Lynetteholm.

—— Arbejder for at sikre udvidelse af metroen til andre bydele fx Brønshøj og Bispebjerg.

København ser behov for og potentiale i at anvende nye virkemidler, der vil kræve ændret lovhjemmel eller støtte fra staten. Ligesom Trængselskommissionen, Produktivitetskommissionen og Det Økonmiske Råd finder Københavns Kommune, at nationale kørselsafgifter i form af roadpricing kan bidrage til at mindske trængsel. Midlerne herfra bør tilbageinvesteres i mobilitetsløsninger for hovedstadsområdet. Tilsvarende kan ny lovgivning skabe incitament til en parkeringsinfrastruktur, som kan mindske trængslen, fx i form af 'parker og rejs'-anlæg i omegnskommunerne for at få flere bilister til at benytte kollektiv transport som transportmiddel. Automatisering af det regionale S-togssystem, som indgår i den statslige aftale om infrastruktur 2035, vil sikre højere frekvens og mere rettidig kollektiv trafik, som kan skabe et mere velfungerende bolig- og arbejdsmarkedsområde i hovedstaden.

Etableringen af det nye Letbanenet og den kommende S-togslinje til Roskilde skal også forbindes på en hensigtsmæssig måde med resten af byens udvikling af kollektiv trafik og infrastruktur for bløde trafikanter for at fremme brugen af disse nye og kommende løsninger.

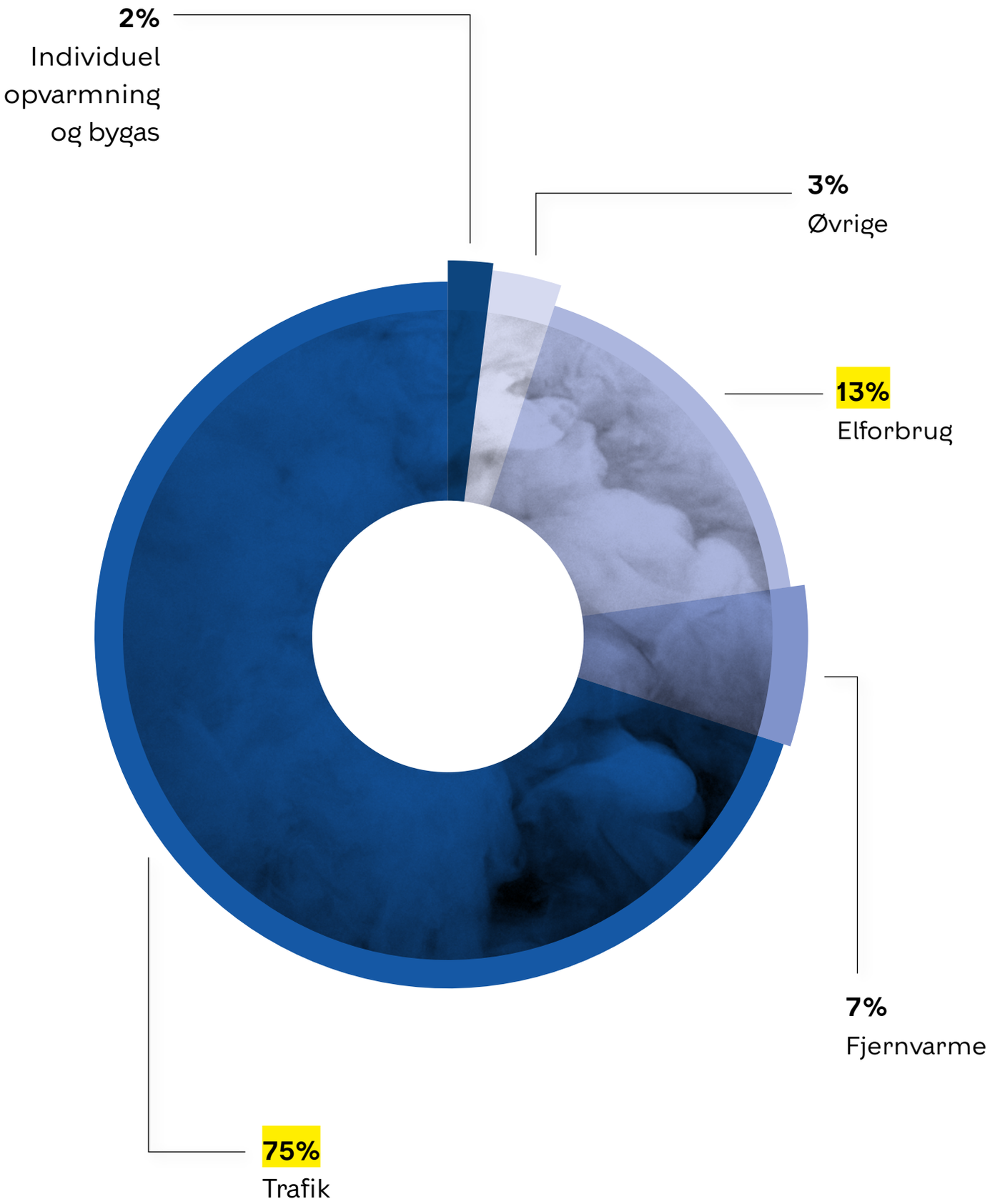
Ved endestationer på knudepunkter for den kollektive trafik ser kommunen gerne, at der skabes gode muligheder for flere delebiler og delecykler.

København ser også frem til vedtagelse af lovgivning, der giver mulighed for at indføre nulemissionszoner, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO_2, må køre. Ambitionen er, at kun fossilfri biler må køre på byens vejnet i 2030 jævnfør analysen vedtaget i Borgerrepræsentationens møde i maj 2023. Nationale puljer til udbygning af cykelinfrastruktur er vigtige for at udbrede cyklismen og bl.a. udbygge Supercykelstinetværket i hovedstadsområdet.

Københavns Kommune ønsker at nedbringe andelen af støjbelastede områder løbende som følge af konkrete indsatser og trafiktiltag. De primære tiltag for at nedbringe støjbelastningen i de eksisterende byområder er trafikale virkemidler som fx nedsat hastighed, grønne vejgenopretninger, regulering af kørsel med tung trafik eller trafiksaneringer. Hvor det ikke er muligt at nedbringe støjen med trafikale løsninger, er støjreducerende asfalt et prioriteret virkemiddel. Tekniske forbedringer af køretøjer, flere el-biler og andre eldrevne transportmidler m.m. bidrager også til forbedringer. Eldrift af busser og andre tunge køretøjer kan her yde et væsentlig bidrag.

Figur 2.9 —— CO_2-udledning fordelt på sektorer. *I Københavns klimaregnskab udgør trafikken i 2022 den største sektor med 75 procent. Personbilerne står for den største del af vejtrafikkens CO_2-udledning.*

Figur 2.9 —— CO_2-udledning fordelt på sektorer



Mobilitet

Luftforurening —— Vejtrafikken, flytrafik og brændeovne er de største lokale kilder til luftforurening, med flere negative konsekvenser for københavnerne til følge. Luftforureningen i København var fx i 2019 skyld i, at 440 københavnere døde for tidligt, at 504 blev indlagt med åndedrætsbesvær eller hjertekarsygdomme, 349 nye tilfælde af bronkitis blandt voksne, 1487 tilfælde af bronkitis hos børn og seks tilfælde af lungecancer. Samlet medførte luftforurening helbredsomkostninger for omkring 8,5 mia. kr. i 2019 i Københavns Kommune

Kilde: Sundhed og luftforurening i København, Årsrapport 2020, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, april 2021



Bilparkering

Kommuneplanen fastsætter normer for bilparkering. Det betyder, at der ved nybyggeri, tilbygninger og ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal etableres parkering i overensstemmelse med de fastsatte normer.

Parkeringsnormerne for biler er opdelt efter funktion, fx boliger, erhverv, grundskole, ungdomsboliger, plejecentre/-boliger, hospitaler m.m. Der er for nogle funktioner tale om en fast parkeringsnorm og for andre funktioner foretages der en konkret vurdering. Parkeringsnormerne afspejler de forskellige anvendelsers parkeringsbehov og kommunens ambition om færre biler i byen.

Der er samtidig taget stilling til ejendommens geografiske beliggenhed i byen, herunder kollektiv trafikbetjening, idet normerne varierer alt efter om ejendommen er beliggende i centrum, tætbyen og byudviklingsområderne eller i øvrig by.

Parkeringsnormerne blev reduceret i Kommuneplan 2019, så de er lavere end det faktiske bilejerskab. For nye boliger betyder det, at kravet til parkering er lavere end det faktiske ejerskab i nyere boliger.

Det er for tidligt at vurdere, om reduktionen i parkeringsnormerne vil påvirke bilejerskabet og derfor foreslås det, at de generelle parkeringsnormer fastholdes i Kommuneplan 2024.

Da kontorerhverv har stor variation i behovet for parkering, foreslås muligheden for efter en konkret vurdering at øge eller nedsætte parkeringsnormen til kontorerhverv udvidet til at gælde hele byen og ikke kun tætbyen og udviklingsområder som i dag.

Da den generelle norm for erhverv vurderes at være betydelig lavere end behovet for parkering til håndværkserhverv, foreslås det, at parkeringskrav til håndværkserhverv kan fastsættes efter en konkret vurdering, hvis der er behov herfor.

Parkeringsnormerne afspejler de forskellige anvendelsers parkeringsbehov og kommunens ambition om færre biler i byen.

Figur 2.10 —— Parkeringsnormer for biler i Kommuneplan 2024



Funktion / Byområde	Centrum	Tætby & byudvik-lingsområder	Øvrig by
Bolig	1:357 m2	1:250 m2	1:214 m2
Erhverv	1:214 m2	1:214 m2	1:143 m2
Grundskole	1:714 m2	1:607 m2	1:464 m2
Daginstitutioner	1:286 m2	1:286 m2	1:179 m2
Ungdomsskoler	1:857 m2	1:857 m2	1:857 m2
Plejecentre / plejeboliger	1:714 m2	1:714 m2	1:714 m2
Butiksformål	1:143 m2	1:143 m2	1:100 m2

Særlige bemærkninger og noter kan ses på kp24.kk.dk.





Foto —— Arenakvarteret i Ørestad. *Parkeringspladserne er hovedsageligt samlet i større parkeringsanlæg i periferien af boligområderne. På fotoet er et af parkeringsanlæggene markeret med blå.*

Foto —— Arenakvarteret. *Et delvist bilfrit byområde.*



Delvist bilfrie byområder —— Ved et delvist bilfrit byområde forstås et område med færre parkeringspladser. Placeringen af bilparkeringen har desuden stor betydning for i hvor høj grad, området opleves som bilfrit. Derfor bør bilparkering placeres i områdernes periferi og i fælles anlæg. Muligheden, for delvist bilfrie områder, kan bringes i anvendelse i de i kommuneplanen udpegede byudviklingsområder. Det foreslås, at der, med Kommuneplan 2024, gives en mulighed for at reducere parkeringsnormen med 20 procent i disse områder.

Området skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nem tilgængelig delebilsparkering m.m.

Parkering kan samles i anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering på terræn. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området af hensyn til brandredning og -slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation m.m.

Der er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men om et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.

Cykel-parkering

Københavns Kommune arbejder målrettet på at sikre sin status som en af verdens bedste cykelbyer. Et væsentligt element er at sikre optimale forhold for cykelparkering.

Siden Kommuneplan 2009 har kommuneplanen indeholdt krav til cykelparkering ved nybyggeri, tilbygninger og ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse. Kravene til omfanget af parkering blev skærpet i Kommuneplan 2015 og videreført i Kommuneplan 2019.

Udfordringerne forbundet med cykelparkering handler primært om antal, placering og kvalitet. Der tages højde for antallet af cykelparkeringspladser ved hjælp af parkeringsnormerne.

Normen for boliger på 4 pladser pr. 100m2 videreføres fra Kommuneplan 2019.

Det foreslås, at normen til plejecentre og -boliger ændres til en fast norm på 0,5 pladser pr. 100 m2 i stedet for den nuværende konkrete vurdering. De 0,5 pladser pr. 100 m2 svarer til det antal der etableres efter en konkret vurdering i dag.

Kravet om, at mindst 50 procent af alle cykelparkeringspladser skal overdækkes, foreslås videreført.

Ladcykler —— Mens udviklingen i cykelejerskabet for almindelige cykler har ligget stabilt de seneste år, er antallet af ladcykler steget. Antallet af ladcykler er steget fra 0,4 pr. 500 m2 i 2016 til 0,7 i 2022.

I mange børnefamilier er der investeret i en ladcykel for enten at udskyde køb af bil eller for helt at kunne undgå at købe en bil. En fjerdedel af ladcykelejerne har en ladcykel som erstatning for en bil.

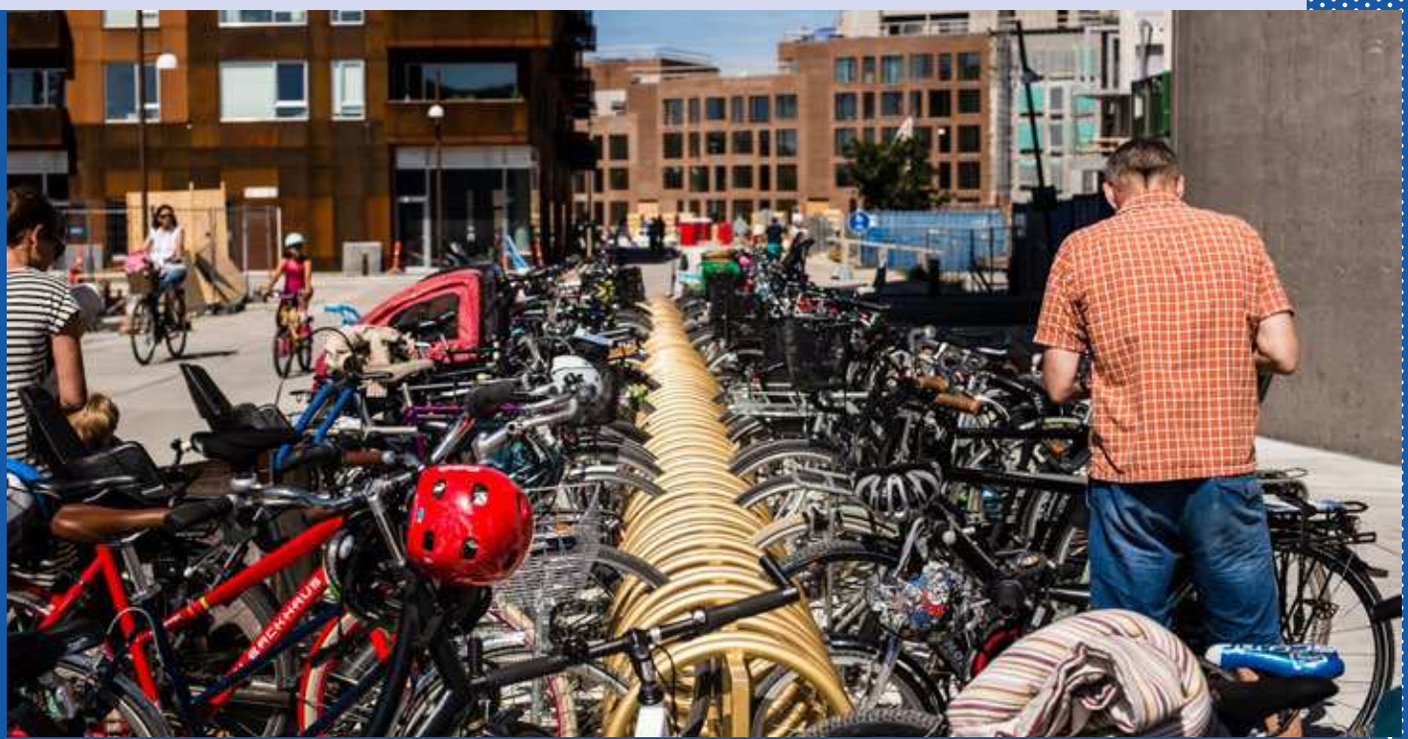
Den gældende norm på 1 pr. 500 m2 rummer dog mulighed for en stigning på ca. 30 procent, og det foreslås derfor, at den gældende norm bibeholdes.

Kvalitet i cykelparkeringen —— Udover de formelle krav om antal og overdækning, stiller kommuneplanen krav om, at cykelparkeringspladser har god tilgængelighed. Her er fokus blandt andet på at sikre tilgængelige adgangsveje og understøtte placering af cykelparkering tæt på indgangspartier.

Generelt anbefales det, at cykelparkering, uanset indretning eller placering, anlægges med blik for brugernes behov. Det skal sikre en høj udnyttelsesgrad, så ubenyttede cykelparkeringsfaciliteter, og cykler placeret på uhensigtsmæssige steder, undgås. Kommunen opfordrer endvidere til, at muligheden for at forebygge cykeltyverier indtænkes i de konkrete projekter.

Udfordringerne forbundet med cykelparkering handler primært om antal, placering og kvalitet. Antallet af cykelparkeringspladser tages der højde for ved hjælp af parkeringsnormerne.

***Foto —— Cykelparkering** på Gøteborg Plads i Nordhavn.*



Figur 2.11 —— Parkeringsnormer for cykelparkering i Kommuneplan 2024

Funktion	Norm	Heraf pladskrævende cykler
Boliger	4:100	1:500
Ungdomsboliger	4:100	1:500
Plejecenter/bolig	0,5:100	1:500
Erhverv	3:100	1:500
Uddannelsesinstitutioner	1 pr. 2 studerende og ansatte	-
Grundskoler	1 pr. 2 elever og ansatte	-
Daginstitutioner	2,5:100	1:250
Butikker	4:100	1:500

El- og delebiler

Københavns Kommune arbejder for at fremme alle typer af delebilisme. Delebilisme bidrager til at sænke CO_2-udledningen fra transporten og til at reducere antallet af biler og ture i byen. Det er ligeledes en ambition at fremme ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil.

Med den reviderede planlov, pr. 1. januar 2024, er der nu mulighed for i lokalplaner at reservere parkeringspladser til el- og delebiler, samt stille krav om etablering af ladeinfrastruktur. Denne mulighed er indarbejdet i Kommuneplan 2024 og kan anvendes, når områder lokalplanlægges.



***Foto —— El-ladeplads** i P-huset på Hannemanns Alle i Ørestad Syd.*



Handlingsplan —— ladeinfrastruktur 2022-2025

Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 sætter rammer og retning for kommunens arbejde med etablering af ladeinfrastruktur. Handleplanen skitserer, hvordan Københavns Kommune vil fremme og prioritere udrulningen af ladeinfrastruktur, blandt andet ved udbud af etablering af ladestandere. Handleplanen rummer også et afstandsmål, som lyder, at der maksimalt skal være 250 meter til et offentlig tilgængeligt ladepunkt fra al etagebyggeri i København.

Handlingsplan —— delebilisme 2022-2025

Københavns Kommunes handlingsplan for delebilisme 2022-2025 indeholder en række principper for, hvordan Københavns Kommune ønsker at fremme delebilisme. Kommunen vil blandt andet sikre en bydækkende udbredelse af delebiler, så alle københavnere får adgang til delebiler, uanset hvilken bydel de bor i.



Kapitel 3 —— Boliger og sammen-hængende by

Der er behov for at bygge flere boliger i København, for at lette det store pres på boligmarkedet og sikre, at ambitionerne om, at København skal være en mangfoldig by, kan lykkes. Byudviklingen skal ske på en måde, der sikrer, at København tilbyder boliger og boligformer til alle generationer, livssituationer, og prisklasser. Byens udsatte by- og bolig-områder skal løftes, så alle københavnere har lige muligheder for et godt liv.

En by for alle ——

Mål for Københavns udvikling

—— At København skal være en mangfoldig og inkluderende by, og kunne rumme dem, der ønsker at bo her, og sikre plads til bl.a. socialt udsatte.

—— At skabe plads til byggeri af 40.000 nye boliger, heraf minimum 10.000 almene boliger, hvoraf minimum halvdelen skal være familieboliger, frem mod 2036.

—— At almene boliger udgør minimum 20 procent af boligerne i København.

—— At skabe rammer til 6.000 ungdomsboliger til studerende.

—— At København skal være en social, sund og tryg by, som hænger sammen på tværs af områder.

—— At der skal sikres boliger i varierende størrelser til forskellige livsfaser, boformer, familieformer og indkomster på tværs af alle bydele.

—— At København skal være en by uden udsatte by- og boligområder.

—— At København skal være en by uden (ufrivillig) hjemløshed, hvor alle kan få tilbud om en bolig, uanset hvor man er i livet.

København en by for alle —— København vokser - både i indbyggertal og i antallet af boliger. De seneste 10 år har der været en historisk høj boligproduktion, der ikke er set siden 1930´erne. Med Kommuneplan 2024 sættes retningen for Københavns Kommunes boligpolitik. Boligpolitikken formulerer København Kommunes mål, behov og forventninger til boligudviklingen i København i de kommende år.

København skal være en by, hvor det er muligt at finde en passende bolig, hvad enten man er i gang med en uddannelse, nyder livet som pensionist, netop har fået barn nummer to, eller gerne vil bo flere familier eller generationer sammen. Det skal være en by, som fremmer integration og beskæftigelse og hermed en by, der hænger sammen på tværs af bydele. Den skal rumme en variation af ejerformer, boligtyper, boformer og borgere med mange forskellige baggrunde, der er forskellige steder i livet. København skal være en by uden ufrivillig hjemløshed, hvor alle kan få tilbud om en bolig, uanset hvor man er i livet.

En forudsætning for at sikre et København, der er for alle, er, at byen kan vokse. Københavns Kommune ventes at vokse med ca. 59.000 personer frem mod 2036. Hvis indbyggertallet stiger, uden at antallet af boliger følger med, vil priserne stige og ventelisterne til almene boliger vokse. Derfor skal der skabes plads til byggeri af 40.000 nye boliger frem mod 2036. Heraf skal 10.000 boliger være almene boliger, så København ikke en-

En by for alle er en by med mange forskellige slags boliger; almene boliger, ejerboliger, andelsboliger og private udlejningsboliger, der hver især bidrager med forskellige kvaliteter til byen.

der som en lukket fest for de heldige eller privilegerede.

Almene boliger er en central brik i udviklingen af en tilgængelig by for alle. Og tilsvarende er andelsboliger, private udlejningsboliger og ejerboliger vigtige elementer i fortsat at udvikle byen med forskellige typer af boliger til mennesker med forskellige ønsker og behov.

En mangfoldig by for alle —— København skal være en mangfoldig by, hvor unge kan uddanne sig og stifte familie. Hvor der er rum og plads til pædagogen, direktøren, iværksætteren, akademikeren, SOSU'en, ældre og alle andre, der ønsker at bo her.

Det er derfor vigtigt, at der opføres boliger med en variation i størrelser og ejer- og boformer. Tidligere ændringer af kommuneplanens boligstørrelses bestemmelser har haft til formål at sikre opførelsen af flere mindre boliger. Ud-

viklingen i nyopførte boligers størrelse peger på, at ændringerne i boligstørrelsesbestemmelserne er ved at slå igennem i form af flere mindre boliger og en lavere gennemsnitlig boligstørrelse. Men der er samtidig behov for flere store boliger til børnefamilierne. Derfor fastholdes de nuværende bestemmelser samtidig med, at der stilles krav om en andel større boliger i byudviklingsområderne.

Et balanceret boligudbud —— En by for alle er en by med mange forskellige slags boliger; almene boliger, ejerboliger, andelsboliger og private udlejningsboliger, der hver især bidrager med forskellige kvaliteter til byen.

Almene boliger er en vigtig del af den sammenhængende by, og i byudviklingsområderne stiller Københavns Kommune krav om, at almene boliger skal udgøre mindst 25 procent af nye boliger. Efter aftale med staten går kommunen i dialog med grundejere, bl.a. By & Havn, om etablering af op til 40 procent almene boliger i byudviklingsområderne via grundkøbslån. Herudover er kommunen løbende i dialog med almene boligselskaber om fortætning med nye boliger på almene matrikler.

Almene boliger er betalbare boliger, der henvender sig bredt – til lønmodtagere, studerende og ældre, samt til de udsatte grupper i byen, der har svært ved at få fodfæste på boligmarkedet. Kommunen arbejder herunder for implementering af den nationale hjemløsereform, hvor ambitionen er at afskaffe langvarig hjemløshed. Københavns Kommune tilsluttede sig desuden i 2023 den internationale rettighedserklæring "Homeless Bill of Rights", som understreger alle menneskers ret til en bolig. Målet om af afskaffe hjemløshed i København forudsætter, at der både bygges flere skæve boliger, og at der bygges billige boliger, der er betalbare for borgere med de laveste indkomster, samt plejeboliger til udsatte ældre. Københavns Kommune er i løbende dialog med de almene boligselskaber og andre relevante aktører for at sikre billige boliger, der er egnede til boligsocial anvisning, til byens udsatte borgere. I den sammenhæng ønsker kommunen en tættere dialog med bl.a. andelsboligsektoren og den private boligsektor om at løfte denne dagsorden i fællesskab.

Men almene boliger kan ikke stå alene. Udviklingen af almene boliger skal gå hånd i hånd med en varieret udvikling af andre boligtyper på tværs af byområder, så københavnerne har adgang til boliger, der passer til dem. Det kan bl.a. være boliger, der fremmer fællesskaber på tværs af generationer og bofællesskaber for seniorer. To tredjedele af de nybyggede boliger siden 2011 er private udlejningsboliger og er samtidig den mest udbredte boligtype i Københavns Kommune. Derimod er der i samme periode bygget relativt få ejerboliger og et meget lille antal andelsboliger. Det skal på den baggrund sikres, at byggeriet af ejerboliger og den særlige kollektive boligform, andelsboliger, også fremmes, så københavnerne tilbydes et balanceret boligudbud. Dette kan fx ske via byggefællesskaber.

Boligredegørelsen

Københavns Kommune udarbejdede i 2023 en række analyser på boligområdet, som er samlet i Boligredegørelsen 2023. Her findes bl.a. svar på følgende spørgsmål:

—— Hvad er behovet for boliger til fx børnefamilier, singler, unge og ældre i de kommende år?

—— Hvilke muligheder er der for at udlægge nye arealer til boligbyggeri?

—— Hvem bor i de private ungdomsboliger, og hvor mange ekstra ungdomsboliger har byen behov for?

—— Hvad lægger københavnerne vægt på i valg af bolig, og hvilke bevæggrunde har de for enten at fra- eller tilflytte København.

—— Hvordan er boligen også et klimavalg, og er det mest klimavenligt at bo i byen?

En by for alle ——

En tryg, sammenhængende og sund by —— Byudviklingen skal skabe rammerne for et godt børne- og ungdomsliv. Det gavner København som helhed. Børn og unge i København skal have de samme chancer i livet, uanset hvor i byen, de vokser op, men der er fortsat stor forskel på den sociale sammensætning af befolkbefolkningen på tværs af bydelene i København. København skal bl.a. udvikles med fokus på at aktivere og engagere de udsatte unge i deres nærområder, så de nære og lokale fællesskaber kan være med til at understøtte trivslen.

For at nå målet, om en mere sammenhængende og tryg by, skal udviklingen i de udsatte byområder styrkes, så områderne bliver lige så velfungerende, som resten af byen med en mangfoldig sammensætning af beboere. Parker, pladser og byrum skal være imødekommende og bidrage til at højne beboernes livskvalitet. Forbindelserne til resten af byen forbedres i disse byområder. Forbedrede forbindelser skal ses i sammenhæng med, at de udsatte byområder tilføres nye attraktioner, som fx Kulbaneparken i Valby, der, udover at bidrage til de lokale beboeres hverdagsliv, også tiltrækker københavnere fra andre kvarterer til området.

Det er således vigtigt, at der ikke er områder af byen, der lukker sig om sig selv, men at byudviklingen tværtimod skal bidrage til at sikre, at københavnere i og udenfor de udsatte byområder naturligt kommer til at møde hinanden i hverdagen. Det skal sikres, at også de udsatte byområder har så velfungerende og attraktive kommunale tilbud, som fx skoler og biblioteker, at endnu flere københavnere har lyst til at benytte sig af dem. Samtidig skal der arbejdes på at skabe og fastholde arbejdspladser i byens udsatte byområder for at sikre en blandet by.

Lokalt forankrede virksomheder kan desuden være med til at skabe beskæftigelsesmuligheder, som kan komme områdets beboere til gavn. Hverdagens naturlige møder i den lokale folkeskole, supermarkedet og på den lokale café mellem mennesker med forskellige baggrunde, er med til at styrke integrationen. Den blandede by, hvor vi møder mennesker, der adskiller sig fra os selv, er desuden med til at skabe tillid og tryghed.

En tilgængelig by for alle —— Københavns Kommune skal planlægge og udvikle byen ud fra principperne om universelt design, så byen bliver mere tilgængelig for flere. Bygninger og byens rum skal være indrettet, så de er tilgængelige for alle københavnere – også for gangbesværede og mennesker med handicap. Der skal sikres bedst mulige forhold for alle borgere og besøgende, uanset deres grad af mobilitet – fx ved at etablere brede fortove, trafiklys og fodgængerfelter.

Sundhed skal være en del af byudviklingen —— Københavnernes sundhed er generelt set tæt forbundet med deres baggrund, herunder uddannelsesniveau, bopæl og indkomst. For at fremme social lighed i den fysiske og mentale sundhed bør sundhedsfremmende byplanlægning starte der, hvor der er størst behov. Det kan bl.a. være anvendelse af støjdæmpende asfalt i udsatte byområder, etablering af byrum, hvor indretning motiverer til øget fysisk aktivitet og oplevelser eller grønne områder, der fremmer fysisk og mental sundhed og giver plads til ro og fordybelse.

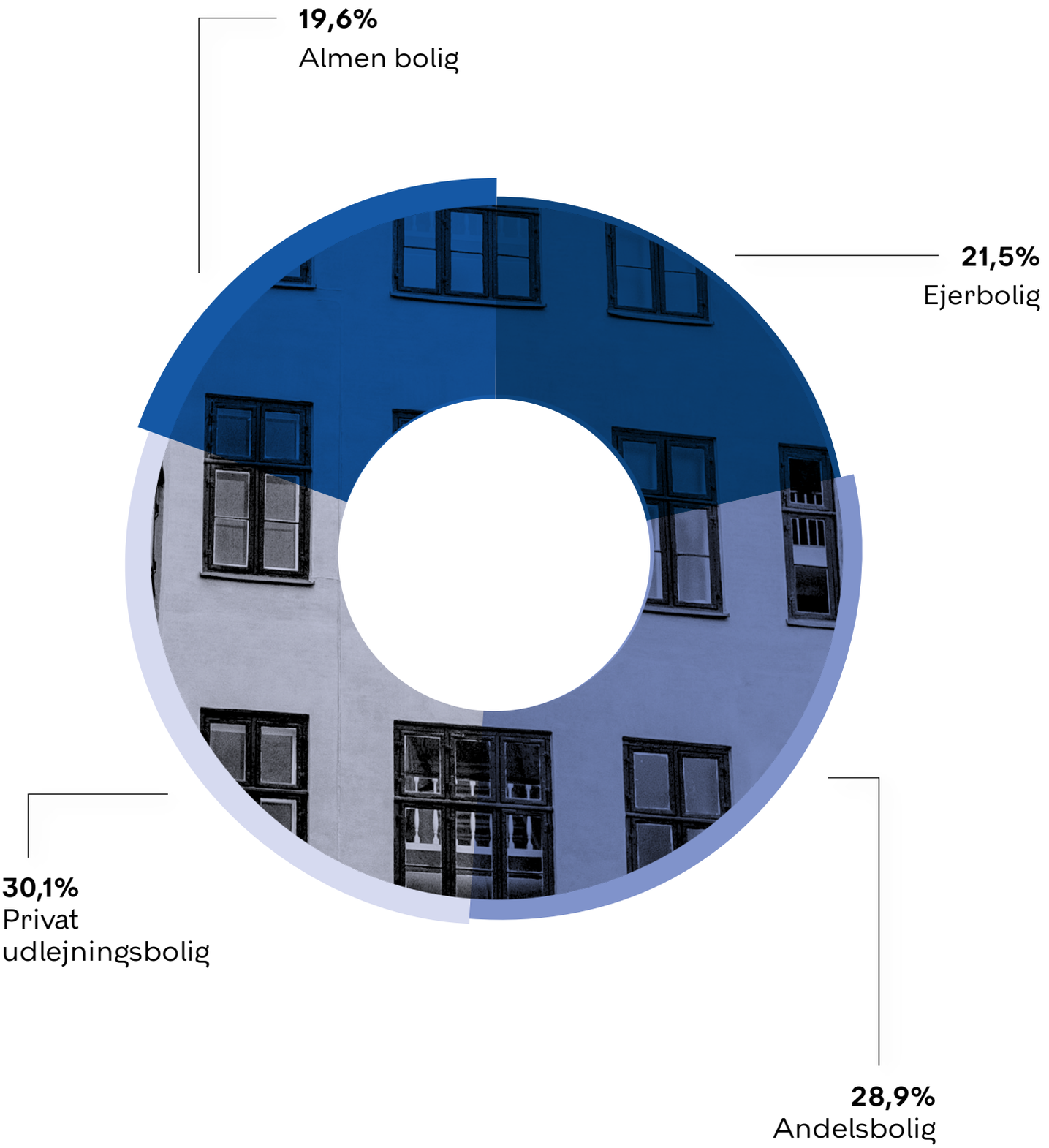
Gode rammer for fællesskaber understøtter et sundt liv i København og inspirerer københavnerne til at bruge byen aktivt. Det gælder særligt byens børn og unge, som også i deres fritid skal kunne bruge byen på en måde, der stimulerer deres nysgerrighed og udvikling. Udvikling af kultur- og fritidstilbud, forstået som rammer for fællesskaber, er derfor også et vigtigt parameter i målsætningen om at skabe en sammenhængende og sund by for alle.

