



REFERAT

for mødet den 17.03.2015, kl. 15:30 i Rådhuset, Udvalgsværelse F på 2. sal

8. Forslag til Kommuneplan 2015 - udsendelse i udvalgshøring (2014-0242807)



8. Forslag til Kommuneplan 2015 - udsendelse i udvalgshøring (2014-0242807)

Forslaget til Kommuneplan 2015 – Den sammenhængende by – sætter rammerne for den fremtidige byudvikling i København som en udmøntning af Kommuneplanstrategi 2014 vedtaget i Borgerrepræsentationen den 11. december 2014.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Økonomiforvaltningen indstiller over for Økonomiudvalget,

1. at forslag til Kommuneplan 15 – Den sammenhængende by - sendes i høring i de politiske fagudvalg, lokaludvalgene samt Ældrerådet, Handicaprådet og Udsatterrådet, med frist for bemærkninger fredag den 8. maj 2015.

PROBLEMSTILLING

København oplever i disse år en stærk befolkningstilvækst, som forudses at fortsætte uændret i hele planperioden. I 2027 vil der være 100.000 nye københavnere, så byens indbyggertal stiger til ca. 680.000 indbyggere. Dette betyder, at der vil være behov for flere boliger. Der vil også være behov for flere jobs og kommunale services som skoler, biblioteker og idrætsanlæg. Det betyder også, at der vil komme flere brugere af byens grønne områder og kultur- og fritidsfaciliteter og at flere mennesker vil bruge byen i det daglige. Alt andet lige vil det også medføre et øget transportbehov i København og ind og ud af København. Samtidig med befolkningsvæksten skal byen også håndtere følgerne af klimaforandringer.

LØSNING

Forslaget til Kommuneplan 2015 udfolder Kommuneplanstrategi 2014's vision om, at København skal danne rammen om det gode liv på et bæredygtigt grundlag med høj livskvalitet. Den høje livskvalitet som københavnere nyder, udgør samtidig en vigtig del af grundlaget for at tiltrække nye arbejdspladser til glæde for byens borgere.

Grøn boligby

Den umiddelbart største udfordring, som kommuneplanen løser er at sikre, at der er et tilstrækkeligt boligudbud og et varieret boligudbud. Arealerne til byudvikling i rækkefølgeplanen rummer mulighed for at opføre 45.000 nye boliger. Med de konkrete rammeændringer i kommuneplanen sikres mulighed for 4.000 nye boliger, heraf forventeligt ca. 430 ungdomsboliger. Kommuneplanen inddrager ikke nye områder i rækkefølgeplanen (læs om rækkefølgeplanen side 82 – 83 i bilag 1), men fremrykker arealer fra 2. del af planperioden (perioden 2021 – 2027) til 1. del (perioden 2015 – 2020), således at planlægning af disse områder kan ske fra vedtagelse af Kommuneplan 2015. Hermed kan de 45.000 boliger rummes inden for områderne, der er udlagt i planperioden. Se bilag 8 om boligbyggebehov og boligstørrelser.

For at muliggøre flere boligprojekter i byen, også på grunde og bygninger, som ellers kan være svære at bebygge, gøres reglerne om boligstørrelser mere fleksible, samtidig med at målsætningen om boliger af forskellig størrelse og dermed også pris fastholdes. Sammen med målet om 20 % almene boliger i byen og anvendelsen af de nye redskaber til at sikre almene boliger, betyder det, at de nye bydele afspejler resten af København og alle får mulighed for at bo i alle dele af byen. I alt muliggøres 750 almene boliger om året - i alt 9.000 frem mod 2027.

Sammenhængende by

Kommuneplanen understreger vigtigheden af, at byens udvikling og vækst kommer alle københavnere til gode. Kommuneplanens målsætning om 6.000 nye ungdomsboliger vil gøre det lettere for blandt andet unge at etablere sig i København. 10 % af de nye almene boliger i udviklingsområderne skal have en maksimal husleje på 3.200 kr./måneden, i henhold til kommunens aftale med de almene boligorganisationer, og med den nævnte målsætning om 20 % almene boliger i byen sikres en blandet by. Kommuneplanen vil fremme gode forbindelser mellem byens områder og at private og offentlige investeringer kommer borgerne til gavn på tværs af områderne. Som eksempel kan nævnes bedre forbindelser i form af nye vej-, cykel, og gangforbindelser samt kollektiv transport, som binder Tingbjerg-Husum bedre sammen med resten af København, som et led i en aftale mellem kommunen og de lokale boligorganisationer.

Kvalitet i byen

Udviklingen i byens rekreative grønne arealer skal ses i sammenhæng med den befolkningsmæssige udvikling. Udover den begrønning, der sker som følge af byomdannelsen og anlæg af grønne gårde i den eksisterende by, vil nye større offentlige grønne rekreative arealer kræve en finansiering, som ikke er en del af kommuneplanen. Kommuneplan 2015 sætter fokus på koordineringen af planlægning og finansiering. Som noget nyt indeholder kommuneplanen et kort med en principiel udpegning af arealkrævende investeringsbehov i 8 udviklingsområder, i såvel den eksisterende by som byudviklingsområderne. Det omfatter skoler, biblioteker, idrætsanlæg og anden infrastruktur som (sti-)broer og -tunneler, som vil blive nødvendige i forbindelse med byudviklingen. Som en del af Kommuneplan 2015 er der indarbejdet konkrete rammeændringer, der muliggør etablering af forskellige offentlige formål, som eksempelvis fornyelse af plejehjem på Sølund og ny skole på Artillerivej.

Bæredygtig transport

Kommuneplanen fastholder den overordnede målsætning om, at 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn. Dette er lykket at nå de senere år og det skal fortsat understøttes gennem planlægningen. Større byudviklingsprojekter skal koordineres med udbygning af den rette infrastruktur. Det sker allerede i Nordhavn og i Ørestad. Ved at muliggøre fortætning i de stationsnære områder, som f.eks. det konkrete forslag om byggeri ved Nuuks Plads, understøttes den kollektive transport. Stationsnær placering af de arbejdspladser, som der kan opføres inden for 600 meter fra en station (ca. 33.000 arbejdspladser), giver potentielt en samlet reduktion af CO₂-udslippet på 95.000 tons i løbet af planperioden. Kommuneplanen understreger vigtigheden af et sammenhængende cykelstinet, også ud af kommunen, som gør det mere attraktivt at cykle i København. Derudover indeholder kommuneplanen en mulighed for mere konkret at vurdere parkeringsbehovet i de enkelte projekter, ved at gøre parkeringsnormen mere fleksibel i tætbyen og byudviklingsområderne. Se bilag 6 om parkering.

Sammen om vækst og arbejdspladser

Kommuneplan 2015 udlægger tilstrækkelig arealer til, at byen har et varieret udbud af forskellige lokaliseringmuligheder for forskellige slags erhverv. De kreative virksomheder er en vigtig del af den københavnske erhvervsstruktur. Kommuneplanen viderefører derfor de kreative zoner. For at bevare eksisterende erhvervsområder indføres en række kriterier for en konkret vurdering, før en eventuel omdannelse til f.eks. boliger. Et andet vigtigt element i at understøtte flere arbejdspladser i byen er at sikre, at københavnere har de rette kvalifikationer til at være med til at skabe jobs og møde den efterspørgsel virksomhederne har på arbejdskraft. Derfor fortsætter kommuneplanen målsætningen om, at 95 % af hver årgang skal have en ungdomsuddannelse eller videregående uddannelse.

Klima og miljø

Kommuneplanen bygger på kommunens overordnede målsætning om at være CO2-neutral i 2025 til glæde for miljøet og københavnernes sundhed. Et nyt element i kommuneplanen er optagelsen af et kort over skybrudsløsninger. Kortet viser den overordnede principielle tilgang til sikringen af København, som en del af de centrale tiltag for at klimatilpasse byen, samtidig med, at byens rum kan gøres mere grønne og attraktive. Endvidere skal København sikres mod stormflod ved et ydre sikringsanlæg, der skal planlægges som en samlet løsning i koordinering med nabokommunerne. Endelig udpeges i kommuneplanen to alternative muligheder for placering af et eventuelt biogasanlæg (f.eks. mulighed for REnescienceanlægget) på Prøvestenen.

Greater Copenhagen

København er i tæt konkurrence med andre storbyer, især i Nordeuropa, om investeringer, turister og arbejdspladser. Dette er en regional, hvis ikke national problemstilling og derfor arbejder kommunen tæt sammen med de øvrige kommuner på begge sider af Øresund, og med regionerne for at udvikle konkurrenceevnen under paraplyen Greater Copenhagen. En vigtig del heraf er at sikre Københavns forbindelser til omverdenen i form af Københavns Lufthavn som et internationalt hub, nye infrastrukturprojekter som Ringstedbanen og Femern Bælt forbindelsen, og endelig sammen med nabokommunerne at udbygge nettet af supercykelstier og reducere trængslen på vejene, for at understøtte et velfungerende arbejdsmarked og uddannelsescentrum.

ØKONOMI

Der er ingen direkte økonomiske konsekvenser af denne indstilling.

I forbindelse med forelæggelsen af forslaget til Kommuneplan 2015 med henblik på den offentlige høring, vil der samtidig blive forelagt en investeringsredegørelse, som vil belyse de kommunaløkonomiske konsekvenser af byudviklingen.

VIDERE PROCES

Med Økonomiudvalgets beslutning om at sende forslaget til Kommuneplan 2015 i intern høring, løber den intern høring frem til fredag den 8. maj 2015.

Til brug for lokaludvalgenes og Ældrerådets, Handicaprådets og Udsatterådets høringsprocesser, er der udarbejdet en skabelon (bilag 11), ifølge hvilken lokaludvalgene og rådende opfordres til at komme med konkrete ændringsforslag til kommuneplanen, som vedrører den pågældende bydel/rådets arbejdsområde.

Den fulde kommuneplan findes på <http://kommuneplan.testkkms.kk.dk/>, som er en foreløbig version af den kommende kommuneplanhjemmeside. Siden er således at betragte som et udkast, forud for behandlingen af kommuneplanforslaget i juni 2015.

Økonomiforvaltningen sammenfatter bemærkninger og forslag til ændringer i en hvidbog, der vedlægges endelig indstilling om kommuneplanforslaget til Økonomiudvalgets møde den 9. juni 2015 og Borgerrepræsentationens møde den 17. juni 2015.

Borgerrepræsentationen vedtog en række ændringsforslag til Kommuneplanstrategi 2014. De er besvaret i den Kommuneplan 2015 – Den sammenhængende by (bilag 1), på nær tre spørgsmål om, hvilke aktive valg byen og bystyret vil skulle foretage for at nå:

- Opfyldelsen af CO2-neutralitetsmålet
- Boliger til alle, og

- Den grønne udvikling af byen

Disse tre spørgsmål vil blive besvaret i forbindelse med det endelige forslag til Kommuneplan 2015 i juni 2015.

BESLUTNING

Dagsordenspunkt 8: Forslag til Kommuneplan 2015 – udsendelse i udvalgshøring

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 17. marts 2015

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

SF afgav følgende protokolbemærkning:

”SF ser frem til høringen om kommuneplanen, som vi forventer, kan kvalificere kommuneplanen yderligere.”

BILAG

[Bilag 1 - Kommuneplan 2015 "Den sammenhængende by"](#)

[Bilag 2 - Link til kommuneplanens hjemmeside](#)

[Bilag 3 væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer](#)

[Bilag 4 - Kommuneplan 2015, Rammer](#)

[Bilag 5 - Væsentlige ændringer i kommuneplanens retningslinjer](#)

[Bilag 6 - Notat vedrørende behovet for ændrede parkeringsnormer](#)

[Bilag 7 - Analyse, boligbyggebehov og boligstørrelser](#)

[Bilag 8 - Miljøvurdering, Kommuneplan 2015](#)

[Bilag 9 - Notat om detailhandel i København 2008 - 2014](#)

[Bilag 10 - Skabelon til intern høring Kommuneplan 2015, marts - maj 2015](#)



Forslag til
KØBENHAVNS KOMMUNE
KOMMUNEPLAN 2015





FORORD

De fleste af os, der bor i København, er enige om i hvert fald én ting: At København er en ualmindelig dejlig by at bo i. Og rygtet har spredt sig. Byens gode ry og københavnernes høje livskvalitet trækker mennesker og virksomheder hertil, og får byen til at vokse – og til at blomstre.

I København tror vi på, at livskvalitet og vækst går hånd i hånd – at de er hinandens forudsætninger. At en høj livskvalitet trækker investeringer og vækst med sig. Og vi ved, at når der er gang i hjulene, kan vi bygge nyt, vedligeholde og modernisere og give københavnere gode kommunale tilbud, som løfter livskvaliteten i byen.

Den kommuneplan, du sidder med i hånden, er fokuseret på netop de to ting: At styrke københavnernes livskvalitet og at skabe vækst. Vi er optaget af, at de eksisterende kvarterer i byen og de udsatte områder udvikles. Vi er optaget af at sikre, at byen hænger sammen, og at københavnere på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Vi er optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder, med flere transportforbindelser på tværs af bydele og med flere hverdagsmøder mellem mennesker fra forskellige dele af samfundet.

Det er dejligt, at vi har skabt en by, som så mange ønsker at flytte til – og som de, der allerede bor her, ønsker at blive boende i. Det er godt for byens økonomi, at den vokser, fordi vi bliver flere til at finansiere den kommunale service og tage del i såvel arbejdslivet som byens liv. Men voksevækst giver også pres på udgifterne: Der skal være skoler og børneinstitutioner til de mange børn, kultur- og idrætstilbud til de mange københavnere, billige boliger og plads til grønne områder og parker. Det kræver, at vi har overblik og skaber og bevarer velfungerende rammer om hverdagslivet – både i de nye områder af byen, som vi udvikler, og i de gamle klassiske kvarterer i byen.

København er en grøn by. Vi er byen med de mange cykelstier. Vi er byen, hvor du kan hoppe direkte i havnen, hvis du har lyst til en dukkert. Ude i verden er vi kendt for vores bæredygtige løsninger, som kombinerer vækst med en positiv udvikling for miljø og klima. Men de hårde facts er, at vi på vækstfronten faktisk halter lidt bagud i forhold til de storbyer, vi plejer at sammenligne os med. Vi har derfor sat de ambitiøse mål, at vi vil skabe 20.000 nye private



arbejdspladser frem mod år 2020 og have en årlig BNP-vækst på fem procent. Vi samarbejder regionalt for at tiltrække kapital og gode hoveder – investeringer, nye virksomheder og videns- og uddannelsesinstitutioner. Vækst i regionen giver flere arbejdspladser til københavnere.

Derfor er vi gået sammen med Region Hovedstaden, Region Sjælland og alle Sjællands kommuner i udviklingssamarbejdet 'Greater Copenhagen'. Desuden håber vi, at Region Skåne og de skånske kommuner også vil træde ind i samarbejdet. Og vi er hele tiden i færd med at skabe infrastruktur og kollektiv transport, der gør byen let at komme til, let at komme rundt i og som kobler os på verden omkring os.

En af de allervigtigste årsager til at vi ønsker vækst er, at manglende vækst vil ramme nogle københavnere hårdere end andre og skabe større ulighed i byen. Manglende vækst betyder, at der bliver skabt færre arbejdspladser. Og færre arbejdspladser rammer især mennesker med lave eller moderate indtægter og borgere i kanten af arbejdsmarkedet. Derfor vil en lav vækst især ramme i de bydele, hvor der i dag er mange almene boliger, og hvor der bor folk med almindelige og beskedne indtægter.

København er på godt og ondt en storby, der har en stor andel af landets hjemløse, misbrugere, psykisk syge og folk uden for arbejdsmarkedet. København har hjerterum til alle slags borgere, også til skæve eksistenser. Men stadig større afstand mellem top og bund er en udfordring for København, og det er en udvikling, vi vil forsøge at bekæmpe. Uligheden i byen kan i dag ses meget konkret ved, at borgere i byens velhavende kvarterer, fx Indre by og Østerbro, lever meget længere end borgerne på Nørrebro. Forskelle i indkomst, sundhed og tilknytning til arbejdsmarkedet svækker sammenhængskraften i byen – nogle grupper risikerer at blive skubbet helt ud af fællesskabet. Derfor vil vi planlægge byen godt, investere i boliger for alle indtægtsgrupper og blande boligformerne for at sikre, at byen ikke bliver opsplittet i områder for velhavende og områder for lavindkomstgrupper. Vi skal også arbejde på rent fysisk at koble gamle og nye byområder sammen med veje, stier og kollektiv transport. På den måde kan vi bevare et sammenhængende København.

I København har vi brug for vækst for at kunne udvikle byen. Målet er at sikre en by, der har plads til alle. Vi vil sørge for, at væksten er solidarisk, ansvarlig og bæredygtig. At væksten kommer alle københavnere til gode. For når det går godt i København, så skal det gå godt i alle bydele og for alle københavnere.



Frank Jensen
Overborgmester



INDHOLD

7	I. VISION
11	2. GRØN BOLIGBY
12	2.A. Boliger nok til alle dæmper prisstigninger
14	2.B. Tæt og bæredygtig by omkring stationer
18	2.C. Grøn by til københavnere
23	3. SAMMENHÆNGENDE BY
24	3.A. Udvikling af den eksisterende by
26	3.B. Social sammenhængskraft
30	3.C. Gode boliger til alle
37	4. KVALITET I BYLIVET
38	4.A. Højt niveau i den kommunale service
42	4.B. Attraktivt hverdagsliv for københavnere
48	4.C. Attraktivt handelsliv
53	5. SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER
54	5.A. Flere investeringer og arbejdspladser giver en stærk hovedstad
56	5.B. Bæredygtig lokalisering af erhverv
58	5.C. Et bredt udvalg af virksomheder og arbejdspladser
65	6. GREATER COPENHAGEN
66	6.A. Vækst, investeringer og jobs via regionalt samarbejde
70	6.B. Internationalt knudepunkt
77	7. APPENDIKS
78	7.A. Planscenarier
86	7.B. Udviklingsområder i København

Denne publikation udgør den overordnede vision for udviklingen af København i Kommuneplan 2015. Den samlede kommuneplan med retningslinjer, rammer, redegørelse og miljøvurdering findes kun digitalt og kan ses på kommunens hjemmeside: www.kp15.kk.dk. Som grundlag for revisionen af kommuneplanen er udarbejdet en række analyser, herunder; bosætningsanalysen, notat om boligbygge- og boligstørrelsesbehov, notat om planlægning for erhvervsudvikling i København og notat om detailhandelsudviklingen, der ligeledes findes på kommuneplanens hjemmeside.

NB adressen til den elektroniske kommuneplan er <http://kommuneplan.testkms.kk.dk/> indtil den offentlige høring starter, herefter vil den være: www.kp15.kk.dk.



1. VISION

Flere og flere københavnere bliver boende i byen gennem livets forskellige faser. Der er også flere og flere, som flytter til København andre steder fra. At flere vælger at bo i byen, er en miljømæssig fordel for regionen og landet frem for en mere spredt byudvikling. Befolkningsvækst i København og omegnskommunerne modvirker, at bosætningen vokser ud i landskabet på hele Sjælland med inddragelse af åbent land og øget pendling til følge. At vælge København er også et tilvalg af muligheden for en bæredygtig livsstil, hvor man bl.a. kan cykle til sine daglige gøremål.

Befolkningsvæksten og flere arbejdspladser udgør ved en koncentreret udbygning grundlaget for en god kollektiv trafik, som reducerer byens CO₂udledning. Væksten skaber mulighed for en udbygning af den offentlige service som eksempelvis nye daginstitutioner, renoverede skoler,

fritidsfaciliteter, moderniserede plejeboliger samt en ren og tryk by med attraktive rekreative muligheder og et stort kulturudbud.

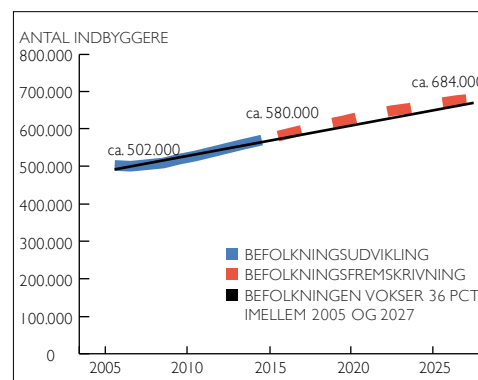
Den høje livskvalitet i København tiltrækker mennesker og virksomheder. Kommunen skal være med til at sikre, at københavnernes uddannelsesniveau danner et solidt grundlag for den enkeltes arbejdsliv. Samtidig skal de store vidensinstitutioner i byen og byens erhvervsliv i højere grad udnytte den geografiske nærhed til at skabe nye samarbejder. København skal, som Danmarks hovedstad og eneste storby, leve op til at være landets vækstlokomotiv, hvor virksomheder kan skabe nye arbejdspladser, der også giver vækst i resten af landet. Et vigtigt element heri er, at byen er godt forbundet til både den nære region og omverdenen gennem samarbejder og gennem trafikale forbindelser som eksempelvis Københavns Lufthavn.

Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare. København skal også fortsat have boliger i forskellige prisklasser. Derved sikres, at byens mangfoldighed bevares. Det er derfor vigtigt at sørge for, at der er forskellige boliger til forskellige priser i alle bydele, så hele byen vedbliver at være for alle. Samtidig fortsætter arbejdet med at sikre lige muligheder for bl.a. uddannelse, beskæftigelse og sundhed.

BEFOLKNINGSUDVIKLING OG – FREMSKRIVNING 1995-2027

Figuren viser Københavns befolkningsudvikling 1995-2015 samt den forventede udvikling frem til 2027.

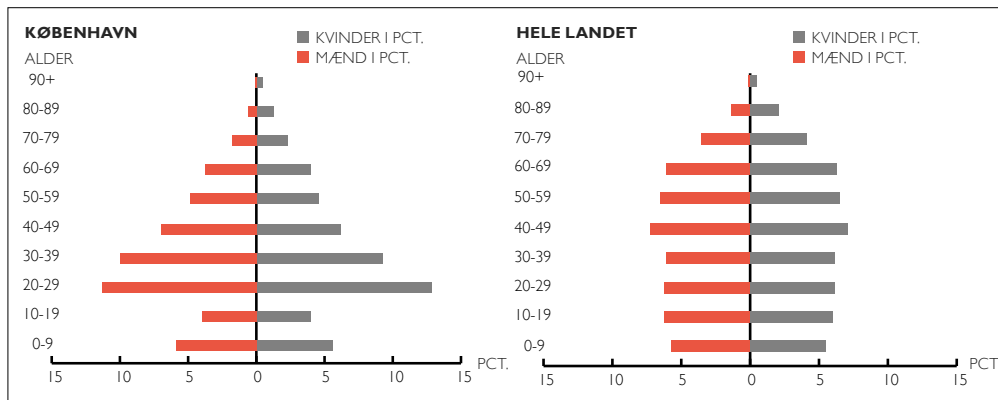
Kilde: Danmarks Statistik, Københavns Kommunes befolkningsprognose.



BEFOLKNINGSPYRAMIDE 2014

I Københavns Kommune udgør de 20-39 årige en væsentlig højere andel af befolkningen end i hele landet. I København er der relativt få borgere blandt de 50+ årige sammenlignet med resten af landet.

Kilde: Danmarks Statistik, Københavns Kommune (2014 befolkningsprognose).



Byen skal være en velfungerende ramme om hverdagslivet og samtidig skabe plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige. Her skal være mulighed for det tilfældige møde på tværs af kulturer og sociale grupper i en tryk og åben atmosfære. Det giver sammenhængskraft. Vækst og livskvalitet skal styrkes i de udsatte byområder; så byen hænger sammen både fysisk og socialt. Byens grønne og blå områder skal give københavnernes mulighed for rekreative ophold og fysisk aktivitet.

For at forbedre disse muligheder skal københavnernes kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner. Det kan eksempelvis bidrage til at understøtte, at folkeskolen får en stærkere rolle i lokalsamfundet som stedet med plads til bibliotek, idræt og leg. På den måde kan vi med nye bæredygtige løsninger imødegå et eventuelt fremtidigt pres på arealer og samtidig bidrage til et mindre forbrug af ressourcer. Nytænkning af funktioner skal kombineres med en løbende kvalitetsudvikling i den kommunale service.

København vil være CO₂neutral i 2025. Grøn omstilling af vores energiproduktion, et markant mindre energiforbrug, bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet og grøn mobilitet er vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe grøn vækst og førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger. Vi skal være parate til at omsætte klimaudfordringerne til at løfte København til et højere niveau af vækst og livskvalitet.

Kommuneplan 2015 sikrer et København, der er rustet til befolkningsvæksten, og understøtter byens fortsatte sammenhængskraft. Københavnerne har vekslende behov og forskellige forventninger til deres by. Kommunen kan og skal ikke løfte alle opgaver. Vi vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke Københavns fremtid. Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnernes om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre.



2. GRØN BOLIGBY

Mål for udviklingen af København

København vokser, og det er vores ambition, at det sker på en bæredygtig måde - både socialt, økonomisk og miljømæssigt. Målet er en grøn og sammenhængende by, som kan rumme en forventet befolkningsvækst på 100.000 nye københavnere frem mod år 2027.

- 45.000 nye boliger i 2027, svarende til 3.750 boliger pr. år
- Fordeling af den kørende trafik i København med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil
- Mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn
- Mindst 1/2 af den kørende trafik til arbejde eller uddannelse i Københavns Kommune skal ske på cykel

GRØN BOLIGBY - 2.A.

BOLIGER NOK TIL ALLE DÆMPER PRISSTIGNINGER

MATCHE BOLIGUDBUD OG BOLIGEFTERSØRGSEL

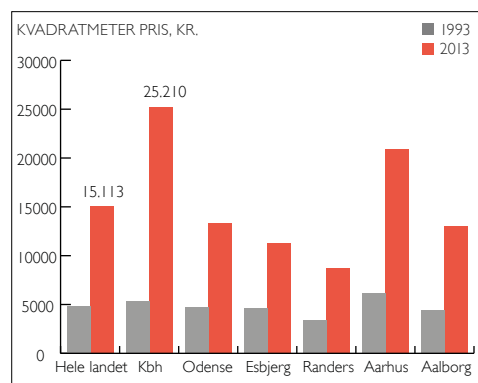
Det er socialt bæredygtigt at sikre, at der er boliger til alle, bl.a. ved at modvirke kraftige prisstigninger. Derfor skal boligudbuddet i København matche efterspørgslen. Med den forventede befolkningstilvækst på 100.000 nye københavnere er der behov for 45.000 nye boliger; heraf 6.000 ungdomsboliger, frem mod år 2027.

UDVIKLING I BOLIGPRISER

Den gennemsnitlige kvadratmeterpris er steget mere i København i perioden 1993 til 2013 end i de øvrige 6 byer og i hele landet.

Figuren viser den gennemsnitlige kvadratmeterpris for parcel/rækkehuse og ejerlejligheder i 1993 og 2013 i København, de øvrige 6-byer og hele landet. Feriehuse er ikke inkluderet. Priser er løbende.

Kilde: Realkreditrådet



PLANEN ER KLAR

Med de områder, der allerede er udlagt til byudvikling i København, er der sikret tilstrækkelig plads til nybyggeri af boliger. Der er en rummelighed i den eksisterende by på ca. 8.000 - 10.000 nye boliger og i de nye byudviklingsområder på ca. 40.000 boliger. Det er ønskværdigt for beboerne, at de enkelte byområder færdiggøres inden for en overskuelig tid, så de ikke skal bo på en byggeplads i mange år. Det er også sundt for kommunens økonomi kun at skulle tilvejebringe infrastruktur i form af veje, skoler, børneinstitutioner, idrætsfaciliteter og grønne områder mv., hvor der er et befolkningsmæssigt grundlag. Der foretages derfor kun mindre justeringer af kommunens rækkefølgeplan. En del af grundlaget for kommuneplanlægningen i Københavns Kommune er analysen om kollektiv infrastruktur i København fra 2013. Analysen viser, hvordan byudvikling og udbygning af infrastruktur hænger sammen. Analysen viser endvidere, at hvis befolkningsvæksten fortsætter, og hvis der tilvejebringes finansiering til

infrastruktur, så vil der blive brug for at inddrage flere perspektivområder til byudvikling, herunder Ydre Nordhavn, Godsbaneterrænet og Refshaleøen. Analysen skal opdateres frem mod Kommuneplan 2019. Byggeriet af de første ca. 30.800 boliger kan gå i gang, så snart bygherrerne er parate, fordi kommunen allerede har vedtaget lokalplaner, som muliggør byggeriet.

Med Kommuneplan 2015 foretages derudover omkring 30 konkrete rammeændringer, der giver mulighed for byggeri af mere end 4.000 nye boliger, heraf over forventeligt 400 ungdomsboliger, fordelt over flere af Københavns bydele med større boligbyggerier i bl.a. Nordhavn og Sydhavn og på Frederikssundsvej, Artillerivej samt Amager Strandvej. De konkrete rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

OMRÅDE	BOLIGRUMMELIGHED (90 M ² GENNEMSNIIT)
Nordhavn	7.400
- Levantkaj	3.900
- Indre Nordhavn	3.500
Carlsberg	3.000
Valby	4.300
Industrikvarter	
- Grønttorvet	2.800
- Øvrige områder	1.500
Nordøstamager	4.200
Sydhavn	7.400
- Enghave Brygge	2.400
- Øvrige holme	5.000
Ørestad	11.900
- Ørestad Syd	5.200
- Bella Center	2.100
- Øvrige kvarterer	4.600
Øvrige områder	1.900
Total	40.100
Eksisterende by	8 - 10.000

GRØN BOLIGBY - 2.B.

TÆT OG BÆREDYGTIG BY OMKRING STATIONER

TÆT BY SKABER VÆKST

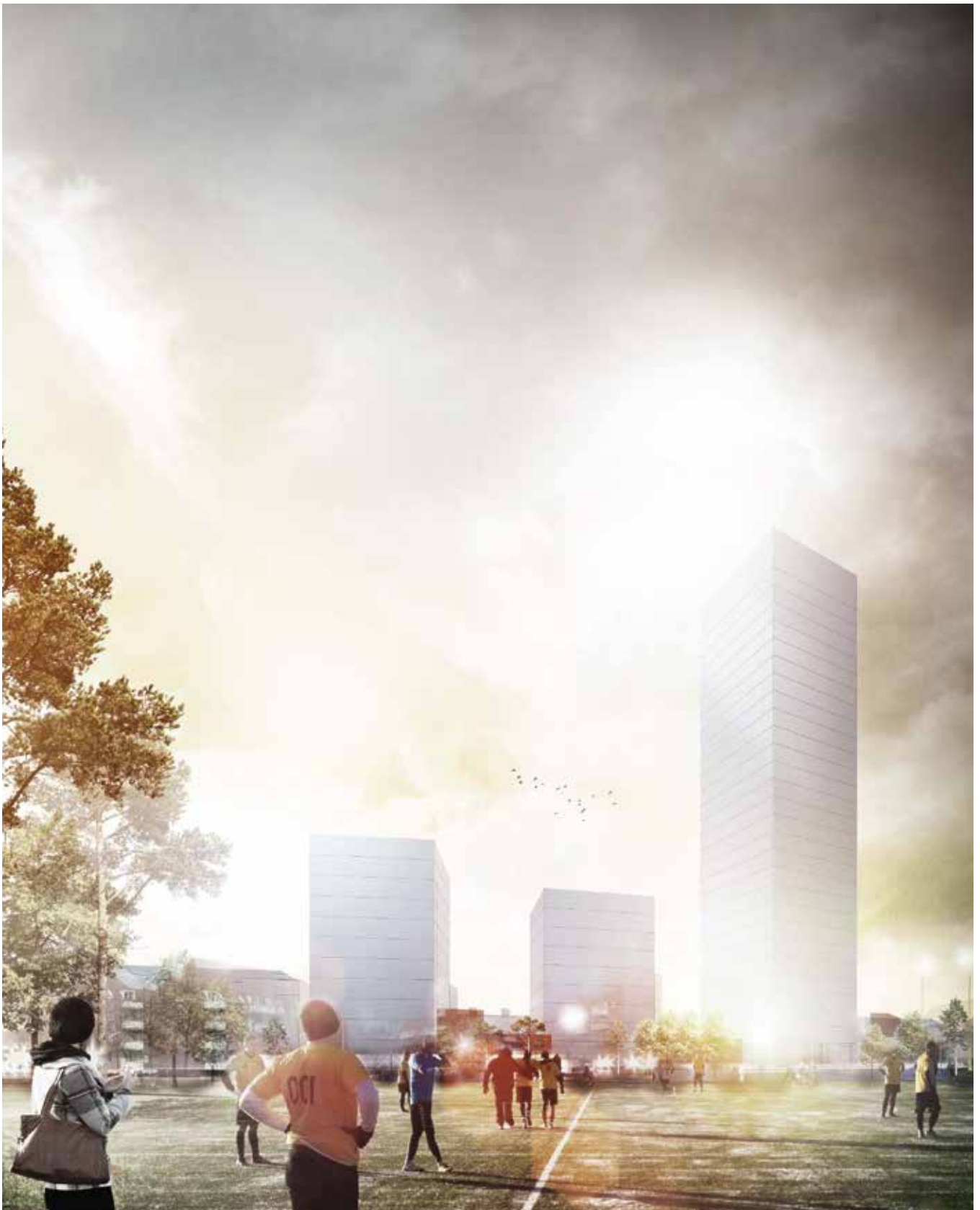
Det er økonomisk bæredygtigt at bo tæt i byen. København er Danmarks vækstlokomotiv, og storbyen skaber vækst ved at koncentrere arbejdskraft, vidensinstitutioner, virksomheder og forbindelser til udlandet. Storbyers særlige produktivitet opstår, fordi virksomheder kan få specialiseret arbejdskraft, og fordi borgere kan søge arbejde, der modsvarer netop deres kvalifikationer. Nye studier viser således, at en by med dobbelt så mange indbyggere som en anden by har mellem 2 og 5 pct. højere produktivitet. Byggeriet af 45.000 nye boliger genererer i sig selv, hvad der svarer til 84.000 nye fuldtidsjobs i et år.

BYUDVIKLING SKAL VÆRE BÆREDYGTIG

Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme, miljørigtig energiforsyning, fællesløsninger for affaldshåndtering, og modvirker byspredning ud i det åbne land og i de grønne kiler. Samtidig giver fortætningen mulighed for at holde andre dele af byen mere åben og grøn. I Hovedstadsregionen følger vi stadig Fingerplanen fra 1947, som netop bygger på disse principper. I København, som

er Fingerplanens centrum, spiller vi en afgørende rolle i forhold til at understøtte og udvikle potentialer i den kollektive trafik ved at bygge tæt og dermed bæredygtigt omkring tog- og metrostationer. Op mod 95 pct. af de nye boliger etableres stationsnært. Københavnerne gode muligheder for at færdes rundt i byen med offentlig transport, cykel og gang understøtter møder mellem forskellige mennesker i byens rum og giver samtidig god mulighed for en sundere livsstil.

I Kommuneplan 2015 fastholder og styrker vi princippet om stationsnær placering af erhverv og offentlige funktioner samt højere tætheder rundt om byens tog- og metrostationer; herunder de områder der bliver stationsnære med udbygningen af metroen. Vi øger allerede byggemulighederne en række konkrete steder, som eksempelvis Nuuks Plads, hjørnet af Kødbyen ved Dybbølsbro, Borgmestervangen, Hedegårdsvej mv., og modtager gerne yderligere konkrete ideer og forslag til en forøget og mere bæredygtig anvendelse af arealer i de helt stationsnære områder. De konkrete rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.



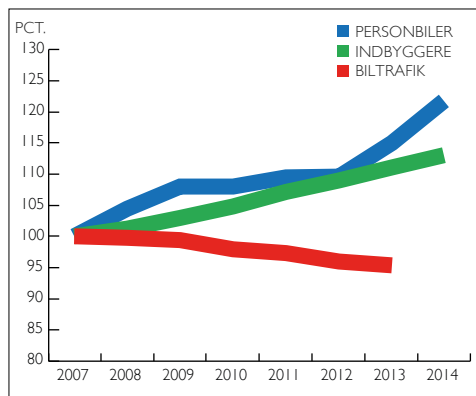
VISUALISERING AF DE NYE UNGDOMSBOLIGER PÅ BORGMESTERVANGEN

Illustration: Arkitema Architects

BILEJERSKAB OG BILTRAFIK

Figuren viser udvikling i indbyggertal, bilejerskab og biltrafik i perioden 2007-2014.

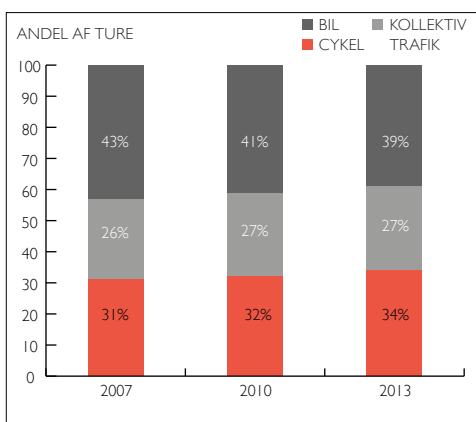
Kilde: Københavns Kommune



FORDELING PÅ TRANSPORTFORMER

Figuren viser den procentvise fordeling mellem cykler, kollektiv trafik og biler for alle ture i, til og fra København på tre udvalgte år. Gåture er ikke inkluderet.

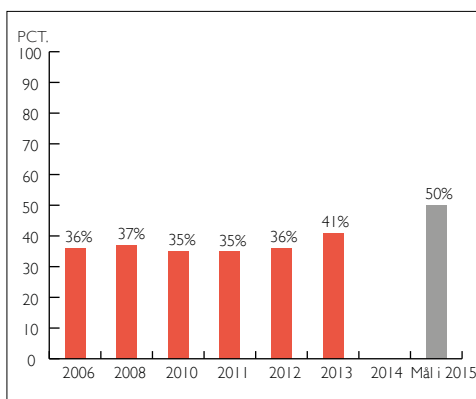
Kilde: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.



CYKLING TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE

København har en målsætning om, at mindst 50 pct. skal cykle til arbejde eller uddannelse i København i 2015. I 2013 udgjorde andelen 41 pct., hvilket er en stigning på 5 pct. point fra 2012.

Kilde: DTU, Transportvaneundersøgelse 2013.



MINDRE BILTRAFIK OG MERE CYKLING OG KOLLEKTIV TRANSPORT

God fremkommelighed er afgørende for, at folk i hele hovedstadsområdet kan komme på arbejde og dermed bidrage til vækst og velfærd. I takt med, at København får flere indbyggere og arbejdspladser, øges presset på byens veje. Dertil kommer, at fremkommeligheden på mange strækninger er nedsat bl.a. på grund af arbejde med anlæg af nye metrostationer og almindelig vedligeholdelse af vejnettet. Kommunen har derfor fokus på at sikre fremkommeligheden bl.a. gennem koordinering af anlægsprojekter, der påvirker vejnettet, så fremkommeligheden bliver så god som mulig for både biler, cykler og busser.

I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport. Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal være båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport eller cykel. For at forbedre miljøet, sundheden og fremkommeligheden i København skal vi fortsætte med at udbygge den kollektive trafik og et attraktivt cykelstinet i takt med befolkningsudviklingen. I 2019 åbner vi metrocityringen, der giver et stort løft til den kollektive trafik i København, så over 100.000 nye passagerer hver dag vil benytte sig af muligheden for at rejse kollektivt. For at sikre bedst mulig sammenhæng mellem transportformerne, skal der med projekt Bynet 2019 ske en tilpasning af busnettet frem mod metrocityringens åbning, så der skabes bedre sammenhæng mellem bus, tog og metro.

Den gode nyhed er, at vi i København rent faktisk er lykkedes med at vokse i indbyggertal og bilejerskab, uden at biltrafikken er steget, fordi 100 pct. af trafikvæksten i København i en årrække er sket med grønne transportmidler. Den tætte by understøtter indfrielsen af dette mål, fordi det for mange københavnere er nemt at tage cyklen på arbejde eller til uddannelse. Når vi flytter transporten over til

cykel, gang og det kollektive, bliver der samtidig bedre plads på vejene for virksomhederne og de borgere, for hvem bilen er en forudsætning for, at hverdagen hænger sammen. Kollektiv transport og god afvikling af trafikken i København understøttes i høj grad med den nye metro til Sydhavn og til Nordhavn samt med den nye hurtige busbane fra Nørreport Station til Ryparken Station.

For at reducere rejsetiden arbejder vi i København derudover på en række andre tiltag, herunder styrkelse af intelligente trafiksystemer, bedre veje, bedre cykel- og gangtrafik, busfremkommelighed, parkering og forbedret sammenhæng i den kollektive trafik, også regionalt. Hertil kommer en ny trafikzone i Indre By, hvor biltrafikken må forventes afviklet med lavere hastighed under hensynstagen til bylivet, byrummet og de mange øvrige trafikanters - herunder kollektiv trafik, cyklister og gående - intensive tilstedeværelse.

GRØN BOLIGBY - 2.C.

GRØN BY TIL KØBENHAVNERNE

BOLIGBYGGERI GØR BYEN GRØNNERE

I takt med at tidligere industriområder er blevet omdannet til nye byområder, er byen blevet grønnere med flere rekreative områder. Vi stiller nemlig krav om gode og grønne friarealer til nybyggeri, anlæg af attraktive opholdsmuligheder for byliv og begrønning af gader og parkeringspladser. Desuden stiller vi krav om, at byen åbnes op, og at der gives adgang til havnens rekreative kvaliteter. Samtidig bliver boligerne også i stigende grad grønne og miljømæssigt bæredygtige med altaner, taghaver eller grønne tage, lavere energiforbrug mv.