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 og sundhedstilbud i både eksisterende og nye byområder på linje med andre centrale funktioner.

Figur 3.1 —— Fordeling af boligtyper i København i 2022. *Private udlejningsboliger er den mest udbredte boligtype i København og udgør knap 30 procent af boligmarkedet. Ca. 13 procent af de private udlejningsboliger er ungdomsboliger. Ud af det samlede antal almene boliger, er ca. 9 procent ungdomsboliger, ca. 10 procent er ældreboliger og ca. 81 procent er familieboliger.*

Kilde: Københavns Kommunes Statistikbank, tabel KKBOL1, Landsbyggefonden og egne beregninger på baggrund af tal fra Københavns kommune
Note: Opgørelser af boligens ejerforhold og boligtype er behæftet med en vis usikkerhed jævnfør boligredegørelsen.

Figur 3.1 —— Fordeling af boligtyper i København i 2022



Sammenhængende by ——



Fakta —— Udsatte byområder

Udsatte byområder er defineret ud fra Københavns Politik for Udsatte Byområder på baggrund af arbejdsmarkedstilknytning, indkomstniveau, uddannelse, herkomst og boligareal pr. beboer. Målet er, at København skal være en by uden udsatte byområder.

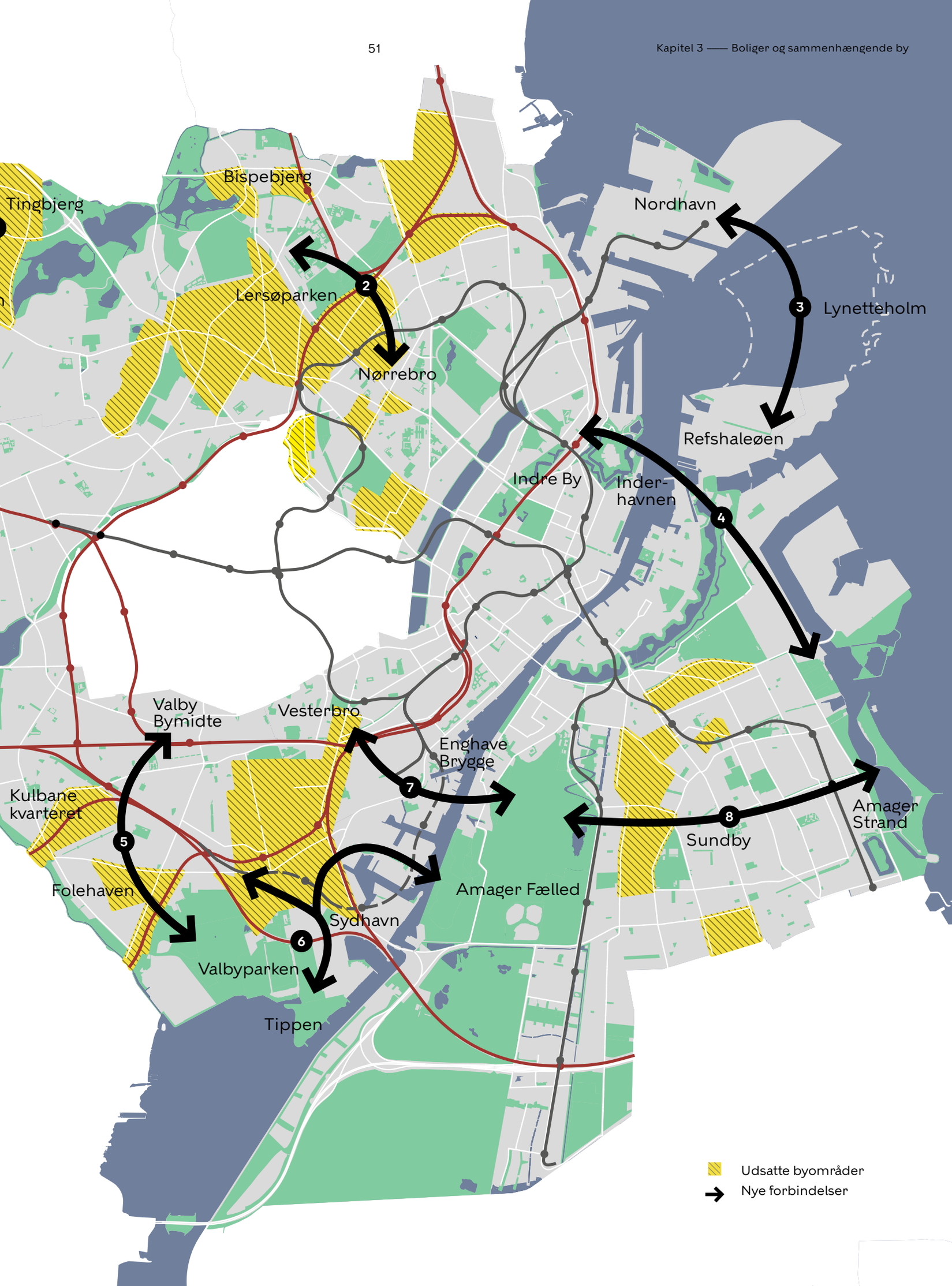
Nye forbindelser binder byen sammen

—— Hvordan får København en mere sammenhængende by på tværs af barrierer, og bedre adgang til grønne områder og vandet? Kommuneplanen peger på nogle steder i byen, hvor nye forbindelser vil kunne styrke sammenhængene i byen, der i dag er adskilt af fysiske barrierer som store veje, jernbaner og vandarealer. På den måde kan der skabes bedre forbindelser mellem forskellige boligområder, som kan bidrage til, at områder, der i dag er lukket om sig selv, åbnes op. Dette er en del af kommunens indsats over for udsatte byområder.

Gode forbindelser kan i den sammenhæng bidrage til, at de udsatte byområder opleves mere attraktive og som en sammenhængende del af byen. Nye forbindelser vil også kunne give bedre adgang til nogle af byens rekreative og grønne områder, fritidsfaciliteter og vandarealer, som vil kunne komme flere københavnere til gavn. Nye forbindelser kan være cykel- og gangbroer, tunneller, bedre krydsningsmuligheder m.m. Gode eksempler på nyere forbindelser i byen, som allerede har givet bedre sammenhæng, er fx Cykelslangen over havnen, den grønne sti på tværs af Nørrebro og Frederiksberg, og Nordvestpassagen, som forbinder Bispebjerg og Nørrebro.

Kort 3.2

1. Forbindelse mellem Husum, Tingbjerg og Gladsaxe på tværs af Vestvolden.
2. Forbindelse mellem Ydre Nørrebro og Bispebjerg på tværs af jernbanen og til Lersøparken.
3. Perspektiv for en fremtidig forbindelse mellem Østhavnen og Nordhavn på tværs af havnen.
4. Forbindelse mellem Indre By/Østerbro og Refshaleøen på tværs af havnen til Amager Strandpark.
5. Forbindelse fra Valby bymidte til Folehaven og idrætsparken på tværs af jernbane og store veje.
6. Forbindelse mellem det gamle og det nye Sydhavn på tværs af jernbane, store veje og til Tippen og over til Vestamager.
7. Forbindelse mellem Vesterbro og Teglholmen på tværs af havnen og til Islands Brygge.
8. Forbindelse på tværs af Amager mellem Amager Fælled, Sundby og Amager Strand.


Tingbjerg
Bispebjerg
Lersøparken
2
Nørrebro
Nordhavn
3
Lynetteholm
Refshaleøen
Indre By
Inder-
havnen
4
Valby
Bymidte
Vesterbro
Enghave
Brygge
7
Kulbane
kvarteret
5
Folehaven
Sydhavn
6
Valbyparken
Tippen
Amager Fælled
8
Sundby
Amager
Strand
Udsatte byområder
Nye forbindelser

Sammenhængende by ——

Den rummelige by —— De boliger, der bygges nu, skal bebos af københavnere i mange generationer fremover, og skal derfor afspejle udviklingen i forskellige bo- og familieformer og aldersgrupper og deres behov over tid. Vi ser eksempelvis ind i en fremtid, hvor der vil være flere ældre københavnere og derfor behov for ældrevenlige boliger og plejehjem. Men der skal også tænkes i alternative boformer og fleksible boligtyper, som kan omdannes, så de passer til forskellige livsfaser, familieformer og indkomster, alt efter, hvad der er behov for på det givne tidspunkt.

Derfor vil Københavns Kommune samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd. Konstruktive samarbejder om nye, alternative boformer, midlertidighed, fleksible byggesystemer, mindre byggeinitiativer og byggefællesskaber i byen skal føre til, at nutidens byggeri kan bidrage til fremtidens København. Nye typer af boliger skal imødekomme de københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller andre boformer, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen. Fx bofællesskaber for skilsmisseforældre med delebørn, seniorbofællesskaber for ældre, regnbuefamilier, unge studerende og mange flere. Derudover er der behov for flere boliger til hjemløse, ikke mindst efter hjemløsereformen, der tilsiger, at hjemløse skal langt hurtigere i egen bolig med den rette støtte. Det medfører et større kapacitetsbehov, som skal indtænkes i byens udvikling i både ny og eksisterende by. Nogle borgere kan have svært ved at passe ind i et almindeligt bomiljø og vil derfor have behov for en skæv bolig med ekstra boligsocial støtte. Der er også behov for særligt billige boliger til udsatte borgere med en meget lav betalingsevne. Og der er behov for at sikre egnede og betalbare boliger og botilbud til borgere med fysiske eller psykiske funktionsnedsættelser.

Derfor vil Københavns Kommune samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd.

En by, der vokser —— København skal tilbyde tilstrækkelige og velbeliggende arealer til byudvikling, så der kan opføres nye boliger, som imødekommer væksten i familier og modvirker stigende boligpriser. De seneste års høje boligproduktion betyder, at der er behov for at udpege nye arealer til byudvikling.

Udviklingen skal fortrinsvis ske gennem omdannelse af nedslidte industri- og havnearealer til moderne bydele og bykvarterer med en blanding af boliger og erhverv. Der skal samtidig skabes rammer for en løbende fornyelse af de eksisterende kvarterer i byen, fx gennem omdannelse af nedslidte ejendomme, konvertering af utidssvarende erhvervsbygninger og tagboliger.

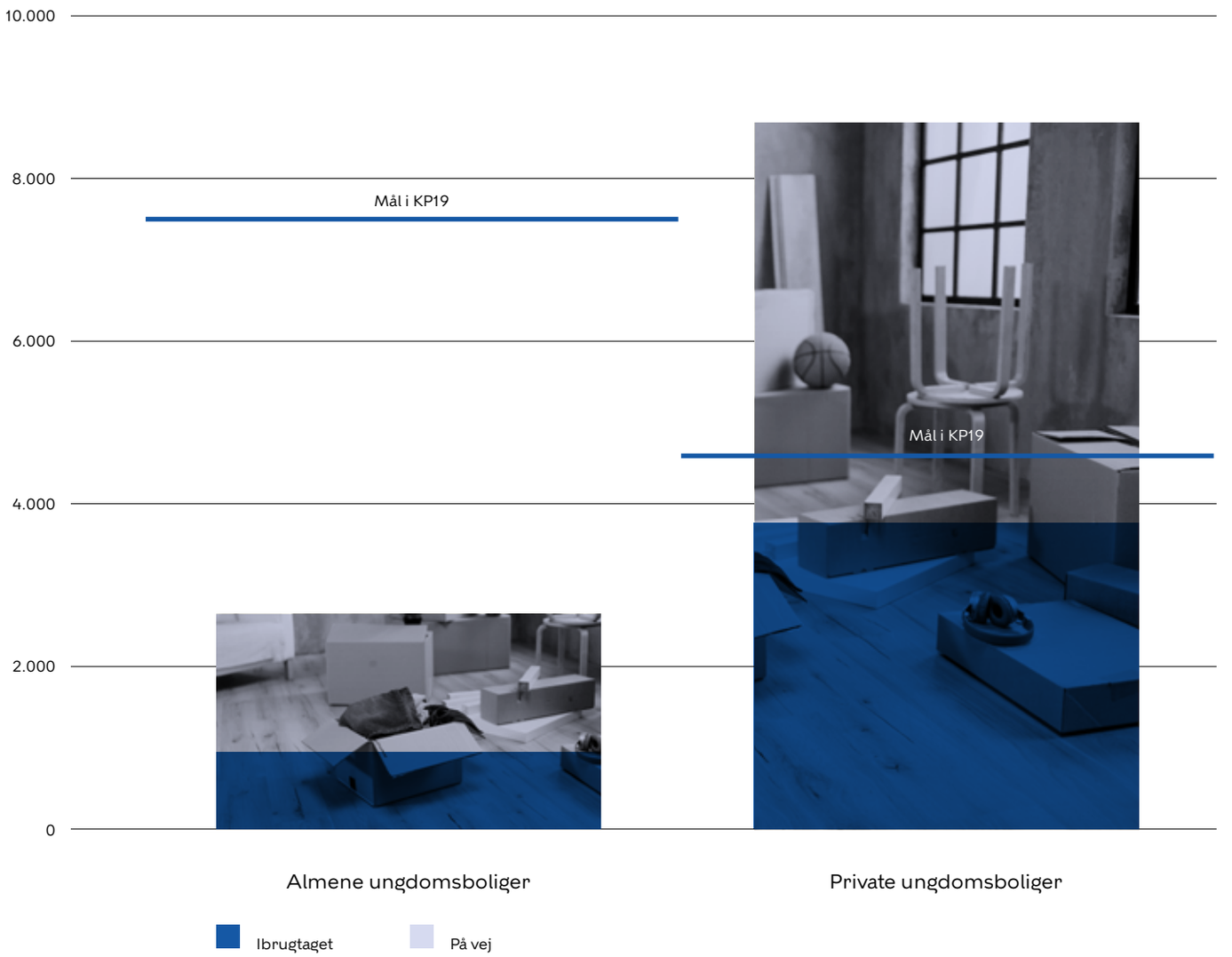
Byudviklingen af større nye områder skal koordineres med udbygningen af den kollektive trafik og gode forbindelser til den eksisterende by, så beboere og ansatte har god mulighed for bæredygtig kollektiv transport, cykling og gang.

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

I dele af byen vil der være mulighed for at arbejde med midlertidige projekter, som kan udfordre og teste, hvordan fremtidens København kan se ud, og give grobund for nyt liv, inden byudviklingen igangsættes. Det kan være alt fra midlertidige idrætsfaciliteter i op til tre år eller til placering af midlertidige studieboliger i op til 10 år, jævnfør planlovens regler.

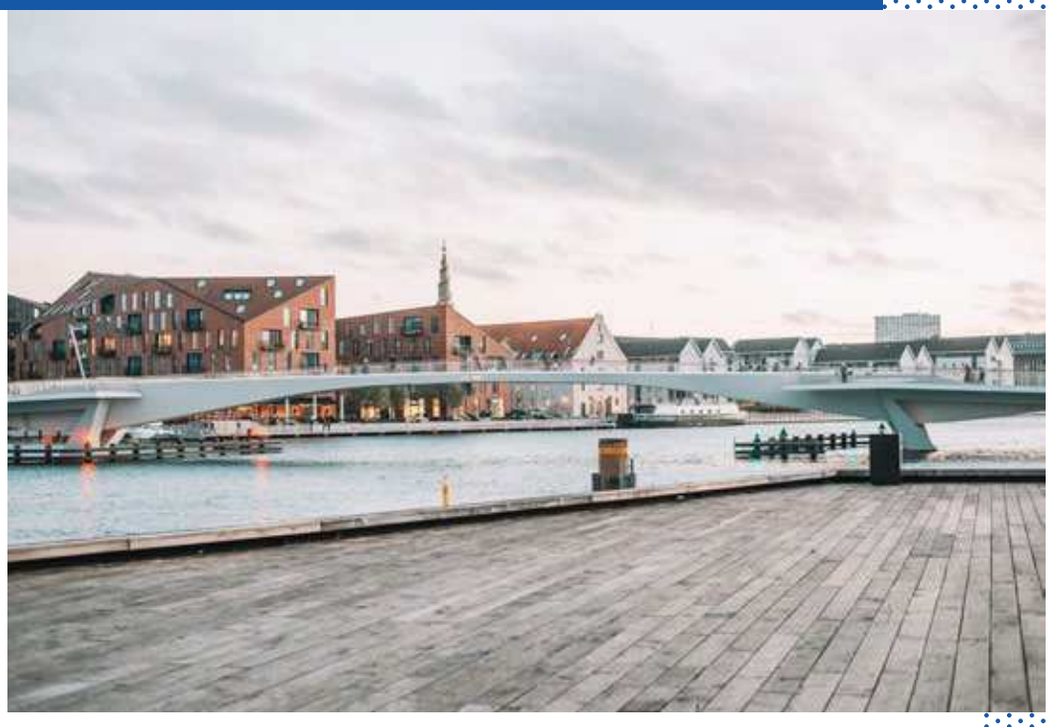

RIGGER

Figur 3.3 —— Status på byggeri af ungdomsboliger i København siden 2019 (antal boliger)



Figur 3.3 —— Status på byggeri af ungdomsboliger i København siden 2019 (antal boliger). *Københavns Kommune har i Kommuneplan 2019 et mål om, at der skal bygges 12.000 nye ungdomsboliger fra 2019-2031. 7.500 af boligerne skal være almene, mens de resterende 4.500 skal være private ungdomsboliger. I juni 2022 var der ibrugtaget 936 almene ungdomsboliger mod 3.759 private ungdomsboliger siden 2019. Samtidig er der yderligere 4.974 private ungdomsboliger på vej, hvilket samlet set giver mere end 8.000 private ungdomsboliger – altså næsten dobbelt så mange som målsætningen. Hvad angår de almene ungdomsboliger, er der bygget 936 boliger og 1.684 flere er på vej – det vil sige samlet set 2.620, altså næsten 5.000 boliger under målet om de 7.500 almene ungdomsboliger.*

Kilde: Egne beregninger på baggrund af tal fra Københavns kommune
Note: "Almene boliger på vej" er konkrete boligprojekter, der som minimum er prækvalifcerede af Københavns Kommune. "Private ungdomsboliger på vej" er konkrete boligprojekter, der som minimum er under planlægning hos private developere, og som har forventet ibrugtagning senest i 2025. Der kan være yderligere private ungdomsboligprojekter på vej, som kommunen endnu ikke har kendskab til. Status er opgjort juni 2022.



...det gør Københavns Kommune også

—— Indgår dialog om og arbejder for, at kommunerne får mulighed for at regulere bl.a. andelen af ejerboliger, andelsboliger eller andre boligtyper i nye byudviklingsområder, så der kan skabes en varieret boligsammensætning.

—— Indgår i dialog om og arbejder for implementering af hjemløsereformen, samt arbejder for at tilvejebringe flere boliger til de mest udsatte københavnere, både via boligsocial anvisning, ved nybyggeri samt ved byggeri af skæve boliger.

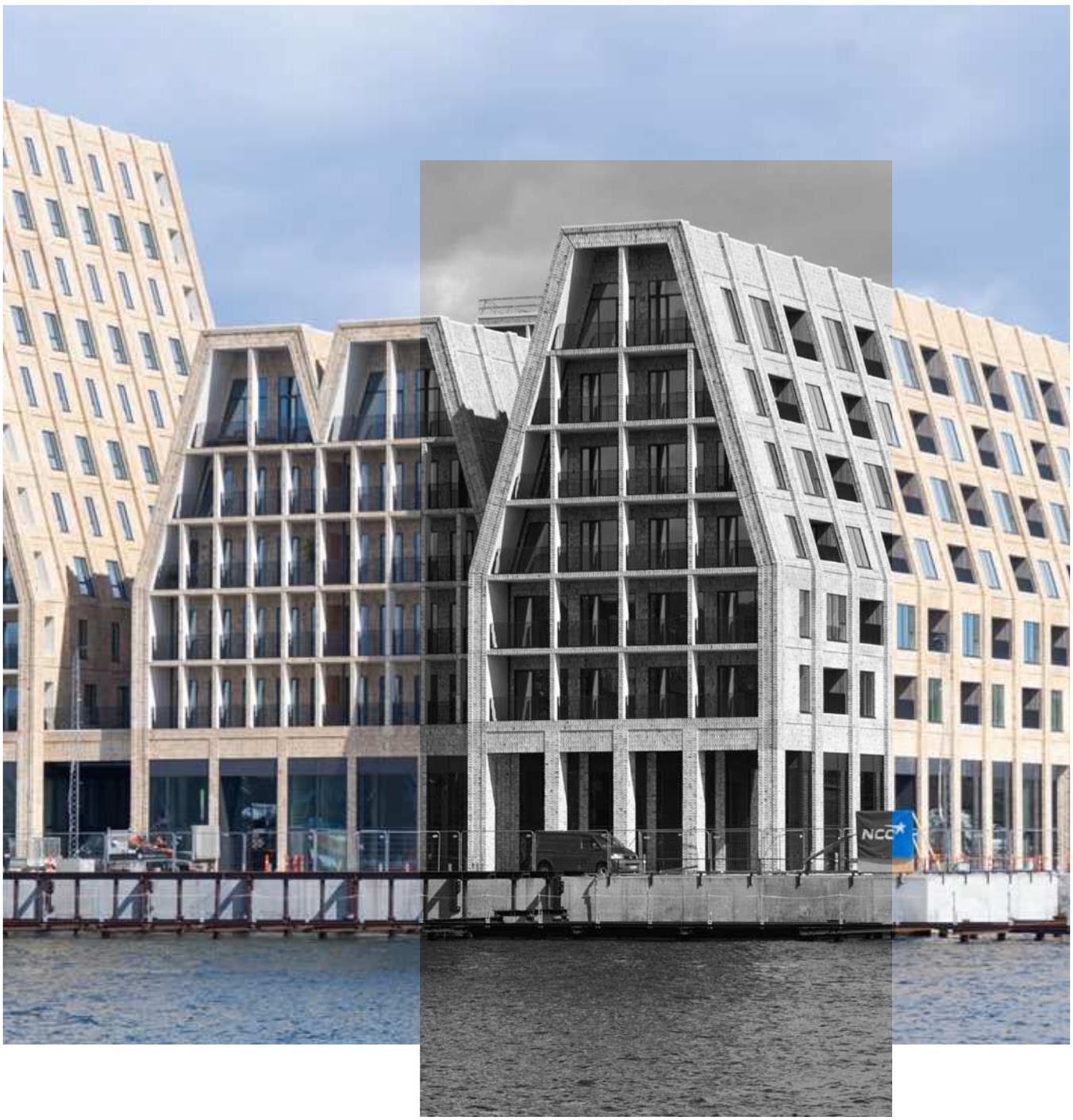
—— Indgår i dialog med staten om at udvide kommunernes muligheder for etablering af midlertidige funktioner, såsom boliger til socialt udsatte – herunder skæve boliger, skole og pavillonbygninger m.m.

—— Arbejder for, at kommunale tilbud og funktioner følger med befolkningsudviklingen i alle byområder.

—— Indtænker geografisk spredning ved placering af kommunale tilbud til socialt udsatte, såvel ved lokalplanlægning for nye områder, som ved placeringer i eksisterende by.

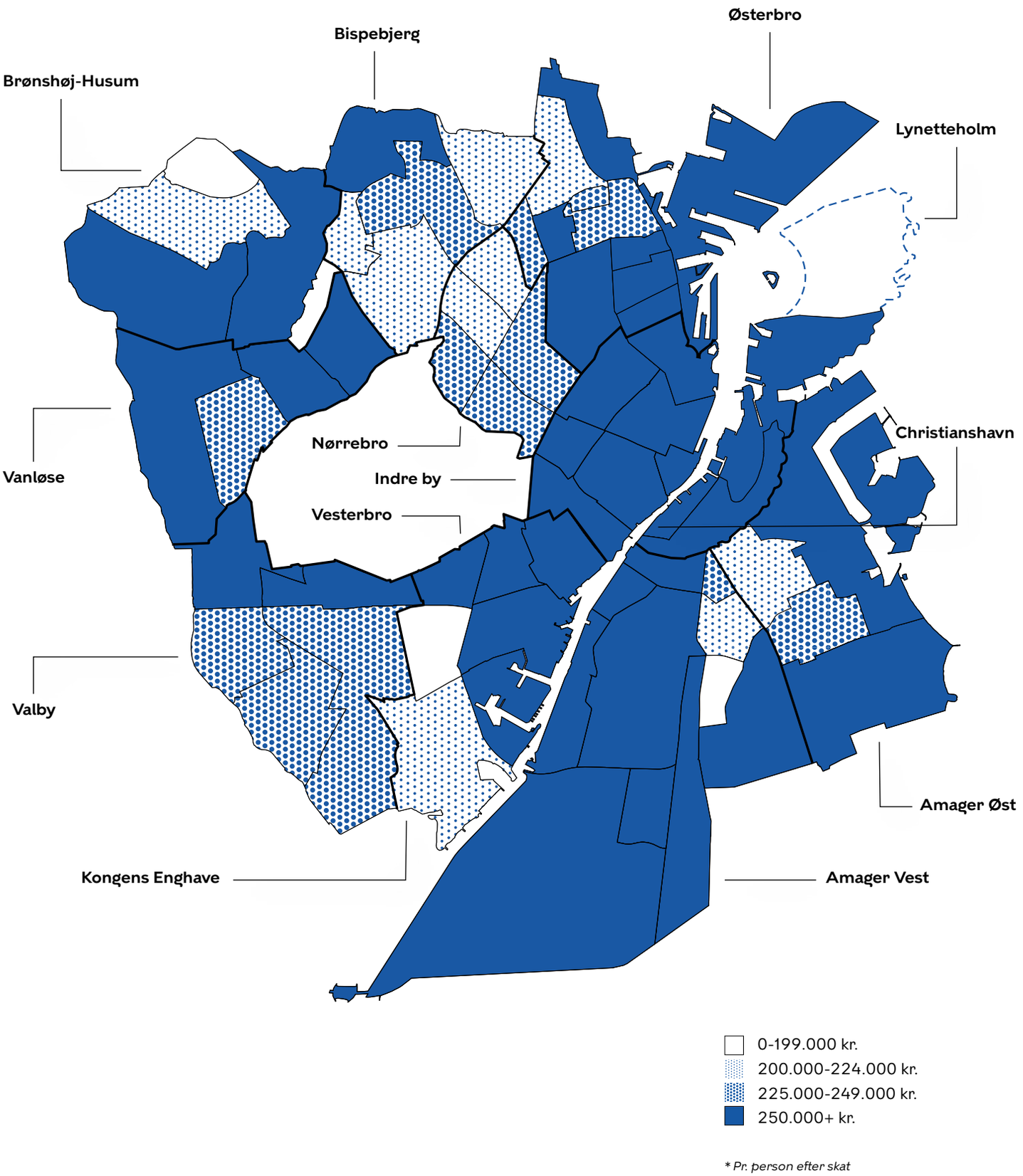
—— Arbejder aktivt for at påvirke rammerne, så det private boligbyggeri får bedre mulighed for og incitament til at tilvejebringe billige boliger til socialt udsatte.

—— Arbejder for, at kommunerne får mulighed for enten at betinge byggetilladelser og/eller rækkefølgeplanlægge, så almene og private boliger opføres i samme takt.