Temaet uddybes i kapitel 4, Kvalitet i bylivet.

NYE PARKER TIL KØBENHAVNERNE

Den positive udvikling i kommunens befolkning og økonomi har i en årrække givet mulighed for, at vi investerer i rekreative faciliteter, og det fortsætter vi med. Hertil hører bl.a. Amager Strandpark, som udflugtsmål for hele byen og nærrecreation for de nye boligområder på Østamager, Mimersparken på Nørrebro og de mange nye grønne gårde i den eksisterende by, så københavnernes får helt bolignære fælles friarealer. Grønne områder tæt på københavnernes boliger er vigtige for livskvaliteten i hverdagen. Aktuelt har væksten skabt grundlaget for en række nye offentligt tilgængelige parker med mulighed for leg og rekreation.

Vi har eksempelvis fået offentlig adgang til haven på Carlsberg, som er privatejet, og på det

gamle Grønttorv i Valby er et nyt familieegnet boligområde på vej, hvor friarealer samles som en stor og attraktiv park, der skaber gode rammer for det moderne familieliv. I lokalplanen for Enghave Brygge er muliggjort en offentlig park, som anlægges, hvis der findes kommunal finansiering. Derudover er der etableret lommeparker både i den eksisterende by – i Valby og på Nørrebro og Amager – og i det nye byudviklingsområde i Indre Nordhavn. Der har også været mulighed for at udvide nogle af de eksisterende parker i byen med projekter i bl.a. Nørrebroparken, Fælledparken og Lersøparken. Endelig sker der mange forbedringer af grønne områder, både med store (til dels tværkommunale) projekter som Naturpark Amager og Fælledparkens fornyelse og med små projekter som byhaver styret af brugerne selv.



GRØN BOLIGBY

**DET ER DESUDEN
VIGTIGT FOR
KØBENHAVN**

OVERORDNET BYUDVIKLING SKAL TAGE HENSYN TIL DE KOMMUNAL-ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Udviklingen af byen er forbundet med økonomiske konsekvenser, både på udgifts- og indtægtssiden. Når befolkningstallet øges, vil der være behov for investeringer i kommunale servicefaciliteter, så byens børn eksempelvis kan komme i skole og blive passet i dagsinstitutioner. Befolkningstilvæksten betyder også, at byen får et større beskatningsgrundlag, som kan være med til at finansiere de nødvendige servicetilbud. Det er udgiftstungt og kræver store startinvesteringer at igangsætte og færdiggøre områder, hvor udviklingen starter på 'bar mark'.

Det gælder områder som Nordhavn, Sydhavn og Ørestad. Områder i eksisterende by, som Carlsberg og Valby Industrikvarter, kan derimod i høj grad betjenes af servicefaciliteterne i de omkringliggende bydele. Kommunens økonomiforvaltning udarbejder en investeringsredegørelse, som belyser de kommunal-økonomiske konsekvenser af den forventede befolknings-, erhvervs- og boligudvikling i hele byen og de enkelte udviklingsområder i planperioden 2015-2027. Som et grundlæggende princip vil vi kun fremme byudvikling de steder, hvor der kan tilvejebringes en samlet plan for finansiering af udbygningen af kommunal service og infrastruktur.

NORDHAVNSTUNNEL

I sommeren 2014 indgik Københavns Kommune og staten en principaftale om forlængelse af Nordhavnsvej via en tunnel til Nordhavn. Den nye vejforbindelse sikrer, sammen med den kommende metro, tilgængeligheden til Nordhavn. Tunnelen er en forudsætning for at realisere visionerne for den videre byudvikling i Nordhavn og for at sikre god betjening af krydstogts- og containerterminalerne. Derudover aflaster Nordhavnstunnellen krydset ved Sundkrogsgade, og leder tung trafik udenom de indre dele af København, da tunnelen sikrer hurtig adgang til det overordnede vejnet.

SYDHAVNSMETRO

Københavns Kommune og staten har indgået en principaftale om anlæg af en metroforbindelse fra Cityringen via Sydhavnen til Ny Ellebjerg. Den nye metroforbindelse får stationer ved Fisketorvet, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg. Metroen sikrer hurtige og hyppige forbindelser fra både Kongens Enghave og udviklingsområderne i Sydhavnen, herunder de mange arbejds- og studiepladser i området. Derudover styrker den Ny Ellebjerg som trafikalt knudepunkt, der udover metro har to S-togslinjer og betjening med regionaltoget. Staten har endvidere afsat midler til udbygning af stationen, så den også vil kunne håndtere togforbindelser mod Ørestad og lufthavnen. Samlet set forventes metroforbindelsen at give hele Sydhavnen og det sydlige Valby et markant løft. Den nye metroforbindelse forventes at åbne i 2023.

RÆKKEHUSE ER EN EFTERTRAGTET BOLIGFORM

Kommuneplan 2015 gør det nemmere at bygge rækkehuse med en bymæssig, bæredygtig tæthed, idet krav til friarealer i visse områder justeres lidt, så de matcher den tæt-lave bebyggelsesstruktur. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.



3. SAMMEN- HÆNGENDE BY

Mål for udviklingen af København

København skal værne om den sociale sammenhængskraft, som gør København til en by, hvor det er rart og inspirerende at leve. Byen skal være indrettet, så københavnere møder hinanden på tværs af økonomiske, sociale og kulturelle baggrunde. Alle byens kvarterer, nye som gamle, skal hænge godt sammen fysisk, og der skal sættes ind overfor koncentration af sociale problemer i visse boligområder, så afstanden mellem top og bund ikke øges. København skal vedblive at være en by med blandede og mangfoldige boligområder, hvor der er boliger til alle, og hvor udviklingen i byen kommer alle til gode.

- 20 pct. almene boliger, svarende til 750 nye almene boliger pr. år
- 10 pct. af de nye almene boliger i udviklingsområderne skal have en maksimal husleje på 3.200 kr/mdr., svarende til ca. 50 boliger pr. år
- 6.000 nye ungdomsboliger frem mod 2027, svarende til 500 boliger pr. år

SAMMENHÆNGENDE BY - 3.A.

UDVIKLING AF DEN EKSISTERENDE BY

FORNYELSE OG OPGRADERING I DEN EKSISTERENDE BY

Den overvejende del af byens omkring 300.000 boliger ligger - og vil også i fremtiden ligge - i de ældre dele af byen. Københavnerne bor i den eksisterende by. Vi har derfor fokus på, at der sker en udvikling og opgradering af de eksisterende byområder, så de vedbliver at være attraktive for et bredt og balanceret udsnit af københavnerne. Kommunen arbejder sammen med aktører i byens boligområder, med en række by- og bygningsfornyelsestiltag, der højner kvaliteten i den eksisterende boligmasse. Eksempelvis etableres grønne og sammenlagte gårdrum og nye tagboliger på ældre ejendomme. Der installeres bad og toilet, hvor dette stadig mangler, og der gives støtte til energirenovering. Lejlighedssammenlægninger og udvidelser op i taget tilfører store og familieegnedede boliger i den eksisterende boligmasse eksempelvis i de tætte brokvarterer, men det forudsætter, at ejendommens beboere selv er indstillede på at foretage ombygning og finansiære projektet. Kommunen støtter, som en del af bygningsfornyelsesindsatsen, lejlighedssammenlægninger i private

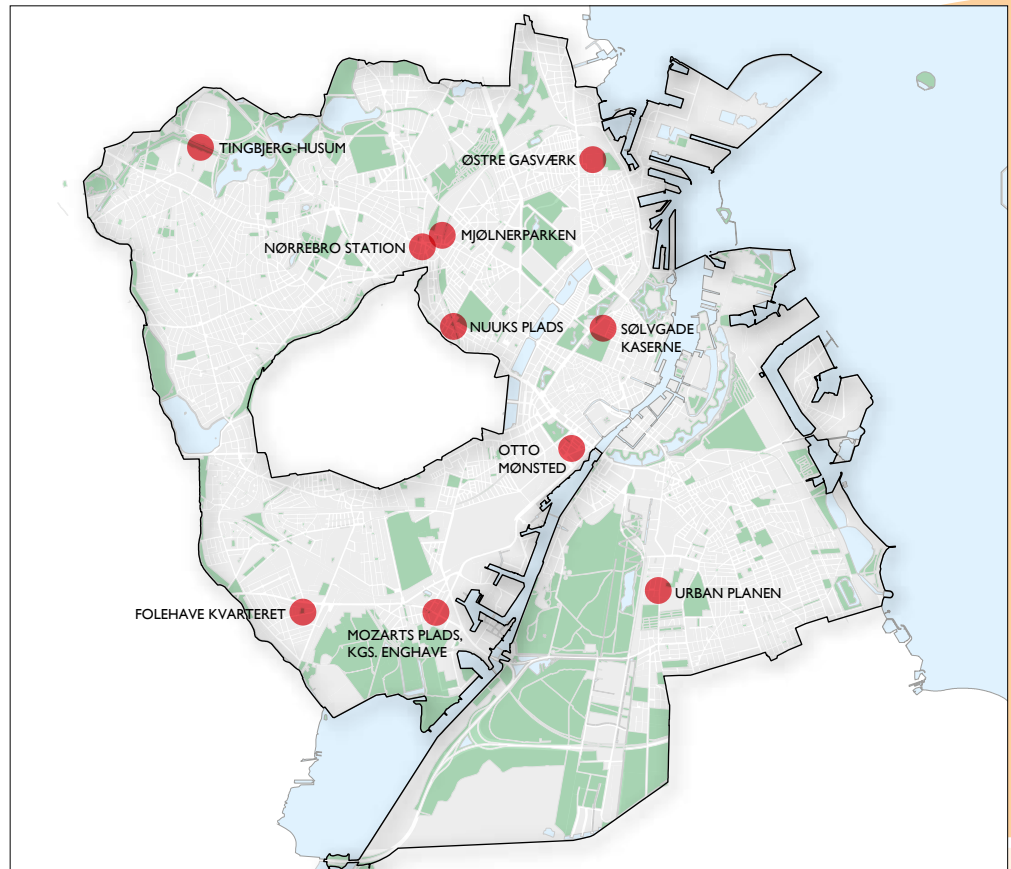
udlejningsejendomme, men det forudsætter, som ved alle andre forbedringsarbejder, at der er et flertal blandt beboerne for beslutningen.

Der bygges også nyt i den eksisterende by og tilføres dermed nye kvaliteter. Der forventes således en boligudbygning med 8.000 - 10.000 boliger i den eksisterende by i form af enkeltprojekter, huludfyldninger, tagboliger mv. samt ved konvertering af ældre, utidssvarende kontor- og erhvervsejendomme. Eksempler herpå er ombygning af Sølvgade Kaserne til næsten 500 nye ungdomsboliger og udviklingen af kontorejendommen Otto Mønsted tæt ved Politigården til ca. 70 nye attraktive boliger. Desuden sker der en opgradering af områderne omkring Nørrebro station, og der kan tilføres nye boliger ved den nye Nuuks Plads på Nørrebro. Når en helhedsplan er udarbejdet, bliver der også mulighed for nybyggeri af boliger og faciliteter på den tomme Østre Gasværk grund, der ligger midt på Østerbro.

I de gamle udbyggede byområder kan der, ligesom i udviklingsområderne, også opstå behov for indpasning af nye kommunale faciliteter,

UDVIKLING I EKSISTERENDE BY

Forskellige områder i den eksisterende by, hvor Københavns Kommune skaber nye udviklingsmuligheder.



som vi vil arbejde for indtænkes i områderne ved at have et langsigtet fokus på løsningen af de kommunale behov.

BRUG AF UDVIKLINGSPOTENTIALE I DEN EKSISTERENDE BY

Københavns Kommune ønsker at skabe rammer for en løbende fornyelse og udvikling i de eksisterende bykvarterer, bl.a. for at opfylde behovet for arealer til nyt bolig og erhvervsbyggeri. Flere af bykvartererne i København bliver mere tilgængelige og dermed mere attraktive, når de nye stationer på metrocityringen åbner. Den nye infrastruktur giver mulighed for at udnytte eksisterende arealer i byen bedre, ved eksempelvis at opføre tættere bolig og erhvervsbyggeri i nærheden af stationerne. Det understøtter en bæredygtig byudvikling, hvor flere kan bruge den kollektive trafik.

KOMMUNEN BANER VEJEN FOR BÆREDYGTIGE OMDANNELSER I DEN EKSISTERENDE BY

Kommunen ser meget gerne projekter, der erstatter ekstensiv udnyttelse af stationsnære områder med mere intensiv og bæredygtig brug. De generelle rammebestemmelser for byggeri, friarealer, parkering mv. skal kunne håndtere de særlige vilkår i den eksisterende by, hvor der bygges i en forud givet kontekst. Derfor er det i kommuneplanens rammer tydeliggjort, at standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng. Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri. I arbejdet med udvikling af de stationsnære områder skal områdernes beboere og brugere inddrages og bidrage med idéer til, hvordan nye investeringer både kan blive økonomisk bæredygtige og bidrage positivt til områdernes udvikling, byliv og sociale sammenhænge. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

SAMMENHÆNGENDE BY - 3.B.

SOCIAL SAMMENHÆNGS- KRAFT

LØFT AF UDSATTE BYOMRÅDER

København rummer stadig en større andel fattige end landsgennemsnittet, og det socio-økonomiske københavnerkort viser betydelige forskelle i indkomstniveau, arbejdsløshed, sundhed mv. mellem de forskellige bydele i København. Vi har derfor fokus på, at byen ikke må blive yderligere socialt opdelt. Nye byudviklingsområder grænser flere steder op til de udsatte byområder; og vi skal derfor arbejde på, at de private og offentlige investeringer i de forskellige områder kommer hinanden til gavn, og løfter det samlede byområde. Der er behov for en særlig indsats i forhold til de udsatte boligområder i København, og vi arbejder derfor både med sociale indsatser med fokus på kommunens kernerdrift og med fysiske indsatser, der har social effekt. Den kommunale kernerdrift er eksempelvis vores øgede indsatser i børnesundhedsplejen, daginstitutioner, skoler, sundhedstilbud, kriminalitetsforebyggelse og beskæftigelsesindsatser mv.

For at løfte de udsatte byområder arbejder vi strategisk på at ændre de grundlæggende fysiske strukturer og ser således på mulighederne for at skabe mere blandede ejerformer

og boligtyper, bedre forbindelser og koblinger til den omkringliggende by, nedrivning for at give plads til nye attraktioner, butikker, erhverv mv. Arbejdet med udviklingen af de udsatte byområder indgår i en lang række byudviklingsindsatser i form af områdefornyelser, udviklingsplaner, gårdsaneringer og boligsociale helhedsplaner, som kommunen udfører i samarbejde med de almene boligorganisationer og andre relevante aktører. Det er målet, at københavnerne vil bosætte sig og færdes mere på tværs uden at opleve diskrimination og i gensidig tillid, samt at forskellene mellem områderne udviskes, i takt med at de udsatte områder løftes.

GODE FYSISKE FORBINDELSER ØGER SOCIAL SAMMENHÆNGSKRAFT

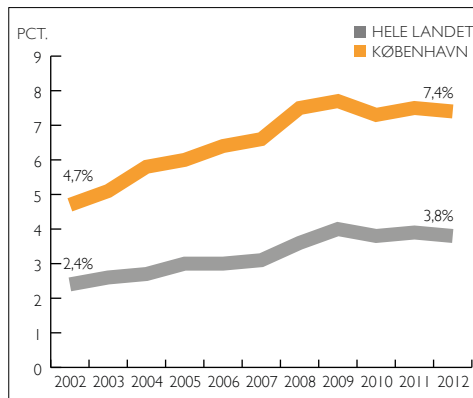
København skal være en åben og inviterende by, hvor vi har lyst til og mulighed for at færdes og mødes på kryds og tværs af bydele. Veje, stier og kollektiv trafik skal skabe gode og trygge overgange mellem byens nye og eksisterende områder. Derfor arbejder vi også løbende på at forbedre belysning og tryghed på stier, så andelen af folk, der cykler om vinteren, når det

FATTIGDOM

Figuren viser andelen af fattige borgere i Københavns Kommune og hele landet.

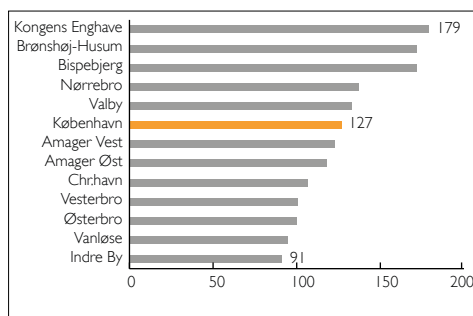
Antallet af fattige er opgjort på baggrund af Økonomi- og Indenrigsministeriets (ØIM) fattigdomsdefinition og AE rådet. Tal indeholder ikke studerende.

Kilde: Danmarks Statistik, AE rådet.

**SOCIOØKONOMISK INDEKS FORDELT PÅ BYDELE 2013**

Figuren viser Økonomi- og Indenrigsministeriets socioøkonomiske indeks fordelt på Københavns bydele. Indekset er sammensat af 13 socioøkonomiske baggrundsvariable. En høj værdi indikerer et højt socialt udgiftspres.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Økonomi- og Indenrigsministeriet samt KS københavnerdata 2013.



er mørkt, er den samme som om sommeren. Vi har særligt fokus på, at ingen udsatte boligområder ligger som isolerede øer.

Aktuelt arbejdes der på at åbne Mjølnerparken og Tingbjerg-Husum op for den omkringliggende by med veje og cykelstier, samt med nye boligtyper og funktioner såsom butikker og kultur- og fritidstilbud. Desuden analyseres mulighederne for en letbane til Tingbjerg. Ørestad og Urbanplanen ligger op ad hinanden, og der arbejdes her på at skabe forbindelser på tværs, som giver mulighed for, at områdernes attraktioner bliver tilgængelige. Eksempelvis via gode forbindelser gennem Ørestad til Amager Fælled og via åbning af Urbanplanen med opgradering af parkforløb og legeområder. Desuden er skolen i Urbanplanen blevet helhedsrenoveret, og en ny helhedsplan for området vil foreslå opgradering af bibliotek og tilførsel af nye boligtyper. Nye metrolinjer kobler Kgs. Enghave og Folehavekvarteret i Valby direkte på byen, og dermed bliver områderne mere attraktive for både nuværende beboere og potentielle tilflyttere. Endelig er hele byens cykelstinet blevet gennemgået og revideret i retningslinjerne i Kommuneplan 2015 således, at der bliver et fintmasket net af cykelstier og cykelruter. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

BLANDEDE EJERFORMER

I København ønsker vi at styrke den sociale sammenhængskraft, ved at vi bor blandet i byen. Hver bydel skal have forskellige boligtyper, ejerformer og boliger i forskellige prisniveauer, som matcher forskellige menneskers ønsker og behov, så vi ikke kun bor med naboer, der ligner os selv. På den måde møder vi naturligt folk fra andre sociale og kulturelle grupperinger på gaden, i supermarkedet, i den lokale folkeskole, i parken mv. Byens almene boliger udgør i dag 20 pct. af boligmassen og opfylder et boligbehov for mange almindelige lønmodtagere og løfter samtidig en vigtig boligsocial opgave, idet kommunen kan anvise boligerne til borgere med store sociale problemer. For at opfylde Københavns mål om at opretholde 20 pct. almene boliger i byen bygges 9.000 almene boliger frem mod 2027.

JÆVN FORDELING AF ALMENE BOLIGER ØGER SOCIAL BALANCE

I København har vi længe haft som mål at få en mere jævn fordeling af almene boliger i de forskellige bydele. Almene boligområder i København består overvejende af gode boliger med velfungerende naboskaber. Men områder med en stor koncentration af almene boliger er også karakteriseret ved at have en højere andel af borgere med dårlig tilknytning til arbejdsmarkedet, lavere uddannelsesniveau, dårligere helbred mv. I København er det visionen, at alle boligområder skal have en bred beboersammensætning og gode rollemodeller, og alle folkeskoler skal have et opland, der giver en balanceret og velfungerende elevsammensætning. Københavns Kommune har derfor arbejdet målrettet på at opnå bedre redskaber til at føre en aktiv boligpolitik, og det er nu lykkedes. I Folketinget er vedtaget

ændringer af lov om planlægning og lov om almene boliger, der styrker kommunens mulighed for at sikre en god fordeling af almene boliger i byen. Vi kan med de nye regler stille krav om 25 pct. almene boliger i lokalplaner for nye boligområder og give støtte til grundkøb til almene boliger i de dyrere dele af København, hvor det ellers ikke har været muligt at opføre almene boliger pga. de høje grundpriser. Det betyder, at der kan opføres almene boliger i de nye byudviklingsområder men også på mindre byggegrunde rundt omkring i den eksisterende by, eksempelvis på Østerbro og i Indre By, hvis grundejer er indstillet på at sælge til et alment boligselskab. Disse nye redskaber vil, i dialog med de almene boligselskaber og private grundejere, blive anvendt i København for at understøtte målet om en socialt sammenhængende by og kan tilvejebringe op mod 5.000 nye almene boliger frem mod 2025.

TINGBJERG-HUSUM UDPEGES SOM UDVIKLINGSOMRÅDE

Københavns Kommune har sammen med de lokale boligorganisationer, Københavns Politi og områdets beboere arbejdet intensivt gennem de senere år for at løfte Tingbjerg-Husum fra et udsat byområde til et attraktivt boligområde i København. Ikke desto mindre er Tingbjerg-Husum fortsat præget af en række udfordringer i forhold til områdets omdømme, en ensartet beboersammensætning, trafikal isolation samt en oplevet tryghed under københavnergennemsnittet. Forudsætningen for at komme disse udfordringer til livs er en kombination af strategiske byudviklingsredskaber og en langsigtet social indsats i bydelen.

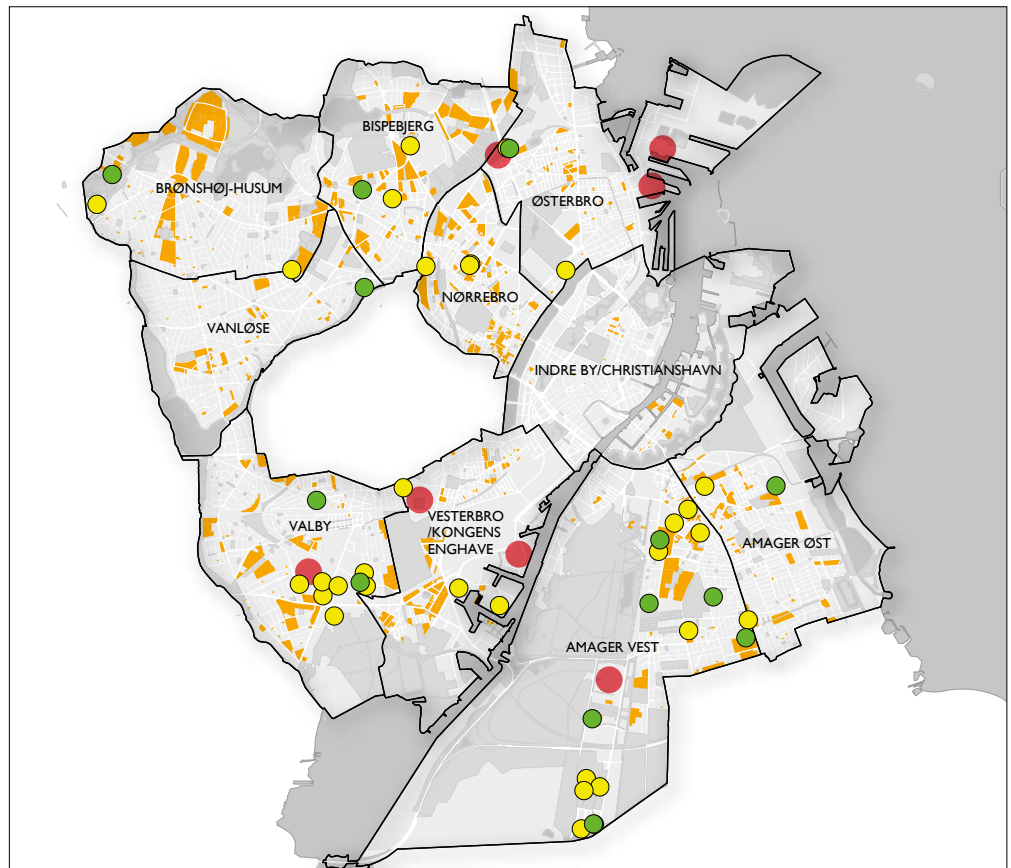
Tingbjerg-Husum rummer et stort udviklingspotentiale, som kan aktiveres med en ambitiøs strategisk byudvikling af området. Derfor har Københavns Kommune og boligorganisationerne fsb og SAB indgået en samarbejdsaftale om en omfattende fysisk udvikling af Tingbjerg-Husum, der skal løfte og udvikle området. En ny byudviklingsplan for Tingbjerg-Husum skal tegne hovedstrukturen for byomdannelsen, der trin for trin skal føre til et attraktivt, trygt og grønt byområde, som beboere, boligorganisationer og medarbejdere kan være stolte over at have del i. Byomdannelsen skal skabe et mere varieret boligudbud, et styrket byliv med plads til og grundlag for butikker,

fritidsaktiviteter og andre byfunktioner samt bedre trafikforbindelser til de omkringliggende bydele i form af nye vej-, cykel- og gangforbindelser og kollektiv transport. Udviklingen skal løftes af både offentlige og private investeringer, og de mange allerede eksisterende tiltag og investeringer skal forenes i en samlet udvikling af bydelen.



ALMENE BOLIGER I KØBENHAVN

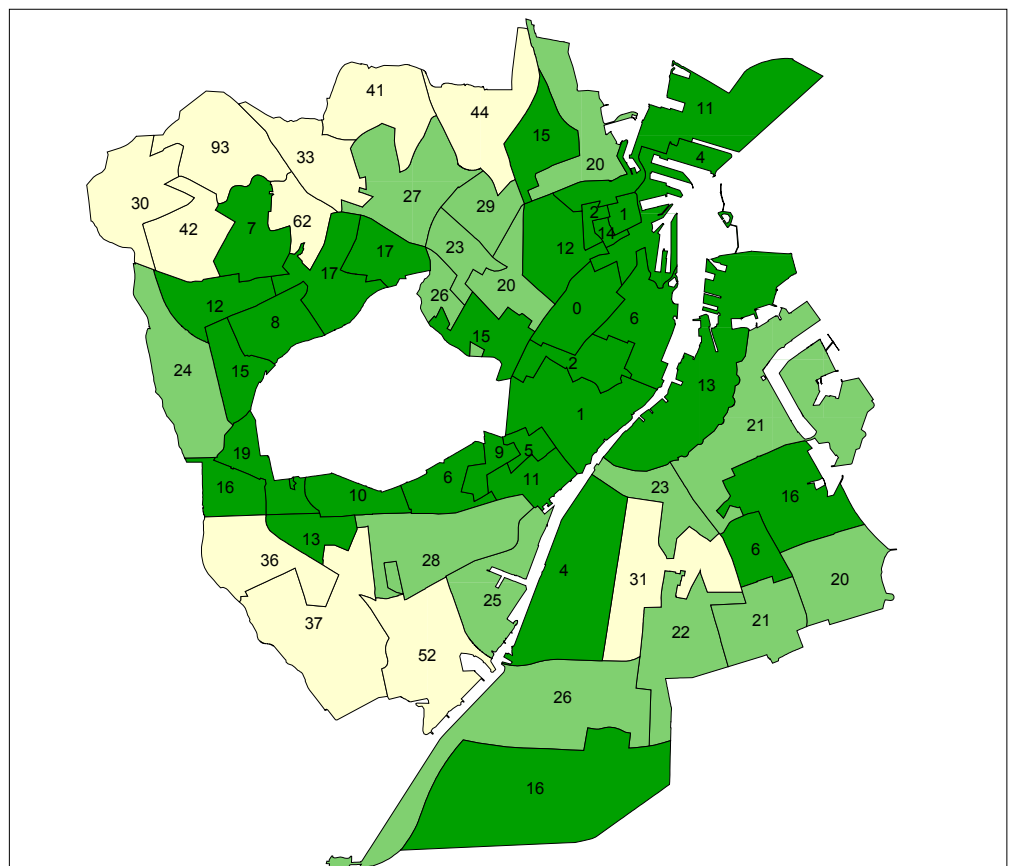
- Almene boligafdelinger. Ca. 59.600 boliger
- Almene boliger opført fra 2011-2014. Ca. 700 boliger
- Almene boliger under udvikling. Ca. 1.900 boliger
- Aftaler om fremtidige almene boliger. Ca. 1.500 boliger
- + Ydeligere afsatte midler til ca. 1.200 boliger



ALMENE BOLIGER FORDELT PÅ SKOLE DISTRIKTER

Skolegrunddistrikter pr. 01.08.2015 og boliger pr. november 2014. Andel almene boliger i pct.

- 0 til 20 (31)
- 20 til 30 (15)
- 30 til 93 (11)



SAMMENHÆNGENDE BY - 3.C.

GODE BOLIGER TIL ALLE

STORE FLEKSIBLE BOLIGER TIL FREMTIDENS BEHOV

København skal kunne imødekomme fremtidens differentierede boligbehov. Vi analyserer den demografiske udvikling, boligpræferencer og virkningen af kommunens krav til boligstørrelser mv. for i så høj grad som muligt at målrette boligbyggeriet til de behov, de forventede 100.000 nye københavnere afføder. Over halvdelen af boligerne i København er i dag under 75 m² og består hovedsagligt af et- og toværelses lejligheder. Mange københavnere, både familier og andre, der ønsker at bo sammen, efterspørger større, mere fleksible boliger. Et større udbud vil mindske det høje efterspørgselspres og dermed dæmpe prisstigningerne på de store boliger.

Nye boliger skal derfor som hovedregel have en størrelse, som imødekommer behovet hos familier, par og singler, der ønsker at dele en bolig. Boligerne sikres ved, at der i kommuneplanen stilles krav om, at hovedparten af de nye boliger skal have en gennemsnitsstørrelse på minimum 95 m². Se endvidere analyse af boligbygge- og boligstørrelsesbehov, som Københavns Kommune har udarbejdet som

grundlag for Kommuneplan 2015 samt de konkrete retningslinjer på www.kp15.kk.dk.

MULIGHED FOR FLERE MINDRE OG BILLIGERE BOLIGER

I København har vi fokus på, at byen udvikler sig til gavn for alle befolkningsgrupper og ikke kun for de mest velstillede grupper. En del almindelige lønmodtagere, studerende og unge, der skal flytte hjemmefra, samt andre københavnere med en lavere betalingsevne, herunder også borgere med handicap eller sindslidelse, efterspørger billigere boliger. På grund af de mange unge og singler i København er der ligeledes en stigende efterspørgsel på mindre boliger. Mindre boliger er alt andet lige billigere end store boliger.

For at imødekomme behovene for mindre og billigere boliger gives der med kommuneplanen mulighed for, at op til 25 pct. af etagearealet i nyt boligbyggeri kan fritages fra beregning af den gennemsnitlige boligstørrelse og eventuelt etableres som mindre boliger til københavnere, der ikke ønsker eller har råd til de større boliger. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

**VISUALISERING AF ÅBNING AF
MJØLNERPARKEN.**

Illustration: Boligselskabet Lejerbo



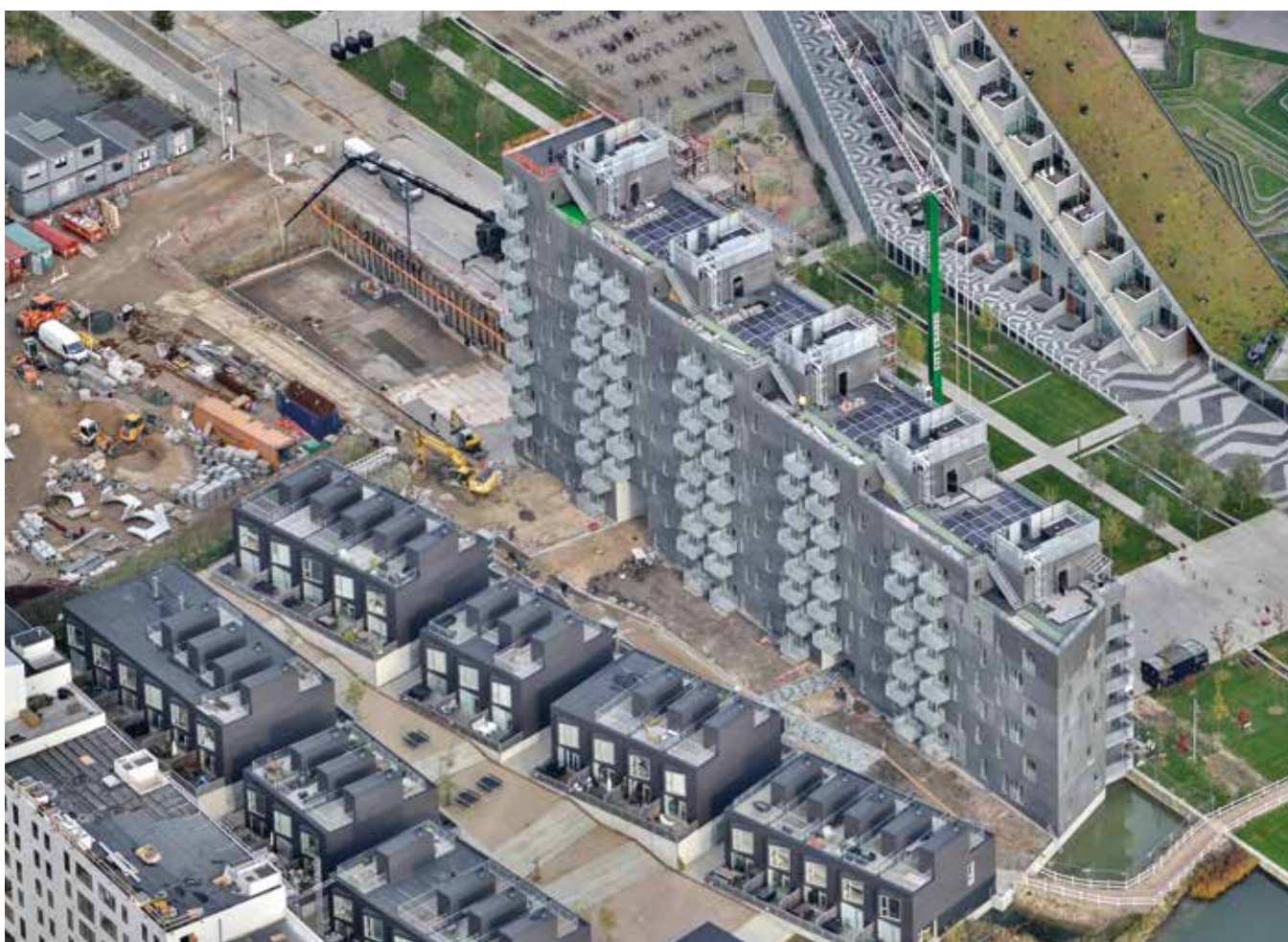
BEHOV FOR SÆRLIGT BILLIGE BOLIGER TIL VISSE MÅLGRUPPER

Boliger til personer med fysisk og psykisk handicap, samt boliger til borgere med særlige sociale problemer, friholdes med den nye kommuneplan fra kravene til boligstørrelse. Det betyder, at vi med Kommuneplan 2015 forbedrer mulighederne for at bygge små og billige boliger til grupper med særlige behov. For at sikre meget billige boliger, der er egnet til boligsocial anvisning, er der i den politiske Hovedaftale 2015-2018 mellem Københavns Kommune og de almene boligorganisationer, som et centralt mål, sat fokus på at reducere huslejestigninger. Der er endvidere indgået aftale om dels at levere en del af de eksisterende små, ældre boliger til anvisning, da disse har en overkommelig pris for målgruppen, og dels

at etablere 10 pct. mindre boliger til en husleje under 3.200 kr/mdr. i nye boligafdelinger i Københavns udviklingsområder. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

MANGFOLDIGE NYE BOLIGKVARTERER OG STOR VARIATION I BOLIGTYPER

Især i de nye byudviklingsområder i København er der blevet bygget en relativt homogen og forholdsvis dyr boligmasse. Det er visionen, at også de nye byudviklingsområder skal være mangfoldige og have boligtilbud til mange forskellige mennesker. Derfor vil der fremover i disse områder blive stillet et særligt krav om, at 15 pct. af etagearealet til boliger etableres som mindre boliger på 50 - 70 m².



NYE ALMENE BOLIGER I ØRESTAD

Illustration: Boligforeningen AAB

Udover at København oplever en markant befolkningsvækst ændres befolkningens sammensætning og familiemønstre også. Københavnerne lever på nye måder og ønsker nye måder at dele boliger på. Større boliger kan deles af flere beboere, men der er også en ny efterspørgsel på egentlige bofællesskaber, eksempelvis til seniorer. København skal være en attraktiv storby, der giver mulighed for at etablere nye boformer, der styrker mangfoldighed, ejerskab, boligkvalitet og moderne fællesskaber. Derfor er der med kommuneplanen givet en række frihedsgrader, som gør det lettere at etablere bofællesskaber med gode fælles faciliteter i København. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

NYE MULIGHEDER FOR AT BYGGE KOLLEGIE- OG UNGDOMSBOLIGER

For at imødekomme behovet for nybyggeri af kollegie- og ungdomsboliger har vi med et særskilt kommuneplantillæg fjernet kvoten for ungdomsboliger og forenklet kravene til dem, for så vidt angår lokalisering, parkering, friarealer mv. Der er desuden åbnet op for støtte til, at de almene boligorganisationer igen kan opføre ungdomsboliger. Der er endvidere etableret et samarbejde med de centrale private aktører om mulighederne for byggeri af ungdomsboliger, og Københavns Kommune og Københavns Universitet har indgået et partnerskab med henblik på at sikre flere ungdomsboliger. Målet er, at der opføres 6.000 nye ungdomsboliger frem mod 2027 for at øge andelen af ungdomsboliger i København i forhold til antallet af unge. Heraf er op mod 4.000 nye ungdomsboliger på vej.

Med Kommuneplan 2015 foretages en række konkrete rammeændringer, der giver mulighed for at realisere konkrete projekter med mere end 400 ungdomsboliger med projekter som fx Hotel Østerport i Indre By samt andre projekter i Indre By, Bispebjerg og på Østerbro. De konkrete rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

SAMMENHÆNGENDE BY
**DET ER DESUDEN
VIGTIGT FOR
KØBENHAVN**

TRYGHED ER EN FORUDSÆTNING FOR LIV I BYENS RUM

Det er en forudsætning for en sammenhængende by, at folk føler sig trygge ved at bevæge sig rundt i hele byen. Kommunen arbejder med en lang række aktører målrettet på at højne trygheden og mindske kriminaliteten i København via sociale og kriminalpræventive indsatser. I designet af byens rum arbejdes på en række fysiske og tryghedsskabende foranstaltninger som eksempelvis synlighed, gadebelysning og kameraovervågning i visse boligområder.

VELFUNDERENDE OFFENTLIGE RUM STYRKER DEN SOCIALE SAMMENHÆNGSKRAFT

I København arbejder vi for, at alle bydele har gode mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt og aktivt liv, hvor mennesker finder det attraktivt at opholde sig og møde hinanden. Dette stiller krav til kvaliteten af byens fælles rum.

GODT SAMARBEJDE MED BYENS ALMENE BOLIGORGANISATIONER

Københavns Kommune har et godt og bredt samarbejde med de almene boligorganisationer. Kommunen og Boligselskabernes Landsforenings 1. kreds har netop indgået en ny politisk hovedaftale, der styrker samarbejdet om nybyggeri, fremtidssikrede almene boliger og de boligsociale opgaver og prioriterer en bedre social balance i boligområderne, samt boliger til studerende og til borgere med meget lavt betalingsevne.

HISTORIER I GAMLE BYGNINGER OG BYDELE FÅR NYT LIV

Byens kulturmiljøer og bygningsarv fra forskellige perioder bidrager til bykvarterernes særpræg og udtryk. Det er vigtigt at tænke de historiske spor ind i omdannelsen og udviklingen i byen, både de der bevares, og de der, som kontrast til om- og nybygninger, kan tydeliggøre kvarterets liv og udvikling. De værdifulde kulturmiljøer og de bevaringsværdige bygninger er sikret i kommuneplanens retningslinjer. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.



4. KVALITET I BYLIVET

Mål for udviklingen af København

København skal fortsat være en attraktiv ramme om det moderne hverdagsliv i byen, derfor skal udbygningen af skoler, daginstitutioner, idrætsfaciliteter, grønne rekreative områder, infrastruktur, klimatilpasning og lokalt handelsliv mv. følge med befolkningsudviklingen. For at øge livskvaliteten arbejder vi også for at optimere anvendelsen af byens rum og bygninger, så de kan komme flere til gavn, for et grønnere København med et stort udbud af rekreative funktioner og naturoplevelser, og for at alle københavnere får lige muligheder for at leve et sundt, bæredygtigt og langt liv.

- København skal være CO₂-neutral i 2025, svarende til et fald på ca. 200.000 tons pr. år
- Reduktion i udledning af NO_x med ca. 150 tons årligt og partikelforurening (PM_{2.5}) med ca. 10 tons årligt frem til 2025

KVALITET I BYLIVET - 4.A.