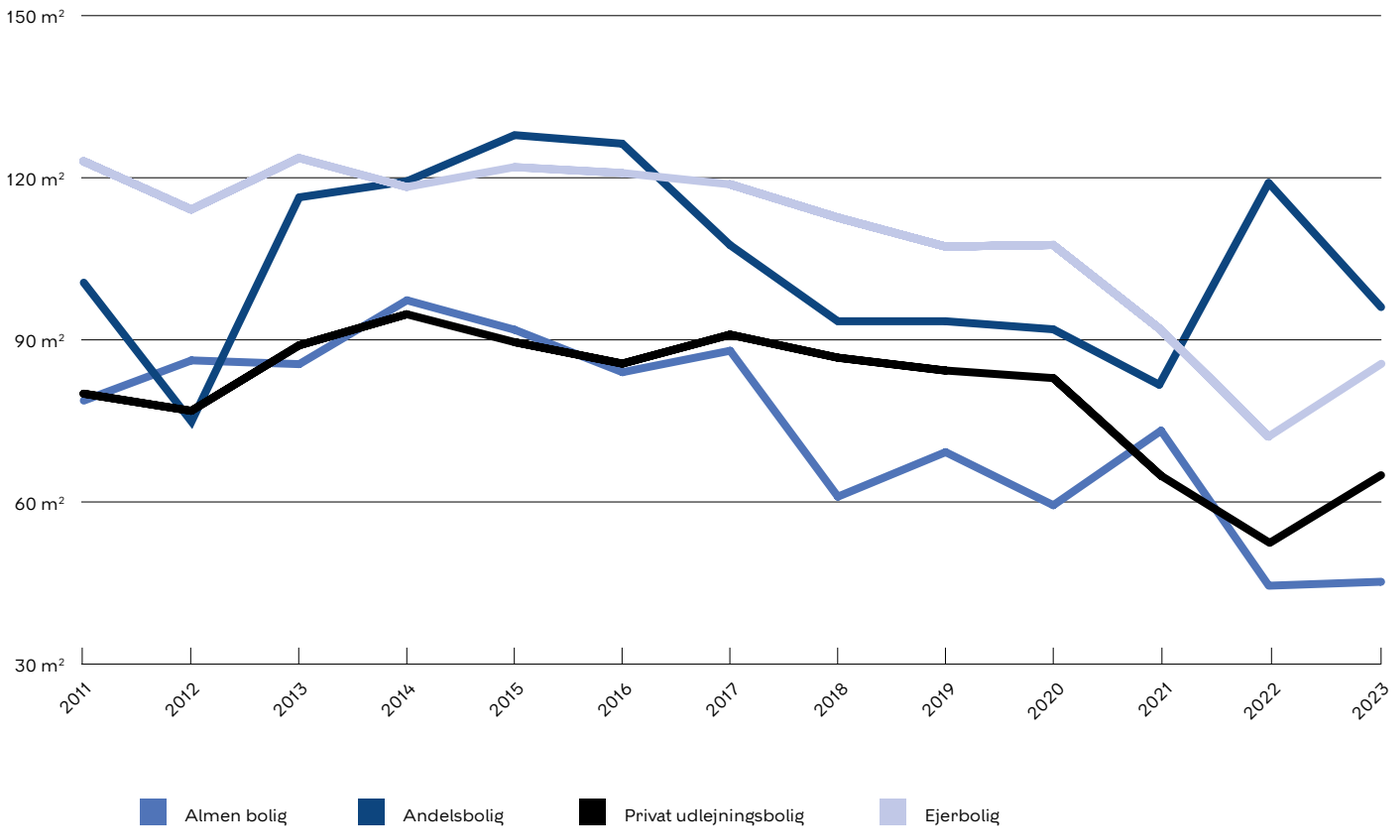
Kort 3.4 —— Gennemsnitlig disponibel indkomst i Københavns kvarterer og lokaludvalgsdistrikter. *Der er fortsat økonomisk forskel på den gennemsnitlige disponible indkomst i de forskellige bydele i København.*

Kort 3.4 —— Gennemsnitlig disponibel indkomst i Københavns kvarterer og lokaludvalgsdistrikter

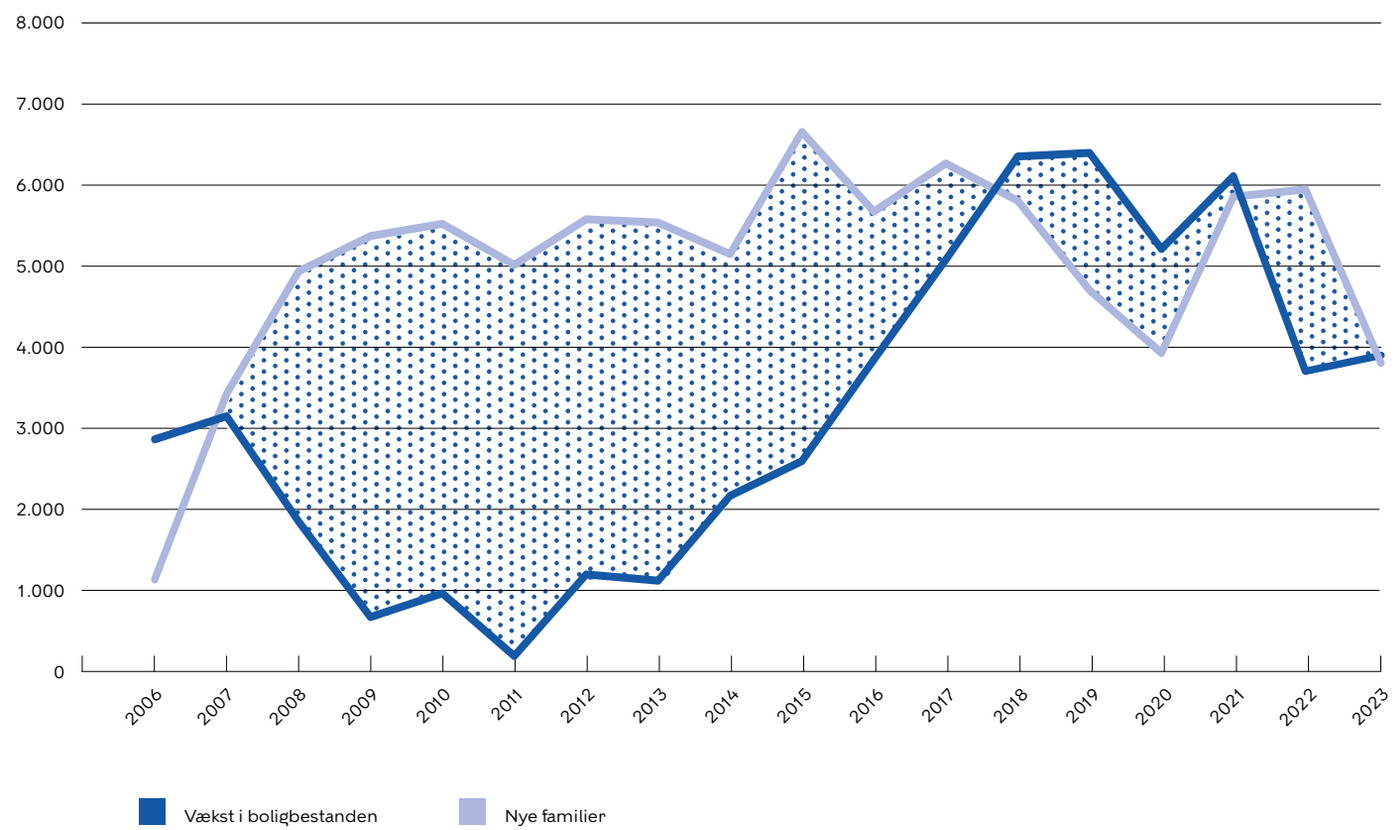


** Pr. person efter skat*

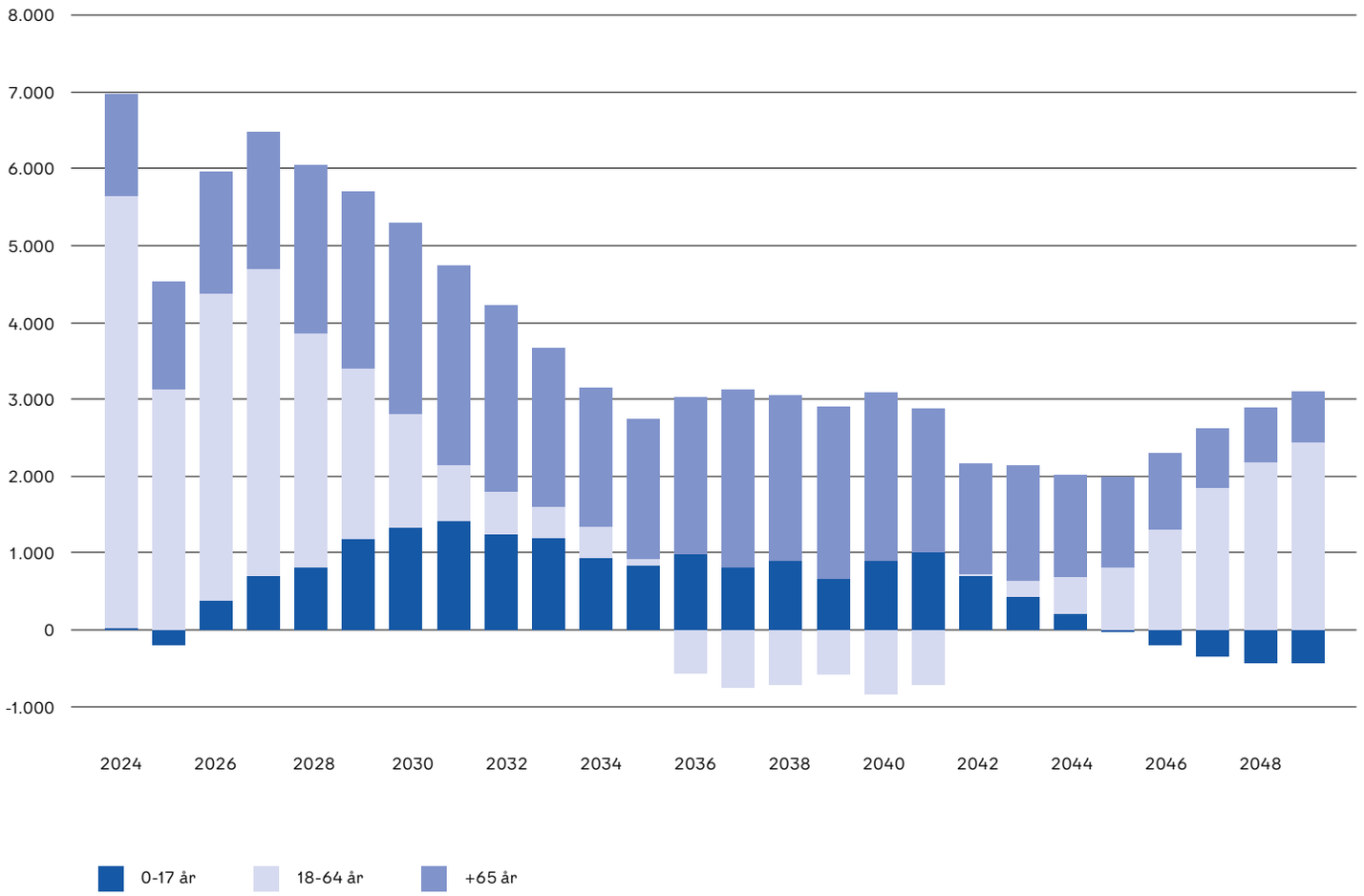
Figur 3.5 —— Boligerne bliver mindre



Figur 3.6 —— Der er et efterslæb af byggeri af boliger



Figur 3.7 —— København forventes at vokse til over 750.000 indbyggere i 2050



Figur 3.5 —— Boligerne bliver mindre. *Selvom det er de større 3+ værelses boliger, der er bygget flest af de seneste 10 år, er gennemsnitsstørrelsen på nybyggede boliger i Københavns Kommune faldet fra 86 m² i 2011 til 59 m² i 2022.* Dette er sket dels som en konsekvens af, at der er bygget flere ungdomsboliger, samt at Københavns Kommune har lempet på kravene til boligstørrelser i nybyggeri, så der kan bygges flere mindre boliger. I 2022 boede der i gennemsnit to personer pr. bolig i Københavns Kommune.*

**Store udsving mellem årene for især almene- og andelsboliger kan skyldes et lavt antal nybyggede boliger og er derfor udtryk for tilfældigheder.*

Kilde: Københavns Kommunes Statistikbank, tabel KKBOL3

Figur 3.6 —— Der er et efterslæb af byggeri af boliger. *København er vokset med ca. 140.000 borgere, eller ca. 80.000 familier, herunder børnefamilier, enlige, og par uden børn, de seneste 15 år. I samme periode er boligbestanden steget med 43.000 boliger. Det vil sige, at der kun er opført boliger til omkring halvdelen af de nye familier, og det presser boligmarkedet.*

Figuren viser udviklingen i boligbestanden (antal boliger) og antallet af familier, 2006-2023.

Kilde: Københavns Kommunes statistikbank, tabel KKBEF9, KKBOL1, KKFAM1
Note: Familier inkluderer alle familietyper, hvor enlige udgør deres egen familie.

Figur 3.7 —— København forventes fortsat at vokse. *Befolkningsvæksten er primært drevet af unge, der kommer til København for at studere, men der bliver også flere og flere ældre i København, som ofte er enlige. Med den forventede vækst vil der i 2050 være over 750.000 borgere i København.*

Figuren viser Københavns befolkningsprognose (årlig vækst i antal personer) opdelt på aldersgrupper, 2024-2049.

Kilde: Københavns Kommunes befolkningsprognose 2024

En by —— der vokser

Behov for kommunale institutioner og velfærdstilbud i nye byudviklingsområder —— I takt med at vi bliver flere københavnere, øges behovet for kommunale skoler, daginstitutioner, plejehjem, botilbud, lægehuse og kultur- og fritidsfaciliteter. Der skal være plads til børnene i daginstitutionen, mulighed for at gå til fodbold, svømning, i teater eller i kulturhuset. Der skal være boliger til byens ældre og udsatte, samt plads til at komme rundt og være aktiv på egne præmisser i lokalområdet. I København udarbejder vi langsigtede planer for, hvordan behovet for skoler, daginstitutioner, plejehjem, botilbud, idræts - og kulturfaciliteter, samt grønne områder, skal løses i fremtiden, for at sikre de nødvendige kvadratmeter når der byudvikles i den eksisterende by og nye dele af byen. Særligt i de nye byområder, hvor mange nye københavnere skal bo, er der behov for nye kommunale services samt plads til fx lægehuse og sundhedstilbud. Det betyder, at grundejere i byudviklingsprojekter vil blive mødt med et krav om arealreservationer til kommunale services og anlæg.

De kommunale institutioner og tilbud til byens borgere skal placeres, så de bidrager til at binde byen sammen på tværs af geografiske, fysiske og socioøkonomiske skel. Der skal sikres en god udnyttelse af kvadratmeterne gennem samlokalisering og multifunktionalitet, hvor man eksempelvis undersøger muligheden for at samtænke skoler, daginstitutioner og fritidstilbud med andre kultur- og idrætstilbud, så de nye kommunale tilbud kan danne ramme om byliv, sundhed, trivsel og fællesskaber for mennesker i de nye byområder.

Der skal gentænkes og findes nye muligheder og potentialer i byens rum og bygninger. De gamle remiser for sporvogne er blevet hjemsted for idræt og kultur, en fabrik er blevet til dansehaller og københavnerne bader i badezonerne i havnen, der for få årtier siden var for industri og havnedrift.

Der skal bygges kreativt, så den sparsomme plads udnyttes bedst muligt og skaber nye synergier. Idrætshaller bygges sammen med studieboliger og supermarkeder, biblioteker og kulturhuse integreres sammen med skoler, der bygges nye kultur- og fritidsfaciliteter til store samlende fællesskaber og skabes plads til bevægelse i byens mellemrum og på toppen af parkeringshuse. Ved etablering af nye byrum og byområder skal der indtænkes muligheder for lokalt forankrede kultur- og idrætsfaciliteter, kunst samt idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens inventar og belægninger. Byens byrum skal indbyde til aktiviteter, der får mennesker til at mødes om positive, fællesskabsfremmende aktiviteter på tværs af sociale og andre skel.

Fakta —— Anlægsplanen 2034

Anlægsplanen viser behov for fremtidige kommunale servicefunktioner baseret på arealplaner. Aktuelt bliver der udarbejdet arealplaner for de behov, hvor forvaltningerne har vurderet, at der er en direkte sammenhæng til befolkningstilvæksten, eller hvor der er besluttet konkrete servicemål. Det omfatter skoler, daginstitutioner, plejeboliger, sociale botilbud, boldbaner, idrætshaller, svømmehaller og grønne områder. Arealplanen for kultur- og biblioteksfaciliteter er under udarbejdelse. Anlægsplanen omfatter derudover behov for drifts- og genbrugspladser.



Anlægsplanen 2034

Anlægsplanen viser, hvor mange og hvilke kommunale tilbud der er behov for frem mod 2034 samt forventet placering på bydelsniveau.

Øvrige behov, som endnu ikke har placering i en bydel
160 Specialskolepladser
60 Skæve boliger

Behov som er udenbys
33 Botilbudspladser
- modernisering

Note: Driftspladser indgår ikke i planen, men vil løbende blive indarbejdet i byudvikling efter behov.

Bispebjerg
8 Botilbudspladser
13 Botilbudspladser
- modernisering

Brønshøj-Husum
7 Daginstitutionsgrupper
5 Daginstitutionsgrupper
- reetablering
35 Botilbudspladser
1 Kunstgræsbane

Vanløse
1 Nærgenbrugsstation

Valby
26 Daginstitutionsgrupper
5 Skolespor
1 Skoleidrætshal
1 Kunstgræsbane
1 Neurorehabiliteringscenter
125 Plejeboligpladser

Vesterbro / Kgs. Enghave
57 Daginstitutionsgrupper
7 Skolespor
84 Specialskolepladser
2 Skoleidrætshaller
1 Kunstgræsbane
1 Bibliotek (KLC)
70 Botilbudspladser
112 Botilbudspladser
- modernisering
175 Plejeboligepladser
2 Parker
1 Nærgenbrugsstation

Nørrebro
1 Kunstgræsbane
70 Botilbudspladser

Østerbro
34 Daginstitutionsgrupper
5 Daginstitutionsgrupper
- reetablering
5 Skolespor
1 Skoleidrætshal
1 Svømmehal
1 Kunstgræsbane
1 Kulturhus
3 Græsbaner
1 Bibliotek (KLC)
70 Botilbudspladser
37 Botilbudspladser
- modernisering
205 Plejeboligpladser
3 Parker

Indre by / Christianshavn
21 Daginstitutionsgrupper
5 Skolespor
1 Kulturhus
1 Bibliotek
70 Botilbudspladser
40 Plejeboligpladser
1 Nærgenbrugsstation
1 Park

Amager Øst
26 Daginstitutionsgrupper
1 Kunstgræsban
1 Nærgenbrugsstation
1 Park

Amager Vest
43 Daginstitutionsgrupper
7 Skolespor
176 Specialskolepladser
35 Specialdaginstitutionspladser
1 Skoleidrætshal
1 Kulturhus
75 Botilbudspladser
32 Botilbudspladser
- modernisering
120 Plejeboligpladser
2 Nærgenbrugsstationer

Bolig-størrelser

Hovedformålet med bestemmelserne om boligstørrelser er at sikre boliger, som imødekommer forskellige familietyper og indkomstgruppers behov.

Derudover er det et mål, at bestemmelserne sammen med en fortsat høj boligproduktion kan bidrage til at dæmpe prisudviklingen på boliger, hvilket er en væsentlig faktor i forhold til tilgængeligheden.

Bestemmelserne har til formål at balancere den markedsdrevne udvikling med de langsigtede boligpolitiske visioner om at sikre boliger til alle i København.

Udviklingen i nyopførte boligers størrelse peger på, at ændringerne i boligstørrelsesbestemmelserne fra den forrige kommuneplan fra 2019 er ved at slå igennem i form af flere mindre boliger og en lavere gennemsnitlig boligstørrelse.

For at imødekomme behovet for små og mellemstore boliger fastholdes muligheden for, at 50 procent af etagearealet kan disponeres frit. Desuden sættes mindstestørrelsen for boliger ned fra 50 m^2 til 40 m^2 i den eksisterende by, så den svarer til bestemmelserne i byudviklingsområderne.

I forbindelse med udvikling af små boliger vil der blive lagt vægt på, at der gennem bebyggelsesplan, boligdisponering og lysindfald m.m. sikres velfungerende og attraktive boliger.

Ejendomsudviklere oplever størst efterspørgsel på små og mellemstore boliger og forventes derfor fortsat at ville udnytte mulighederne i boligstørrelsesbestemmelserne.

Der er dog fortsat et behov for at sikre en produktion af store boliger, der skal imødekomme efterspørgslen fra børnefamilier, par og personer, som ønsker at dele en bolig fx på tværs af flere generationer.

Det sikres gennem kravet om, at 50 procent af etagearealet skal være indrettet med en gennemsnitlig boligstørrelse på mindst 95 m^2. Kommuneplan 2024 tilføjer et krav om, at 20 procent af etagearealet i byudviklingsområderne skal indrettes til boliger på mindst 110 m2 pr. bolig. Dette skal sikre, at der opføres nye boliger til bl.a. familier med to eller flere børn.

For at fremme byggeriet af bofællesskaber er mindstestørrelsen på boligerne nedsat til 40 m^2 på linje med resten af byen, samtidig med, at krav til omfanget af fællesarealer fremover skal udgøre min. 10 procent af etagearealet.





Fakta ——
Boligers brutto- og nettoareal

Når der tales om boligstørrelser, skal man være opmærksom på forholdet mellem brutto- og nettoareal. Bruttoarealet er det samlede boligareal, inkl. inder-, ydervægge, skakte, fælles adgangsarealer og evt. fællesfaciliteter. Bruttoarealet svarer til etagearealet i henhold til bygningsreglementet, og er det areal som normalt bruges, når man taler om en boligs størrelse, og det areal som reguleres i kommune og lokalplanlægningen. Netto-arealet er størrelsen af boligen uden dens andel af fælles adgangsarealer og fællesfaciliteter. Derudover er der gulvarealet, som er det areal, man oplever i boligen. Det er væsentlig mindre end både brutto- og nettoarealet. Bygningsreglementets skærpede krav til isolering og tekniske installationer betyder, at ældre boliger generelt er mere arealeffektive i forhold til nye boliger, dvs. har et større gulvareal end en ny bolig med samme bruttoareal. Bygningsreglementets krav til tilgængelighed påvirker desuden fællesarealernes størrelse og indretningen af boligerne, fx størrelsen af bad- og toiletrum.

En ny lejlighed med et bruttoareal på 95 m2 skønnes at have adgangsarealer på ca. 10-12 m2, det vil sige et nettoareal på ca. 83-85 m2, mens gulvarealet skønnes at være i størrelsesordenen 75 m2.

En ny lejlighed med et bruttoareal på 40 m2 skønnes at have et tilsvarende adgangsareal, dvs. et nettoareal på ca. 28-30 m2. Det skyldes, at fælles adgangsarealer fordeles ligeligt på alle boliger i bebyggelsen uanset deres størrelse. Gulvarealet skønnes at være i størrelsesordenen 20-22 m2.



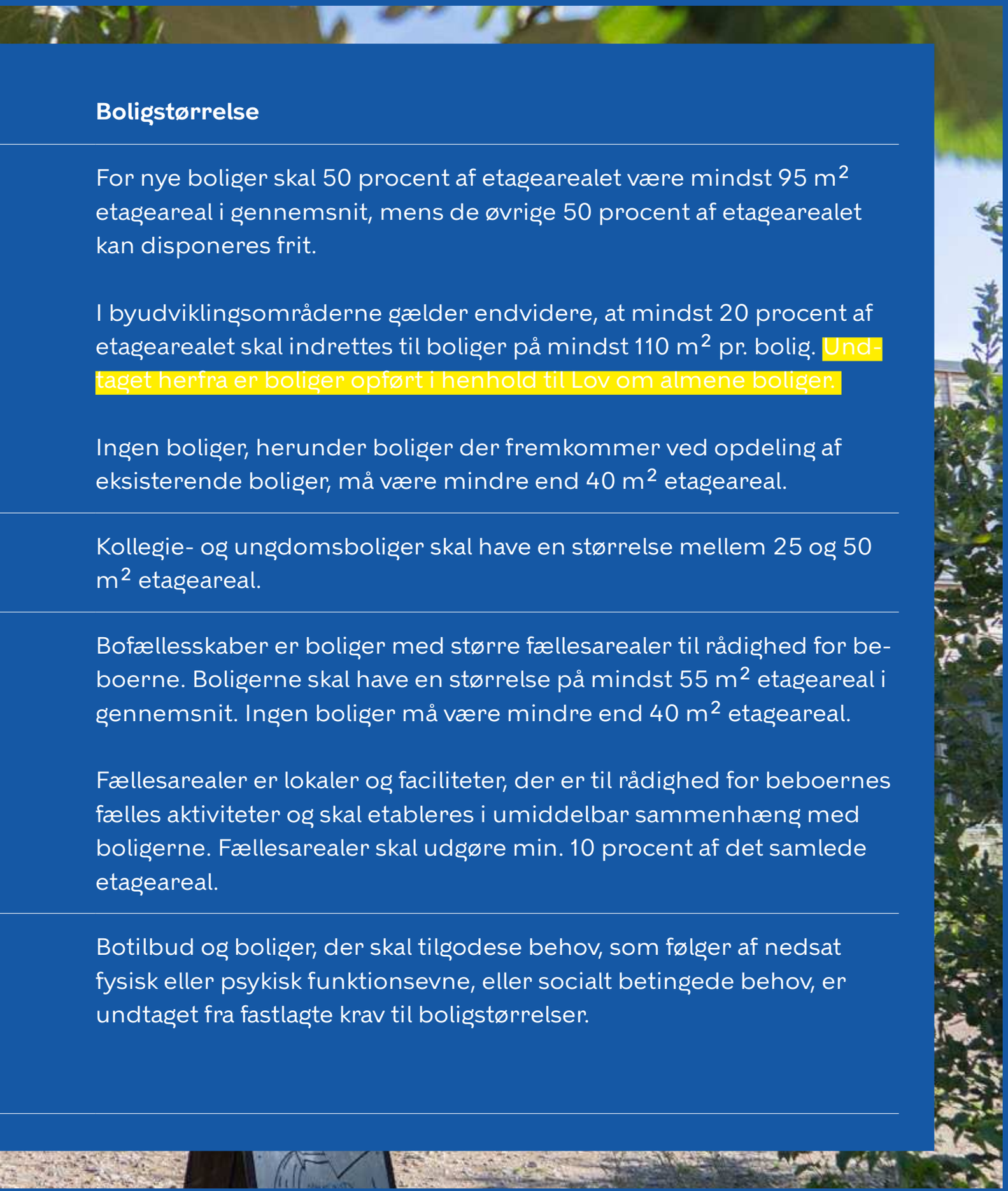
Boligtype

Familieboliger

Ungdomsboliger

Bofællesskaber

Botilbud og boliger til borgere med nedsat fysisk og psykisk funktionsevne og socialt udsatte borgere



Boligstørrelse

For nye boliger skal 50 procent af etagearealet være mindst 95 m^2 etageareal i gennemsnit, mens de øvrige 50 procent af etagearealet kan disponeres frit.

I byudviklingsområderne gælder endvidere, at mindst 20 procent af etagearealet skal indrettes til boliger på mindst 110 m^2 pr. bolig. Undtaget herfra er boliger opført i henhold til Lov om almene boliger.

Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 40 m^2 etageareal.

Kollegie- og ungdomsboliger skal have en størrelse mellem 25 og 50 m^2 etageareal.

Bofællesskaber er boliger med større fællesarealer til rådighed for beboerne. Boligerne skal have en størrelse på mindst 55 m^2 etageareal i gennemsnit. Ingen boliger må være mindre end 40 m^2 etageareal.

Fællesarealer er lokaler og faciliteter, der er til rådighed for beboernes fælles aktiviteter og skal etableres i umiddelbar sammenhæng med boligerne. Fællesarealer skal udgøre min. 10 procent af det samlede etageareal.

Botilbud og boliger, der skal tilgodese behov, som følger af nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, eller socialt betingede behov, er undtaget fra fastlagte krav til boligstørrelser.

Boligstørrelser —— for familieboliger i byudviklingsområder

Eksempel —— udregning af boligstørrelser i byudviklingsområder

Boligstørrelsesbestemmelsen for boligbyggeri i byudviklingsområder lyder:

For nye boliger skal 50 procent af etagearealet være mindst 95 m² i gennemsnit, mens de øvrige 50 procent af etagearealet kan disponeres frit.

I byudviklingsområderne gælder endvidere, at mindst 20 procent af etagearealet skal indrettes til boliger på mindst 110 m².

Tabellen skitserer et regneeksempel, der viser, hvordan et boligbyggeri kan sammensættes med forskellige boligstørrelser for at leve op til boligstørrelsesbestemmelserne i byudviklingsområderne.

Eksemplet tager udgangspunkt i et boligbyggeri på ca. 10.000 etagemeter.

I dette eksempel ønskes en varieret bebyggelse med boliger i forskellige størrelser.
Indenfor den halvdel af etagearealet, der kan disponeres frit, kan der fx indrettes 40 boliger på hver 50 m² og 43 boliger er på hver 70 m², hvilket giver et samlet etageareal på 5.000 etagemeter.

Boligerne i den anden halvdel af det samlede etageareal skal have en gennemsnitlig størrelse på 95 m2.
Samtidig skal 20 procent af det samlede etageareal for hele bebyggelsen (i dette eksempel ca. 2.000 etagemeter) indrettes til boliger på mindst 110 m².
I eksemplet indrettes der 18 boliger på 110 m2 samt 33 boliger på 90 m². Det giver 51 større boliger, der samlet fylder 5.000 etagemeter og har et gennemsnitligt areal pr. bolig på 98 m².

Eksemplet indeholder nu 134 boliger med et gennemsnitligt areal pr. bolig på 75 m². Til sammenligning er den gennemsnitlige boligstørrelse for familieboliger i København i dag ca. 83 m2 (ekskl. parcelhuse).

Der er frihed til at kombinere boligstørrelser, så fx to boliger på 50 m² også kan indrettes som én bolig på 40m² og én bolig på 60 m².

Boligstørrelsesbestemmelserne hindrer ikke, at der opføres et boligprojekt med udelukkende store boliger.

Figur 3.8 —— Regneeksempel på 10.000 etagemeter boligbyggeri

Boligstørrelse	Antal boliger	Etageareal	Gns. m2 pr. bolig
50 m2	40	2.000 m2	
70 m2	43	3.000 m2	
I alt	**83**	**5.000 m2**	**60 m2 i gns.**

50%
af etageareal til
fri disponering



100%
samlet etageareal

Boligstørrelse	Antal boliger	Etageareal	Gns. m2 pr. bolig
Samlet	**134**	**10.000 m2**	**75 m2 i gns.**

50%
af etageareal på
mindst 95 m^2 i snit

Boligstørrelse	Antal boliger	Etageareal	Gns. m2 pr. bolig
90 m2	33	3.000 m2	
110 m2	18	2.000 m2	
I alt	**51**	**5.000 m2**	**98 m2 i gns.**

Blandet by

Det er et mål for boligudviklingen i København, at byen rummer et balanceret boligudbud med forskellige boligformer, der hver især bidrager til en blandet og mangfoldig by.

Forskelle i ejerformer, boligtyper og størrelser skal være med til at imødekomme forskellene i københavnernes boligbehov i takt med, at de ændrer sig. Derfor arbejder Københavns Kommune for en varieret boligsammensætning, og for at der i København er mulighed for at realisere eksperimenterende og nyskabende boligformater, der rummer nye løsninger indenfor boformer, fællesskab og bæredygtighed.

Krav om almene boliger —— Kommunerne har i medfør af planloven mulighed for at fastsætte krav om op til 25 procent almene boliger i lokalplanlægningen for nye boligområder. Københavns Kommune ønsker at benytte denne mulighed for at fremme en udvikling, hvor der er blandede ejerformer i såvel byudviklingsområderne, som ved ny boligudvikling i den eksisterende by. Derudover følger det af almenboligaftalen mellem Københavns Kommune og BL 1. kreds, at Teknik- og Miljøforvaltningen stiller krav om, at op til 20 procent af de nye almene boliger i særlig grad skal kunne anvendes til boligsocial anvisning.

Andelen af almene familieboliger pr. skoledistrikt anvendes som målestok for den blandede by. Er der op til 30 procent almene familieboliger i et skoledistrikt, stiller Københavns Kommune som udgangspunkt krav om 25 procent nye almene boliger i nye lokalplaner. Hvis der er over 30 procent almene familieboliger i et skoledistrikt, kan der fortsat stilles krav i lokalplanen. Dog skal der foretages en vurdering af boligsammensætningen i området, for at tage stilling til om yderligere almene boliger bidrager til den blandede by. Heri lægges særlig vægt på, at nye almene boliger ændrer boligsammensætningen i området, fx ved at tilføre almene ungdomsboliger, plejecentre eller bofællesskaber. Det skal understøtte en blandet og socialt bæredygtig udvikling af den samlede boligbestand i skoledistriktet.

Blandede byområder kan desuden med fordel fremmes ved at fortætte eksisterende almene bebyggelser med nye boliger, både ejerboliger, andelsboliger eller nye almene boliger.

Regulering af andre boligformer —— Københavns Kommune har med kommuneplanen ikke mulighed for at regulere andre ejerformer end almene boliger. Tilsvarende kan kommunen heller ikke med planlægningen regulere særlige organiseringsformer, fx bofællesskaber eller byggefællesskaber.

Mens der i de seneste år er bygget private udlejningsboliger i et betydeligt omfang, er der kun bygget et begrænset antal ejerboliger og næsten ingen andelsboliger, selvom der også er en høj efterspørgsel efter disse boligformer.

Københavns Kommune arbejder for, at kommunerne får flere redskaber til at sikre et boligmarked i balance.

Det kan fx være ved, at staten giver adgang til at stille krav om ejerboliger og andelsboliger i nye lokalplaner eller ved, at kommunerne får mulighed for at gennemføre rækkefølgeplanlægning i lokalplaner, eller give betingede byggetilladelser så almene boliger opføres i samme takt som andet byggeri.

Det kan også være ved, at staten adresserer de økonomiske rammevilkår, der påvirker udviklingen på boligmarkederne i de større byer. Det kan fx være ved at justere moms- og skatteregler og sidestille ejer- og lejeboliger eller ved at give bedre vilkår og lånemuligheder til finansiering af andelsboliger og byggefællesskaber.

Mikroboliger ——Væksten i antallet af enlige og et stigende fokus på boliger med et lavt CO_2-aftryk betyder, at der løbende bliver udviklet nye bud på kompakte boligtyper – nogle gange kaldt mikroboliger - der kan være mindre end kommuneplanens krav til familieboliger. For de meget kompakte boliger er det et særligt opmærksomhedspunkt, hvordan man kan sikre boligkvalitet.

Københavns Kommune ser gerne forsøgsprojekter med mikroboliger og vil efter en konkret vurdering fremme eksempel- og forsøgsprojekter gennem planlægningen.

Der kan udarbejdes kommuneplantillæg for ambitiøse mikroboligkoncepter med gode løsninger for lavt CO_2-forbrug, boligkvaliteter m.m.





Kapitel 4 —— En by med erhverv og studiemiljø

København skal være en vidensby med innovative virksomheder og uddannelser. Her er også et særligt behov for at sikre plads til byens kreative erhverv og håndværks-erhverv. Erhvervsudviklingen skal skabe grundlag for et bredt udbud af lokale arbejdspladser, butikker og andre servicefunktioner til gavn for københavnernes hverdagsliv. Det samme gælder turismen, som skal udvikles bæredygtigt.

Erhvervs —— udvikling

Mål for Københavns udvikling

—— At sikre plads til erhvervsbyggeri, som skaber rammer for nye arbejdspladser og virksomheders behov for at indrette sig i moderne og effektive ejendomme.

—— At sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen.

—— 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 sikre plads til kreative erhverv og håndværkserhverv i nye byområder og eksisterende blandede bykvarterer.

—— At fastholde København som hovedstadsregionens overordnede butiks- og oplevelsescenter.

—— At sikre alsidige indkøbsmuligheder i alle bydele.

—— At fremme bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion.