HØJT NIVEAU I DEN KOMMUNALE SERVICE

BEFOLKNINGSVÆKSTEN SKAL FØLGES AF UDBYGNING AF KOMMUNAL SERVICE

Gode skoler, mulighed for at dyrke idræt, bruge kulturtilbud og slappe af i grønne omgivelser er vigtigt for et attraktivt hverdagsliv i byen. I takt med at befolkningen vokser, skal vi sørge for, at disse faciliteter udvikles og udbygges, så Københavns høje serviceniveau og liveability opretholdes. For at sikre at der kommer de ønskede rekreative og idrætsmæssige faciliteter ind i de nye byområder, arbejder vi i Kommuneplan 2015 med en strammere kobling mellem byplanlægning og budget.

Det gør vi ved at udpege investeringsbehov for skoler, idrætsfaciliteter, parker og infrastruktur anlæg, som fx broer og tunneller, i Københavns 8 udviklingsområder, fordi disse faciliteter optager så meget areal, at der er behov for at tænke dem ind fra starten i planlægningen af nye byområder. Dette kan ses på kortopslag over Københavns udviklingsområder i appendiks. På baggrund heraf udarbejder kommunens økonomiforvaltning handlingsplaner for udviklingsområderne, som viser en oversigt over mulige investeringer i

områderne. Handlingsplanerne indgår i de årlige budgetforhandlinger. I forbindelse med udarbejdelsen af handlingsplanerne afklares behovet for reservation eller erhvervelse af areal.

Med befolkningsvæksten følger også et behov for flere daginstitutioner, som ikke er så arealkrævende, men stadig afgørende for et velfungerende hverdagsliv for københavnernes, samt mindre arealer til genbrugsstationer og lignende anlæg, der understøtter en bæredygtig affaldshåndtering. Derfor skal det være et nyt princip, at det tidligt i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner i kommunen, altid skal undersøges, om der er behov for en daginstitution.

Som en del af Kommuneplan 2015 er der indarbejdet konkrete rammeændringer, der muliggør etablering af forskellige offentlige formål som eksempelvis ny skole på Artillerivej, fornyelse af plejehjem på Sølund, Statens Naturhistoriske Museum og Campus Emdrup, der samler en række af Aarhus Universitets aktiviteter. Desuden er bestemmelser vedrørende parkering ændret således, at antallet

NORDHAVN – ET EKSEMPEL PÅ HVORDAN VI PLANLÆGGER NYE BYUDVIKLINGSOMRÅDER AF HØJ KVALITET

Visionen for Nordhavn er at bygge fremtidens bæredygtige bydel. Der er derfor stor opmærksomhed på, at Nordhavn skal blive den grønne og blå bydel, som beskrives i projektforslaget, der er udgangspunktet for udviklingen af Nordhavn.

I projektforslaget er det en bærende idé, at den del af Nordhavn, der ligger nærmest Østerbro, bliver mest urban og tættest bebygget, mens byområdet bliver mere åbent og grønt, jo længere ud man kommer. I de første lokalplaner er de indre dele af Nordhavn derfor planlagt meget tæt, hvilket giver mulighed for mange boliger og erhvervsbyggeri, men mindre plads til grønne og rekreative områder. I samarbejde med grundejeren By & Havn har vi indtil nu sikret mulighed for bl.a. etablering af en daginstitution, havnepromenade, grønne pladser og gårdrum samt mulighed for mange forskellige aktiviteter ved vandet, og der arbejdes fortsat på, at de kommunale behov indtænkes i udviklingen af området. Der er også skabt plads til bl.a. et maritimt idrætscenter og et helårshavnebad, som der endnu ikke er bevilget penge til. Det er afgørende, at der i planlægningen af de næste etaper i Nordhavn skabes plads og mulighed for rekreative og grønne områder samt kultur- og idrætsfaciliteter.

Derudover er der, sammen med staten, indgået en principaftale om anlæg af en højklasset vejforbindelse i form af tunnel, der skal aflaste krydset ved Sundkrogsgade. Den nye vejforbindelse, der bliver en forlængelse af Nordhavnsvej, vil give en markant bedre tilgængelighed til udviklingsområdet i Nordhavn.

Med kommuneplan 2015 muliggøres yderligere udvikling af Nordhavn. Der bliver derfor på sigt behov for en ny folkeskole og tilhørende kultur- og fritidsaktiviteter og grønne områder. I planlægningen af næste etape på Levantkaj vil derfor indgå anlæg af et større grønt parkområde samt eksempelvis fodboldbaner og andre kultur- og idrætsfaciliteter. Realiseringen af disse anlæg vil kræve kommunal medfinansiering.

Kommunen og By & Havn kan ikke realisere fremtidens bæredygtige bydel alene. Vi ønsker at samarbejde med lokale kræfter, foreninger og fonde, der kan pege på, hvilke faciliteter, der bør prioriteres i forhold til nutidens behov, men også hvilke tendenser, der peger mod fremtidens behov.



OPRINDELIGT PROJEKTFORSLAG
MED STRUKTURPLAN FOR
UDVIKLINGEN AF NORDHAVN.
By & Havn 2009

af parkeringspladser til institutioner og andre offentlige og almene formål kan fastsættes efter konkret vurdering, og at antallet af parkeringspladser til plejeboliger - i lighed med ungdomsboliger - fastsættes til 1 plads pr. 300 etagemeter byggeri med mulighed for at tilpasse dette på baggrund af en konkret vurdering. De konkrete retningslinjer og rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

KØBENHAVN TAGER ANSVAR FOR MILJØET

Vi ønsker at tage ansvar for miljøet og vise en bæredygtig vej for fremtidens byudvikling, og derfor arbejder vi fortsat med realisering af vores Klimaplan og mod det ambitiøse mål om, at København - som den første hovedstad - skal blive CO₂ neutral i 2025. I København ønsker vi også at få gevinster ud af klimaudfordringerne ved at tænke nyt og innovativt inden for bl.a. grøn omstilling af vores energiproduktion (biomasse og -gas, vindmøller, geotermi), fortsat markant reduktion af energiforbrug, grøn mobilitet etc. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger.

For at indfri vores klimamålsætning er det afgørende, at energibehovet i byggeriet reduceres. Det er kommunens mål, at nybyggeri bidrager ved at anvende de bedste energiløsninger, der holder forbruget så lavt som muligt, og at der sker en energirenovering af byens eksisterende bygninger med højt energiforbrug. Her er det vigtigt, at planlægningen skaber mulighed for flere fordele ved en renovering eksempelvis i form af tagboliger og øget boligkvalitet. Realisering af klimaplanen løfter hele byen til et mere bæredygtigt niveau.

KØBENHAVN GEARES TIL FREMTIDENS KLIMAUDFORDRINGER

Byen skal være en velfungerende ramme om hverdagslivet også med de nye udfordringer, som et ændret klima kan betyde. Derfor har vi i København udarbejdet ambitiøse planer for klimatilpasning og skybrudssikring, der

indeholder massive investeringer i byens evne til at modstå ekstremregn. For første gang er skybrudssikring indarbejdet i kommuneplanen med principielle retningslinjer for skybrudsveje og skybrudsledninger, som kan håndtere regnvand i store mængder, samt arealer som kan forsinke vandet. Det betyder, at Københavns veje, pladser og parker mm. skal indrettes til at håndtere regnvandet på overfladen, så vandet styres og forsinkes på vej ud i havnen og Øresund. Det er ambitionen, at fremtidssikring af byen, i form af klima- og skybrudssikring, samtænkes med byens øvrige funktioner og behov og kan bidrage med grønne og anderledes rekreative rum. Når vi eksempelvis laver forsinkelsesbassiner til skybrud, skal disse arealer også kunne bruges i hverdagen. Kommunen arbejder også for en langsigtet sikring imod følger af havvandsstigning, der kan indgå i byudviklingen langs kysten og som samtidig skal påvirke de historiske bymiljøer og brugen af vandet i det daglige så lidt som muligt.

Vi vil udvikle gode klimatilpassede løsninger sammen med københavnernes, så løsningerne i så høj grad som muligt bidrager til at forbedre københavnernes hverdagsliv og livskvalitet. Det er vigtigt, at alle byens projekter har fokus på klimatilpasning, herunder særligt byfornyelse, gårdhaver, skoler og institutioner. Byfornyelsesområdet rummer en særlig mulighed for at koble private og offentlige midler sammen og derved bidrage til at udvikle klimatilpasningsindsatsen og øge byens kvalitet. De konkrete retningslinjer i Kommuneplan 2015 fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.



KVALITET I BYLIVET - 4.B.

ATTRAKTIVT HVERDAGSLIV FOR KØBENHAVNERNE

SAMLOKALISERING GIVER BEDRE UDNYTTELSE, MERE BYLIV OG GAVNER MILJØET

Folkeskolerne er allerede en vigtig destination i byen for mange københavnere og i sammenhæng med den nye folkeskolereform, vil vi i København styrke folkeskolens potentialer for at blive et samlingspunkt i lokalsamfundet. Vi arbejder derfor med et princip i byudviklingen om samlokalisering af folkeskole, idrætshal, bibliotek, kulturhus og eventuelt andre kommunale servicefunktioner, når vi bygger nye skoler, eller når vi bygger andre kommunale faciliteter, der oplagt kan indpasses i eksisterende kommunale bygninger.

Udfordringen i denne øvelse er, at det kræver koordinerede budgetbeslutninger. Potentialerne er, at ressourcer kan udnyttes bedre. Det er mere miljømæssigt bæredygtigt, at de samme bygninger er i brug mere af døgnet, end at aktiviteter er spredt ud på mange bygninger, som så står tomme i perioder, kommunen kan målrette renholdelse og vedligeholdelse, og det skaber liv i byrummet, når forskellige brugere kommer og går på forskellige

tidspunkter af døgnet. Flerfunktionalitet i bygninger betyder også, at udnyttelsen af byens arealer og bygninger kan optimeres til glæde for de stadig flere københavnere, så eksempelvis skolens idrætshaller bruges til foreningsidræt om aftenen. Vi arbejder derfor for, at visse af kommunens bygninger kan udnyttes bedre henover døgnet 24 timer.

I Københavns Kommune har vi allerede gode erfaringer med at samlokalisere skoler, biblioteker og idrætsfaciliteter, og vi fortsætter dette arbejde, mens vi også har fokus på at opdyrke flere muligheder for samlokalisering af forskellige funktioner i multifunktionelle byggerier. Som eksempler kan nævnes Kildevældsskolen, der udover selve skolen også rummer et kulturhus for lokalsamfundet, og Korsgadehallen på Nørrebro, der er bygget ned i jorden, hvorved det har været muligt at etablere et offentligt rekreativt område oven på.

ET GRØNT KØBENHAVN

En af Københavns største styrker er, at vi på alle måder er en grøn by. Nuværende københavnere og tilflyttere lægger stor vægt på



adgang til parker, naturoplevelser og grønne gårdrum, mulighed for at finde fred og ro fra storbyens larm, mulighed for at løbe en tur eller blot cykle til arbejde med en grøn udsigt på vejen eller et kig til vandet rundt i byen. Vi er verdenskendte for vores grønne profil; cykelby, rent badevand i havnen, mål om CO₂-neutralitet, kollektiv energiforsyning mv. Vi formår med vores gode bymiljø at tiltrække mere international opmærksomhed og flere hædrende priser; end vores by størrelsesmæssigt berettiger til.

De grønne områder udgør en vigtig ressource for København og københavnere. De har en positiv indvirkning på borgernes sundhed og almene velbefindende og danner rammer om sociale fællesskaber på tværs af kulturer og alder. De grønne områder forbedrer luftkvaliteten i byen, fungerer som frirum fra byens støj, er levested for byens dyre- og planteliv og har dermed en afgørende betydning for biodiversiteten i byen. De grønne områder spiller også en vigtig rolle i arbejdet med at klimatilpasse byen. Derfor er det en af vores vigtigste ambitioner at bevare og udvikle byens grønne

områder med gode rekreative muligheder samt at arbejde for at skabe grønne områder med høj kvalitet og naturområder med biodiversitet, som kan give københavnere værdifulde oplevelser.

Det er samtidig vigtigt, at visionerne for et grønt København kobles til konkrete arealer i byen, så de kan realiseres. Der er kun ganske få større områder tilbage i København, som kan udbygges i planperioden, der ikke allerede er lokalplanlagt. Amager Fælled Kvarter ligger lige ud til det store naturområde Amager Fælled, så her er der ikke behov for at disponere areal til en park. Levantkaj Øst i Nordhavn er dermed det eneste større byudviklingsområde, der står foran ny planlægning, og hvor der fra start kan indtænkes et større grønt område.

BEDRE UDNYTTELSE AF REKREATIVE AREALER

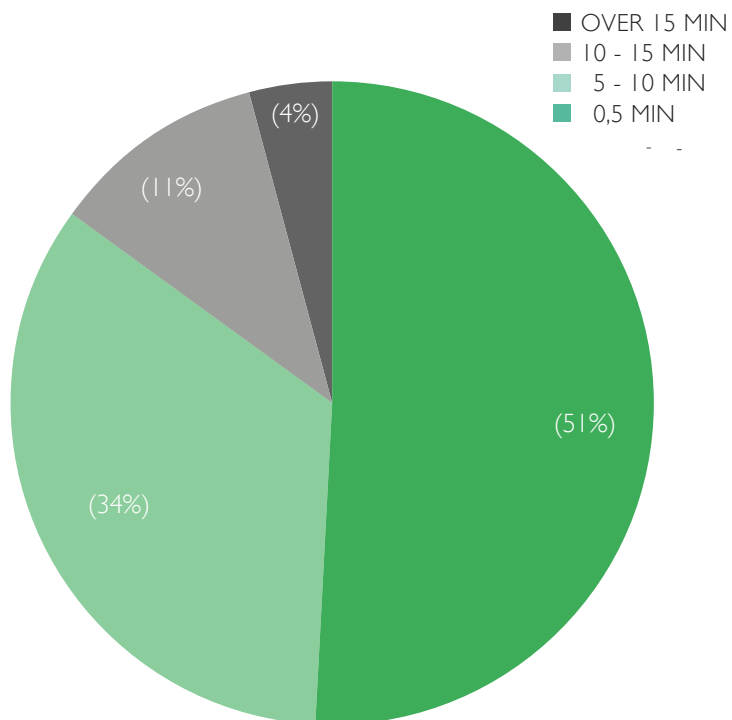
Vi bevarer byens eksisterende grønne og rekreative arealer ved, at de planmæssigt er fastlagt til friareal eller parker, der for de flestes vedkommende er omfattet af fredning. Samtidig arbejder vi for - og sammen med

**REKREATIVE OMRÅDER
- GÅAFSTAND**

Figuren viser københavnernes afstand fra bopæl til nærmeste rekreative område (park, havnebad el. lign.) i 2012.

I 2012 kunne ca. 50 pct. gå til et rekreativt område på under 5 minutter, mens 4 pct. skulle benytte over 15 minutter.

Kilde: Geoinformatik



engagerede borgere om - at udvikle parker og naturområder til glæde for byens voksende befolkning, hvor der er et uudnyttet potentiale, som eksempelvis Amager Fælled, Kalvebod Fælled, byens kirkegårde og dele af Utterslev Mose, der ikke er så besøgte.

For at flere københavnere kan få glæde af disse områder, vil vi gøre dem mere tilgængelige og attraktive med indsats som bl.a. Naturpark Amager, der arealmæssigt er tre gange så stor som Dyrehaven, der skal byde på nye rekreative muligheder og højne naturværdierne. I takt med at vi bliver flere københavnere, handler det ikke bare om at øge de grønne og rekreative områder kvantitativt, men også om at tilføre, dem der er, og dem vi planlægger at etablere, mere kvalitet, herunder variation i beplantning og naturoplevelser, og højere udnyttelsesgrad.

Når vi skal gøre København grønnere, handler det også om at muliggøre flere gadetræer, flere grønne byrum, flere taghaver eller grønne tage og grønne facader og om at skabe incitamenter til at bruge grønne elementer på nye måder. En anden type indsats i den forbindelse er bedre renholdelse og vedligeholdelse af parker og naturområder og at øge robustheden bl.a. ved visse steder at omdanne græs fodboldbaner til kunstgræs.

Med havnebadene har københavnere taget havnen til sig, men der er også her strækninger med store kvaliteter, som i dag benyttes i begrænset omfang, og som med den rette indsats kan udnyttes langt bedre. I København har vi derfor længe arbejdet for at øge brugen af havnen og senest vedtaget en Havnevision, der sikrer fokus på gode rammer for ophold og adgang til vandet. Planlægningen skal muliggøre en aktiv brug af havnen, så den kan rumme et varieret udbud af forskellige aktiviteter på og ved vandet, og den gode vand- og naturkvalitet i havnen skal bevares.

Der arbejdes videre med at omsætte både denne vision og andre projekter, hvor borgere, foreninger, grundejere, fonde mv. kan være

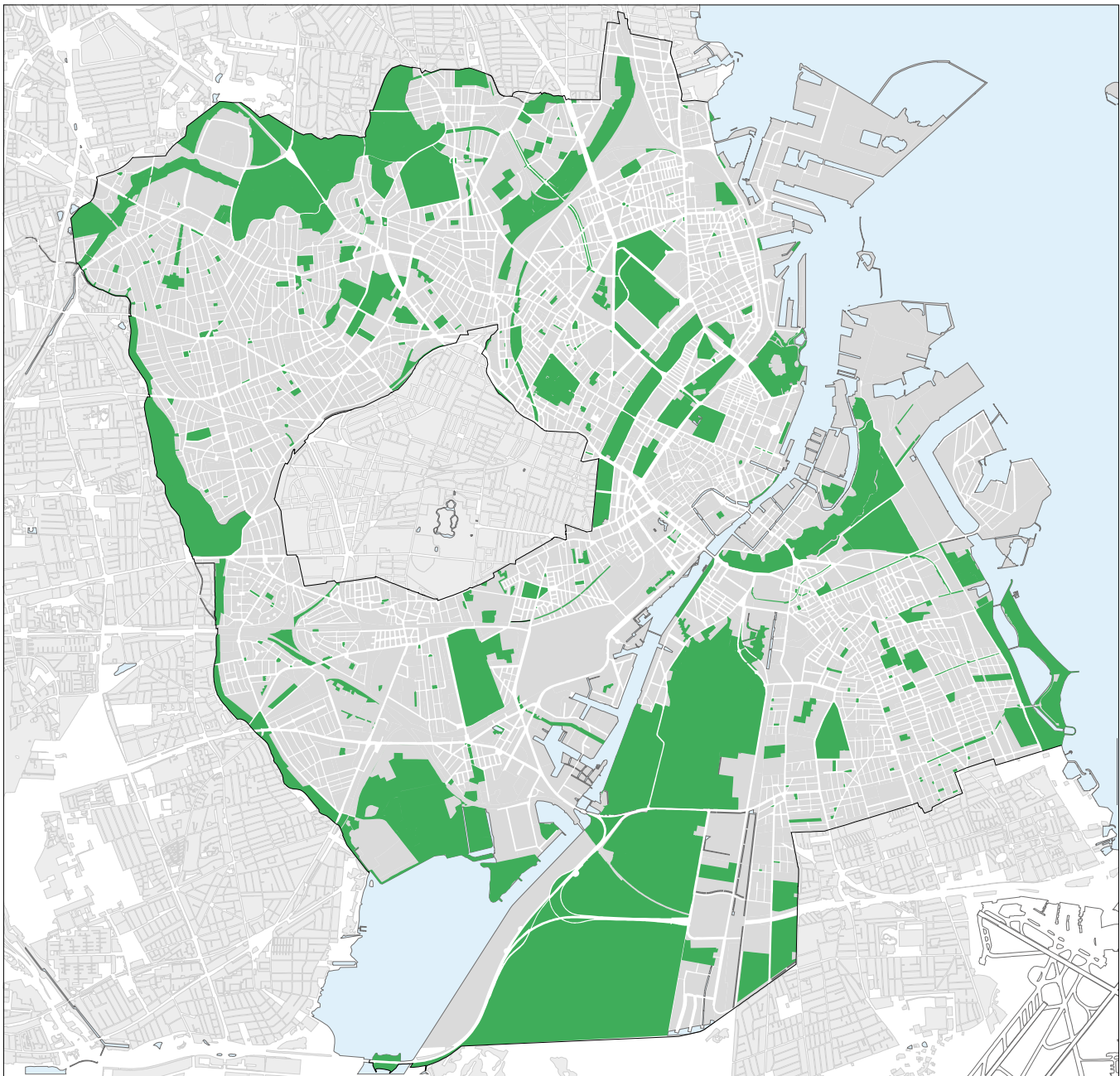
med til at virkeliggøre ideer til brug af havn og vand. Med cykel- og gangruten Havneringen rundt om havnen bliver flere områder let tilgængelige og mere brugt. Kommuneplanen tilpasser områder til husbåde i Inderhavnen til nye anlæg (broer mv.) og muligheder, og der udlægges et nyt område med mulighed for husbåde i Fiskerhavnen, som skal understøtte det særlige miljø her. De konkrete rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

SIKRING AF EN GRØN BY OGSÅ I FREMTIDEN

Udviklingen i byens rekreative grønne arealer skal ses i sammenhæng med befolkningens udvikling og sammensætning, og derfor skal vi fremme etablering af offentligt tilgængelige grønne områder og fritidsfaciliteter som led i byudviklingen. I København anvender vi en række forskellige redskaber til at sikre en grøn udbygning af byen.

For det første sikres nære rekreative opholdsmuligheder ved nybyggeri af både erhverv og boliger med kommuneplanens bestemmelser om friarealer. I København har vi gode erfaringer fra bl.a. byomdannelserne i Valby med en ambitiøs anvendelse af planlovens sikring af friarealer, så der opnås bedre og mere anvendelige bolignære rekreative arealer. Her er friarealer til de enkelte boliger samlet i et større sammenhængende område til glæde for beboere i bebyggelsen og nærområdet. I lokalplaner kan der ved nybyggeri endvidere stilles krav om omfang og art af beplantning i byens rum samt krav til udformning af friarealer med offentlig adgang. Det ses eksempelvis på Sluseholmen i Sydhavn og i Århusgadekvarteret i Nordhavn, hvor alle københavnere får god adgang til havnens rekreative værdier.

For det andet sikres mulighed for større anlæg af offentlige parker mv. i Københavns nye udviklingsområder ved udpegning af behov for arealerhvervelse på de 8 udviklingskort og efterfølgende i de årlige handlingsplaner, der udarbejdes til budgetforhandlingerne.



GRØNNE OMRÅDER

Kortet viser offentligt tilgængelige rekreative og grønne arealer i København, dvs. offentligt ejede arealer og et udvalg af private grønne arealer, hvor offentlig brug er sikret ved lokalplan, servitut eller lignende. Der er stor variation i områdernes karakter, størrelse og placering i byen. Fra store naturprægede områder, over store parker og idrætsanlæg, til grønne byrum, kolonihaveområder med stier igennem, kirkegårde, pladser med grønt islæt, til små grønne hjørner og legepladser med lokal karakter. Halvprivate arealer som de grønne gårdrum etc. er også meget vigtige for en grøn by, men af hensyn til overskueligheden er disse ikke medtaget på kortet, ligesom grønne arealer, der er på vej med ny planlægning, som eksempelvis på Grønttorvet i Valby, Sundmolen og Levantkaj i Nordhavn m.fl. heller ikke er medtaget.

Kilde: Naturstyrelsen og Københavns Kommune

For det tredje arbejdes der kontinuerligt med at etablere grønne gårde via gårdrenoveringer og gårdsammenlægninger i den eksisterende by, som har givet omkring 200.000 københavnere større rekreative opholdsmuligheder lige uden for deres bolig. Med områdefornyelsesindsatser skabes også på kvarterniveau gode offentlige rum til både afslapning, leg og sport.

Endelig arbejder vi i København for større ambitioner i planlægningen for offentlige funktioner ved brug af udbygnings- og partnerskabsaftaler med private grundejere, som det eksempelvis er blevet gjort på Enghave Brygge, hvor der er sikret mulighed for en bypark, hvis kommunen finder den nødvendige finansiering til selve anlægget af parken.

København tilføres dermed - med forskellige redskaber - flere rekreative grønne byrum i sammenhæng med byens udbygning og befolkningstilvæksten. Samtidig er det også vigtigt, at københavnere selv kan være aktive og realisere deres grønne idéer som havedyrkning på tage, grønne elementer på fællesveje og midlertidige grønne arealer.

BEDRE SUNDHED OG HØJERE LIVSKVALITET

Sundhed er en væsentlig ressource både for det enkelte menneske, og for hele København som by med en vision om vækst og livskvalitet. Derfor arbejder vi med en ambitiøs

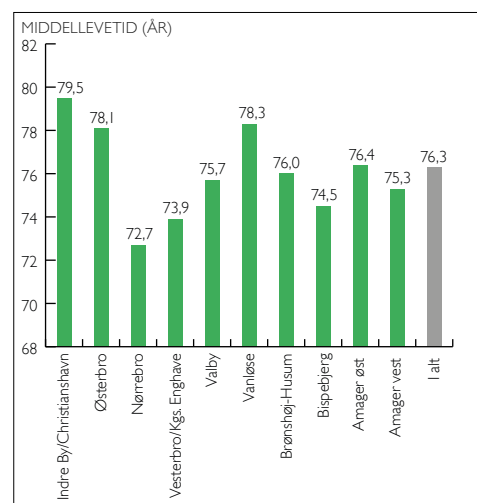
målsætning om, at københavnere i 2025 er blandt de borgere i verden, som har den bedste livskvalitet - og det skal alle københavnere kunne mærke. Derfor skal vi bryde den sociale ulighed i sundhed, så alle får lige muligheder for at leve et godt og langt liv. De strukturelle og fysiske rammer om vores liv og hverdag har afgørende betydning for vores sundhed og livskvalitet, eksempelvis er det afgørende, at vi har skabt en by, hvor man let kan bevæge sig rundt uden bil. Gode fysiske rammer i alle bydele kan bidrage til at mindske den sociale ulighed i sundhed. Vi sætter derfor bl.a. ind overfor støj- og forureningsbelastede boliger i udsatte byområder. Kommuneplanen beskriver endvidere principperne om, at indretningen af byens rum skal understøtte københavnernes muligheder for både bevægelse, leg og afslapning, at cykel- og gangstier skal udbygges, tilgængelighed for handicappede forbedres, og at den kollektive trafik skal styrkes. Disse indsatser understøtter et sundere hverdagsliv og bidrager til at forbedre københavnernes livskvalitet.

MIDDELLEVETID – FORDELT PÅ BYDELE

Der er forskel på middellevetiden i København. Borgere, der bor i Indre By lever længere end borgere, der bor på Nørrebro og på Vesterbro/Kgs. Enghave.

Figuren viser middellevetiden i København i perioden 2009-2013 fordelt efter bydele.

Kilde: Københavns Kommune.



KVALITET I BYLIVET - 4.C.

ATTRAKTIVT HANDELSLIV

ET STÆRKT BUTIKSLIV OG STYRKELSE AF HANDELSGADERNE

Vi ønsker at fastholde og udvikle Københavns position som Øresundsregionens største centrum for butikker og oplevelser til glæde for indbyggere og turister og for at styrke byliv og beskæftigelse. Befolkningsvækst og øget turisme giver heldigvis et godt grundlag for dette, selvom nye tendenser med nethandel mv. også påvirker mulighederne. Kommuneplanen giver derfor også mulighed for, at Magasin kan udvides, så Københavns største stormagasin fortsat kan udvikle sig.

København skal samtidig bevare sin struktur med handeleggader i alle bydele, for at skabe liv fra butikker og restauranter. Attraktive handeleggader skal udvikles med alsidige indkøbsmuligheder for at understøtte, at transportafstande ved indkøb begrænses, og at der er god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklende og rejsende med kollektiv trafik. For at understøtte by- og butikslivet i handeleggaderne arbejder vi i kommunen aktuelt med byrumsindsatser, som forskønnelse og opholdsmuligheder, der sikrer attraktive hverdagsgader,

hvor byliv og handel er i fokus, eksempelvis på Nørrebrogade, Istedgade og Amagerbrogade. I området omkring Nørrebro Station udarbejdes en helhedsplan for at styrke byrummet. På dele af Amagerbrogade har butikslivet haft det svært. For at understøtte en positiv udvikling er i lokalplanlægningen givet mulighed for en bredere anvendelse, så også liberale erhverv kan placere sig i stueetagen.

For at styrke indkøbsmulighederne i Brønshøj-Husum, der har en relativ dårlig butiksforsyning, udlægges en øget ramme til detailhandel på Frederikssundsvej. For at sikre et levende og koncentreret bymiljø, der styrker sammenhængskraften i bydelene, udlægges der ingen nye centerområder i Kommuneplan 2015. Udvidelsesmulighederne er fastholdt på samme niveau som i Kommuneplan 2011 (inklusive plantillæg), dog er der skabt mulighed for en udvidelse af detailhandlen på Frederikssundsvej. Der er samlet udlagt mulighed for knap 300.000 etagemeter nye butikker i kommunens bymidter og bydelscentre i Kommuneplan 2015. De konkrete retningslinjer og rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.



KVALITET I BYLIVET

**DET ER DESUDEN
VIGTIGT FOR
KØBENHAVN**

REN LUFT OG MINDRE VEJSTØJ

Københavns Kommune har vedtaget en plan for ren luft og en handlingsplan for vejstøj, som skal bidrage til at sikre københavnernes renere luft og mindre støj for københavnernes. Vi anvender støjreducerende asfalt på støjplagede strækninger, indfører hastighedsnedsættelser, omlægger og optimerer trafikken med brug af blandt andet intelligente trafikløsninger (ITS), som forbedrer fremkommeligheden, mindsker vejstøj og reducerer luftforureningen. Samtidig udvider og forbedrer vi cykelstinet, og udbygger metroen for at gøre det mere attraktivt for københavnere og pendlere at tage cykel eller kollektiv transport i stedet for bil.

EN SÆRLIG MILJØINDSATS I BUSSENE

I 2025 skal den kollektive trafik være CO₂-neutral, og udslippet af NO_x og partikler skal reduceres med henholdsvis 60 pct. og 30 pct., så luften bliver renere. Kommunen udarbejder en plan, der sikrer CO₂-neutrale busser i 2025, og har samtidig forsøg med el og hybridbusser. Byudviklingen skal styrke brugen af disse klimavenlige trafikformer eksempelvis via byfortætning, bedre busfremkommelighed og mulighed for ladestandere til busserne i byrummet.

MILJØET ER VORES FÆLLES ANSVAR

Københavneres og virksomhedernes deltagelse i byens udvikling er afgørende for miljøindsatsen. København skal indrettes, så det bliver nemmere og mere fordelagtigt at leve en grøn hverdag og eksempelvis sortere affald bolignært, genbruge byens ressourcer og vælge grøn mobilitet. Disse indsatser bliver hjulpet på vej af en sammenhængende by, hvor vi bor og arbejder tæt, og hvor der er en tilstrækkelig befolkningsstørrelse til, at nye bæredygtige fællesløsninger kan afprøves og blive rentable. Hermed bidrager klima og miljøløsningerne også til væksten i byen.

MIDLERTIDIG BRUG AF BYGNINGER OG AREALER

For at udnytte de ressourcer og spændende muligheder, der ligger i byens tomme bygninger og arealer, og for at understøtte kreative erhverv, værksteder for kunstnere, gallerier, madsteder mv. blev der i Kommuneplan 2009 indført en midlertidighedsbestemmelse for perspektivområderne i byen, som åbner op for midlertidig anvendelse og aktiviteter i eksisterende bygninger og de omkringliggende arealer. Københavns Ejendomme arbejder også, hvor det er juridisk muligt, med midlertidige lejemaal i tomme bygninger til en lav husleje til byens kulturelle vækstlag. Midlertidig anvendelse kan åbne områder af byen op, hvor folk ellers ikke kommer, og give nye oplevelser for københavnere og besøgende i byen.

CO-CREATION OG AKTIV INVOLVERING AF KØBENHAVNERNE

Københavnerne har en stor viden om brugen af byen og et engagement, som Københavns Kommune vil trække på i forhold til udviklingen af byen og i forhold til udformningen af konkrete ydelser, tilbud og services.



5. SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER

Mål for udviklingen af København

I København skal vækst, job og livskvalitet gå hånd i hånd. Det kræver, at København er et godt sted at drive virksomhed, for det er virksomhederne, der skaber beskæftigelse og grundlaget for vores velfærd. Vi vil derfor sikre lokaliseringmuligheder for nye erhverv og virksomheder og gode rammer, som fastholder eksisterende arbejdspladser i kommunen.

- Fastholde rummelighed til det forventede byggebehov for nyt erhvervsbyggeri af op til 2,4 mio. m² erhverv frem mod 2027, svarende til 200.000 m² om året
- 20.000 nye private arbejdspladser i perioden fra 2011 til 2020, svarende til 2.000 arbejdspladser årligt
- 95 pct. af hver årgang skal have en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse

SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER - 5.A.

FLERE INVESTERINGER OG ARBEJDSPLADSER GIVER EN STÆRK HOVEDSTAD

PLADSTIL ERHVERVSUDVIKLING

Med Københavns Kommunes nye erhvervs- og vækstpolitik gives der en række svar på, hvad vi vil gøre for at skabe mere vækst og flere arbejdspladser i København. Virksomheder i København skal have endnu bedre forhold med en mere effektiv erhvervsservice og bedre infrastruktur. Internationale virksomheder og medarbejdere skal tiltrækkes, og der skal sikres plads til attraktive lokaliseringsmuligheder for forskellige typer virksomheder.

I Kommuneplan 2015 følger vi op med en planlægning, som sikrer mulighed for, at byen kan rumme de mange nye virksomheder og arbejdspladser: København har i dag en rummelighed til erhvervsbyggeri på ca. 2,8 mio. m², hvilket svarer til etablering af i størrelsesordenen 70.000 arbejdspladser. Behovet for

erhvervsareal i planperioden er estimeret til ca. 2,4 mio. m². Kommuneplanen sikrer dermed gode muligheder for at etablere det fremtidige erhvervsbyggeri. Samtidig er der, med den ekstra rummelighed, plads til at forskellige typer virksomheders lokaliseringspræferencer kan imødekommes. Der er aktuelt en tomgang i kontorbygningsmassen på 8,8 pct., som svarer til niveauet i andre europæiske storbyer. De tomme kontorer kan anvendes til nye virksomheder eller omdannes til boliger i takt med, at der opføres nye og mere tidssvarende erhvervsbyggerier andre steder i byen.

Omdannelse af erhvervsarealer til anden anvendelse skal fremover vurderes ud fra en række fastsatte parametre, som er nærmere beskrevet i retningslinjerne i Kommuneplan 2015. Det sikrer, at velfungerende erhvervsområder

**ERHVERVSNUMMELIGHED
FORDELT PÅ
UDVIKLINGSOMRÅDER**

Kilde: Københavns Kommune.

OMRÅDE	ERHVERVS- RUMMELIGHED (M ²)
Nordhavn	630.000
- Levantkaj	200.000
- Indre Nordhavn	430.000
Carlsberg	330.000
Valby	240.000
Industrikvarter	
- Grønttorvet	60.000
- Øvrige områder	180.000
Nordøstamager	110.000
Sydhavn	440.000
- Enghave Brygge	70.000
- Øvrige holme	370.000
Ørestad	1.080.000
- Ørestad Syd	610.000
- Bella Center	130.000
- Øvrige kvarterer	340.000
Øvrige områder	20.000
Total	2.850.000

ikke forsvinder, og at virksomhederne ikke presses ud af byen som følge af behov for areal til nye boligprojekter. I Indre By vil der være et særligt fokus på, at opretholde en god balance mellem bolig og erhverv, da kommunen ønsker at have en stærk Indre By til erhvervslokalisering. Enkelte steder i København, hvor virksomhederne ikke længere efterspørger lokalisering, og hvor kommunen, i henhold til de nye retningslinier for omdannelse, vurderer det velbegrundet, vil kommunen være åben over for omdannelsesprojekter, der konverterer erhvervsejendomme til boliger.

Der foretages med Kommuneplan 2015 mindre justeringer af enkelte erhvervsområder for at matche behovet for forskellige typer erhvervslokalteter. Eksempelvis er der i Kommuneplan 2015 indarbejdet konkrete rammeændringer, der udlægger højere bebyggelsesprocent i området ved Sydportens for at understøtte velfungerende blandet erhverv, og ved Postterminalen gives mulighed for serviceerhverv med en bebyggelsesprocent på op til 185 for - i tråd med visionen i kommuneplanen - at opnå en bedre udnyttelse af det meget stationsnære område. De konkrete retningslinjer og rammeændringer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk. Se endvidere kommunens nye erhvervsanalyse som baggrundsmateriale på kommuneplanens hjemmeside samt kommunens nye erhvervs- og vækstpolitik 'Sammen om vækst og arbejdspladser'.



SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER - 5.B.

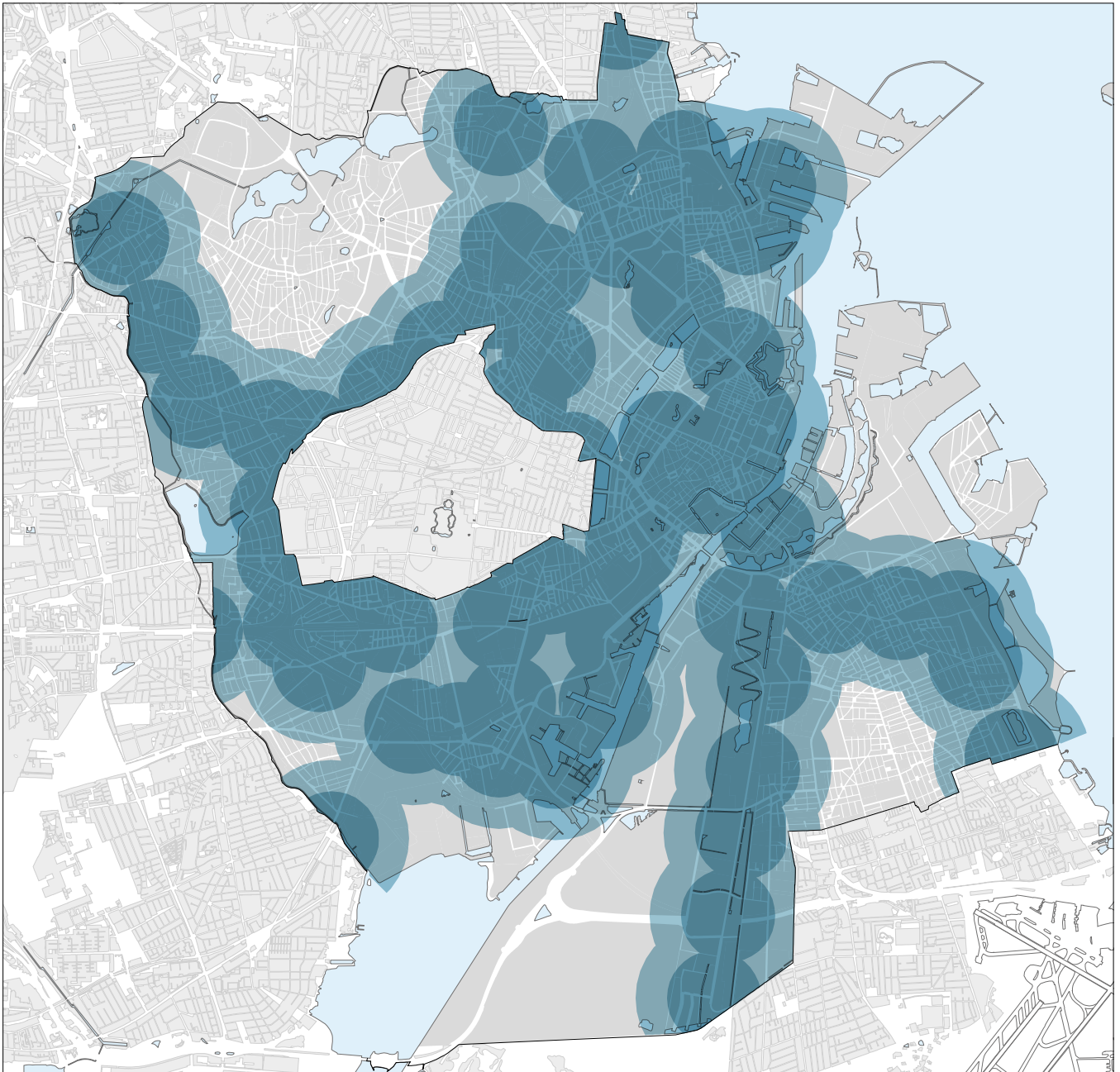
BÆREDYGTIG LOKALISERING AF ERHVERV

FREMTIDENS JOBS ER BÆREDYGTIGE

Ved stationsnær placering af virksomheder understøttes medarbejdernes mulighed for at bruge den kollektive trafik som transportmiddel. Det gælder både borgere i København, og de der pendler ind fra omegnskommunerne. Med metroudbygningen i København bliver der flere muligheder for at udnytte potentialet for placering af erhverv med kort gåafstand til stationer: Her vil vi planlægge for, at større erhvervsbyggerier med mere intensiv udnyttelse af areal kan lokaliseres med nærhed til stationer.

Det handler især om at sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen. Dette princip ligger direkte i forlængelse af den regionale Fingerplan 2013, der fastlægger, at kontorbyggerier over 1.500 m² og større besøgsintensive funktioner skal placeres stationsnært, dvs. højst 1.000 meter fra en station.