—— At skabe rammerne for strategiske områder for institutioner, der understøtter vidensudvikling og internationale hovedsæder.

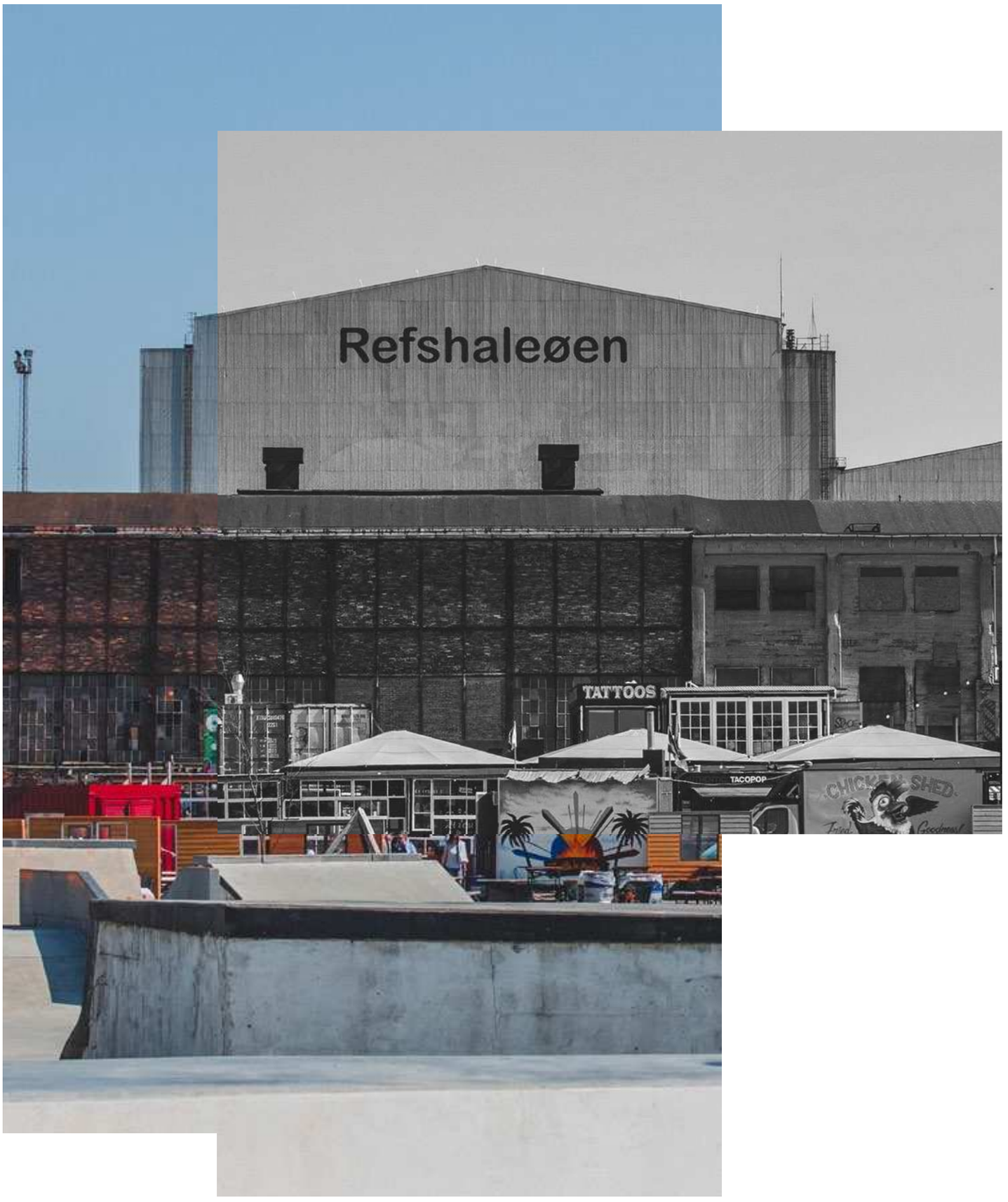
—— At understøtte spredning af turismen i hele byen ved at udvikle tætte og funktionsblandende bykvarterer, som er attraktive at besøge for danske og udenlandske turister, og som kan tiltrække investeringer i hoteller.

—— At skabe plads til 2,4 mio. m2 erhverv frem mod 2036.

København som attraktiv videns- og erhvervsby —— København skal have et stærkt og velfungerende erhvervsliv med virksomheder, arbejdspladser og innovation inden for en bred vifte af brancher. Der skal være plads til både store og små virksomheder samt uddannelsesinstitutioner. København skal derfor tilbyde et varieret og tilstrækkeligt udbud af velbeliggende arealer og gode rammebetingelser for både eksisterende virksomheder og nye virksomheder, som ønsker at lokalisere sig i byen. Eksisterende virksomheder skal fortsat kunne drive deres forretning i byen, og det skal være muligt for virksomhederne at tilpasse deres fysiske rammer gennem nybyggeri eller flytning internt i kommunen, når behovene ændrer sig. Der skal også sikres gode rammer for iværksættervirksomheder fx ved at sætte fokus på co-working-koncepter, hvor iværksættere kan få deres behov for vidensdeling, fleksibilitet og fællesskab opfyldt. God fremkommelighed i trafikken, erhvervsparkeringsplader og mulighed for levering af varer og materialer er ligeledes vigtige forudsætninger for byens erhvervsliv. Samtidig skal erhvervslivets omstilling til grøn transport understøttes.

Mange københavnere oplever, at det kan være vanskeligt at få fat på fx en tømrer, VVS'er eller elektriker. Derfor skal der fortsat være gode muligheder for den slags håndværkervirksomheder i alle bydele.

Erhvervsudviklingen skal understøtte københavnernes hverdagsliv ved at sikre den lokale forsyning med varer, serviceydelser og jobs til københavnerne, hvad enten de er faglærte, ufaglærte eller har en videregående uddannelse. Turismen skal understøtte byens udbud af butikker, restaurationer og kulturliv, som er med til at gøre København til en attraktiv by at bo i. Turismen skal udvikles i balance med københavnernes hverdagsliv og komme hele hovedstadsområdet til gode. Et alsidigt erhvervsliv bidrager med liv og aktivitet i byens rum, og et attraktivt bymiljø understøtter byens handelsliv og serviceerhverv. Den fysiske planlægning og udformningen af byens rum skal derfor ske med blik for synergierne mellem erhvervsliv og byliv. Der er et potentiale i at anvende flere stueetager i eksisterende byggeri og nybyggeri til mindre erhverv til gavn for både erhvervslivet og det lokale bymiljø. Der er også et potentiale i at skabe samarbejder med lokale aktører om at bevare og udvikle attraktive mødesteder i byens rum, og i at byens grundejere arbejder for at få deres udlejningsstrategier til at understøtte et varieret handels- og bymiljø, som det er lykkedes i Århusgade-kvarteret i Nordhavn.


Refshaleøen
TATTOOS
TACOPOP

Turisme

Fakta —— Hotelovernatninger

—— I 2019 var der 8.8 mio. overnatninger på hoteller i Københavns Kommune. Det svarer til en stigning på 90 procent fra 2010. Efter en kraftig nedgang under pandemien var antallet af overnatninger på hoteller i 2022 højere end i 2019. Der var dog færre oversøiske udenlandske turister heriblandt fra USA og Asien, som har et højere døgnforbrug.

—— I 2019 var der 1.8 mio. overnatninger via Airbnb. Væksten har været kraftigst, når hotelkapaciteten har været fuldt udnyttet. Det peger på, at Airbnb har været med til at imødekomme den efterspørgsel, som ikke har kunnet imødekommes på hoteller.

Bæredygtig turisme —— København skal være en attraktiv turismedestination, som tiltrækker feriegæster, erhvervs- og mødeturisme og events. København er en attraktiv destination med ambitioner om at tiltrække endnu flere turister og skabe endnu flere gode arbejdspladser indenfor erhvervet. Væksten skal ske under hensyntagen til bæredygtighed og med fokus på at udvikle København til i højere grad at blive en helårsdestination. Derfor arbejdes der for, at flere turister kommer med tog, af hensyn til klimabelastning og luftforurening.

Turismen yder et væsentligt positivt bidrag til beskæftigelsen og understøtter byens udbud af butikker, restauranter og kulturliv. Den markante stigning i antallet af turister har samtidig betydet, at beboere i nogle områder af byen oplever, at turismen også har negative konsekvenser for hverdagslivet. Der er primært tale om områder i Indre By. Det er derfor vigtigt, at udviklingen i turismen også tager hensyn til københavnernes hverdagsliv og de lokale bymiljøers identitet.

Københavns Kommune arbejder allerede sammen med andre aktører om en række indsatser, som skal sikre en miljømæssig og socialt bæredygtig udvikling, bl.a. markedsføring af destinationer i regionen og brug af cykler og kollektiv trafik. Der er løbende behov for at vurdere, om kommunens og andre aktørers indsatser er tilstrækkelige.

I Kommuneplan 2024 styrkes fokus på at udvikle funktionsblandede bykvarterer, der skaber attraktive rammer for københavnernes hverdagsliv og for besøgende fra regionen og udlandet. Den fysiske planlægning skal sammen med de offentlige og private investeringer være med til at udvikle København som en by med trygge og mangfoldige bykvarterer med deres særskilte identiteter.

For at sikre at hotellerne understøtter de lokalområder, hvor de er placeret, skal der ved etablering af nye hoteller redegøres for, om hotellet kan etablere åbne stueetager og/eller publikumsorienterede funktioner m.m. Dette indarbejdes som en ny retningslinje i kommuneplanen.





...det gør Københavns Kommune også

—— I 2024 udarbejdes og offentliggøres en ny erhvervsstrategi, som sætter rammen for byens overordnede erhvervsudvikling.

—— Copenhagen Visitor Service har indgået markedsføringspartnerskaber med attraktioner på Sjælland og i Sverige for at sprede turismen i en større geografi.

—— Genopretningsplan for hovedstadens turisme, Comeback Copenhagen 2023, der er udarbejdet i et samarbejde mellem Københavns Kommune, Wonderful Copenhagen og Erhvervsministeriet, har bl.a. fokus på at fremme grøn mobilitet hos turister og skabe et tættere samspil mellem storby-, kyst-, kultur- og naturturisme i hovedstadsregionen.

—— Handlingsplan for transport af turister indeholder forslag til håndtering af parkering for turistbusser i nærheden af turistattraktioner m.m.

—— Arbejder med at tiltrække, fastholde og modtage udenlandsk arbejdskraft, bl.a. gennem International House og via Københavns Kommunes samarbejdspartnere.

—— Der er igangsat flere uafhængige initiativer på tværs af kommunens forvaltninger for at understøtte den kreative branches vilkår i København med henblik på en mere entydig prioritering af kreative erhvervsdagsordener i kommunens planer og politikker.

—— Undersøger i dialog med relevante parter mulighederne for at etablere faciliteter til håndværks- og/eller værkstedsvirksomheder og kreative erhverv under højbaner i byudviklingsområderne.

—— Studielivspolitik sætter retningen for arbejdet med København som studieby.

Plads til virksomheder

Fakta —— Kontorerhverv

—— Kontorerhverv stod for ca. 30 procent af erhvervsbyggeriet fra 2014-2023 og var dermed den mest udbredte erhvervsanvendelse.

—— De største bygninger omfatter FN's hovedkvarter på Marmormolen, Nordeas hovedsæde i Ørestad Nord og KLP's flerbrugerejendom i Ørestad City.

—— I samme periode er der opført en række mindre og mellemstore kontorbygninger, som primært er placeret i byudviklingsområder som fx Sydhavn, Nordhavn og Carlsberg.

Stationsnære kontorerhverv i eksisterende bykvarterer og nye byområder —— København rummer både danske og internationale hovedsæder, offentlige myndigheder og mindre og mellemstore virksomheder. Mange virksomheder og myndigheder er lokaliseret i eksisterende bykvarterer, særligt i bydelen Indre By, men der er et løbende behov for nye domiciler og flerbrugerejendomme, der er bæredygtige, fleksible og arealeffektive. Nye kontorbygninger skal både skabe plads til nye virksomheder og imødekomme eksisterende virksomheders løbende behov, fx samling af forskellige afdelinger under samme tag og bedre lokalisering i forhold til medarbejdere og kunder. Virksomheders flytning fra eksisterende lokaler i København giver plads til nye virksomheder eller skaber grundlag for konvertering til boligformål. Det har bl.a. medført flere boliger og indbyggere i Indre By, til gavn for bydelens hverdagsliv.

Kontorerhverv skal indtænkes i planlægningen af større nye byområder for at understøtte publikumsorienterede servicefunktioner, byliv og aktivitet på forskellige tider af døgnet. Det medvirker også til, at København fortsat har en høj andel af lokale arbejdspladser, som er tilgængelige inden for kort afstand for fodgængere, cyklister og brugere af den kollektive trafik. Muligheden for etablering af nye kontorerhverv skal desuden afsøges i udviklingen af eksisterende bykvarterer. For at sikre god tilgængelighed for ansatte og besøgende, skal større kontorejendomme placeres i nærheden af stationer. Kontorerhverv kan også med fordel placeres ud mod større veje og jernbaner med henblik på at afskærme bagvedliggende bykvarterer med boliger fra vejstøj.

Flere muligheder for de kreative erhvervs vækst og udvikling —— De kreative erhverv er i vækst, men visse brancher er udfordret i forhold til lokaliseringsmuligheder i byen. Det gælder særligt kunstneriske erhverv og andre erhverv med lav betalingsevne og behov for lokaler med få begrænsninger i forhold til anvendelse og fysisk indretning. Byudvikling, herunder omdannelse af tidligere havne- og industriområder, forventes på længere sigt at begrænse lokaliseringsmulighederne yderligere, især hvor huslejen typisk er lavere end andre steder i byen. Det udfordrer branchens økonomiske grundlag og kan presse iværksættere og ildsjæle ud af København.

Den kreative branche er mangfoldig og spredt over hele byen – fra de mest centrale beliggenheder til byens ydre og gamle industrikvarterer. Branchen indeholder virksomheder, der ofte forbindes med København - fx arkitektur og design – men også nye typer af virksomheder, der stammer fra den digitale udvikling og globalisering, er i stor vækst. Det betyder, at branchens lokaliseringsbehov er forskelligartede og under forandring.

Kommuneplanen udpeger kreative zoner, hvis formål bl.a. er at sikre attraktive lokaliseringsmuligheder og vækstmiljø-

er for virksomheder. Branchens udvikling i de eksisterende kreative zoner er geografisk meget forskellig, dog stærkest i områder med mere etablerede kreative miljøer som fx Tomgårdsvej i Bispebjergs Nordvest-kvarter. Udpegning af kreative zoner dækker dog ikke alle branchens behov og er ikke nødvendigvis ensbetydende med egnet indrettede og prisbillige lejemål. Udpegninger kan heller ikke alene sikre synergieffekter, eller at områderne får en reel kreativ karakter.

Flere områder, der stadig afventer udvikling, har de seneste år slået dørene op for startups, innovation og kreativitet. Københavnerne har hurtigt taget områder som Refshaleøen, Kløverparken og Jernbanebyen til sig og dermed bidraget til kommunens målsætninger om at skabe en by med kant. Her kan områder med et potentiale for byudvikling bidrage til at udstikke retninger for fremtidige anvendelser, når områderne udvikles i en ikke alt for fjern fremtid.

Foruden de kreative erhverv, skal der i København være plads til håndværksvirksomheder, små- og mellemstore virksomheder, demokratiske, socioøkonomiske og cirkulære virksomheder samt iværksættere og nystartede virksomheder. Det er brancher, som skal være med til at give arbejde til nuværende og kommende generationer af unge og voksne ledige i København.

Kommunen skal også arbejde for, at der indtænkes forskellige typer erhverv i lokalplaner, når områder, der rummer kreative erhverv, udvikles. Kommunen skal understøtte udviklingen af områder med plads til nye aktører og iværksættere inden for handels- og kulturlivet i eksisterende, såvel som nye områder. Det kan være ved at iværksætte undersøgelser i dialogfasen med ejendomsudviklerne. Kommunen kan ikke fastsætte en husleje, men ønsker at byens ejendomsejere bidrager til at sikre, at der fortsat findes bygninger med prisbillige lejemål, hvor omgivelserne er mere rå og upolerede med henblik på at holde prisniveauet for virksomhederne, musikere, billedkunstnere m.m. nede, og tilføre byen sjæl, variation og alternative kvaliteter.

Byens "mellemrum" rummer mulighed for udnyttelse til kreative formål – idet fx kommunale arealer uden konkurrerende funktioner og arealer med lav efterspørgsel og udnyttelsesgrad kan være egnede lokationsmuligheder for kreative erhverv. Det gælder bl.a. uudnyttede arealer tæt på jernbaner i byens ydre kvarterer, arealer under højbaner, som fx Ørestadsmetroen, samt ledige kommunalt ejede grunde og lejemål, der kan lejes ud til fritidsaktiviteter samt kunstnerisk og kreativ udfoldelse. Det skal indtænkes løbende i byens planlægning.

Fakta —— Kreative erhverv

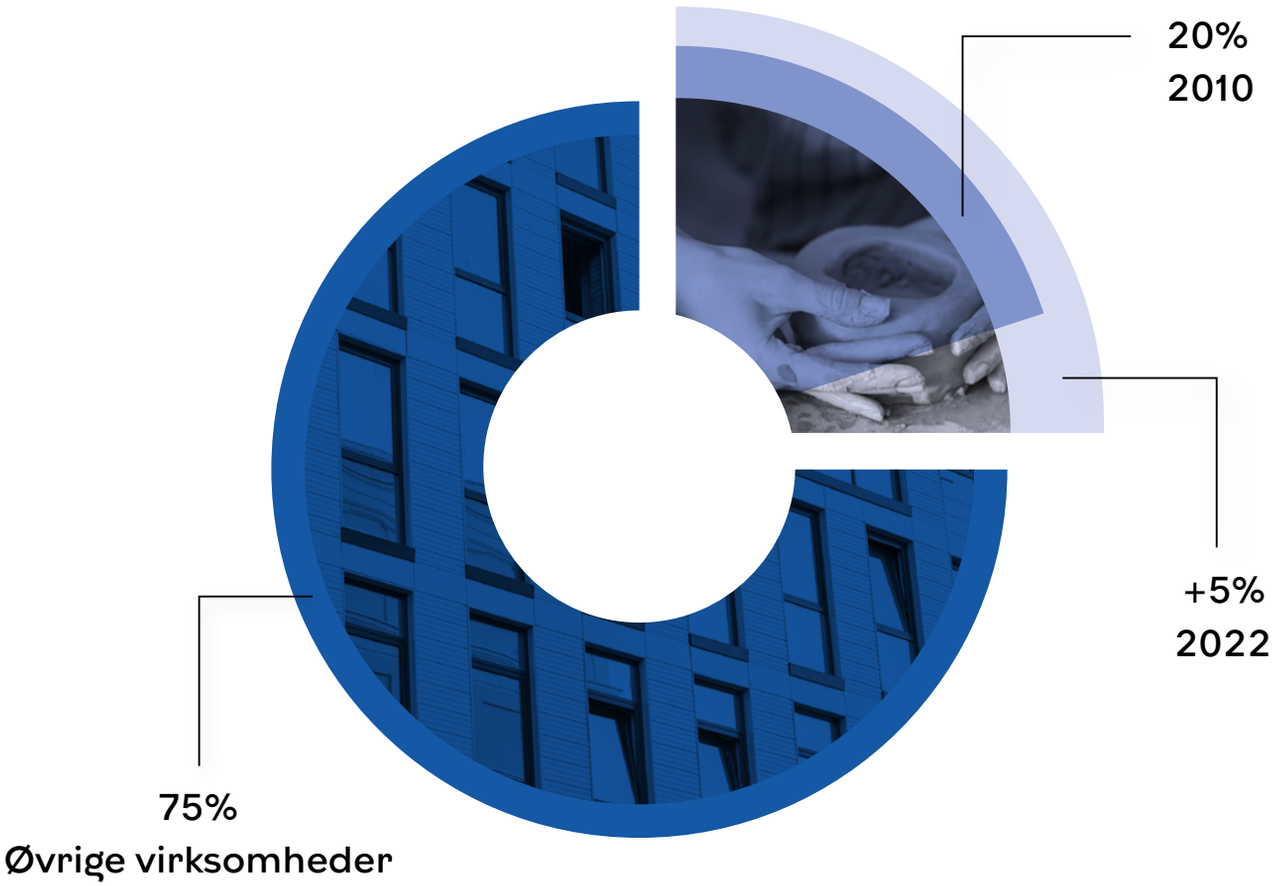
—— Kun 4 procent af Københavns kreative virksomheder er beliggende inden for kreative zoner. Flest er lokaliseret i Indre By og brokvarterene.

—— Ca. 15 procent af byens samlede virksomheder er lokaliseret inden for kreative zoner, og ca. 26 procent af dem, der lokaliserer sig i disse zoner, tilhører den kreative branche.

—— Andelen af kreative virksomheder er højest i de kreative zoner 'Vermundsgade', 'Carl Jacobsens Vej Nord', 'Tomgårdsvej Øst' og 'Tomgårdsvej Vest', med henholdsvis 89 procent, 60 procent, 52 procent og 45 procent.

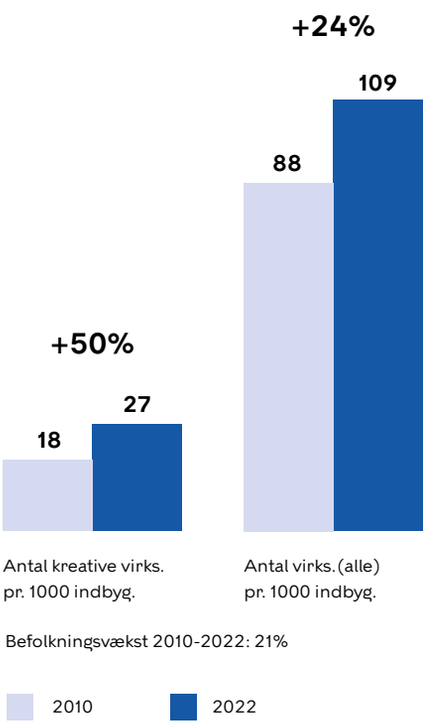
—— I 2020 udgjorde den kreative branche 25 procent af alle virksomheder, hvilket er en stigning fra 20 procent i 2010.

Figur 4.1 —— Andel af kreative virksomheder i 2022 (25 procent)

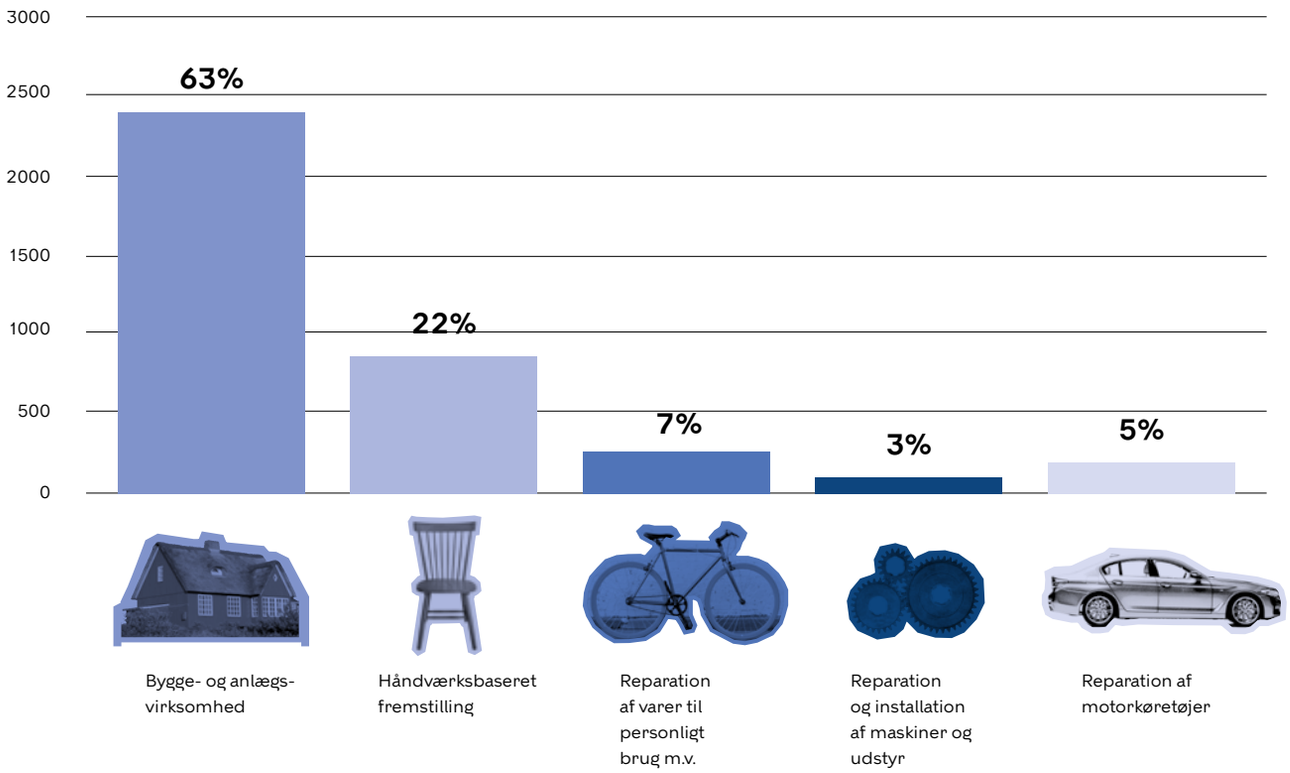


—— Antallet af kreative virksomheder voksede med 50% pr. 1.000 indbyggere mellem 2010 og 2022. Antallet af virksomheder i alt pr. 1.000 indbyggere voksede med 24%.

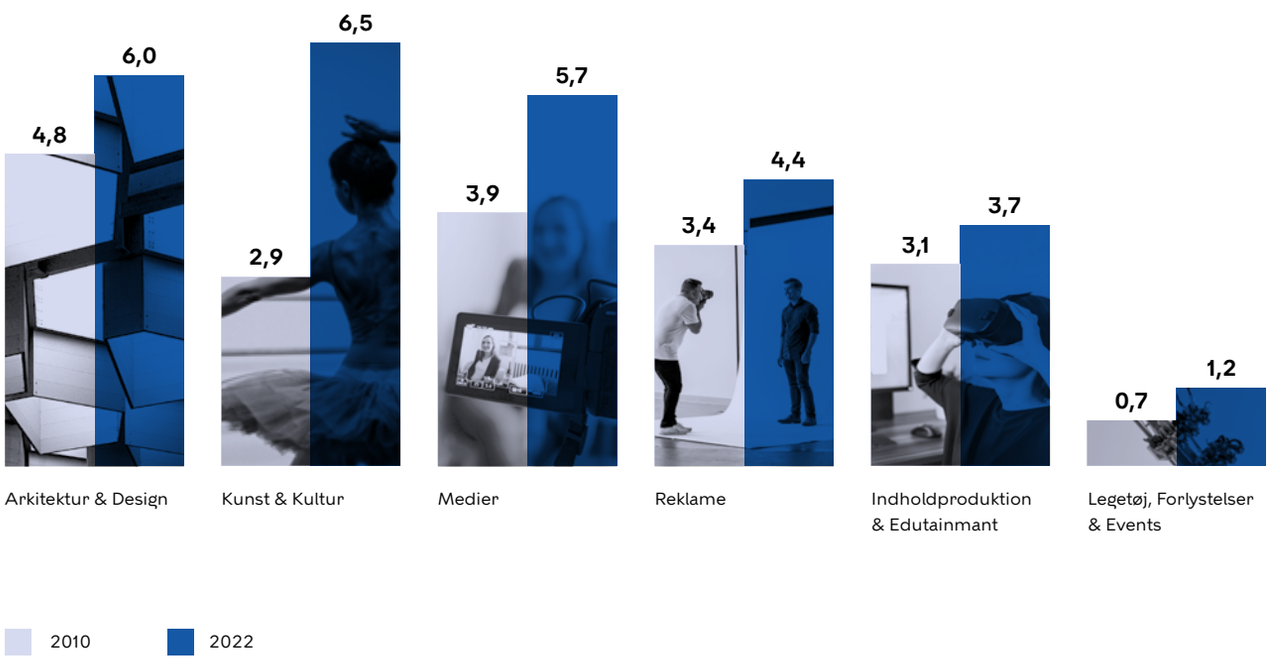
Figur 4.2 —— Antal virksomheder pr. 1000 indbyggere, 2010-2022



Figur 4.3 —— Antal håndværks- og værkstedsvirksomheder i Københavns Kommune 2020



Figur 4.4 —— Antal kreative virksomheder pr. 1000 indbyggere fordelt efter branche, 2010-2022



Udvikling i antal "reelle" virksomheder. Kilde: CVR og Københavns Kommune

Plads til virksomheder

Fakta —— Håndværkserhverv

—— Håndværksvirksomheder er virksomheder, der fremstiller og sælger varer og tjenesteydelser, som er fremkommet ved ét eller flere håndværk. I byplanmæssig sammenhæng er det typisk virksomheder beskæftiget i bygge- og anlægssektoren, fx murere, tømrere, glarmestre og el-installatører.

—— Værkstedsvirksomheder er virksomheder, der udfører håndværk, fremstiller produkter eller foretager reparationer på tilhørende værksteder. Ofte udføres ydelserne af håndværkere. Det kan fx være fremstilling af smykker, møbler og beklædning og reparation af fx maskiner, computere, biler, cykler, skotøj, ure og andre varer til husholdningsbrug.

—— I 2020 var der ca. 3.800 håndværks- og værkstedsvirksomheder i Københavns Kommune. 63 procent var håndværksvirksomheder i bygge- og anlægsbranchen.

—— I perioden 2010 – 2020 steg antallet af håndværks- og værkstedsvirksomheder med ca. 400 svarende til ca. 12 procent. Til sammenligning udgjorde væksten i det samlede antal virksomheder i kommunen ca. 35 procent.

Gode rammer for håndværkserhverv —— Håndværks- og værkstedsvirksomhederne er en vigtig del af byens erhvervsliv og understøtter københavnerne i deres hverdag. For at sikre en velfungerende, bæredygtig by, hvor transportafstande begrænses, skal det også i fremtiden være muligt for københavnerne at vælge lokale håndværkere. Det forudsætter, at der både er gode lokaliseringsmuligheder i de blandede byområder – herunder i byudviklingsområderne – og i de traditionelle erhvervsområder, at der sikres fremkommelighed i trafikken, og at der er gode rammer for parkering til håndværkserhverv, herunder erhvervsparkering nær kunderne.

En stor del af håndværks- og værkstedsvirksomhederne ligger side om side med boliger og anden følsom anvendelse, og mange har en naturlig tilknytning til de blandede byområder og detailhandlen. Lokale serviceværksteder findes typisk langs brogaderne, hvor de understøtter byens hverdagsliv. Små fremstillingsværksteder i baggårde og kælderlokaler ligger ofte i områderne af historiske årsager, og håndværksvirksomhederne er lokaliseret over hele byen, men udfører typisk arbejdet hos kunderne. I planlægningen af blandede byområder i både den eksisterende by og byudviklingsområderne er det derfor vigtigt at undersøge, om det er muligt at indpasse lokaler til håndværks- og værkstedvirksomheder, der ikke medfører miljøgener. Herunder er der potentiale i at udnytte parkeringshusene, hvor simple erhvervslokaler potentielt kan imødekomme små virksomheders behov for relativt prisbillige og enkle faciliteter. Samtidig skaber det aktivitet i bygningen til gavn for nærområdet. For nye parkeringshuse er der derfor mulighed for etablering af en aktiv stueetage, der kan understøtte livet i nærområdet.

Da en lille del af håndværks- og værkstedsvirksomhederne fortsat vil have behov for at lokalisere sig i byens blandede erhvervsområder og industriområder, er det ligeledes vigtigt at fastholde et tilstrækkeligt udbud af velegnede erhvervsarealer. Kommuneplanen skal sikre, at velfungerende blandede erhvervsområder og industriområder fastholdes i videst muligt omfang. Hvis der i konkrete tilfælde træffes beslutning om at omdanne et blandet erhvervsområde eller industriområde, er det i planlægningen relevant at afsøge, om der er mulighed for at indpasse håndværks- og værkstedsvirksomheder i eksisterende eller nye bygninger.

I planlægningen af blandede byområder i både den eksisterende by og byudviklingsområderne er det vigtigt at undersøge, om det er muligt at indpasse lokaler til håndværks- og værkstedvirksomheder, der ikke medfører miljøgener.