Der er mulighed for at opføre ca. 1,3 mio. m² erhvervsbyggeri inden for 600 meter fra en station. Det svarer arealmæssigt til ca. 33.000 arbejdspladser, hvilket matcher den estimerede vækst i antallet af private arbejdspladser i planperioden. Det giver potentielt en samlet reduktion af CO₂-udslippet på 95.000 tons i løbet af hele planperioden, under forudsætning af at virksomhederne alternativt ville blive placeret i et ikke-stationsnært område. Det svarer til, at vi i København, med stationsnær placering af erhverv, kan reducere det årlige CO₂ udslip med ca. 0,7 pct. af Københavns samlede udledning. Uden ekstraudgifter for kommunen men alene ved progressiv byplanlægning kan dette hjælpe til opfyldelse af målet om CO₂ neutralitet.



STATIONSNÆRE OMRÅDER

- Stationsnærhed, 1.000 m
- Stationsnærhed, 600 m

Kortet viser stationsnære områder og kerneområder i København. Yderste cirkel viser 1.000 meters afstand, der er grundlag for stationsnær placering af erhverv, mens inderste cirkel viser 600 meters afstand, der er kommunens særligt prioriterede områder for bæredygtig placering af erhverv, faciliteter med stort publikum, tæt boligbyggeri mv. Næsten hele København er stationsnær, og en stor del ligger i kerneområderne.

SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER - 5.C.

ET BREDT UDVALG AF VIRKSOMHEDER OG ARBEJDSPLADSER

PRODUKTIONSERHVERV, SERVICEERHVERV, KREATIVE ERHVERV MV. GIVER FORSKELLIGE JOBMULIGHEDER

Københavns Kommune ønsker at fremme en udvikling af byens erhvervsområder, som sikrer plads til et bredt udvalg af virksomhedstyper, så erhvervslivet kan gro i byen. Det betyder, at byens erhvervsområder skal kunne tilbyde lokaliseringsmuligheder for både små og store kontorvirksomheder, mindre produktionsvirksomheder, håndværk, servicefag og turisme, lager- og logistikvirksomheder samt kreative erhverv. Københavnerne er forskellige, og derfor er det vigtigt, at der er forskellige jobmuligheder i byen. Samtidig er det også ønsket, at københavnerne fortsat kan finde lokale muligheder for at få bilen på værksted og andre services, som ligger i de mere traditionelle erhvervsområder.

Kommuneplan 2015 fastholder byens industriområder og hovedparten af kommunens erhvervsområder. I byudviklingsområderne tilbydes lokaliseringsmuligheder for nye

kontorvirksomheder, mens fastholdelsen af en række ældre erhvervs- og industriområder sikrer plads til håndværk, mindre produktionsvirksomheder, lager- og logistikvirksomheder samt kreative virksomheder. De konkrete retningslinjer og rammeændringer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

ATTRAKTIVE RAMMER FOR IVÆRKSÆTTERE OG KREATIVE ERHVERV

I København ønsker vi at tilbyde gode lokaliseringsmuligheder for iværksættere og kreative erhverv. Derfor fastholder vi med Kommuneplan 2015 ni kreative zoner, som sikrer både fysisk og økonomisk attraktive rammer for denne type virksomheder. De kreative zoner udgør vigtige vækstmiljøer for virksomheder med en begrænset betalings-evne og tilbyder kreative virksomheder mulighed for at udvikle produkter, design og forretningsydelse i København. Samtidig ser vi, som en positiv sidegevinst, at de kreative virksomheder tilfører liv og dynamik i de bydele, hvor de er koncentrerede.



SAMSPIL OM INNOVATION I BYENS VIDENSMILJØER - STRATEGISK PLANLÆGNING FOR COPENHAGEN SCIENCE CITY

Vision

Copenhagen Science City skal medvirke til, at Greater Copenhagen udvikles til en grøn og innovativ metropol med høj vækst, beskæftigelse og livskvalitet på mindst samme niveau som sammenlignelige metropoler i Europa. De store offentlige investeringer i vidensinstitutioner og infrastruktur vil tilføre nye arbejdspladser og liv til området, som kan understøtte det områdeløft, Københavns Kommune har gennemført for Haraldsgadekvarteret, der er et af de udsatte områder i København.

Samtidig skal Copenhagen Science City være en konkret succes, der anvendes i den internationale branding af Greater Copenhagen som stedet for internationalt førende innovation med stor tiltrækningskraft for talenter og investeringer.

Copenhagen Science City skal ligeledes bidrage til den internationale branding af Copenhagen Science Region, hvor Københavns Universitet, Danmarks Tekniske Universitet, Copenhagen Business School, regionens universitetshospitaler og en række andre aktører sammen skaber opmærksomhed om de stærke og ekspansive forskningsmiljøer i Greater Copenhagen. Samtidig skal Copenhagen Science City bidrage til at styrke arbejdsmarkedet, skabe nye innovative løsninger og virksomheder, samt byliv og livskvalitet.

Det gør vi

Københavns Kommune vil gå forrest i arbejdet med strategisk planlægning for byområder, hvor virksomheder kan lokaliseres nær byens vidensmiljøer, og skabe forpligtende samarbejder med vidensinstitutioner og det private erhvervsliv, for at opnå synergieffekter ved tæt lokalisering af forskningsmiljøer og virksomheder. Vi er repræsenteret i Udviklingsrådet i Copenhagen Science City sammen med en række centrale beslutningstagere fra områdets vidensinstitutioner, grundejere og virksomheder. Udover at være en del af det organisatoriske setup omkring Copenhagen Science City planlægges der for en fortætning omkring de kommende metrostationer, så der kan etableres nye stationsnære erhvervsejendomme og dermed flere lokaliseringmuligheder til private virksomheder i området. Samtidig vil vi undersøge hvilke kommunale grunde og ejendomme, der kan indgå i en fysisk udvikling af Copenhagen Science City med henblik på at skabe rum for at etablere et miljø for nye virksomheder og vækst.

På baggrund af de gode erfaringer fra Copenhagen Science City vil vi tage initiativ til at oprette et udviklingsråd i Sydhavn, hvor der er potentiale i, at Aalborg Universitet er flyttet til området. Tanken er, at de relevante parter – Københavns Kommune, erhvervslivet, Aalborg Universitet, boligselskaber, grundejere og investorer samt lokaludvalg – indgår et forpligtende partnerskab, som i fællesskab kan understøtte udviklingen bredt i Sydhavnen.

STORE VIRKSOMHEDER SIKRER MANGE JOBS

Det er også afgørende at skabe gode rammer og lokaliseringmuligheder for de store virksomheder, der ofte har behov for domicilbygninger til deres hovedsæder, som vi kender det bl.a. fra Ørestad. Disse virksomheder er vigtige for byen og beskæftigelsen. Københavns Kommune har ca. 32.500 erhvervsaktive virksomheder: 90 pct. af virksomhederne har under 10 ansatte, og de står for omkring en tiendedel af beskæftigelsen og omsætningen i København. Store virksomheder med over 250 ansatte står for 70 pct. af omsætningen og over 50 pct. af beskæftigelsen og er dermed afgørende for at skabe jobmuligheder til københavnere.

UDDANNELSE OG BESKÆFTIGELSE GIVER LIVSMULIGHEDER OG UNDERSTØTTER KØBENHAVNS VÆKSTBETINGELSER

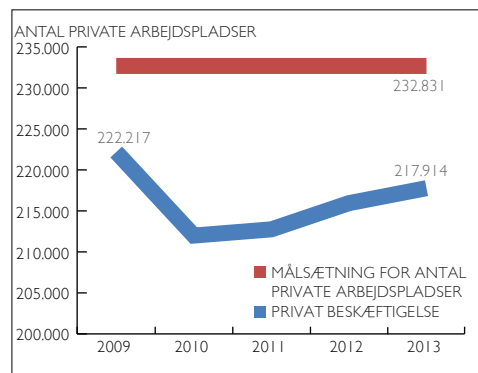
Uddannelse, beskæftigelse og vækst hører sammen. Uddannelse er vejen frem for byer, der skal skabe arbejdspladser og vækst via viden og innovation. Flere skal derfor have en relevant uddannelse og kompetencer, som matcher virksomhedernes behov. Det er afgørende for København, at erhvervslivet har adgang til kvalificeret arbejdskraft. Københavns Kommune har en målsætning om, at 95 pct. af de unge gennemfører en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse, at flere unge får en erhvervskompetencegivende uddannelse, og at flere kommer i job.

I København har vi formuleret et nyt ambitiøst mål om, at vi skal være den by, blandt sammenlignelige kommuner, der har flest borgere i job og under uddannelse. Det er vigtigt, at alle har gode muligheder for at få en uddannelse og dermed bedre muligheder for at få et arbejde sidenhen. I forlængelse heraf ligger vores mål om, at der skal skabes job til de mange nye københavnere, og vi har i vores erhvervs- og vækstpolitik et mål om at skabe 20.000 nye private arbejdspladser i Københavns Kommune i perioden fra 2011 til 2020. I dag er der i alt 352.000 arbejdspladser i København, heraf er de 218.000 i den private sektor. I årene 2009 til 2011 tabte byen ca. 10.000 arbejdspladser i den private sektor. Virksomhederne er nu godt i gang med at genskabe disse.

PRIVATE ARBEJDSPLADSER I KØBENHAVN

Imellem 2009 og 2013 er antallet af arbejdspladser i København faldet med ca. 2 pct. Til sammenligning har der været et fald i hele landet på ca. 8 pct.

Kilde: Danmarks Statistik.





SAMMEN OM VÆKST OG
ARBEJDSPLADSER

**DET ER DESUDEN
VIGTIGT FOR
KØBENHAVN**

ERHVERVSANALYSEN

Som grundlag for dele af revisionen af Kommuneplan 2015 har Københavns Kommune udarbejdet en analyse af byens erhvervsområder med henblik på at foretage en vurdering af, hvilke typer byområder kommunen fremover har behov for i forhold til den by- og erhvervsudvikling, kommunen gennemgår. Analysen har særligt fokus på at undersøge hvilke erhvervsområder, der skal fastholdes til erhvervsanvendelse for at sikre, at der fortsat er gode lokaliseringmuligheder for erhvervslivet samt hvilke, der kan omdannes til andre formål, eksempelvis boliger, for at understøtte den generelle byudvikling i København. Erhvervsanalysen kan læses som baggrundsmateriale til Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.

ET BEDRE STED FOR VIRKSOMHEDER

Med den nye erhvervs- og vækstpolitik i København skal det blive nemmere at starte og drive virksomhed i København. For at virksomhederne i København kan skabe vækst og beskæftigelse, skal de opleve mindst muligt administrativt besvær. Københavns Kommune vil være en serviceorienteret medspiller og lægger op til et samarbejde præget af dialog. Københavns Kommune vil også have øje for at holde virksomhedernes omkostninger nede til gavn for virksomhedernes konkurrenceevne og dermed deres mulighed for at skabe vækst og job.

ET KØBENHAVN MED UDSYN

For at styrke København som vidensby skal vi blive bedre til at tiltrække og fastholde udenlandske studerende, forskere, medarbejdere og virksomheder. Vi arbejder på at forbedre internationaliseringen i København på en række punkter, så det bliver lettere at komme hertil for udenlandske virksomheder og medarbejdere. For at understøtte tiltrækningen af højtuddannet og specialiseret arbejdskraft har vi bl.a. åbnet International House Copenhagen, der hjælper udenlandske statsborgere til at få en god start på et nyt liv i Danmark. Vi har desuden etableret den nye Europaskole, og i 2016 åbner den nye store internationale skole i Nordhavn.

SKÆVVRIDNING I TILKNYTNING TIL ARBEJDSMARKEDET

I dele af København er andelen af borgere i beskæftigelse lav, og vi arbejder derfor på tværs af forvaltningerne i kommunen målrettet på at løfte beskæftigelsesgraden i de udsatte byområder op på niveau med københavnergennemsnittet.

VI SKABER PRAKTIKPLADSER OG FAIR ARBEJDSFORHOLD

I København tænker vi socialt ansvar ind i alle opgaver. Vi arbejder for, at alle kommunale byggearbejder i kommunen bliver udført med sociale klausuler. Eksempelvis sikrer kommunens aftale med de almene boligselskaber praktikpladser til vores unge, når vi renoverer og bygger nye almene boliger.

JUSTERING AF PARKERINGSNORMER

I Kommuneplan 2015 foretages mindre justeringer af parkeringsnormerne, som matcher ændringer i virksomhedernes behov og giver mulighed for mere fleksibilitet i form af konkret behovsvurdering ud fra bl.a. hensynet om stationsnærhed, projektets karakteristika mv. Parkeringsnormen i områder til blandet bolig og erhverv i tætbyen og byudviklingsområderne fastlægges til 1 parkeringsplads pr. 150 m² og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i områder til serviceerhverv, der fastholdes til 1 plads pr. 150 m². Parkeringsnormen kan maksimeres til 1 plads pr. 100 m² eller minimeres til 1 plads pr. 200 m², hvis en konkret vurdering påviser et andet p-behov. Der skal være balance mellem målene om en bæredygtig byudvikling på den ene side og gode betingelser for byens virksomheder på den anden side. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på www.kp15.kk.dk.



6. GREATER COPENHAGEN

Mål for udviklingen af København

København skal bevare sin førerposition som en af verdens bedste byer at bo i. For at styrke Københavns muligheder for at opretholde den høje livskvalitet skal vi arbejde målrettet på at øge vores vækst. Københavns Kommune ønsker at skabe en sammenhængende region gennem et stærkt og forpligtende politisk samarbejde på Sjælland og i Skåne, der kan sikre, at alle parter arbejder efter én fælles strategi for vækst, beskæftigelse og regional infrastruktur.

- 5 pct. vækst i BNP pr. år
- København blandt top 3 over bedste byer at bo i

GREATER COPENHAGEN - 6.A.

VÆKST, INVESTERINGER OG JOBS VIA REGIONALT SAMARBEJDE

INTERNATIONAL GENNEMSLAGSKRAFT

Den internationale konkurrence mellem storbyregioner er intensiveret. Mange udenlandske storbyregioner har flere indbyggere og virksomheder og er erhvervmæssigt mere specialiserede end København. Det påpeges ofte som væsentlige årsager til, at København kan have sværere ved at tiltrække udenlandske virksomheder og højtuddannede udlændinge. Samtidig er integrationen over Øresund dalende, og vi udnytter ikke fuldt ud de potentialer,

der ligger i et sammenhængende arbejdsmarked og mulighederne for at afsætte varer på begge markeder. Det er vigtigt at kunne tiltrække investeringer og virksomheder for at opretholde arbejdspladser og samme høje levestandard i byen.

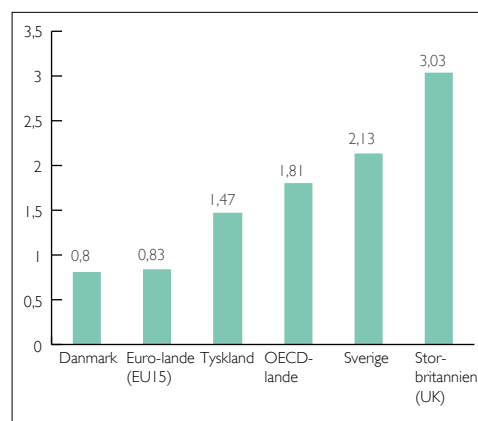
Derfor fastholder vi det ambitiøse mål om 5 pct. årlig vækst i BNP i Københavns Kommune frem mod 2020 og er gået sammen med Region Hovedstaden, Region Sjælland og regionernes 45 kommuner i det politiske samarbejde Greater Copenhagen. Vi arbejder for, at Region Skåne og de skånske kommuner ligeledes træder ind i samarbejdet. Styrkelse af Københavns konkurrenceposition kræver regionalt samarbejde, fordi Københavns udviklingsmuligheder er tæt knyttet til udviklingsmulighederne i den samlede region. Når en virksomhed placerer sig i Lund eller Lyngby, styrker den regionens samlede jobudbud, talentmasse og attraktionsværdi.

Sammen er vi en region med 3,9 mio. indbyggere stigende til 4,1 mio. frem mod 2025, 11 universiteter og international gennemslagskraft.

ØKONOMISK VÆKST I BNP I DK SAMMENLIGNET MED ANDRE LANDE

I 2014 oplevede Danmark en vækst på niveau med gennemsnittet i EU15 landene, men lavere end i fx Sverige, Tyskland og flere af de store udviklingsøkonomier. BNP udviklingen er opgjort på baggrund af udvikling i volumen, på baggrund af kædede værdier, med basisår 2010.

Kilde: OECD.



Vi har en række styrkepositioner, hvor vi kan konkurrere med verdens bedste. Et eksempel er det grønne område, hvor vi har stærke klynger, og hvor København kan bruges som testlaboratorium for grønne løsninger som eksempelvis intelligent trafikstyring og bæredygtige energiløsninger. Senest har vi i København åbnet Copenhagen Solutions Lab, hvor ny teknologi og ideer kan afprøves. Disse styrkepositioner skal udbygges endnu mere.

Visionen er, at Greater Copenhagen i 2020 er et internationalt knudepunkt for investeringer og viden på niveau med de mest succesfulde metropoler i Europa. Som et første skridt er der for at styrke den offentlige erhvervsfremme og servicere udenlandske virksomheder udviklet en fælles investeringsportal, som koordineret og professionelt markedsfører lokaliseringmuligheder på tværs af kommuner og regioner. På portalen kan virksomhederne se Greater Copenhagens større investeringsprojekter i infrastruktur og byudvikling og de private investorer kan se hvilke byudviklingsprojekter, de kan investere i. Se endvidere

kommunens nye erhvervs- og vækstpolitik 'Sammen om vækst og arbejdspladser'.

KØBENHAVNSK 'LIVEABILITY' ER ET STÆRKT KORT I DEN INTERNATIONALE KONKURRENCE

I 2014 blev København for tredje gang kåret af livstilmagasinet Monocle til verdens bedste by at bo i på grund af et sprudlende kulturliv, høj grad af tolerance, god offentlig transport og grønne områder. En grøn og tæt boligby er udgangspunktet for, at København har så høj en livskvalitet og bliver kåret til verdens bedste by at leve i. Det vi er gode til, skal vi holde fast i. Det gør København til et attraktivt sted at bo, og det gør også København interessant i et internationalt perspektiv og styrker vores konkurrenceposition. Københavns liveability og grønne profil er nemlig samtidig centralt for, at vi kan tiltrække flere turister, iværksættermiljøer, udenlandske virksomheder og højtuddannede og dermed opretholde det høje kvalitetsniveau i byen.

KØBENHAVNS GRØNNE BRAND SKABERVÆKST OG ARBEJDSPLADSER

København er kendt for grønne løsninger og en byudvikling, hvor grønne løsninger går hånd i hånd med økonomisk vækst, jobskabelse og øget livskvalitet. Københavns position som grønt vækstcenter skal fortsat styrkes. Derfor har vi udarbejdet et eksportkatalog 'Copenhagen Solutions', der præsenterer byens fremmeste grønne løsninger lige fra havnebadet over cykelstierne til udnyttelse af energien i affald. Det bruger vi til aktivt at markedsføre danske løsninger, teknologier og virksomheder, når Overborgmesteren, og andre repræsentanter for byen, rejser internationalt.

Kataloget over grønne løsninger kan også særligt anvendes indenfor bynetværket C40, hvor verdens største byer er gået sammen i kampen mod klimaforandringerne. København har som innovationsby en plads i styregruppen for C40-netværket, og vi har dermed en unik mulighed for at dele vores erfaringer med de store byer, som står over for de samme udfordringer med klima og bæredygtighed. Dermed skaber vi grundlag for øget dansk eksport af grønne byløsninger og grønne arbejdspladser herhjemme.

EUROPEAN SPALLATION SOURCE – ET EKSEMPEL PÅ HVORDAN GREATER COPENHAGEN SAMARBEJDET FREMMER VÆKSTMULIGHEDERNE I REGIONEN

To af verdens største og mest avancerede forskningsfaciliteter, neutronstråleanlægget European Spallation Source (ESS) og røntgensynkrotronen MAX IV, er ved at blive bygget i Lund. Databehandlingen vil foregå i Copenhagen Science City i det nye ESS Data Management and Software Center (DMSC). Danmark investerer 2 mia. kr. i projektet, som er medfinansieret af 16 lande.

ESS og MAX IV giver helt nye unikke muligheder for undersøgelse af materialer inden for fødevarer, medicin, energi- og miljø, test af konstruktioner og materialer mv. Faciliteterne forventes derfor at styrke regionen som en innovativ og førende vidensregion og at skabe øget vækst, flere arbejdspladser og et styrket kompetenceniveau i regionen, bl.a. gennem tiltrækning af højtuddannet arbejdskraft og specialistviden, internationale virksomheder mm. En fuld udnyttelse af potentialerne i ESS og MAX IV

forudsætter dog en styrkelse af det fællesregionale samarbejde mellem virksomheder, universiteter og offentlige myndigheder om forskning og innovation samt en effektiv markedsføring overfor udenlandske virksomheder og forskningsinstitutioner. Parterne bag Greater Copenhagen samarbejdet har besluttet at starte et samarbejde om ESS og MAX IV for at realisere disse potentialer.