Alsidig detailhandel i alle bydele ——
En levende og varieret detailhandel har stor betydning for københavnernes hverdagsliv. Det skal i alle bydele være nemt og attraktivt at foretage de daglige indkøb, transportafstandene skal begrænses, og der skal være god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklister og københavnere, der benytter den kollektive trafik. Byens detailhandel skal sammen med caféer, restauranter og andre publikumsorienterede funktioner understøtte levende bymidter, der fungerer som nære indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere. Det er derfor vigtigt at sikre, at de enkelte bydeles butiksforsyning kan udvikles med en stærk dagligvarehandel og en varieret udvalgsvarehandel, gerne med både kædebutikker og lokale forretningsdrivende.

Byens detailhandel er under forandring. De fysiske butikker bliver udfordret af ændrede forbrugs- og handelsmønstre, herunder fortsat øget e-handel, stigende regional konkurrence, mere genbrug og mere udespisning, og butikslukninger ses i alle bydele. Imens mange små lokale købmænd, kiosker og specialbutikker med udvalgsvarer og dagligvarer er lukket, er der er åbnet færre, men større og mere arealeffektive butikker. Det gælder bl.a. i byudviklingsområderne, hvor nye, store dagligvarebutikker er etableret i takt med områdernes udbygning, og i indkøbscentrene, hvor relativt store udvalgsvarebutikker er kommet til. I bymidterne er detailhandlen blevet koncentreret på de centrale beliggenheder, og spisesteder og andre publikumsorienterede funktioner har overtaget mange af de tidligere butikslokaler, selvom der også er blevet flere tomme lokaler.

Byens detailhandel skal sammen med caféer, restauranter og andre publikumsorienterede funktioner understøtte levende bymidter, der fungerer som nære indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere.

Fremadrettet forventes det, at udviklingen forsætter. Dagligvarer vil fortsat blive handlet lokalt, men udvalgsvarer vil i stigende grad blive købt online. Bymidterne vil i endnu højere grad blive mødesteder, hvor de besøgende tiltrækkes af butikker såvel som spisesteder, kulturtilbud og andre servicefunktioner. Indkøb vil i stigende grad blive en udflugt og en oplevelse, og koncentrationstendensen inden for især udvalgsvarehandlen vil fortsætte. Bymidternes funktion som attraktive mødesteder vil derfor få endnu større betydning i fremtiden, og det er derfor vigtigt, at fastholde og skabe byrum, der indbyder til ophold og gør butiksgaderne attraktive for de lokale erhvervsdrivende. Dette kan både være med til at fastholde butikker og gøre tidligere butikslokaler relevante for andre publikumsorienterede funktioner.

For at sikre attraktive bymidter, et koncentreret butiksudbud og gode indkøbsmuligheder i alle bydele – herunder i byudviklingsområderne – fastsætter kommuneplanen retningslinjer for placeringen og størrelsen af butikker i byen. Københavns overordnede centerstruktur består af de regionale centre City, Fisketorvet og Ørestad City samt bymidterne i de øvrige bydele. Bymidterne suppleres af bydels- og lokalcentre med mere lokalt orienterede indkøbsmuligheder.

København har en særlig status som hovedstadsregionens overordnede butiks- og oplevelsescenter. City, Fisketorvet og Ørestad City skal derfor fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende butiksudbud, der kan tiltrække både københavnerne, forbrugerne i den resterende del af regionen og de mange turister i byen.

København som studie- og vidensby
——København er Danmarks største studie- og vidensby med mange forskellige uddannelsesinstitutioner og en attraktiv destination for internationale studerende. Det er med til at gøre byen attraktiv for virksomheder. En studieby med et varieret udbud af uddannelser bidrager også til, at københavnerne har muligheder for at uddanne sig fra faglært til højtuddannet og senere få job i byen.

I København skal der være muligheder for at leve det gode studieliv for både elever, lærlinge og studerende på videregående uddannelser. Det gode studieliv handler om at have en sikker boligsituation, trivsel, personlig udvikling, demokratisk dannelse og om at blive klar til at træde ind på arbejdsmarkedet.

Der er et stort potentiale for iværksætteri og innovation i byen i kraft af et stærkt økosystem med en høj koncentration af universiteter, virksomheder, kompetencer og investeringskraft. Derfor er det væsentligt, at byens planlægning understøtter partnerskaber mellem byens forsknings- og uddannelsesinstitutioner, forskerparker og virksomhedsmiljøer.

Kommuneplanen bidrager til udviklingen ved at sikre fortsatte udviklingsmuligheder for erhverv. Københavns Kommune vil arbejde strategisk med at styrke kombinationen af videns- og byområder som Innovation District Copenhagen ved Nørre Campus og Ørestad Innovation City Copenhagen i Ørestaden, ligesom byens udvikling skal tage hensyn til potentialet for at trække nye store virksomheder og strategiske samarbejder til byen. Det kræver attraktive erhvervs- og blandede bolig- og erhvervsområder, hvor virksomheder og forskningsinstitutioner kan få et naturligt samarbejde. Det kræver også dialog med grundejere og potentielle virksomheder, der ville kunne trække deres hovedsæder, udviklingsafdelinger eller anden stor kapacitet til kommunen.

Der er et stort potentiale for iværksætteri og innovation i byen i kraft af et stærkt økosystem med en høj koncentration af universiteter, virksomheder, kompetencer og investeringskraft.

Endelig er en attraktiv infrastruktur i Greater Copenhagen regionen vigtig for at gøre København til et funktionsdygtigt hovedsæde for fremtidens forsknings- og vidensinstitutioner som fx for det kommende datacenter i København, der skal kobles på det højklassificerede forskningscenter, European Spallation Source, i Lund.





Innovation District Copenhagen

Strategisk udvikling af verdensførende innovationsdistrikt inden for life science og kvanteteknologi.

Innovation District Copenhagen er et samarbejde mellem Erhvervsministeriet og Uddannelses- og Forskningsministeriet, Københavns Universitet og Københavns Kommune. Visionen er at skabe et innovationsdistrikt i verdensklasse inden for life science og kvanteteknologi i området omkring Københavns Universitets Nørre Campus, Haraldsgadekvarteret, De Gamles By og Rigshospitalet på Nørrebro og Østerbro. Danmark er i dag en førende nation inden for life science og det er vigtigt, at København bliver en central del heraf, så København både understøtter udviklingen til gavn for hele Danmark og får skabt vækst og beskæftigelse i byen. Samtidigt kan indsatsen sætte fokus på sundhed og bevægelse i området.

Området indeholder allerede i dag en række nøglekomponenter, der kan bygges videre på – et stærkt universitetsmiljø, internationalt anerkendte forskningsmiljøer samt flere start ups og små og mellemstore virksomheder. Potentialet for at omsætte forskning til kommerciel anvendelse, vækst og nye løsninger på nationale og globale udfordringer er derfor stort.

Københavns Kommune har i samarbejde med Erhvervsministeriet og Københavns Universitet udarbejdet fem hovedprincipper, der skal ligge til grund for udviklingen af området:

1 — Bygge et epicenter inden for life science og kvanteteknologi som skal bygge bro ud til forsknings- og iværksættemiljøer i det øvrige Danmark og resten af verden.

2 — Udvikle et sammenhængende og levende bykvarter med attraktive muligheder for nybyggeri tilpasset områdets særlige identitet og egenart, så bygningsmassen understøtter overgangen fra forskning til kommercialisering, og flere nystartede og etablerede virksomheder kan etablere sig i området.

3 — Arbejde for at tiltrække internationalt talent, virksomheder og investeringer.

4 — Skabe attraktive, identitetsskabende byrum og bedre forbindelser for gående og cyklister, så bylivet og sammenhængen i området styrkes, og så interaktionen mellem innovationsdistriktets parter og brugere understøttes.

5 — Etablere en organisering af aktører, der kan understøtte implementeringen af visionen og danne grundlag for en langsigtet og bæredygtig udvikling af området.



Københavns Kommune er aktiv deltager i Innovation District Copenhagen. For at understøtte realiseringen af visionen om et verdensførende innovationsdistrikt vil Københavns Kommune samarbejde med Erhvervsministeriet om udarbejdelsen af en helhedsplan for området. Helhedsplanen skal sikre, at den fysiske udvikling af Innovation District Copenhagen sker med afsæt i et samlet hovedgreb med stærke strategiske og bymæssige kvaliteter, og at konkrete udviklingspotentialer belyses under hensyntagen til områdets egenart og bevaringsværdier.

Helhedsplanen skal udarbejdes med tæt involvering og i samarbejde med øvrige samarbejdspartnere og grundejere i området, herunder Københavns Universitet, Transportministeriet v. Bygningsstyrelsen, Freja Ejendomme, Rigshospitalet og Københavns professionshøjskole, samt involvering af lokale aktører, herunder Nørrebro og Østerbro Lokaludvalg og Områdefornyelsen Ved Skjolds Plads.

Helhedsplanen kan danne grundlag for en senere kommune- og lokalplanlægning. Herudover kan Københavns Kommune bidrage til at understøtte innovationsdistriktet gennem anlægsinvesteringer i koordination med områdets grundejere.

Erhvervsudvikling



Københavns Kommune skal være hjemsted for en bred vifte af virksomheder indenfor mange forskellige brancher - fra de store domicilvirksomheder til de små håndværksvirksomheder. Byens hverdagsliv skal understøttes af en attraktiv detailhandel med god forsyning i alle bydele, og de regionale centre skal sikre, at København fastholdes som hovedstadsregionens mest betydningsfulde indkøbsdestination.

Fortsat plads til større domicilbyggeri —— Der skal sikres gode muligheder for at opføre store kontorejendomme til brug for regionale og internationale virksomheder, særligt i byudviklingsområder med god kollektiv trafikbetjening.

I Kommuneplan 2024 udpeges byudviklingsområder med en rummelighed på 2,4 mio. m^2 til erhverv, og særligt de stationsnære arealer vil i fremtiden kunne tilbyde attraktive lokaliseringsmuligheder for større domicilbyggeri.

Bedre vilkår for håndværksvirksomheder og kreative virksomheder —— Der skal sikres plads til mindre håndværkserhverv og kreative erhverv i de eksisterende blandede byområder såvel som i de nye byområder. Med Kommuneplan 2024 indføres en række tiltag, der skal understøtte fastholdelsen af eksisterende virksomheder og etableringen af nye.

I retningslinjerne indføres det, at det i planlægningen for alle byområder i den eksisterende by og byudviklingsområderne i dialogen med grundejer skal afsøges, om der kan indpasses lokaliseringsmuligheder til håndværks- og værkstedsvirksomheder.

I retningslinjerne fastsættes det, at en afgørelse om at omdanne et blandet erhvervsområde eller industriområde skal træffes ud fra en konkret vurdering af områdets potentiale som erhvervsområde. I vurderingen skal der bl.a. lægges vægt på områdets rolle i forhold til erhvervslokalisering i kommunen, omdannelsens betydning for de eksisterende virksomheder og områdets betydning for den overordnede byudvikling. Det fastsættes som noget nyt i retningslinjerne, at det ved en eventuel omdannelse af et blandet erhvervsområde eller industriområde i dialogen med grundejer skal afsøges, om der i planlægningen kan indpasses lokaliseringsmuligheder til håndværks- og værkstedsvirksomheder, som er miljømæssigt forenelige med de øvrige anvendelser i området.

I de generelle rammer muliggøres det, at der ved planlægning for parkeringshuse kan udlægges arealer til lettere produktions-, værksteds- og håndværksvirksomhed udover den maksimale bebyggelsesprocent og uden kommuneplankrav til friareal.

I de generelle rammer muliggøres det, at den maksimale bebyggelsesprocent kan overskrides med et givent areal, hvis arealet udlægges til lettere produktions-, værksteds- og håndværksvirksomhed i bebyggelsens stueetage.



Københavns Kommune ønsker, at de nye muligheder for værksteder og håndværk også understøtter virksomheder inden for de kreative brancher og kulturlivet

I parkeringsnormerne indføres det, at der ved planlægning for håndværkserhverv kan foretages en konkret vurdering af parkeringsbehovet.

De eksisterende kreative zoner fastholdes, dog ændres afgrænsningen af den kreative zone Ørnevej i Nordvest, da ejendommen Ørnevej 51-55 m.fl. udtages.

"Bolsjefabrikken" på Ragnhildgade på Nørrebro udlægges til kreativ zone.

Udviklingsmuligheder for detailhandlen i alle bydele —— Der skal være en alsidig detailhandel i alle bydele, og København skal fastholdes som regionens overordnede butiks- og oplevelsescenter. Detailhandlens fortsatte mulighed for udvikling understøttes i Kommuneplanen 2024.

Den eksisterende centerstruktur fastholdes for at understøtte byens hverdagsliv med let tilgængelige indkøbssteder i alle bydele. Den nære dagligvareforsyning sikres lokalt, og bydelenes handelsgader danner rammen om et varieret udbud af både udvalgsvarer og dagligvarer. City, Fisketorvet og Ørestad City har et regionalt opland og tiltrækker københavnere såvel som turister og kunder fra den øvrige hovedstadsregion.

For at muliggøre udviklingen af et attraktivt, koncentreret og tidssvarende udbud af både udvalgsvarer og dagligvarer, udlægges der rammer til nye butikker i alle byens detailhandelscentre. Rammerne sikrer en fleksibilitet og rummelighed, som muliggør at de regionale centre, handelsgaderne og de lokale centerdannelser kan udvikles med de typer af butikskoncepter, som forventes i fremtiden. Rammerne er udlagt efter en vurdering af den forventede befolkningsudvikling, den generelle detailhandelsudvikling og de enkelte bydeles markedsmæssige potentialer.

Rammerne tilpasses de aktuelle forhold og udlægges i flere tilfælde med et mindre areal til ny detailhandel end i Kommuneplan 2019. Det gælder fx Fisketorvet Bymidte, hvor indkøbscenteret har reduceret detailhandelsarealet og det nye IKEA-varehus nu er realiseret, Vanløse Bymidte, hvor Kronen er under ombygning med mindre detailhandel, og Frederikssundsvej bymidte, hvor et konkret byggeri nu er lokalplanlagt uden etailhandel i større omfang.

I forbindelse med planlægningen for de nye byudviklingsområder vil der blive taget stilling til, hvordan der skabes bykvarterer med en god lokal forsyning af dagligvarer og et udbud af udvalgsvarebutikker, som understøtter det lokale byliv.



Kapitel 5 —— En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid



København skal være fremtidens klimavenlige og sundhedsfremmende by. Samtidig skal der være plads til rekreative og kulturelle tilbud, der understøtter et sammenhængende kultur- og fritidsliv for københavnerne.
Det stiller krav til byplanlægningen, da flere ting skal integreres på den samme plads. Det gælder plads til klimaomstilling, klimatilpasning, sundhedsfremme, kultur- og fritidsfaciliteter og den generelle udvikling af byen.

Klima og energiløsninger

Mål for Københavns udvikling

—— At varmeforsyningen baseres på fjernvarme med mulighed for nye samfundsøkonomisk bæredygtige teknologier som varmepumper, geotermi, el fra solceller og vindmøller m.m.

—— At anlæg til klimaneutral energiforsyning kan integreres i byens udvikling.

—— At effektiv klimatilpasning integreres med byens udvikling og omdannelse, så skader afværges og muligheder for at bruge klimatilpasningsanlæg til rekreation, sundhed og oplevelser udnyttes.

—— At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt 500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger.

—— At det sikres, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 meter i vejledende gåafstand fra byens boliger til et grønt eller blåt område.

—— At udvikling af eksisterende grønne områder og anlæg af nye grønne områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima.

—— At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til sundhedsfremmende aktivitet, samt kultur- og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.

—— At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.

—— At der, så vidt muligt, sikres fri og lige adgang langs vandet alle steder i København, samt at kvaliteten og oplevelsen af byens vandområder forbedres.

—— At investeringer i grønne områder, byggerier, facader og byområder skal bidrage til at øge biodiversiteten i København.

—— At udviklingen af byens rum og rekreative faciliter understøtter god mental sundhed og trivsel for alle københavnere.

—— At grønne forbindelser skal give københavnerne en mere attraktiv adgang til byens større grønne og blå områder, fremme biodiversitet og skabe flere naturoplevelser på vej mellem områderne.

—— At muligheden for kunst og kultur i det offentlige rum skal indgå i Københavns Kommunes dialog med bygherrer om byens udvikling og konkrete projekter.

En sund klimaby —— Klimaforandringerne har betydning for, hvordan der planlægges for fremtidens byudvikling. København tager ansvar og er i gang med at klimaomstille byen, reducere CO_2-aftryk, og samtidig klimatilpasse den eksisterende by mod skybrud og stormflod. Denne transformation af byen som klimaby skal tænkes sammen med byens mål om plads til natur og biodiversitet, samt sundhed, kultur og fritid. I planlægning af byen skal vi derfor sikre en balance på tværs, og at der i udvikling af byen både er den grønne omstilling samt byens grønne, sociale og kulturelle infrastruktur og folkesundheden for øje.

Klimaomstilling af København —— Københavns Kommune vedtog i 2012 en klimaplan med målet om, at København skulle opnå CO_2-neutralitet i 2025. Klimaplanen har medvirket til, at København i 2021 har reduceret CO_2-udledningen med 72 procent siden 2010. Faldet i CO_2-udledningen kan i høj grad tilskrives en lavere CO_2-udledning fra energiområdet, hvor produktionen af el og fjernvarme er blevet betydelig mere klimavenlig siden 2010. Målet om CO_2-neutralitet í 2025 nås ikke, da initiativet om CO_2-fangst ikke kan indfries, men i stedet indgår i den kommende klimaplan.

Der er igangsat et arbejde med en ny klimaplan frem mod 2035, som skal udarbejdes i de kommende år med henblik på at sætte nye mål og pege på løsninger for at komme i mål med ambitionerne på området.

København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnerne og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. Kommunen skal inspirere og opfordre private bygherrer til klimavenlige byggeprocesser, materialevalg, m.m. Der skal bl.a. arbejdes for, at alle kommunale byggepladser skal være CO_2-neutrale, at der anvendes bæredygtige byggematerialer, samt at byens byggematerialer genanvendes i størst muligt omfang, så de kan erstatte nye byggematerialer. Det gøres bl.a. ved at stille krav om genanvendte materialer ved udvalgte projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud, og ved at bygninger så vidt muligt genanvendes, eventuelt med nye funktioner.

Nødvendig klimatilpasning af København —— Arbejdet med at klimatilpasse byen til de forventede konsekvenser af et ændret klima omfatter både at håndtere en stigende mængde regnvand, pludselige skybrud, og at forebygge og sikre imod oversvømmelser fra havet ved stormflod. Samtidig er der behov for en plan for at imødegå varmeøeffekter i København, der påvirker både sundhed og trivsel og i værste fald kan føre til dødsfald under hedebølger. Det kan både være, når der igangsættes planlægning af byudviklingsområder og gennem ændringer i den eksisterende by i stil med de indsatser, der gennem tiden er gennemført, for at undgå skader fra skybrud og den stigende mængde regn.

Klimatilpasning skal, udover at sikre mod skader under kraftig nedbør, også medvirke til øget sundhed for københavnerne, bl.a. ved at håndtere regnvand i grønne projekter. Her kan begrønning og overfladevand indgå som elementer i at reducere uhensigtsmæssig opvarmning af byen. Der kan bl.a. gives mulighed for skygge og laves klimavenlig by- og bygningsdesign, der reducerer varmeoptag.

Realiseringen af kommunens skybrudsplan er på vej med både afsluttede og igangværende projekter, men opgaven er langsigtet og vil ikke være afsluttet i planperioden for Kommuneplan 2024. Opgaven med sikring imod stormflod er nu forankret i et samarbejde mellem staten og kommunerne Tårnby, Dragør og Hvidovre. Der udarbejdes i de kommende år en samlet undersøgelse af mulighederne for at stormflodssikre kommunerne ved en ydre sikring. Når de konkrete resultater foreligger og skal realiseres, vil de også blive indarbejdet i kommuneplanen.

Integration af nye energiløsninger —— Der er behov for at udvikle og udnytte flere og nye klimaneutrale og samfundsøkonomiske energikilder til både el- og varmeforsyning. Dette vil blive et vigtigt emne i fremtidens byudvikling af København. En del af denne energiproduktion kan integreres i byen side om side med andre anvendelser, hvis det kan ske uden væsentlige miljøgener. Andre energiproduktionsformer må fortsat placeres i industri- eller havneområder, hvor der tillades mere forurening i form af fx støj.

Samtidig skal der være fokus på arealforbrug og sikring af en sammenhængende by. Anlæg til energiforsyning skal integreres i byen, hvor det er muligt og meningsfyldt. Der skal tænkes i løsninger, hvor anlæggene, i videst muligt omfang, bidrager til en god byudvikling. Placeringen af anlæg skal ske under hensyn til den planlagte udvikling af København med øje for målsætninger om eksempelvis sikring af boligudbud, grønne arealer, og kommunale funktioner, såsom skoler, botilbud og daginstitutioner. Med Kommuneplan 2024 udvider Københavns Kommune mulighederne for, hvor decentral energiforsyning kan placeres i byen i fremtiden.

Rum for nye transportløsninger —— Transport af varer, udstyr, byggematerialer, sorteret affald i mange fraktioner m.m. er nødvendig trafik, der fylder stadig mere i byen. Af hensyn til energiforbruget og til miljøet i byrummene og københavnernes sundhed, er det hensigtsmæssigt at kunne bruge de mindst klimabelastende og miljøforurenende transportmidler og at undgå omveje og unødig kørsel.

Grønne områder ——

90 procent af byens boliger har adgang til et grønt og rekreativt område (på mindst 500 m2) inden for 300 m. Tæller man adgang til havn- og kystområder med opholdsmuligheder, så er behovet for adgang dækket for ca. 92,5 procent af boligerne.

Kilde: Økonomiforvaltningens Analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, juni 2022

Biodiversiteten skal højnes —— København skal arbejde på at sikre højere biodiversitet, større artsrigdom og mere og bedre natur til gavn for naturen og til gavn for københavnerne så, god adgang og nærhed til natur bidrager med at højne livskvaliteten.

Derfor har Københavns Kommune og Danmarks Naturfredningsforening indgået en partnerskabsaftale med en vision om at sikre en højere biodiversitet, større artsrigdom og et grønnere København.

Forbedring af biodiversitet i København kræver prioriteringer mellem behovene for grønne rekreative arealer til københavnerne og grønne arealer til den vilde bynatur. Nye grønne områder og friarealer, i såvel den eksisterende by som i byudviklingsområderne, skal derfor udvikles, så de bidrager til at højne biodiversiteten bedst muligt. Dette skal ske under hensyntagen til, at områderne også skal give rum for forskellige rekreative anvendelser, herunder bidrage til opnåelse af fysisk og mental sundhed og trivsel for københavnerne og håndtere eventuelle utilsigtede konsekvenser for sundheden.

Ligeledes skal bynatur, biodiversitet og klimatilpasning samtænkes med byudviklingen, så investeringer i klimatilpasning også gavner biodiversiteten. Omdannelse af eksisterende områder og løbende drift af kommunens arealer skal ske med biodiversitet for øje, fx i driften af byens veje og stier. Investeringer i grønne områder, byområder og byggerier skal bidrage til at højne biodiversiteten i København. Biodiversiteten skal højnes ved at forbedre, bevare og skabe ny biodiversitet i byens grønne områder, byens bebyggede og urbane områder og i byens ferske og salte vandområder, som beskrevet i Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi 2022-2050. Det er Københavns Kommunes ønske, at såvel offentlige som private investeringer i byen skal bidrage til denne dagsorden, og derfor vil Københavns Kommune tage initiativ til at indgå frivillige partnerskabsaftaler med byens grundejere om bynatur og biodiversitet.

Rekreation og natur tæt på hverdagen —— Københavnerne skal fortsat have let adgang til grønne og rekreative arealer. Derfor sætter kommuneplanen konkrete ambitioner om afstand mellem byens boliger og grønne og blå områder for at imødekomme borgernes behov for rekreative arealer i deres nærområder, på tværs af de forskellige bydele.

København er en tæt bebygget by. De fleste boliger (næsten 88 procent) med for stor afstand til grønne områder findes i de tættest bebyggede kvarterer. Her kan mulighederne for nye større grønne områder være begrænsede. Derfor ses der på, hvordan der i den tætte by kan skabes ny adgang til grønne arealer. I den forbindelse opdaterer kommunen årligt en arealplan for grønne områder til brug for budgetlægningen.

Arealplanen indeholder forslag til, hvordan målsætningerne om afstand fra byens boliger til et grønt område kan op-

fyldes. Løsningerne prioriteres bl.a. i områder, hvor der er flest boliger, og hvor boligerne ikke har adgang til egne private grønne arealer. De steder, hvor det kan være svært at opfylde målsætningen, ses der i stedet på, hvordan borgerne kan få adgang til grønne arealer på anden vis, fx via grønne byrum, grønne gader og forbindelser.

Arealplanen indeholder forslag til, hvordan målsætningerne om afstand fra byens boliger til et grønt område kan op-opfyldes. Løsningerne prioriteres bl.a. i områder, hvor der er flest boliger, og hvor boligerne ikke har adgang til egne private grønne arealer.

Når der udvikles og planlægges nye større bydele, skal der samtidigt indtænkes nye større grønne og rekreative områder. Her skal nye arealer (både offentlige og private), nye stier og forbindelser m.m. planlægges, så der højst er 500 meter gangafstand fra boliger til et grønt område på mindst 2 ha.

En måde at understøtte dette på, er ved, at der i friarealerne for byggeriet i byen lægges vægt på, at de bidrager med grønne tiltag, såsom plantning af træer, begrønning af byrum m.m. Dette vil særligt kunne bringes i spil i de nye byudviklingsområder, hvor dele af friarealerne kan samles og udgøre en park som på Grønttorvet, hvor offentligheden får adgang til mere grønt og rekreative muligheder i deres lokalområde. Det er derfor vigtigt, at lokale beboere er medskabere i udformningen af løsningerne.

Samtidig sætter København fokus på at fremme etablering af flere grønne tage/taghaver til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten samt for at tilpasse byen til fremtidens klima.

Begrønningsprocent ved nybyggeri —— Med ændringen af planloven, som trådte i kraft den 1. januar 2024, er der blevet mulighed for at fastsætte en begrønningsprocent for friarealer i kommuneplanen, som skal danne udgangspunkt for lokalplanlægningen. I tilknytning hertil er det muligt i lokalplanlægningen at stille krav til kvaliteten af bynatur. Formålet er at fremme etablering af bedre bynatur, og at den bliver levedygtig på lang sigt. København Kommune afventer en statslig vejledning om, hvordan lovgivningen skal fortolkes og anvendes og vil derefter implementere de nye muligheder i planlægningen.

De offentligt tilgængelige grønne områder (samt søer, strande og promenader) over 500 m2 har et samlet areal på ca. 2.686 ha., svarende til ca. 29 procent af byens areal og til ca. 42 m2 pr. indbygger.

Kilde: Status på Københavns grønne m^2, Økonomiforvaltningen, maj 2022







Bæredygtige og sundhedsfremmende byrum —— Bæredygtige og sundhedsfremmende byrum kan bidrage til bedre fysisk og mental sundhed hos københavnerne i en tid, hvor velfærd og sundhedsvæsen er under pres. Byens fysiske rammer og indretning har betydning for sundhed og trivsel og bør derfor medtænkes i klimaomstilling og udvikling af nye energiløsninger, grønne områder, nye og eksisterende bydele, nye transportløsninger m.m.

Et sundhedsfremmende byrum er et byrum, der inviterer brugerne til sundere valg fx mere fysisk aktivitet, bedre mental balance og mindre rygning.

Folkesundheden skal understøttes ved at indrette byen, så københavnerne i endnu højere grad får bedre muligheder for at tage sunde valg i hverdagen. Det gælder bl.a. i den daglige transport, hvor der skal være gode muligheder for at gå eller tage cyklen. Det gælder også i fritiden, hvor det skal være oplagt at bruge fx Damhussøen, Utterslev Mose, Konditaget, den lokale lommepark eller et af de kommende nye grønne områder til en gå-, løbe- eller cykeltur – til gavn for både den fysiske og mentale sundhed.

En aktiv havneby —— En af Københavns styrker er, at byen er tæt på vandet. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at bruge havnen og vandet rekreativt – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold. Udviklingen af havnen og områderne langs vandet er gået fra at være præget af industri og et mellemrum og barriere i byen til at være et rekreativt offentlig rum, der samler København. Det er en udvikling, der skal understøttes ved at tænke områderne ind i byomdannelsen.

Derfor skal der fortsat skabes 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 mulighed for at bade i hele havnen, blå støttepunkter til maritime friluftsoplevelser, bådpladser og andre kultur- og idrætsfaciliteter.

Samtidig skal mulighederne udnyttes for at bo eller skabe tilbud til publikum på vandet med mange former for husbåde langs havnen. Det er vigtigt, at der i byudviklingen tages hensyn til de rekreative og historiske maritime miljøer og adgangen til havnen, og i takt med at havnen er blevet en populær destination i byen, er det vigtigt, at der fortsat gives plads til de havnerelaterede aktiviteter, så fx havnebusser og sejlende kan komme sikkert frem.

Årsager til manglende målopfyldelse:

—— Generel mangel på offentligt tilgængelige byrum.
—— Offentligt tilgængelige byrum som ikke er tilstrækkelige grønne.
—— Private grønne områder hvor offentlig adgang ikke er sikret eller reguleret.
—— Områder der ligger tæt på grønne områder, men hvor man skal en omvej for at komme ind i dem.

Kilde: Økonomiforvaltningens Analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, juni 2022

Grønt og blåt København

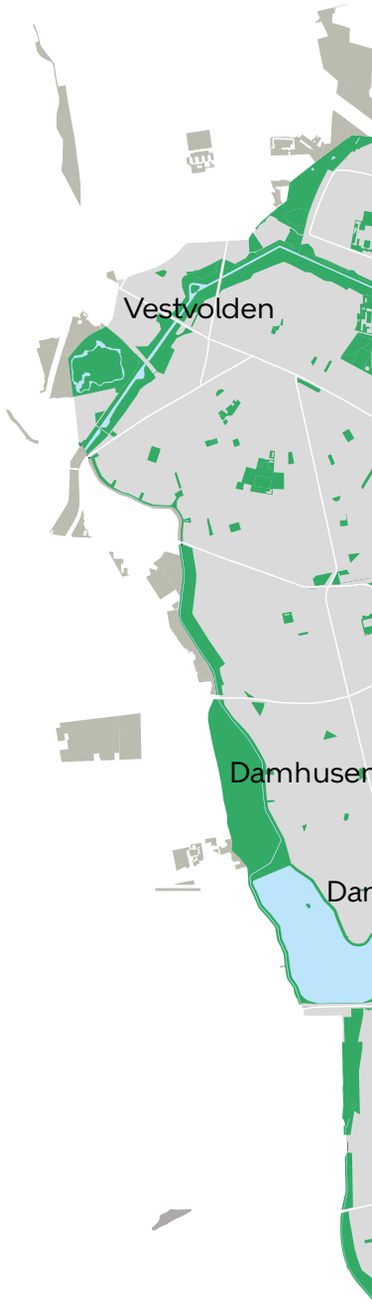
Eksisterende grønne områder —— I København er der i de ydre dele af byen store sammenhængende grønne områder med plads til biodiversitet og gode sundhedsfremmende og rekreative muligheder. I områder som Amager Fælled, Utterslev Mose, Vestvolden og langs åsystemerne skal naturoplevelsen være i fokus og biodiversiteten prioriteres. Byens parker og kirkegårde, som Assistens Kirkegård og Østre Anlæg, er centrale rekreative områder og områder med gamle træer, som udgør vigtige levesteder for mange dyrearter.

Nye grønne områder —— For at sikre adgang til et grønt område, kan der etableres seks nye grønne områder med en størrelse på over to hektar i en række af byens byudviklingsområder. Områderne skal rumme både ny natur med plads til biodiversitet og nye muligheder for kultur- og fritidsaktiviteter, bevægelse, ro og fordybelse.

Blå områder —— Havnen har potentiale for at kunne give københavnerne endnu flere rekreative muligheder. Det skal være trygt og sikkert at færdes i havnen. Tilgængelighed til havnen kan forbedres med flere broforbindelser, blå støttepunkter, flere havnebade, flere åbne arealer ned til vandet samt bredere anvendelse af Inderhavnen, så badning i udgangspunktet er tilladt alle steder i havnen. Dog således at de undtagelser, hvor der skal være forbud mod badning, er tydeligt markeret. Miljøet og biodiversiteten i havnen kan forbedres med indføring af miljøzoner, etablering af stenrev og maritime nyttehaver, samt plantning af ålegræs. Der er ligeledes potentiale i at løfte biodiversiteten og vandkvaliteten i byens søer, vandløb og moser ved at forbedre pumpesystemerne og genåbne de rørlagte åer herunder Ladegårdsåen og Lygte Å.

Grønne Forbindelser —— Mange af byens grønne og blå områder ligger som 'øer' i et urbant landskab. Grønne forbindelser med fx træer, bede og grønne facader kan medvirke til at skabe et grønt netværk mellem byens grønne og blå områder til gavn for mennesker, dyr, planter og klimatilpasning. I takt med at byen omdannes og udvikles, er der behov for løbende at forbedre og udbygge de grønne forbindelser.

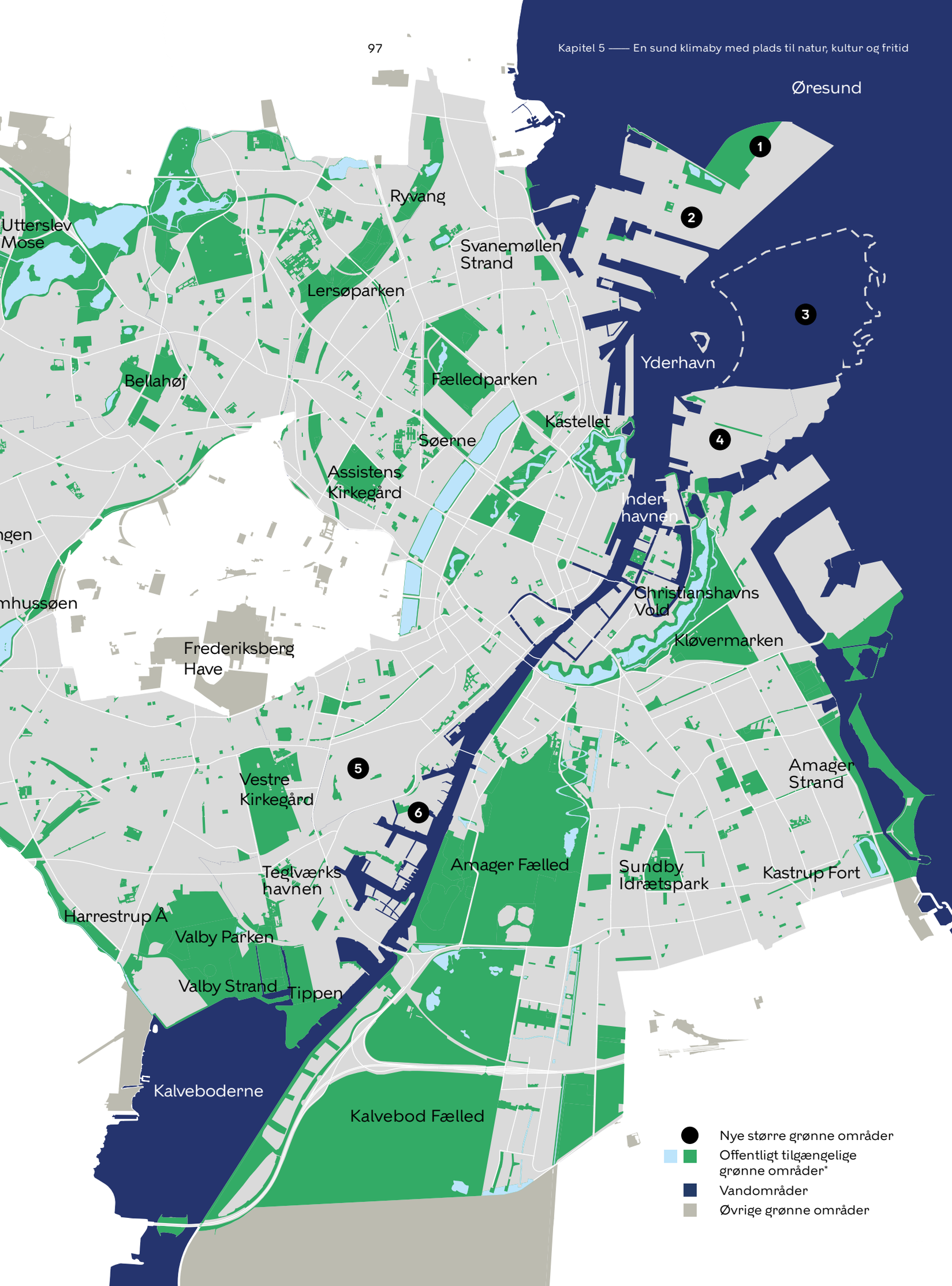
Øvrige områder —— Byens øvrige områder består typisk af bebyggede områder med tilhørende friarealer. I disse områder kan der skabes nye lokale rekreative muligheder, naturoplevelser og levesteder for dyr og planter. Særligt fokus har kvarterer med lavt vegetationsdække og få grønne områder.



Kort 5.1

1. Naturpark Nordhavn
2. Ydre Nordhavn
3. Kystlandskab Lynetteholm
4. Nyt grønt område Refshaleøen
5. Nyt grønt område Jernbanebyen
6. Nyt grønt område Enghavebrygge

***Offentligt tilgængelige grønne områder**
Områder omfatter bl.a. parker, haveanlæg, naturområder, kirkegårde, idrætsanlæg, kolonihaver, åbne skolegårde og mindre områder som fx lommeparker og erstatningsarealer, hvor offentlig brug er sikret. Områderne er mindst 500 m² store, 10 m brede og 25 procent vegetationsdækkede. Amager strandpark, søer og kanaler medregnes også. (Økonomiforvaltningens analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, juni 2022)


Øresund
1
2
3
4
5
6
Ryvang
Utterslev Mose
Svanemøllen Strand
Lersøparken
Yderhavn
Bellahøj
Fælledparken
Kastellet
Søerne
Assistens Kirkegård
Christianshavns Vold
Kløvermarken
Frederiksberg Have
Amager Strand
Vestre Kirkegård
Amager Fælled
Sundby Idrætspark
Kastrup Fort
Tegiværks havnen
Harrestrup Å
Valby Parken
Valby Strand
Tippen
Kalveboderne
Kalvebod Fælled
Nye større grønne områder
Offentligt tilgængelige grønne områder*
Vandområder
Øvrige grønne områder

Kultur og fritid

En levende by med kultur og fritid — Der skal arbejdes for et sammenhængende kultur- og fritidsliv, hvor faciliteter og tilbud udvikles i takt med befolkningsudviklingen, så alle københavnerne har adgang til kultur- og fritidsfaciliteter og -tilbud, der tilgodeser deres behov. I kultur- og fritidslivet skal der være plads til, at københavnerne kan møde hinanden i fællesskaber fra det lokale foreningsliv til store samlende begivenheder. Det understøtter samtidig et sundt liv i København og inspirerer københavnerne til at tage del i at bruge byen aktivt. Det gælder særligt byens børn og unge, som også i deres fritid skal kunne bruge byen på en måde, som stimulerer deres nysgerrighed og udvikling. Det omfatter bl.a., at der etableres kultur- og fritidstilbud, som eksempelvis folkebiblioteker, på byens skoler og at skolernes idrætsfaciliteter og faglokaler gøres tilgængelige for foreningslivet uden for skolernes åbningstid. Dertil at der gives adgang til grønne oplevelser – både på land og i vand – samt at der etableres rekreative områder, som er af høj kvalitet. Områderne skal kunne benyttes til organiserede børne- og ungeaktiviteter, såvel som til uformel brug efter skoletid, så også børn og unge, der i mindre grad deltager i det organiserede fritids- og foreningsliv, får glæde af områderne. Fritids- og foreningsliv kan samtidig understøtte læring og oplevelser for børn og unge om bæredygtighed, klimatiltag og naturoplevelser.

Nordhavn og Østhavnen forventes at blive åbnet som de næste store byudviklingsområder. Her skal bygges videre på de kvaliteter, kulturmiljøer og tilbud, som allerede findes i de gamle industriområder, og reserveres rum til byliv og bevægelse, så pladsen ikke først skal findes, når folk er flyttet ind.

Når man ser på borgernes adgang i København til offentlige kulturtilbud, idrætsfaciliteter, tilbud til børn, unge og ældre, faciliteter til foreningslivet og rekreative arealer sammenlignet med andre kommuner, så er der i dag et markant efterslæb, som målrettet skal afhjælpes som en del af den samlede udvikling af byen.

Planlægningen af København skal sikre, at der både findes nye arealer til kultur- og fritid i sammenhæng med planlægningen af nye byområder, samt muligheden for at indtænke og flette ny kultur- og fritid ind i den eksisterende by. Det kan for eksempel ske i byens grønne områder og i de kommende byparker, som skal etableres i nye byudviklingsområder.

Det skal understøttes, at eksisterende kultur- og fritidsfaciliteter udnyttes bedst muligt og fortsat har mulighed for at blive udviklet, samt at nye initiativer og aktiviteter kan spire frem. Specialiserede kultur- og fritidsaktiviteter placeres tæt på god kollektiv trafik, så tilbuddene kan komme så mange som muligt til gode.

Muligheden for at indtænke midlertidighed ind i byens udvikling er her et planværktøj, som kan bruges til at understøtte sundhed og kultur- og fritidslivet. Med midlertidige aktiviteter kan brugere og foreningsliv gro frem, skabe liv i nye byudviklingsområder før folk flytter ind, og være med til at udfordre og gentænke, hvordan vi bruger byens rum og mellemrum.

Fakta — Fremme af kulturelle formål og idræt m.m.

I Kommuneplan 2024 er der bestemmelser for særlige bebyggelsesforhold for at fremme kulturelle formål og idræt m.m. I lokalplaner kan den maksimale bebyggelsesprocent overskrides med op til 10 procent (fx fra 110 til 120 eller fra 150 til 160), hvis dette etageareal benyttes til kulturelle formål, primært af publikumsorienteret art, eller til idrætsformål. Friarealkravet kan fraviges for denne del af bebyggelsen. Kulturelle formål og idræt forstås i bred forstand som fx biblioteker, museer, koncertsale, teatre, biografer, gallerier, foreningslokaler og træningsfaciliteter.





Grøn —— forsyning

Bedre rammer for decentral varmeforsyning med Kommuneplan 2024 —— Med Kommuneplan 2024 fremmes mulighederne for integrationen af decentrale energiforsyningsformer, herunder varmelagre, så disse kan supplere de store centrale produktionsanlæg. Målet er at skabe bedre planmæssige betingelser for etablering af energianlæg i København. Kommuneplanen tager højde for en teknologi i udvikling, så mulighederne er fleksible og åbne for forskellige anlægstyper.

Med Kommuneplan 2024 sørger Københavns Kommune for:

—— At muligheder for energianlæg i områder til boliger, serviceerhverv og blandet erhverv udvides og tydeliggøres.

—— At det muliggøres, at den maksimale bebyggelsesprocent eller etageareal overskrides for at etablere disse anlæg , når de integreres i byen.

—— At det tydeliggøres, at store energianlæg kan placeres i områder til tekniske anlæg og havneformål.

—— At decentralitet og integration i den kollektive energiforsyning beskrives i kommuneplanens retningslinjer og redegørelse.

—— At der i kommuneplanens redegørelse indgår et potentialekort med mulige kilder (baseret på spildevand og havvand) for store varmepumper. Her ventes det, at forudsætningerne for anvendelse til varmepumper kan opfyldes, med vægt på nærhed til kilde, miljøkrav og en god samfunds- og projektøkonomi.

I de større byudviklingsprojekter, fx i Bådehavnsgade, spiller Københavns Kommune desuden en rolle i arbejdet med decentral energiforsyning. I den konkrete planlægning understøtter kommunen samarbejdet mellem grundejere og forsyningsselskaber om planmæssige og fysiske rammer for placering af anlæg til decentral energiforsyning.



***Foto —— HOFORs energicentral** i Kranparken i Nordhavnen med både spildevandspumpestation, fjernkølingscentral og en ny varmepumpe til fjernvarme.*



Decentral varmeforsyning i et samarbejde mellem grundejer og forsyningsselskab

Realisering af energianlæg vil altid bero på et samarbejde mellem forsyningsselskab og områdets grundejere. Som eksempel har By & Havn indgået et samarbejde med HOFOR og Innargi om energiplanlægningen af Nordhavn med fokus på forskellige løsninger såsom geotermi, havvandsvarmepumper, fjernkøling og lavtemperaturfjernvarme.
Arbejdet er en del af strukturplanen for Nordhavn, som skitserer arealanvendelsen for området, og hvor der også ses på mulige placeringer af anlæg til energiforsyning.

Grøn —— forsyning

...det gør Københavns Kommune også

—— Der udarbejdes årligt en langsigtet arealplan for grønne områder, der bl.a. danner grundlag for budgetbeslutninger om kommunale investeringer i nye grønne områder (arealkøb og anlæg).

—— Der klimatilpasses i den eksisterende by mod skybrud og kloaknettet fremtidssikres ved at afkoble hverdagsregn.

—— Der arbejdes for, at der kan udvikles flere kultur- og fritidsfaciliteter i eksisterende idrætsanlæg og idrætsparker, såsom Sundby Idrætspark og Valby Idrætspark.

—— Der arbejdes med forskellige indsatser for at dække behov for flere (og bedre adgang til) grønne områder, herunder: Planlægning af nye større arealer, etablering af nye forbindelser og forbedring af adgangsforhold, og opgradering og begrønning af eksisterende områder.

—— Der afsættes midler til rettidige indkøb af grunde til grønne og sundhedsfremmende arealer og kultur- og fritidsaktiviteter.

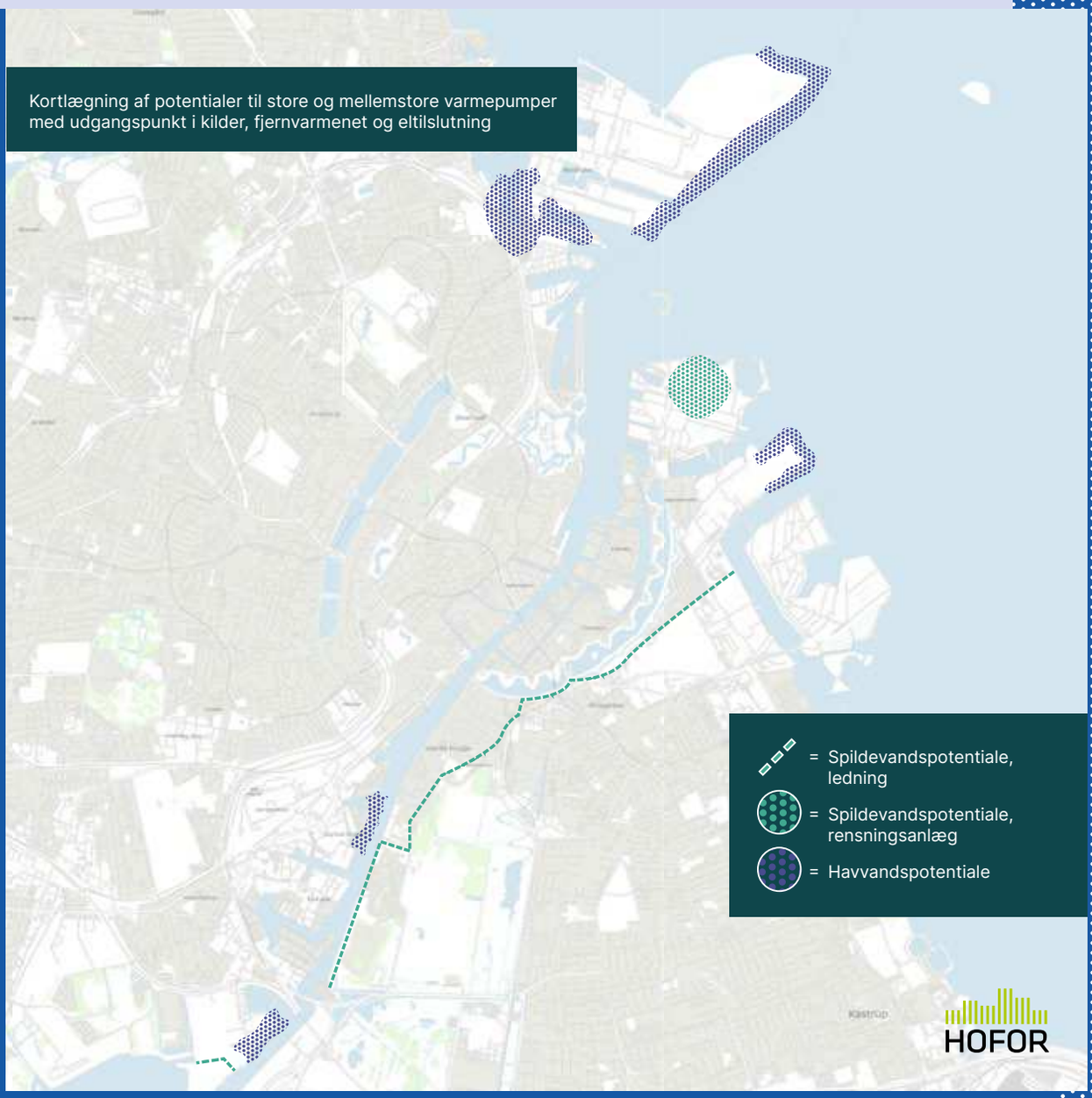
—— Der afholdes lokale klimatopmøder i Københavns bydele, som skal understøtte borgerdialog om fremtidens klimaløsninger i byen.

—— Der arbejdes for at klimaløsninger og grønne tiltag udnyttes til at skabe muligheder, udfoldelse og bevægelse.

—— Undersøger mulighederne for at åbne flere af byens åer op bl.a. Ladegårdsåen for at styrke biodiversiteten og skabe flere grønne byrum i byen.

Kort —— Potentialer til store og mellemstore varmepumper

Som et led i arbejdet med Kommuneplan 2024, har HOFOR peget på områder i København, hvor der er spildevands- og havvandskilder der til brug for varmepumper, krydset med viden om fjernvarmenettets og elnettets placering. De skraverede områder viser således inden for, hvilke arealer der er betingelser for placering af de større varmepumper, hvis der alene tages højde for forsyningsnet og varmekilder. Et anlægs placering vil dog altid være betinget af aftale med grundejer, planmæssige begrænsninger, eventuelt fredning/beskyttelse, fremtidig udvidelse af fjernvarmenet som følge af byudvikling, samfundsøkonomi mm. Kortlægningen skal således ses som én forudsætning ud af mange, i det større analysearbejde, der ligger forud for potentielle placeringsmuligheder til anlæg.


Kortlægning af potentialer til store og mellemstore varmepumper med udgangspunkt i kilder, fjernvarmenet og eltilslutning
= Spildevandspotentiale, ledning
= Spildevandspotentiale, rensningsanlæg
= Havvandspotentiale
HOFOR


ARBEIDE OG NOISOM
J.C. Jacobsens Gade

Kapitel 6 —— Udvikling med respekt for byens sjæl

Københavns fysiske kulturarv er et levende vidnesbyrd om hovedstadens historiske udvikling med stor værdi for byens sjæl, identitet og egenart. Derfor udpeger kommuneplanen de bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer, som har særlig betydning for de mange små og store fortællinger i Københavns historie, så byen udvikles i balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri.

Kulturarv

Mål for Københavns udvikling

—— At den eksisterende by udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så byens arkitektoniske og landskabelige identitet og egenart fastholdes og styrkes.

—— At de bærende kulturhistoriske og arkitektoniske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring og omdannelse, så identiteten i de nye bykvarterer bliver historisk forankret.

—— At byen udvikles med blik for værdierne i de sjælfulde steder med særlig lokal betydning, som afspejler byens forskellighed og historie.

En historisk by i konstant udvikling
—— København er rig på kulturhistoriske spor og fortællinger, som giver bydelene forskellige lokale identiteter, egenarter og sjæl. Kulturarven danner rammen om københavnernes fælles historie, og det er vigtigt at sikre de steder og historier, der står som karakteristiske vidnesbyrd om Københavns overordnede fortællinger eller de lokale udviklingstræk og særlige identiteter. Københavns historie fortalt gennem bygningsarven er summen af byens udvikling over tid, og der tilføjes fortsat nye lag til fortællingen. Nybyggeri opføres med en arkitektur, som afspejler sin samtid, og bliver med tiden til fremtidens kulturarv og en del af byens sjæl.

København er i en hastig udvikling for at give plads til nye indbyggere og arbejdspladser. Mange københavnere oplever, at deres lokalmiljø forandrer sig, når nye bygninger skyder op som erstatning for ældre. Denne udvikling har sat bevaring på dagsordenen, fordi det for mange er vigtigt, at byudviklingen ikke sker på bekostning af vigtige steder og historier med betydning for byens sjæl og identitet. Den eksisterende by skal udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så beboernes, de besøgendes og de erhvervsdrivendes behov imødekommes på en hensigtsmæssig måde, og byens kulturarv og egenart bevares for eftertiden.

Kulturarvens potentiale i byudviklingen
—— De kulturhistoriske spor, som findes på tværs af København, udgør et stort potentiale for byen. De væsentlige kvaliteter i byens fysiske kulturarv kan ved at blive bevaret og synliggjort i byudviklingen bidrage til at forankre en særlig identitet i områder, hvor der sker en omdannelse fra fx industri til boliger og erhverv. I Nordhavn er gamle kornsiloer fx blevet omdannet til boliger og erhverv, og der er forslag om at omdanne Centralværkstedet på Jernbanebyen til en folkeskole. Omdannelsen bidrager med nyt liv til bygninger, der har udtjent deres oprindelige formål, og skaber dermed nye fortællinger om byens udvikling samtidig med, at stedets historie kan aflæses i de oprindelige strukturer. Hvor det er muligt, er bevaring med henblik på ny udnyttelse af eksisterende bygninger desuden en bæredygtig praksis, som medfører besparelser i både ressourceforbrug og drivhusgasudledninger, sammenlignet med at opføre nye bygninger til samme formål. Genanvendelse af bygninger kan være udfordrende, som følge af deres udformning, tilstand og tidligere anvendelse. Der kan være klima- og sundhedsmæssige risici ved at bevare og omdanne en bygning, men der kan også være potentialer, og hvor det er muligt, kan de omdannede bygninger blive vigtige identitetsskabende pejlemærker for området.

Oplevelsen af byens kulturarv er afhængig af den sammenhæng, den opleves i. En bygning kan fx være bevaringsværdig i sig selv, eller den kan besidde kvaliteter, der kun er tydelige i samspil med andre bygninger eller elementer. Fx er industrikvartererne i Nordvest og på Nordøstamager værdifulde kulturmiljøer i kraft af områdernes samlede kulturhistoriske fortællinger, selvom de enkelte bygningers arkitektoniske kvaliteter er varierende. For at sikre alle disse perspektiver på byens kulturarv udpeger kommuneplanen bevaringsværdige bygninger, værdifulde kulturmiljøer og byarkitektoniske helheder. Desuden sætter kommuneplanen fokus på enkeltstående kulturhistoriske spor. Når der bygges nyt i områder med kulturhistoriske værdier, skal der være opmærksomhed på, hvordan den nye bebyggelse tilpasses områdets bevaringsværdier.
I udviklingen af byen er det derfor vigtigt, at de kulturhistoriske hensyn belyses og afvejes i sammenhæng med andre planmæssige hensyn, så den konkrete planlægning sikrer helhedsorienterede løsninger til gavn for københavnerne.

Bevaringsværdige bygninger med historie og sjæl —— Rygraden i Københavns fysiske kulturarv er de mange bygning-

er på tværs af kommunen, som markerer sig i bybilledet med deres arkitektoniske og historiske kvaliteter. For at værne om bygningsarven genudpeges i Kommuneplan 2024 over 8.000 bygninger som bevaringsværdige. Udpegningen giver bygningerne en større opmærksomhed i kommunens planlægning og sagsbehandling. Bevaringsværdige bygninger må som udgangspunkt ikke nedrives, før der er gennemført en offentlig høring og taget politisk stilling til den enkelte sag.

I København har der de senere år været et øget fokus på, at byens kvaliteter og historier ikke kun findes i palæer, bindingsværkshuse og andre værdifulde bygninger, som er fredede eller er udpeget som bevaringsværdige i kommuneplanen i dag. Selvom en bygning kan have lav bevaringsværdi efter gængse faglige metoder, kan den have en vigtig betydning for sit lokalmiljø, som ikke nødvendigvis er tydelig for den udefrakommende.

Disse særlige bygninger kan fx være områdets brune værtshus, hvor gæster mødes på tværs af samfundslag og alder, det mindre byhus i husrækken, som vidner om brokvarterets tidlige historie, eller den slidte industribygning med spor fra mange forskellige anvendelser. Bygninger som disse er vigtige vidnesbyrd om byens liv og lokale historie, og de bidrager med deres udtryk og funktion til at give byen sjæl. For at dokumentere og eksemplificere disse specielle steder udpeges derfor 50 særligt sjælfulde bygninger som bevaringsværdige i Kommuneplan 2024.

Værdifulde kulturmiljøer —— Værdifulde kulturmiljøer er aflæselige helheder af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler fælles historier om Københavns udvikling. De er med til at definere byens identitet, og de skaber en historisk bevidsthed om fire overordnede fortællinger om København som hovedstad, havneby, produktionsby og velfærdsby. Målet med kommuneplanens udpegninger er ikke at udpege alt, men at illustrere byens udvikling gennem særligt udvalgte, så vidt muligt intakte, aflæselige eksempler. Her kan fx nævnes Slotsholmen under fortællingen om København som hovedstad, Christianshavn under fortællingen om København som havneby, Kødbyen under fortællingen om produktionens København og De Gamles By under fortællingen om københavnernes velfærd.

Kulturmiljøerne er levende byområder, der er udviklet over tid, og de kan fortsat udvikles med respekt for deres bevaringsværdige strukturer og helheder. I planlægningen af byudviklingen skal det sikres, at der tages højde for miljøernes bærende bevaringsværdier, så deres væsentlige kvaliteter bevares og synliggøres til gavn for oplevelsen af byens historie. De kulturhistoriske spor er dermed fundamentet, der skal understøtte miljøernes fortsatte udvikling, og sporene skal aktiveres i udviklingen, enten i deres nuværende form eller transformeret til ny anvendelse, der bygger videre på de historiske lag. I Kommuneplan 2024 udpeges ni nye værdifulde kulturmiljøer som supplement til de eksisterende 45.

...det gør Københavns Kommune også

—— Udarbejder egenartsanalyser bl.a. i lokalplaners afklaringsfaser og i forbindelse med større udviklingsopgaver, områdefornyelser og byrumsprojekter.

—— Inddrager Københavns Museum i kommune- og lokalplanlægning, der berører bevaringsværdier.

Byens kulturarv

Kommuneplanens kulturmiljøer opdateres —— Et værdifuldt kulturmiljø er en aflæselig helhed af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler en fælles historie om Københavns udvikling. Kulturmiljøerne illustrerer med udspring i deres oprindelse, tidsepoke eller geografi en række forskelligartede historiske udviklingstræk, der har betydning for forståelsen af Københavns fire overordnede fortællinger: København som hovedstad, København som havneby, produktionens København og Københavnernes velfærd.

At et område udpeges som kulturmiljø, er ikke ensbetydende med, at der ikke kan ske en udvikling i området, og flere af kulturmiljøerne rummer et potentiale for byudvikling eller -fornyelse. Når der planlægges ny udvikling i udpegede kulturmiljøer, skal der tages højde for miljøernes bærende bevaringsværdier, så miljøernes væsentlige kvaliteter kan synliggøres til gavn for bevaringen og oplevelsen af byens historie og bidrage til at forankre identiteten i de omdannede byområder.

Som en del af kommuneplanrevisionen er der gennemført en grundig gennemgang af de eksisterende 45 udpegede kulturmiljøer. Beskrivelserne af miljøerne er blevet redigeret og uddybet, så de afspejler områdernes aktuelle tilstand og begrunder udpegningen mere detaljeret. Dertil er formuleringerne af bl.a. bærende bevaringsværdier, sårbarheder og udviklingsmuligheder blevet konkretiseret for at sikre udpegningens anvendelighed i sagsbehandlingen af byggesager og lokalplaner.

Udpegning af ni nye kulturmiljøer —— Med Kommuneplan 2024 udpeges ni nye kulturmiljøer, som supplerer den eksisterende udpegning med nye perspektiver på byens udviklingshistorie:

1 —— Ballonparken: Et eksempel på den omfattende militære tilstedeværelse i København som garnisonsby og barakbyens senere anvendelse som alternativt boligområde.

2 —— Ravnsborggadekvarteret: Et velbevaret eksempel på brokvarterernes oprindelige, tætte byggeri.

3 —— Erhvervs- og boligkvarter i Nordvest: Et eksempel på et større byområde ved Rentemestervej, der dynamisk er vokset frem med en blanding af boliger, industri og håndværkserhverv.

4 —— Lauritz Knudsens elektronikfabrik: Et eksempel på et større samlet industrikompleks til elektronikproduktion.

5 —— Konfektionsbyen: Et eksempel på et sammenhængende, planlagt industrikvarter til beklædningsindustrien.

6 —— Industriområde ved Amagerbanen: Et eksempel på et samlet planlagt industriområde til nye produkter og teknologier placeret ved Amagerbanen.

7 —— Arbejdernes Forsamlingsbygning: Et vidnesbyrd om arbejdernes organisering og dannelsen af den danske arbejderbevægelse.

8 —— Bellahøjhusene: Et eksempel på nyskabende arkitektur og storskalabyggeri af almene boliger i landets første højhusbebyggelse.

9 —— Københavns Forsyning: En væsentlig forudsætning for storbyens udvikling repræsenteret ved 13 lokaliteter fordelt på tværs af kommunen: Københavns Vandværk, Valby Vandværk, Brønshøj Vandtårn, Kildeplads B på Islevhusvej, kloakpumpestationer på Hejredalsvej og Ved Sporsløjfen, Østre Gasværk, Østre Elværk, Brønshøj Transformerstation, Bellahøj Koblingsstation, Bragesgade Understation, Telefonhuset i Nørregade og to telefoncentraler i Norgesgade.

Byens sjæl udpeges —— Med Kommuneplan 2024 udpeges 50 bevaringsværdige bygninger, som er udvalgt under kampagnen Byens Sjæl i 2022. Bygningerne er eksempler på steder med en særlig betydning for københavnerne og byen, og de er identificeret gennem en omfattende inddragelsesproces efterfulgt af en bedømmelse i et fagligt dommerpanel.

Bevaringsværdige bygninger ajourføres —— Kommuneplanens liste over bevaringsværdige bygninger er blevet ajourført. Der udpeges nye bygninger, som er blevet SAVE-registreret med en høj bevaringsværdi siden sidste kommuneplan.

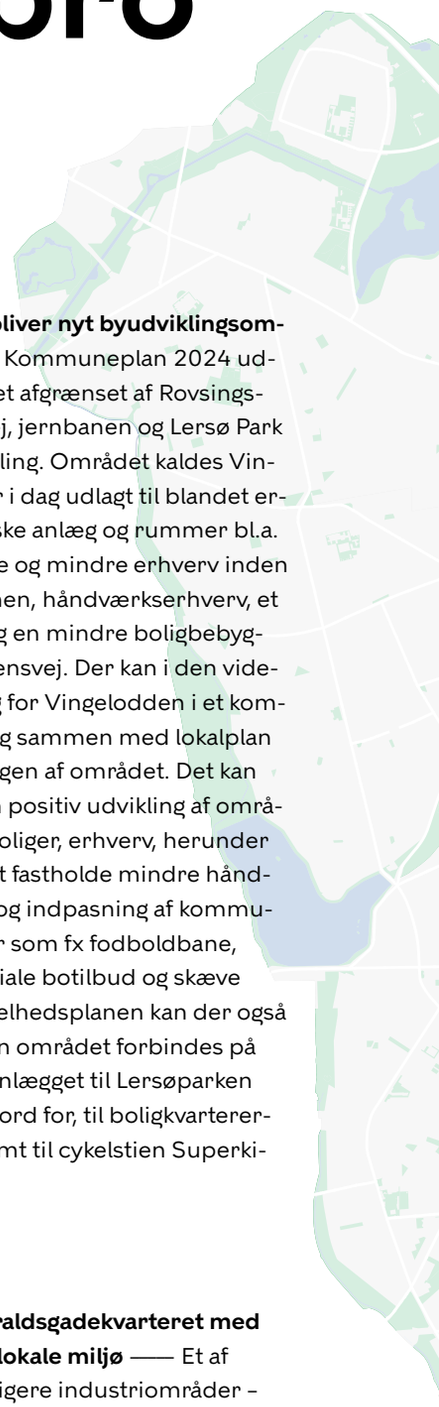



Brønshøj-Husum
Bispebjerg
Østerbro
Vanløse
Nørrebro
Indre By
Christianshavn
Amager Øst
Vesterbro
Valby
Kongens Enghave
Amager Vest

Kapitel 7 —— Bydele i fokus

Københavns bydele er i konstant udvikling. På de følgende sider beskrives bydelenes overordnede udvikling siden seneste kommuneplanrevision, ligesom der gives en status på større byudvikllingsprojekter og udvalgte projekter indenfor bevaring, natur og byliv. Samtidig gives et overblik over, hvor i byen fremtidig udvikling kan finde sted. Væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer vil fremgå af kortene. En samlet beskrivelse af rammeændringerne kan findes på kp24.kk.dk.

Bispebjerg, Nørrebro, Indre By og Østerbro



Bispebjerg

Bispebjerg har de senere år oplevet en byudvikling fx langs Rentemestervej og i Fuglekvarteret i Nordvest, hvor der er skabt et kreativt bymiljø, som tiltrækker besøgende fra hele byen såvel som fra udlandet. Derudover er der igangsat byggeri ved Lygten og Drejervej og blevet anlagt en offentlig stiforbindelse for fodgængere og cyklister under togbanen ved Mimersparken og Nørrebro Bycenter – den såkaldte Nordvestpassage – som binder byen bedre sammen. Endelig er der ved Bispebjerg Hospital et stort byggeprojekt til Nyt Hospital Bispebjerg, som inden for nogle år er færdigbygget.

Bispebjerg i fortsat udvikling —— I Nordvestkvarteret finder man et mangfoldigt bymiljø med ældre industribygninger, boliger, butikker, restauranter og virksomheder.

1

Der er med kommuneplanen lagt op til at muliggøre et nyt plejehjem i Bispebjerg på Ørnevej 55 i Fuglekvarteret, hvor en eksisterende kontorbygning kan transformeres. En række boligejendomme og industribygninger er blevet udpegede som bevaringsværdige i lokalplan for Provstevejkvarteret, så det karakteristiske bymiljø bevares i fremtiden. Det er dog et af de kvarterer med den laveste boligstørrelse i København. Derfor er det et særskilt opmærksomhedspunkt for lokalplanlægningen for konkrete byudviklingsprojekter i Nordvest, at der prioriteres flere familieboliger og ikke alene ungdomsboliger i området. To ældre industri- og erhvervsområder, Lersøpark Allé og kvarteret ved Rentemestervej, udpeges som kulturmiljøer.

2

På Rebslagervej ønsker en bygherre at skabe et mere urbant miljø i det stationsnære område og udvikle et nyt, åbent campusmiljø med plads til et håndværkskollegie og nye funktioner for det lokale område. Visionsplanerne udvikles i samarbejde med den lokale områdefornyelse. Kommuneplanen muliggør dette ved en øget byggemulighed af området.

3

Endelig er der på Hulgårdsvej cirkusplads lagt op til at give et øget antal byggemuligheder for sikre en mulighed for, at arealet kan rumme fremtidige kommunale behov.

Nørrebro

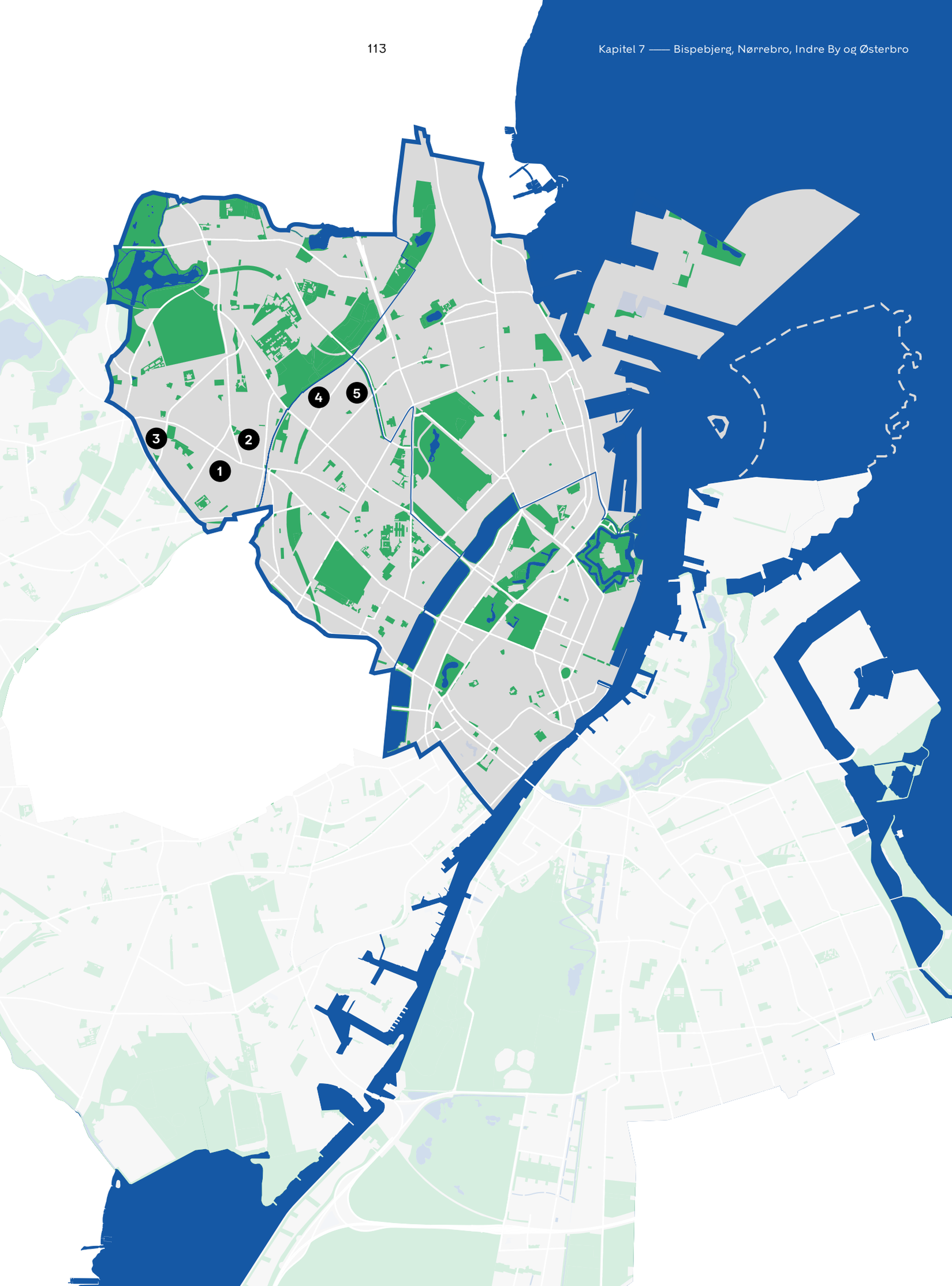
På Nørrebro er der siden seneste kommuneplanrevision lokalplanlagt for et nyt bofællesskab, kaldet Urbania CPH, ved Lundtoftegade. Derudover er Rigshospitalets og Københavns Universitets nybyggeri ved at være færdigt. Herudover er området Mjølnerparken udgået fra statens liste over parallelsamfund i 2023, så der i København nu ikke længere er nogen boligområder på listen. Helhedsplanen for Mjølnerparken forventes gennemført i 2024, og med den førnævnte Nordvestpassage er også dette område bundet bedre sammen med resten af byen.

4

Vingelodden bliver nyt byudviklingsområde —— Med Kommuneplan 2024 udlægges området afgrænset af Rovsingsgade, Tagensvej, jernbanen og Lersø Park Allé til byudvikling. Området kaldes Vingelodden og er i dag udlagt til blandet erhverv og tekniske anlæg og rummer bl.a. en række større og mindre erhverv inden for autobranchen, håndværkserhverv, et kulturcenter og en mindre boligbebyggelse mod Tagensvej. Der kan i den videre planlægning for Vingelodden i et kommuneplantillæg sammen med lokalplan ses på udviklingen af området. Det kan understøtte en positiv udvikling af området med nye boliger, erhverv, herunder mulighed for at fastholde mindre håndværkserhverv og indpasning af kommunale funktioner som fx fodboldbane, plejehjem, sociale botilbud og skæve boliger. Med helhedsplanen kan der også ses på, hvordan området forbindes på tværs af baneanlægget til Lersøparken umiddelbart nord for, til boligkvarterene mod syd samt til cykelstien Superkilen mod vest.

5

Udvikling i Haraldsgadekvarteret med hensyn til det lokale miljø —— Et af Nørrebros tidligere industriområder – Lauritz Knudsens mekaniske Etablissement eller Haraldshus - udpeges i kommuneplanen som nyt kulturmiljø, mens Bolsjefabrikken, også i Haraldsgadekvarteret, udpeges som kreativ zone. Formålet er bl.a. at bevare de eksisterende bygninger og områdets særlige karakter, og samtidigt muliggøre opretholdelse af eksisterende funktioner som et kulturelt mødested.


1
2
3
4
5

Indre By

I den indre del af København er en række nye erhvervsprojekter på vej til at blive realiseret. Derudover er der igangsat en undersøgelse af muligheden for at omdanne den inderste del af Vesterbrogade på grænsen til Vesterbro, også kaldet Vesterbro Passage, og Axeltorv til en ny grøn og rekreativ bypark. De senere år er der desuden sket en løbende udvikling i den eksisterende ejendomsmasse, hvor en del af Indre Bys erhvervslokaler konverteres til boligformål. Endelig er der, med beslutningen om en kommende nedlæggelse af en stor andel af terrænparkeringspladser i Middelalderbyen, en række nye byrum på vej i området.

Mulig ny biograf på Palads-grunden —— Borgerrepræsentationen skal i 2024 tage stilling til et ønske om at udvikle Palads-grunden ved Vesterport Station i Indre By og opføre en moderne biograf, kontorlokaler og mulighed for kultur. Udviklingen af denne ejendom sker i en særskilt planproces efter vedtagelsen af Kommuneplan 2024.

A. P. Møller Mærsk udvider hovedkontoret —— Mellem Frederiksstaden og Nordre Toldbod er A.P. Møller - Mærsk i gang med at bygge en stor udvidelse af rederiets hovedkontor. Projektet udlægger et eller flere nye byrum i form af en offentlig plads ud til havnen. Udviklingen sker samtidig med andre genopretnings- og anlægsprojekter i området som fx renovering og opgradering af Amaliehaven og bolværk samt fredeliggørelse og ensretning af Toldbodgade.

Østerbro

Østerbro er udover det eksisterende brokvarter en bydel, som består af byudviklingsområder i Nordhavn og på Østre Gasværk. På begge arealer er der igangsat byggeri, og Østre Gasværk vil være færdigudviklet inden for nogle år. Nordhavn har en stor rummelighed til nye bykvarterer, hvor der med denne kommuneplan udlægges flere byggemuligheder.

Samtidig er der også sket udvikling i det oprindelige Østerbro med respekt for områdets historie, hvor der fx på Svanemølleværket og Kulpladsen er en ambition om at etablere et nyt spidsbelastningsanlæg foran værket, så Svanemølleværket kan omdannes til et nyt Teknisk Museum. Dette vil ske i lokalplanlægning og dertilhørende kommuneplantillæg efter en afsluttet arkitektkonkurrence.

I Kommuneplan 2024 udlægges DSB's værkstedsareal kaldet Helgoland ved Svanemøllen Station som nyt byudviklingsområde i den kommende planperiode.

6

Mere metro i Nordhavn til nye byudviklingsområder —— Metrolinje M4 skal forlænges til Ydre Nordhavn med to nye metrostationer, henholdsvis på Levantkaj og centralt i Ydre Nordhavn. De nye metrostationer sikrer stationsdækning til de næste etaper af byudviklingen i Ydre Nordhavn, så størstedelen af de kommende byområder bliver stationsnære. Metrolinjens forløb er blevet ændret i overensstemmelse med en hensigtserklæring i Kommuneplan 2019, så det grønne område Nordhavnstippen kan bevares. Der igangsættes i 2024 en miljøkonsekvensvurdering af forlængelsen af metrolinjen M4.

Med Kommuneplan 2024 udlægges Levantkaj i Nordhavn som helhed til byudvikling i første del af planperioden. Levantkaj anvendes i dag til containerterminal, som udflyttes til Ydre Nordhavn. Herefter frigives området til omdannelse til et blandet byområde med boliger og erhverv foruden en række kommunale funktioner, herunder en folkeskole og et plejehjem. Langs den sydlige kaj skal der anlægges en attraktiv havnepromenade, og her har containerterminalens kraner potentiale til at blive omdannet og genanvendt.

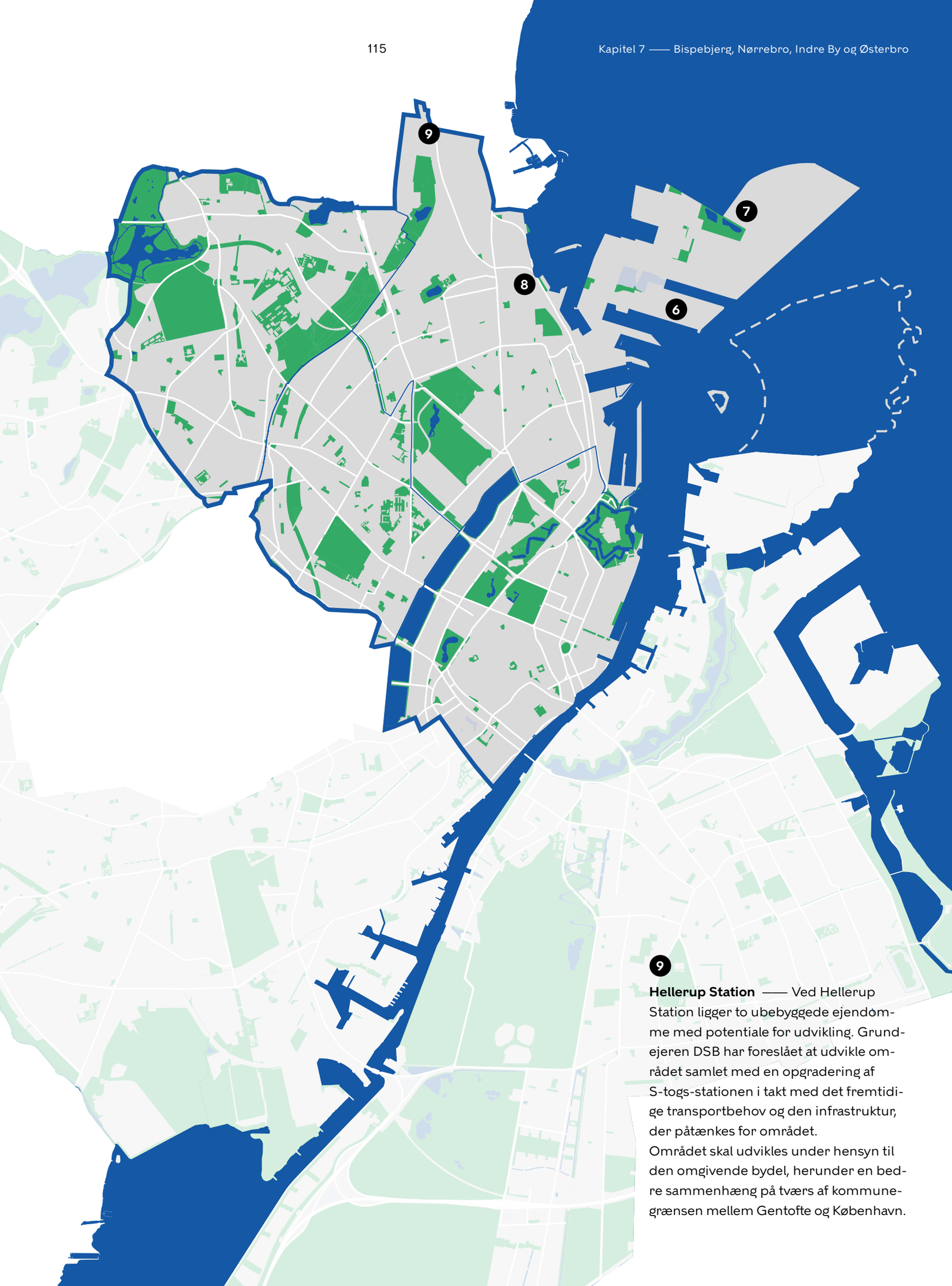
Derudover udlægges Tunnelkvarteret som det næste store byudviklingsområde i Nordhavn. Udviklingen er begyndt med den vedtagne lokalplan for Tunnelfabrikken, hvor der i de kommende år vil blive åbnet for nye virksomheder, værksteder, spisesteder, kunst-, kultur- og fritidsaktiviteter og ungdomsboliger, der bl.a. kan søges indpasset i eksisterende bygninger og kulturmiljøer.

7

Grønne områder i Nordhavn —— I Ydre Nordhavn udlægges to grønne områder i form af Nordhavnsparken og Nordhavnstippen. I Kommuneplan 2019 blev det besluttet, at kommunen skal arbejde for at bevare det selvgroede naturområde Nordhavnstippen som et ubebygget, grønt område. Med Kommuneplan 2024 udlægges Nordhavnstippen derfor med en ny kommuneplanramme til offentlige formål, og den forudsatte udvikling af området fordeles til det øvrige Nordhavn. Nordhavnsparkens anvendelse er ved lov fastlagt til maritime og rekreative formål. Indtil 2028 anvendes arealet til mellemdeponi for jord, som herfra sejles til Lynetteholm. Fra 2028 omdannes arealet til en park, hvis udformning og anvendelse tager udgangspunkt i den kystnære beliggenhed og forener natur, biodiversitet og mulighed for idræt og bevægelse. Når byudviklingen begynder i Ydre Nordhavn, skal der derudover anlægges et tredje grønt område i form af en bypark, der skal sikre nærhed til grønne områder for hele bydelens beboere.

8

Potentiale for byudvikling i Helgolandområdet ved Svanemøllen Station —— Når jernbaneaktiviteterne ophører i det såkaldte Helgoland-område ved Svanemøllen Station i 2030, frigøres et stort område med mange potentialer for byudvikling. Området udlægges i Kommuneplan 2024 som et byudviklingsområde i den anden del af planperioden fra 2030. På sigt kan området integreres i den omgivende by og laves om til et nyt blandet bykvarter. Omkring Svanemøllen Station ønsker grundejer at undersøge mulighederne for at overdække banearealet og dermed skabe en mere sammenhængende bydel med nye byrumskvaliteter, byggemuligheder og nye forbindelser mellem land og vand.



9

Hellerup Station —— Ved Hellerup Station ligger to ubebyggede ejendomme med potentiale for udvikling. Grundejeren DSB har foreslået at udvikle området samlet med en opgradering af S-togs-stationen i takt med det fremtidige transportbehov og den infrastruktur, der påtænkes for området.
Området skal udvikles under hensyn til den omgivende bydel, herunder en bedre sammenhæng på tværs af kommunegrænsen mellem Gentofte og København.

Vesterbro, Kongens Enghave og Amager Vest ——



Vesterbro

På Vesterbro er der udover det eksisterende brokvarter to store byudviklingsområder, Carlsberg Byen og Jernbanebyen. I Carlsberg Byen er hovedparten af bebyggelsen opført. Den vil inden for nogle få år være færdigbygget som et nyt bykvarter. Carlsberg Byen har siden 2007 været et byudviklingsområde, som nu huser beboere, arbejdspladser, butikker, kultur og studerende. Det er lykkedes at skabe en tæt bebygget bydel med et urbant byliv og en vellykket transformation af en række bevaringsværdige bygninger, som førhen var en aktiv del af bryggeriet. I Postbyen ved Københavns Hovedbanegård er et nyt erhvervsprojekt ved at blive realiseret, hvor Danske Banks hovedsæde netop er flyttet ind.

Jernbanebyen udvikles med respekt for den historiske jernbanedrift —— Jernbanebyen – tidligere kaldet Godsbaneterrænet - blev udlagt til byudvikling med Kommuneplan 2019. Området på Vesterbro er afgrænset af jernbanearealer mod nord og vest samt Vasbygade mod syd. Den nordlige del af Jernbanebyen er karakteriseret ved gamle værkstedsbygninger, spor og anlæg. Området er udpeget som kulturmiljø i kommuneplanen. Jernbanebyens grundejere har fået udarbejdet en helhedsplan for et blandet bolig- og erhvervsområde med bevaring af de bevaringsværdige bygninger, ny grøn struktur og byrum samt kommunale funktioner som bl.a. park, kultur- og idrætsfaciliteter, skole, daginstitutioner, plejehjem, socialt botilbud og skæve boliger. På baggrund af helhedsplanen kan der udarbejdes kommuneplantillæg med lokalplan.

Ønske om ny park ved H.C. Ørstedværket —— I forbindelse med udbygningen af Enghave Brygge er der mulighed for at åbne mere op for området omkring H.C. Ørstedværket. Med Kommuneplan 2019 blev området omkring værket udlagt til offentlige formål, og Københavns Kommune ønsker på sigt at muliggøre etablering af en ny park, der inviterer til aktivitet og ophold.

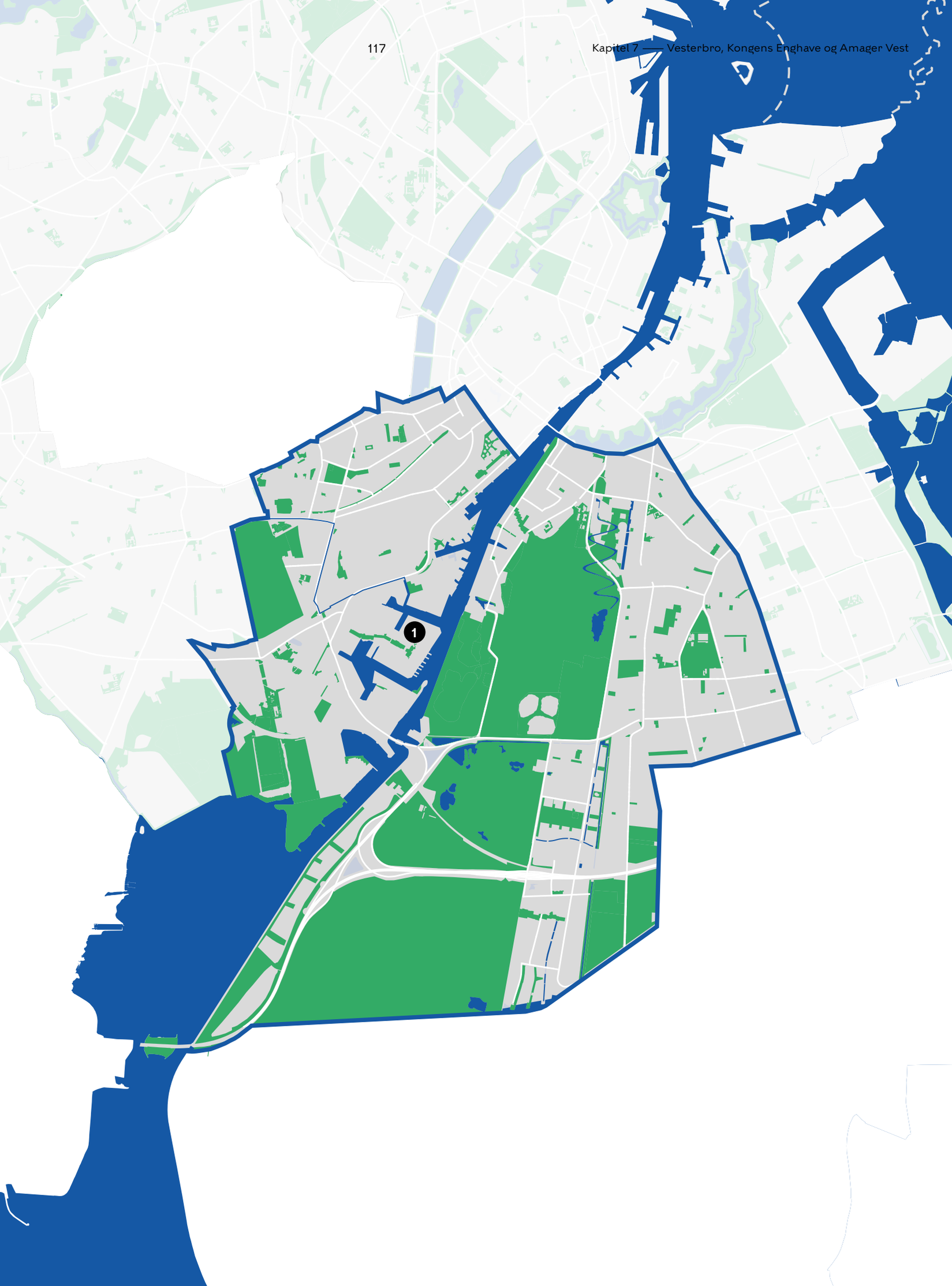
Kongens Enghave

I Kongens Enghave har der i de seneste årtier været byudvikling langs havnen med Teglholmen og Sluseholmen. Åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 kommer til at betyde meget for sammenhængen i Kongens Enghave og specielt i Sydhavnen, men også med resten af den eksisterende by. I den kommende kommuneplan er der fortsat en stor rummelighed til mere byudvikling, særligt i Bådehavnsgade, men også nye muligheder på enkelte arealer på Sluseholmen og Teglholmen. På Dansk Metals grund på Molestien er dele af byggeriet gået i gang af den planlagte omdannelse til plejehjem, daginstitution, ungdomsboliger, familieboliger og erhverv. Derudover er der udlagt areal til en stibro over Sydhavnsgade til Sluseholmen metrostation på metrolinje M4. På Trekantsgrunden på Sydhavnsgade er dele af byggeriet gået i gang af den planlagte omdannelse til plejehjem, daginstitution, familieboliger, erhverv og detailhandel.

1

Man Energy Solutions flytter fra Teglholmen og muliggør nyt byggeri —— Virksomheden MAN Energy Solutions forventer at flytte til Roskilde Kommune i den kommende planperiode, da virksomheden har behov for at udvikle deres mulighed for produktion på en ny placering uden for København. Der er med Kommuneplan 2024 lagt op til, at ejendommene, hvor virksomheden i dag er placeret, indgår som en del af byudviklingsområdet for Teglholmen, men uden at selve kommuneplanrammen ændres nu. Der skal således, når virksomheden er fraflyttet, ske en særskilt planlægning for et nyt projekt på grunden.

Nauticon ved Sjællandsbroen bliver til blandede boliger og erhverv —— Området med den tidligere Nauticon-kontorbygning – nu kaldet "Ved Sjællandsbroen" – er i dag udlagt til blandet bolig og erhverv i kommuneplanen. Grundejerne ønsker at udvikle grunden generelt med nye boliger samt erhverv mod vejen Sjællandsbroen, hvilket kan understøttes i en særskilt planlægning med lokalplan og kommuneplantillæg.


1



Byudviklingsområderne omkring Bådehavnsgade —— Områderne omkring Bådehavnsgade er udlagt til udvikling med blandet bolig og erhverv i kommuneplanen, tæt på de nye metrostationer Sluseholmen og Mozarts Plads. Området rummer i dag blandet erhverv med traditionelle og kreative håndværks- og kontorerhverv. Der er udarbejdet en helhedsplan med bevaring af nogle af de gamle erhvervsbygninger og Sydhavns Genbrugscenter samt grønne byrum. På baggrund af helhedsplanen og under hensyn til naturområdet Tippen og miljøet i Fiskerhavnen vil der i den videre planlægning blive skabt et byområde med boliger og erhverv. Der kan ligeledes ses på planlægning og udvikling af den nordlige del af Bådehavnsgade. Den kommunale service med ny skole, dagintitutioner, fodboldbane, plejehjem, socialt botilbud og skæve boliger indpasses i områderne omkring Bådehavnsgade.

Amager Vest

Bydelen har, specielt med Ørestad, stået for en væsentlig del af byudviklingen i København siden årtusindeskiftet. Udviklingen er fortsat i gang, fx i Fælledby, Bellakvarteret og Ørestad City. Herudover har der de seneste år har været et stort fokus på at prioritere kultur- og idrætsfaciliteter til bydelen.

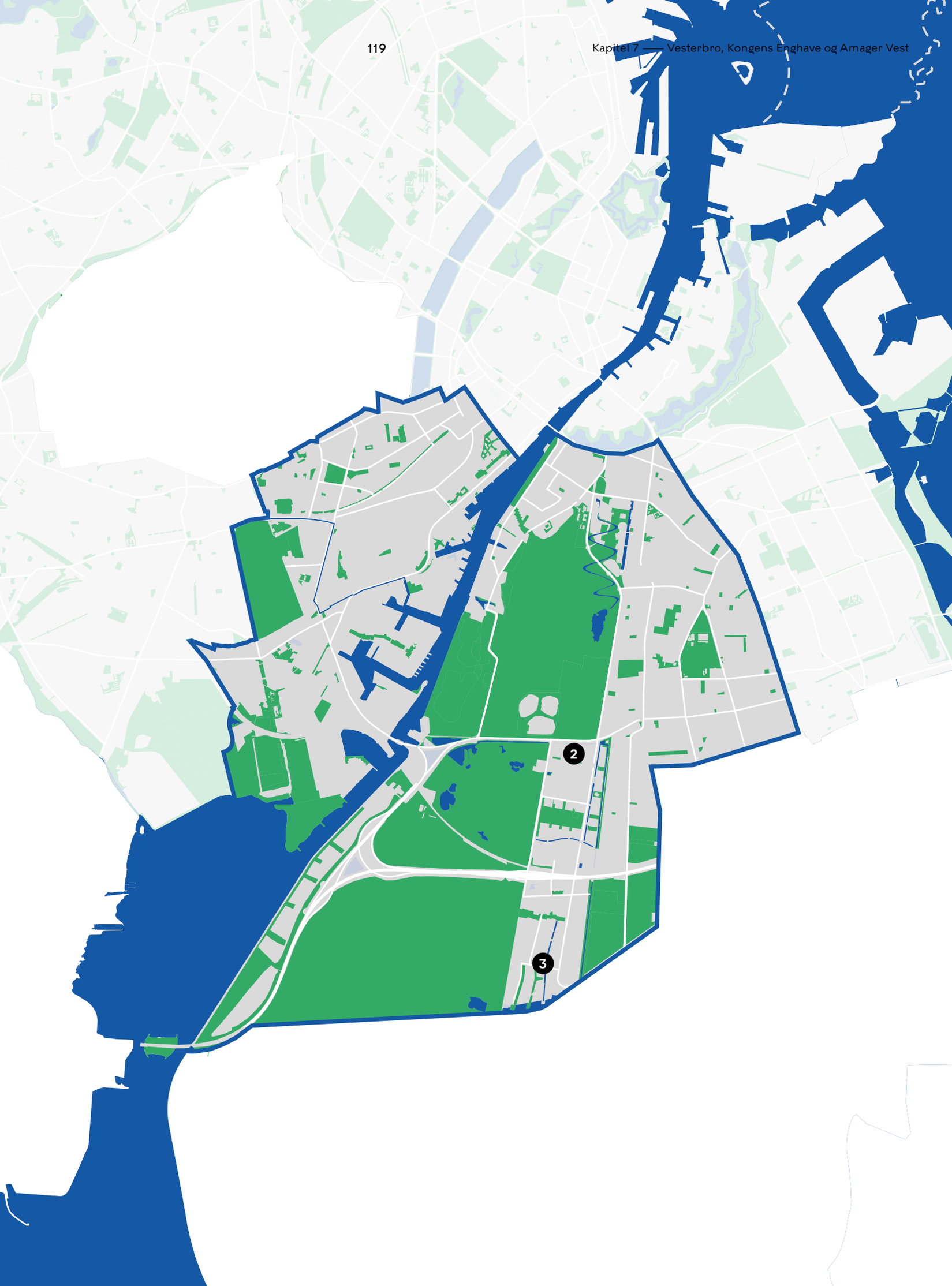
Nye erhvervsdomiciler i Ørestad City —— Arealerne umiddelbart nord for Øresundsmotorvejen og syd for jernbanen, hvor Øresundsforbindelsen kører, er pt. udlagt primært til erhvervsanvendelse. De er tiltænkt etablering af bl.a. domiciler med gode infrastrukturelle forbindelser i Ørestads erhvervscentrum. Med denne kommuneplan ændres der ikke for nuværende på planforholdene omkring Ørestad City, og der afventes fortsat en udvikling af området ud fra de bærende principper om primær erhvervsanvendelse. For området beliggende ved Hannemanns Allé er der igangsat lokalplanlægning indenfor den gældende kommuneplanramme.

2

Udvikling af Bellakvarteret —— Den sidste etape af udviklingen af Bellakvarter i Amager Vest mod henholdsvis Vejlands Allé og Center Boulevard er pt. udlagt til erhverv. Med Kommuneplan 2024 ændres anvendelsen til en blandet bolig- og erhvervsbyggeri, og i den forbindelse reduceres også den maksimale mulige højde på bebyggelsen ud mod Vejlands Allé.

3

Mere byliv i Ørestad Syd —— Ny lokalplanlægning i Ørestad Syd skal sikre rammer for publikumsorienterede funktioner i stueetager i bydelen med særligt fokus på Asger Jorns Allé og Ørestad Boulevard, samt muliggøre etablering af en ny idrætspark på østsiden af Vestamager Station, som vil understøtte bylivet i Ørestad Syd. Endvidere planlægges der for nye boliger på de ubenyttede arealer mod Ørestad Boulevard. Udviklingen muliggøres med Kommuneplan 2024, hvori det nuværende bydelscenter for detailhandel udvides, og der gives mulighed for at øge boligandelen i Ørestad Syd.


2
3

Valby, Vanløse og Brønshøj-Husum

Valby

Der er i Valby Industrikvarter, med de tidligere erhvervsarealer ved FL Smidth og Grønttorvet, sket en stor udbygning med nye boliger og arbejdspladser i de seneste årtier, og områderne er næsten færdigbyggede. Der er planer om yderligere byggeri i Kulbanekvarteret, ved stationen København Syd (tidligere Ny Ellebjerg Station) og i Valby Idrætspark.

1

Byudvikling ved København Syd Station —— Selve området omkring den nye København Syd Station er udlagt til byudviklingsområde og bliver et stort knudepunkt i den regionale kollektive trafik. Med åbning af Sydhavnsmetroen og København Syd Station i 2024 får området ekstraordinær god kollektiv trafikbetjening. København Syd bliver en station, hvor passagerer kan skifte mellem fjerntog, regionaltog, S-tog og metro - og på sigt også international trafik. Stationen kan dermed, for en række passagerer, der rejser ind, ud eller rundt i København, blive et alternativ til Københavns Hovedbanegård.

I forlængelse af stationsudbygningen er det planen at udvikle nye byrum og en ny kompakt bebyggelse sammen med den nye station, så der opstår et trygt og bæredygtigt byområde i samspil med den eksisterende bebyggelse i området. I området Strømmen sydøst for København Syd Station er det planen at udvikle et relativt tæt, blandet byområde og skabe en god forbindelse fra Kongens Enghave til stationen.

Udvikling af Valby Idrætspark til en idrætsby —— I Valby Idrætspark er det planen, at der skal ske et omfattende og bredt løft af mulighederne for at dyrke idræt. Samtidigt skal området gøres mere livligt og trygt ved at fortætte med boliger, erhverv og kommunale funktioner samt opgraderede trafikale løsninger for fodgængere, cyklister og bilister. Målet er at skabe et særligt bykvarter med idræt og bevægelse i centrum. Herudover kommer der også et nyt neurorehabiliteringscenter i Valby Idrætspark. Det er desuden også centralt, at forbindelserne og sammenhængen mellem idrætsbyen, de omkringliggende byområder, Valbyparken og København Syd nord for Idrætsparken styrkes.

Flere udviklingsplaner i Kulbanekvarteret —— Kulbanekvarteret er beliggende i det vestlige Valby og består i dag af både bolig- og erhvervsområder. Der er udarbejdet to udviklingsplaner for henholdsvis den nordlige og sydlige del af området, som danner grundlag for den videre udvikling. Udviklingen sker desuden med udgangspunkt i Områdefornyelsen Kulbanekvarteret, der fra 2016 til 2021 har bidraget til at skabe en plan for en attraktiv bydel for det gode hverdagsliv med en velfungerende bystruktur, bykvalitet, sti- og cykelforbindelser, en stor grøn park og fællesskaber.

2

Ved Vigerslev Allé og Retortvej udvikles Vigerslev Stationstorv med en ny lokalplan og kommuneplantillæg, der muliggør blandet erhverv og boliger på et areal, der i dag henligger som en ubenyttet grusplads. Området udvikles med en blanding af familie- og ungdomsboliger samt et plejecenter, supermarked og yderligere detailhandel. Rammeændringen kører parallelt med denne kommuneplan og vil fortsætte en udvikling, der i forvejen sker i området omkring kulbanekvarter.

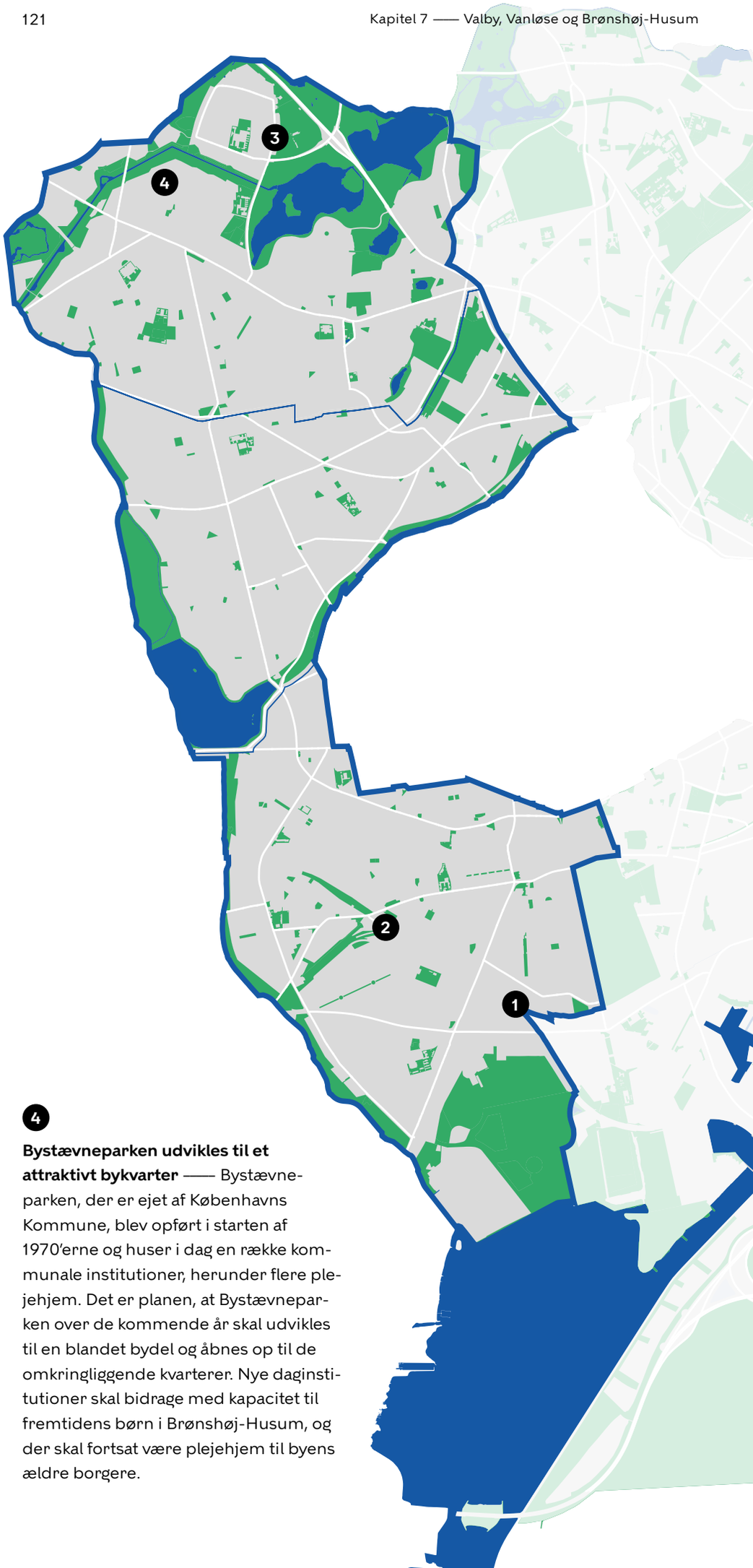
Vanløse

I Vanløse er der i 2023 vedtaget en ny lokalplan for Kronen i Vanløse bymidte, som muliggør nye anvendelser i det eksisterende butikscenter, såsom ungdomsboliger, daginstitutioner og sundhedshus. Der er således fremover færre butiksarealer i Kronen. På arealerne mellem Kronen og metrostationen Vanløse Station muliggøres boldbaner og et aktivt byrum, som skaber et nyt samlingssted i Vanløse. Derudover arbejdes der fortsat på at skabe en plan for Vanløse bymidte, hvor byrummene omkring metrostationen skal bindes bedre sammen og have et løft til glæde for besøgende og handelslivet på Jernbane Allé.

Brønshøj-Husum

I Brønshøj-Husum er der særligt to igangværende byudviklingsprojekter, hvor der arbejdes på at skabe nye boliger og blandede bydele i henholdsvis Bystævneparken og Tingbjerg. Herudover er der også i rammerne givet øgede byggemuligheder ud mod Brønshøj Torv for at fremme et mere sammenhængende byrum, eventuelt ved lokalplanlægning. Derudover er der besluttet en ny helhedsplan

med en vision for en fremtidig udvikling af Bellahøjmarken og Genforeningspladsen, hvor områdets grønne arealer kombineres med faciliteter, der motiverer til idræt og bevægelse.



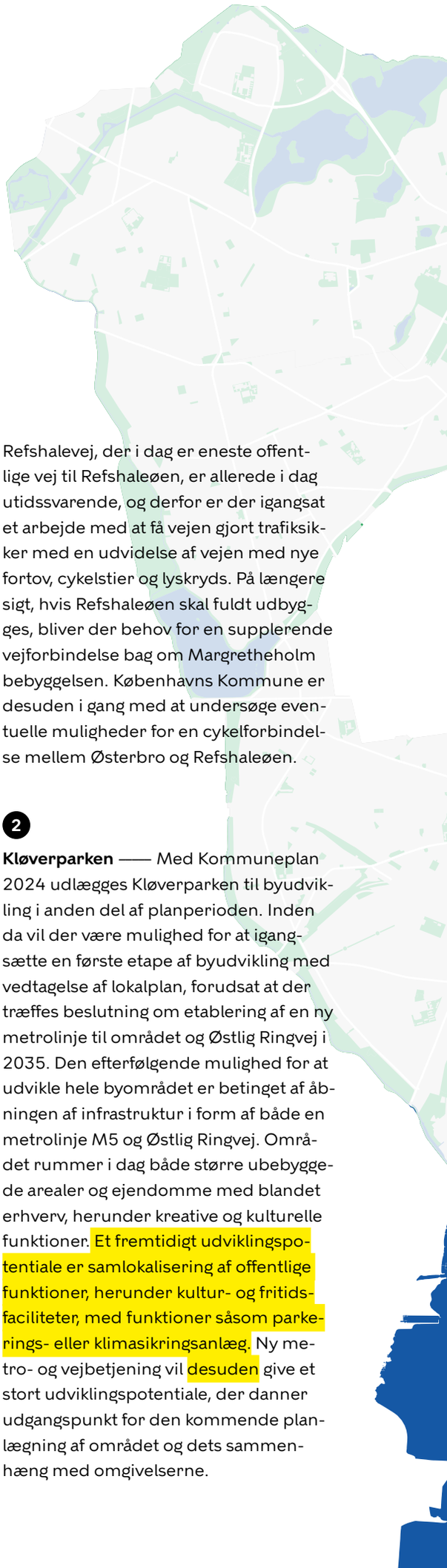
3

Udvikling af Tingbjerg —— Tingbjerg er et boligområde med ca. 2.400 almene boliger opført i en årrække i tiden efter 1950. Tingbjerg har tidligere været udpeget på statens liste over udsatte områder, men blev i 2022 taget af listen. Planen er, at der opføres op mod 1.500 nye boliger i Tingbjerg, primært i form af private boliger blandt andet som rækkehuse, men også ungdomsboliger og ældreboliger. Der omdannes desuden ca. 100 almene familieboliger til henholdsvis ungdoms- og ældreboliger. Der opføres samtidig seks nye institutioner, og skolen helhedsrenoveres. Tingbjergs handelsstrøg opgraderes med nye butikker, og samtidig åbnes Tingbjerg op med en ny vejforbindelse til Husum, der sikrer bedre adgang til bydelen og en tættere kobling til den omkringliggende by. Endelig er der lanceret planer om en ny multihal, som skal bidrage til et løft af Tingbjerg Idrætspark. Den igangværende udvikling er delvist planlagt med en tidligere lokalplan, og i 2024 er der en igangværende lokalplan, for den næste etape, med et kommuneplantillæg, der ændrer kommuneplanrammen for en del af Tingbjerg. Planlægningen kører således parallelt med denne kommuneplan og vil muliggøre fortsættelsen af den udvikling, der er igang i området.

4

Bystævneparken udvikles til et attraktivt bykvarter —— Bystævneparken, der er ejet af Københavns Kommune, blev opført i starten af 1970'erne og huser i dag en række kommunale institutioner, herunder flere plejehjem. Det er planen, at Bystævneparken over de kommende år skal udvikles til en blandet bydel og åbnes op til de omkringliggende kvarterer. Nye daginstitutioner skal bidrage med kapacitet til fremtidens børn i Brønshøj-Husum, og der skal fortsat være plejehjem til byens ældre borgere.

Amager Øst og Christianshavn



Amager Øst

I Amager Øst har der de seneste årtier været en stor udvikling langs de tidligere erhvervs- og industriarealer ved Amager Strand. Metro, Amager Strandpark og nye bolig- og erhvervsbyggerier har været drivkraft i at skabe nye bykvarterer langs Amager Strandvej, som med færdiggørelsen af Amagerbanen Nord er ved at være afsluttet.

Der forventes at ske en større byudvikling i den kommende planperiode i det, der kaldes Østhavnen, hvilket dækker over Kløverparken, Refshaleøen, dele af Kraftværkshalvøen - og på sigt Lynetteholm. Sidstnævnte kan med Kommuneplan 2024 endnu ikke udlægges til byudvikling, da det vil fungere som nyttiggørelsesanlæg for overskudsjord i hele planperioden, men skal samtidig ses som et langsigtet bidrag til byens udvikling og være en del af løsningen på Københavns Kommunes stormflodssikring, plads til overskudsjord og plads til, at byen vokser. Hvis Østhavnen udvikles fuldt ud, kan der blive plads til 66.000 beboere og 50.000 arbejdspladser. Men det kræver beslutninger om infrastruktur til området i form af en metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Samtidig skal cykelinfrastrukturen i Østhavnen bringes op på samme høje niveau som den planlagte kollektive transport og vejbetjening. Den samlede udbygning er således først afsluttet, når Lynetteholm står fuldt færdigt, hvilket forventeligt er i 2070.

Udviklingen skal ske samtidig med, at der lægges vægt på de eksisterende bydeles kvaliteter, såsom Københavns historie som produktionsby og industriens udvikling i området. Udover metrolinje og Østlig Ringvej er der igangsat et arbejde med at se på bydelens samlede cykelinfrastruktur, som skal opgraderes i takt med, at Østhavnen overgår fra industriområder til også at være blandede bykvarterer. Som en del af de analyser indgår der en undersøgelse af, hvordan der kan skabes nye forbindelser på tværs af havnen, som forbinder Refshaleøen og på sigt Lynetteholm med Østerbro og Nordhavn.

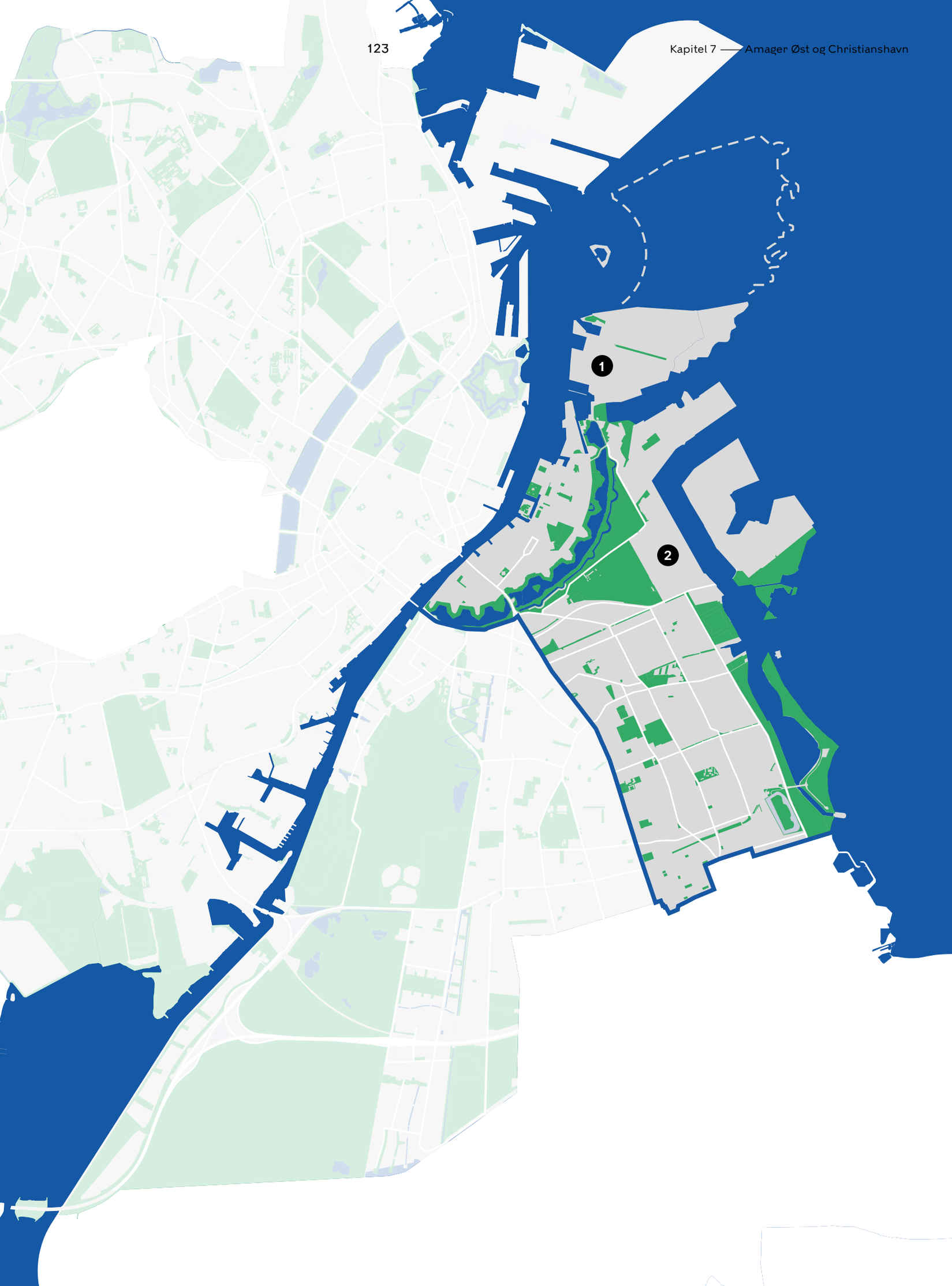
1

Refshaleøen —— Med Kommuneplan 2024 udlægges Refshaleøen til byudvikling i anden del af planperioden. Der vil være mulighed for at igangsætte en første etape af byudvikling med vedtagelse af lokalplan forudsat, at der træffes beslutning om etablering af en ny metrolinje til området og Østlig Ringvej i 2035. Den efterfølgende mulighed for at udvikle hele byområdet er betinget af åbningen af infrastruktur i form af både en metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Arealerne har tidligere huset skibsværftet B&W, der i dag er udpeget som kulturmiljø og vidner om Københavns historie som produktionsby. Det rummer i dag en række kreative virksomheder og fritids- og kulturaktiviteter, der tiltrækker både københavnere og turister. I udviklingen af området skal der bygges videre på områdets særlige identitet, herunder at eksisterende og nye kultur- og fritidsfaciliteter indpasses i eksisterende bygninger og kulturmiljøer.

Refshalevej, der i dag er eneste offentlige vej til Refshaleøen, er allerede i dag utidssvarende, og derfor er der igangsat et arbejde med at få vejen gjort trafiksikker med en udvidelse af vejen med nye fortov, cykelstier og lyskryds. På længere sigt, hvis Refshaleøen skal fuldt udbygges, bliver der behov for en supplerende vejforbindelse bag om Margretheholm bebyggelsen. Københavns Kommune er desuden i gang med at undersøge eventuelle muligheder for en cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen.

2

Kløverparken —— Med Kommuneplan 2024 udlægges Kløverparken til byudvikling i anden del af planperioden. Inden da vil der være mulighed for at igangsætte en første etape af byudvikling med vedtagelse af lokalplan, forudsat at der træffes beslutning om etablering af en ny metrolinje til området og Østlig Ringvej i 2035. Den efterfølgende mulighed for at udvikle hele byområdet er betinget af åbningen af infrastruktur i form af både en metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Området rummer i dag både større ubebyggede arealer og ejendomme med blandet erhverv, herunder kreative og kulturelle funktioner. Et fremtidigt udviklingspotentiale er samlokalisering af offentlige funktioner, herunder kultur- og fritidsfaciliteter, med funktioner såsom parkerings- eller klimasikringsanlæg. Ny metro- og vejbetjening vil desuden give et stort udviklingspotentiale, der danner udgangspunkt for den kommende planlægning af området og dets sammenhæng med omgivelserne.


1
2



Prøvestenen —— Anlæg af ny infrastruktur i form af en metrolinje M5 og Østlig Ringvej miljøvurderes samtidig med at Kommuneplan 2024 udarbejdes. Det vil ændre den sydlige del af havneområdet på Prøvestenen, hvis der placeres et vedligeholdelsesanlæg til metro og et tilslutningsanlæg fra Østlig Ringvej. Resten af havneområdet vil fortsat have funktion som havn til forsyning af energi, råstoffer, genanvendelse m.m. Når arealerne til den nye infrastruktur er endeligt fastlagt, vil kommunen kunne vurdere behovet for at tilpasse planforholdene i området.

Derudover undersøger By & Havn, om der er grundlag for at etablere en ny lystbådehavn på Prøvestenen Syd.

Udvikling af Amagers industriarealer med respekt for områdets kreative erhverv —— Karréerne på Vermlandsgade og Siljangade i det nordøstlige Amager er udlagt som byudviklingsområder i kommuneplanen. Områderne er i dag fastlagt som kreativ zone til henholdsvis industri og erhverv, og med Kommuneplan 2024 udpeges karréerne som en del af et kulturmiljø. I planlægningen skal hensynet til områdets bevaringsværdier afvejes i forhold til den fremtidige udvikling, med en særlig opmærksomhed på hvordan områdets karakter og kreative erhverv kan understøttes.

Amagerbanen —— Ved Amagerbanen er der dialog om en eventuel fremtidig udvikling af jernbaneterrænet langs Uplandsgade. Området er i dag udlagt til offentlige rekreative formål og indeholder et antal ikke varige kolonihaver. Med Kommuneplan 2024 udpeges området som en del af et kulturmiljø, idet jernbaneskinnerne understøtter historien om industriens udvikling på det nordøstlige Amager.

3

Udvikling af området ved Øresund metrostation —— På grunden overfor Øresund metrostation muliggør kommuneplanen udviklingen af et nyt boligprojekt, som påtænkes kombineret med nye detailhandelsmuligheder. Planerne, som skal lokalplanlægges, kan blive et nyt bidrag for bylivet på Øresundsvej.

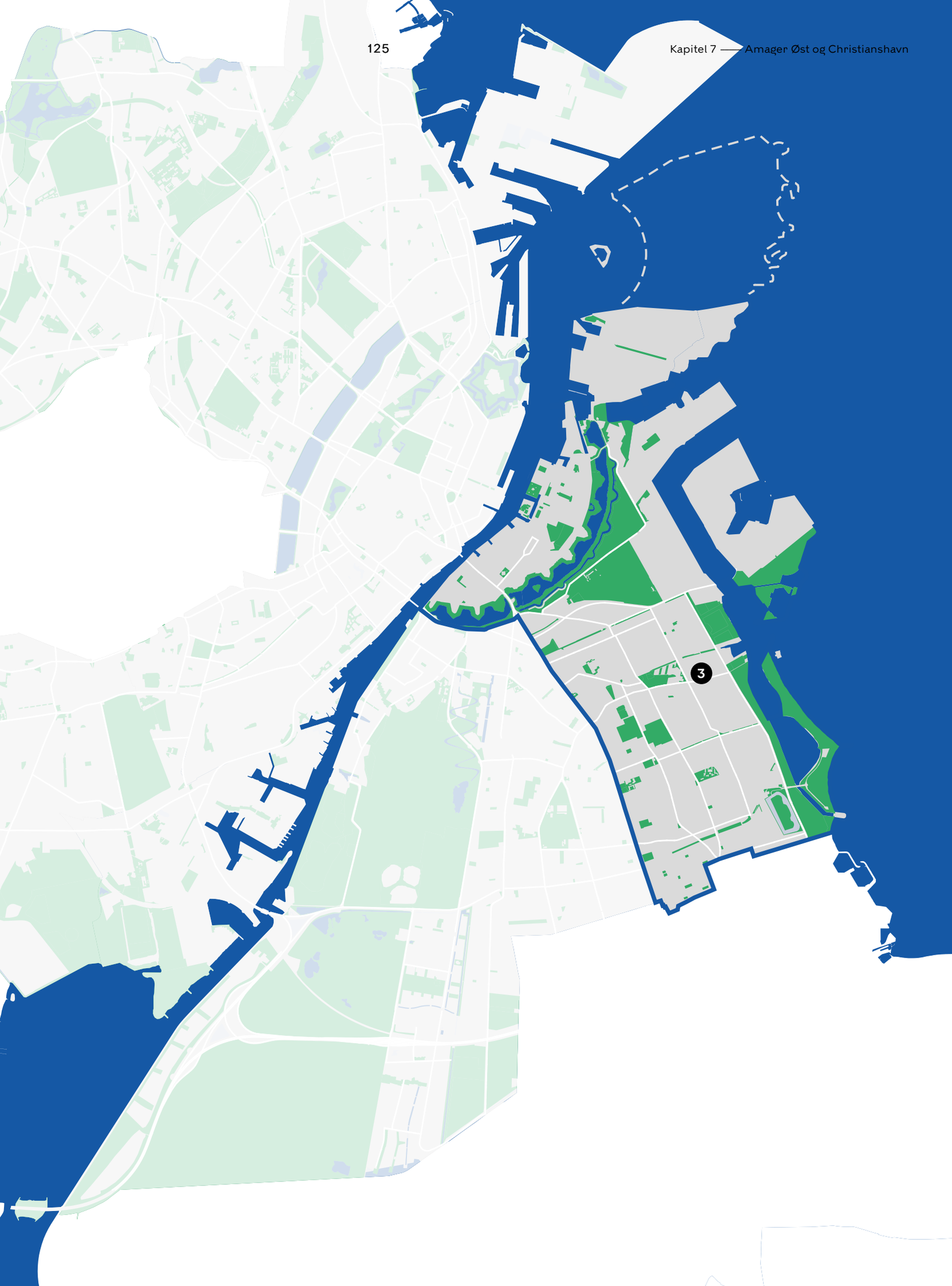
Nyt bolig- og erhvervsområde nær Femøren —— Erhvervsområdet omkring Engvej/Jorisvej nær Femøren Station på det sydøstlige Amager er også under udvikling, hvor området kan omdannes fra eksisterende erhvervsområde til blandede boliger og erhverv med et kommuneplantillæg, der ændrer kommuneplanrammen. Udviklingen muliggøres ved et kommuneplantillæg, der ændrer kommuneplanrammen og kører parallelt med denne kommuneplan. Planerne vil fortsætte en udvikling, der i forvejen sker i området, hvor tidligere erhvervsområder omdannes til blandede boliger og erhverv.

Christianshavn

På Christianshavn er områderne ved Kuglegården og Papirøen ved at være færdigudviklede med nye boliger, ehverv og butiksliv. Samtidig er Operaparken blevet indviet som nyt grønt område ved Operahuset. De næste arealer, som står over for en udvikling, er Christiania og Nyholm.

Kulturarv skal bevares på Nyholm —— Området omkring Nyholm afventer en statslig beslutning om dets kommende udvikling. Slots- og Kulturstyrelsen har udvidet de eksisterende fredninger for nye bygninger og deres respektive omgivelser. Der har i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation været et ønske om fortsat at vægte Nyholms kulturarv, historiske og arkitektoniske værdier højt, og at der sikres plads til rekreative områder, blandede funktioner og eventuelt et plejehjem.

Christiania —— Christiania, Københavns Kommune og Københavns Politi har sammen med statslige myndigheder indledt et samarbejde om at udarbejde et oplæg til en helhedsplan for Pusher Street. Oplægget til helhedsplan er i starten af 2024 blevet godkendt af Christianias fællesmøde med opstart af transformationen i 2024. Helhedsplanen har til formål at transformere Pusher Street til en levende og aktiv gade uden den ulovlige og voldelige stofhandel i området. Helhedsplanen for Pusher Street er del af en række fysiske forandringer på Christiania, som bl.a. også omfatter etablering af almene boliger.


3

Analyser anvendt til Kommuneplan 2024
Spørgeskemaundersøgelse i Borgerpanelet om byens udvikling. Økonomiforvaltningen 2022.

Unges anbefalinger til Kommuneplanstrategi 2023. Børne- og Ungdomsforvaltningen, 2022.

Sådan skaber vi bedre byer 2022. Rambøll 2022.

Københavns Kommunes Bosætningsanalyse 2021. Undersøgelse blandt fraflyttede borgere, 2021.

Analyse af samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen. Transportministeriet 2022.

Mobilitetsredegørelsen 2023. Københavns Kommune 2023.

Nøgletal for bæredygtighed. Udarbejdet af ARUP for By & Havn, 2020.

Boligredegørelsen 2023. Økonomiforvaltningen 2023.

Analyse af planlægning for kreative erhverv. Økonomiforvaltningen, 2022.

Analyse af planlægning for håndværkserhverv. Økonomiforvaltningen 2022.

Analyse af udviklingen i hotelkapacitet. Økonomiforvaltningen 2022.

Analyse af afstandsmål til grønne og blå områder. Økonomiforvaltningen, 2022.

Screening for nye værdifulde kulturmiljøer i Københavns Kommune. PlanScape, 2022.

Byens Sjæl slutrapport. BARK Rådgivning, 2022.

Befolkningsfremskrivningen for regionen er baseret på Danmarks Statistiks seneste prognose (2023), mens befolkningsfremskrivningen for Københavns Kommune er baseret på kommunens seneste prognose (2023).

Fremskrivningen af boligbehovet i regionen og Københavns Kommune er Økonomiforvaltningens egne beregninger på baggrund af befolkningsfremskrivningen.

Boligbehov og boligstørrelser. Økonomiforvaltningen 2023.

Undersøgelse af større familieboliger. Økonomiforvaltningen 2023.

Rækkefølgeplan for planlægningen. Økonomiforvaltningen 2023.

Detailhandelsanalyse. Økonomiforvaltningen 2023.

Forsyningsanalyse. Økonomiforvaltningen 2023.

Fortætningsanalyse. Økonomiforvaltningen 2023.

Parkeringsanalyse. Økonomiforvaltningen 2023.

Analyse af friarealbehov for udendørsarealer ved skoler og daginstitutioner for nyanlæg.

For mere information om proces, høringer og baggrundsanalyser: **kp24.kk.dk**

Kommuneplan 2024
Københavns Kommune.

Udarbejdelse
Økonomiforvaltningen med inddragelse af repræsentanter fra kommunens forvaltninger.

Redaktion
Københavns Kommune.
Økonomiforvaltningen.
Center for Byudvikling.

Foto
Klaus Bo, Thomas Høyrup Christensen, Rasmus Hjortshøj , COWI, Arkitema, Tredje Natur, Guiseppe Liverino, Astrid Maria Rasmussen, Martin Auchenberg, Visit Copenhagen, Gustav Skytte Riisager og KK Design.

Design
KK Design.