ESS og MAX IV kan bidrage til at understøtte internationaliseringen under Greater Copenhagen samarbejdet. Samtidig vil ESS og MAX IV være en betydelig løftestang i forhold til at skabe fokus på at løse eksisterende grænsehindre, der gennem mange år har begrænset udviklingen på tværs af Øresund. ESS og MAX IV vil således udgøre et naturligt fundament for et udbygget samarbejde mellem universiteter, kommuner, investeringsfremmeorganisationer mv. på tværs af hele regionen.



GREATER COPENHAGEN - 6.B.

INTERNATIONALT KNUDEPUNKT

VELFUNGERENDE INFRASTRUKTUR UNDERSTØTTER BÆREDYGTIG UDNYTTELSE AF POTENTIALET I REGIONEN

Den regionale infrastruktur og kollektive transport er afgørende for den grønne boligby. Effektiv kollektiv transport giver mulighed for, at mennesker kan pendle ind på arbejde i København, og at københavnernes tilsvarende kan pendle ud til arbejde uden for byen, uden at være afhængige af bilen. Det giver mindre forurening og støj, sundere livsstil og bedre plads på vejene for den nødvendige biltrafik.

For København muliggør en kombination af metroudbygning i Fingerplanens centrale bydele og forbedringer af de regionale bane-systemer, at en større andel kan pendle til og fra byen med kollektiv trafik. I Valby anlægger BaneDanmark en ny jernbanestrækning som en del af den nye forbindelse mellem København og Ringsted, der vil forbedre den kollektive trafikbetjening til og fra resten af Danmark og udlandet. Den nye forbindelse understøtter også udviklingen af et nyt stort regionalt trafikknudepunkt ved Ny Ellebjerg station, der i nær fremtid både betjenes af

fjerntog, metro og to S-togslinjer. For at understøtte grundlaget for den kollektive trafik som regionens sammenhængende net yderligere, arbejder vi i København for bedre udviklingsmuligheder i de meget stationsnære områder. Desuden etablerer vi supercykelstier, der muliggør, at man kan tage cyklen mellem København og omegnskommunerne, så det sammenhængende arbejdsmarked og adgangen til uddannelsesstederne på tværs af regionen styrkes.

FÆLLES TRAFIKCHARTER I GREATER COPENHAGEN

I København har vi arbejdet aktivt for det fælles trafikcharter, som parterne i Greater Copenhagen har tilsluttet sig. Her peger vi på, hvor der er behov for fremtidige investeringer for at styrke den regionale infrastruktur. Især Københavns Lufthavn, Femern Bæltforbindelsen og højhastighedstog udgør centrale elementer. For at fastholde Københavns Lufthavn som et internationalt knudepunkt med mange direkte flyforbindelser til glæde for hele regionen, er det nødvendigt at sikre en mere sammenhængende regional og international infrastruktur, der kan øge lufthavnens opland. For at sikre en fortsat udvikling i

integrationen over Øresund er der behov for at styrke den eksisterende øresundsforbindelse og på sigt udbygge med nye faste forbindelser på tværs af Øresund.

Trafikcharteret fastslår desuden, at Greater Copenhagen er ét arbejdsmarked og hermed ét pendlingsområde, og at en sammenhængende og velfungerende infrastruktur er afgørende for, at virksomhederne kan tiltrække den nødvendige arbejdskraft med de rette kompetencer. I dag spildes der dagligt 160.000 timer i bilkøer i Hovedstadsområdet, hvilket årligt koster samfundet 10 mia. kr., så det er i alles interesse at finde gode infrastruktur løsninger. En reduktion i bilpendling og forbedring af fremkommelighed skal derfor løftes i fællesskab med nabokommunerne.

ET FÆLLES REGIONALT OPSLAG I KOMMUNEPLANER

Greater Copenhagen samarbejdet har udarbejdet en fælles fortælling og et visuelt udtryk, som går igen i kommuneplaner på tværs af regionen og sætter retning for samarbejdet og udviklingen af regionen. Opslaget 'Greater Copenhagen' beskriver en samlet regional udviklingsvision og fremgår af følgende sider:

GREATER COPENHAGEN

VISIONEN

I 2020 er Greater Copenhagen et internationalt knudepunkt for investeringer og viden på niveau med de mest succesfulde metropoler i Europa.

Samarbejdet om en fokuseret vækstdagsorden har i 2020 skabt en betydelig økonomisk vækst og øget beskæftigelse i Sydkandinaviens internationale Metropol - Greater Copenhagen.

VI ER GREATER COPENHAGEN

Københavns Kommune er en del af Greater Copenhagen. Greater Copenhagen er et samarbejde mellem kommuner og regioner i Skåne og Østdanmark. Et samarbejde der har til formål at skabe vækst.

Greater Copenhagen har en fælles fokuseret dagsorden om vækst og udvikling, der bygger på engagement i hele det østlige Danmark og Sydsverige.

Den internationale metropol Greater Copenhagen er i disse år udfordret i forhold til at skabe vækst og arbejdspladser. Væksten i Østdanmark og Sydsverige er væsentlig lavere end i konkurrerende metropoler som Stockholm, Amsterdam og Hamborg.

Under det fælles navn Greater Copenhagen får vi international gennemslagskraft. Vi anerkender og bruger de forskellige styrker, der er i Greater Copenhagen, fordi det stiller os stærkere i den globale konkurrence.

Vi har en fælles vision og en vifte af initiativer, som skal skabe arbejdspladser og vækst i hele Greater Copenhagen .

GREATER CoPENHAGEN

DET GØR VI I GREATER COPENHAGEN

Greater Copenhagen bygger videre på de senere års tætte samarbejder og effektive indsatser inden for eksempelvis sundhed, forskning, klima, miljø og energi samt infrastruktur og turisme.

Vi samarbejder fokuseret om at sikre vækst, fordi vi vil skabe arbejdspladser og have råd til velfærd, service og uddannelse til borgerne i hele Greater Copenhagen.

Greater Copenhagen har to indsatsområder:

- **Internationalisering** - fordi internationale virksomheder, investeringer, turister og højt uddannet arbejdskraft skaber vækst og beskæftigelse i hele regionen.
- **Sammenhængende arbejdsmarked og erhvervsudvikling** - fordi en velfungerende region med god infrastruktur, plads til erhvervslivet og høj attraktivitet er grundlæggende for vækst og beskæftigelse.

Med Greater Copenhagen inviterer Københavns Kommune interesserede parter ind i samarbejdet om en fokuseret vækstdagsorden – erhvervslivet, arbejdsmarkedets parter, forsknings- og uddannelsesinstitutioner, de regionale vækstfora og staten.

SÅDAN BIDRAGER KØBENHAVNS KOMMUNE

Københavns Kommune vil spille en aktiv rolle for at implementere Greater Copenhagen-indsatserne og sikre, at visionen bliver virkelighed. Kommunen har en særlig interesse i og et særligt ansvar for at sikre en stærkere integration på tværs af Øresund til gavn for både borgere og virksomheder. Kommunen vil også arbejde tæt sammen med de regionale operatører, som eksempelvis Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen, for at tiltrække udenlandske virksomheder, investeringer, talenter og turister.

Københavns Kommune vil bidrage til regionale fyrtårnsprojekter i regi af Greater Copenhagen, som styrker integrationen på tværs af regionen samt på tværs af kommunale og regionale aktører, virksomheder og vidensinstitutioner. Eksemplerne herpå er en regional sundheds- og velfærdsteknologi-klynge og fælles indsatser for at udnytte potentialer i milliardinvesteringerne i forskningsanlægget European Spallation Source.

Endelig vil Københavns Kommune sammen med de øvrige Greater Copenhagen-partnere arbejde for at sikre et mere strømlinet og effektivt regionalt erhvervsfremmesystem. Når parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet taler med én stemme, sender vi et stærkt signal til såvel udenlandske investorer som den nationale regering om, at vi vil udvikling og beskæftigelse i regionen.

GREATER COPENHAGEN ER



Et trygt velfærdssamfund, hvor det er rart at bo, med høj livskvalitet, tillid og god offentlig service – et solidt fundament for at udvikle moderne velfærdsteknologier og skabe sund vækst.



En miljømetropol med fælles værdier om grøn vækst, grøn transport, rent vand og bæredygtig energi.



Et veludviklet erhvervsområde med en højtuddannet arbejdsstyrke og spidskompetencer inden for design, medicin, biokemi, bioteknik, it, telekommunikation, miljøteknologi og fødevareproduktion.



Et samlet arbejdsmarkedsopland på 3,8 millioner indbyggere stigende til 4,1 millioner indbyggere i 2025. En metropol med korte pendlerafstande og direkte adgang til to landes markeder.



Et førende forskningsområde med 11 universiteter, højt specialiserede hospitaler, bio-sundhedsklynger og tradition for innovative samarbejds miljøer.



Et madmekka med unikke kvalitetsprodukter fra jord til bord.



Krydspunktet mellem Skandinavien og Europa med direkte forbindelse til 140 interkontinentale og europæiske flydestinationer, Øresundsforbindelse og den kommende Femern Bælt-forbindelse.



Et attraktivt turistmål med en vifte af tilbud inden for by-, kyst-, ø-, og kulturturisme. Fra historiske købstæder og pulserende storbymiljøer til hvide strande, bøgeskove og åbne landskaber.

7. APPENDIKS

APPENDIKS - 7.A.

PLANSCENARIER

FORUDSÆTNINGER

Københavns Kommunes kommuneplan er udarbejdet på grundlag af en række analyser af københavnernes brug af og ønsker til byen, prognoser for byens udvikling og kommunens erfaringer fra samarbejdet med de aktører, der udfylder kommuneplanen, dvs. investorer, grundejere og boligselskaber m.fl.

Mange ønsker at blive boende i og flytte til København og byen oplever en stor befolkningstilvækst. København, er dog langt fra de over 750.000 indbyggere, byen havde i 1950'erne før udflytningen til forstæderne, og før byen åbnede sig mod havnen og Øresund med omdannelsen af de store industriarealer til boliger og serviceerhverv.

Befolkningsvæksten skyldes, at København er en attraktiv by, men er også et led i en større samfundsudvikling, som finder sted jorden rundt. Folk flytter efter gode uddannelses- og beskæftigelsesmuligheder, såvel som muligheden for adgang til et levende kultur- og fritidsliv.

Dette er baggrunden for, at København i disse år vokser med ca. 10.000 indbyggere om året, så vi i 2027 kan forvente et indbyggertal på ca. 684.000 københavnere.

REGIONAL PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Den overordnede ramme for hele hovedstadsområdet planlægning har i mange år været Fingerplanens princip om at sikre adgang til rekreative og grønne områder og understøtte den kollektive transport for at undgå trængsel på grund af individuel biltransport. Dette princip giver sig udtryk i regionale grønne kiler, et stationsnærhedsprincip om kun at tillade større erhvervsbyggerier, hvor disse kan betjenes af tog/metro/letbane og en overordnet tankegang om en koncentreret byudviklingen med korte transportafstande, som kan sikre bl.a. let adgang til indkøbsmuligheder.



I Københavns Kommune har disse principper været med til at understøtte en udvikling af byen med et levende handelsliv, god trafikbetjening og mulighed for at mange kan cykle til arbejde. Disse principper kan opfattes som naturgivne, men er valg, som kommunen konsekvent har truffet i en årrække i planlægningen ud fra københavnernes forskellige boligønsker og krav til nærområdet. Disse valg er truffet ud fra en tankegang om, at byen skal udvikles så:

- Nye områder rummer blandede funktioner
- Korte transportafstande og kollektiv transport understøttes
- Byudviklingen sker fokuseret, og områder og kvarterer færdiggøres
- Kommunens investeringer i services følger udviklingen og udnyttes bedst
- Nye områder først inddrages, når der ud fra disse principper er behov for det.

BOLIGBYGGEBEHOV**Baggrund**

Boligbyggebehovet vurderes hovedsageligt på grundlag af den forventede befolkningsudvikling og det forventede kvadratmeterforbrug pr. beboer:

- Forventet befolkningsvækst: 100.000 frem mod 2027
- Langvarig trend: forøget kvadratmeterforbrug pr. indbygger
- Boligstørrelsen er steget fra 75,1 m² i gennemsnit i 1995 til 80,5 m² i 2014, men der er stadig en overvægt af mindre og mellemstore boliger (47% er under 70 m²)
- Ny udvikling: Faldende kvadratmeterforbrug, bl.a. pga.:
 - At København huser flere børn
 - At unge flytter senere hjemmefra
 - At unge i stigende grad bor sammen med andre unge
 - At færre ældre bor alene
 - At der etableres flere store boliger, hvor der kan bo flere, fx familier, på færre kvadratmeter.
- Boligmarkedet oplever store prisstigninger grundet stor efterspørgsel
- Grundpriserne udgør en del af salgspriserne

Scenarie I.Min.

KP 15 muliggør byggeri af 31.000 nye boliger:

Konsekvens:

- Alt andet lige, vil priserne på boliger stige yderligere.
- Sværere for familier, unge og personer med ringe betalingsevne at etablere sig i København.

Scenarie I.KP 15

KP 15 sikrer mulighed for 45.000 nye boliger:

Konsekvens:

- Varieret og tilstrækkeligt udbud af boliger
- Undgå at et for lille udbud forøger prisstigningerne
- Fastholder en fokuseret byudvikling.

Scenarie I.Max.

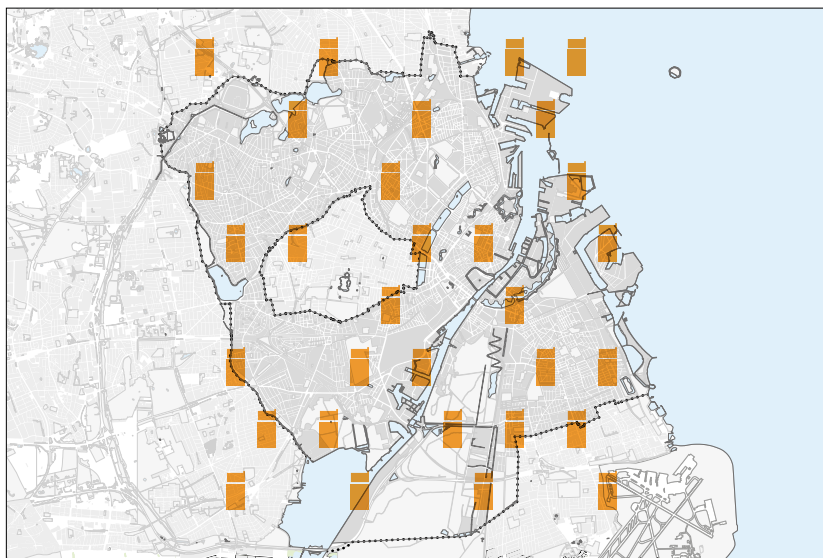
KP 15 muliggør byggeri af 56.000 nye boliger:

Konsekvens:

- Alt andet lige, vil prisstigningerne blive mindre end i scenarie I.Min.
- Større behov for kommunale investeringer i services, hvis byggeri sker i perspektivområder
- Inddragelse af perspektivområderne vil kræve investeringer i infrastruktur såsom nye vejforbindelser, skinnebåren offentlig transport, cykelstier og en havnetunnel
- Byudviklingsområderne vil være ufærdige i flere år jo flere områder, der åbnes for.

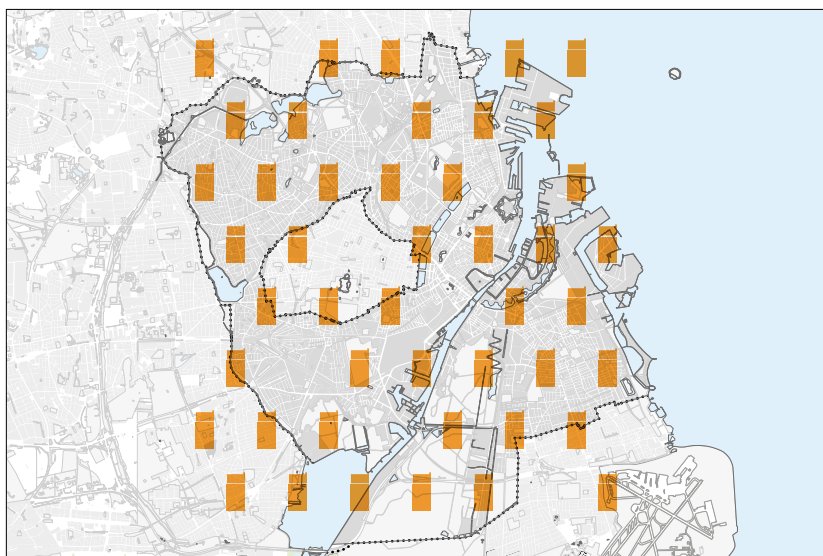
SCENARIO I.MIN.

KP 15 muliggør byggeri af 31.000 nye boliger.
 Heraf 6.200 almene boliger og 4100 ungdomsboliger.



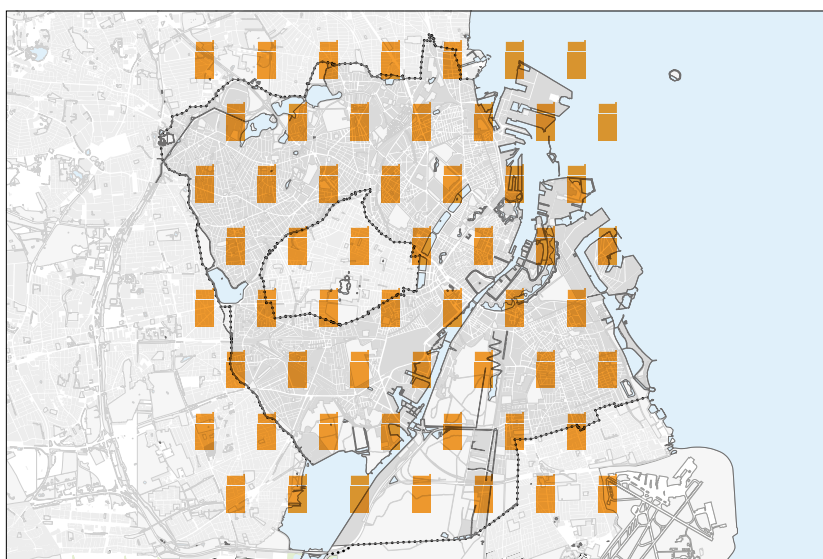
SCENARIO I. KP 15.

KP 15 sikrer mulighed for 45.000 nye boliger.
 Heraf 9.000 almene boliger og 6.000 ungdomsboliger.



SCENARIO I.MAX.

KP 15 muliggør byggeri af 56.000 nye boliger.
 Heraf 11.200 almene boliger og 7.500 ungdomsboliger.



RÆKKEFØLGEPLANEN

Baggrund

Muligheden for at sikre et tilstrækkeligt boligudbud hænger tæt sammen med kommuneplanens rækkefølgeplan. Heri fastlægges en rækkefølge for de større byudviklingsområder.

Hvorvidt nye områder skal inddrages i byudvikling vurderes under hensyntagen til:

- Behovet for arealer til byudvikling
- Behovet for kommunale investeringer i infrastruktur
- Behovet for kommunale investeringer i services.

Især hensynet til overordnede infrastrukturinvesteringer vejer tungt, da områderne skal kunne betjenes med god kollektiv infrastruktur for at sikre, at kommunens målsætninger på trafikområdet understøttes, og at der også kan udbygges med større arbejdspladser.

Scenarie 2.Min.

KP 15 flytter områder fra planperiodens 2. del til efter planperioden som perspektivområder.

Konsekvens:

- Med vedtagne lokalplaner er der allerede mulighed for i byudviklingsområderne at bygge ca. 30.000 boliger af de 45.000 boliger, som det vurderes, at der er behov for. En udskydelse af områder fra planperioden til perspektivperioden, vil ikke i sig selv begrænse byggemulighederne med mere end ca. 7.000 boliger, da der i den eksisterende by er en anslået rummelighed på 8. – 10.000 boliger.
- Hvis der ikke ønskes flere boliger end 30.000 nye boliger, skal der samtidig stoppes for udarbejdelsen af nye lokalplaner i både den eksisterende by og byudviklingsområderne.

Scenarie 2. KP 15

KP 15 justerer kun enkelte områder og prioriterer de arealer, der har den bedste beliggenhed i byen i forhold til vej, bane og offentlige investeringer.

Konsekvens:

- Byspredning formindskes
- Færdiggørelse af påbegyndte byudviklingsområder
- Budgetterede kommunale investeringer udnyttes
- Sikrer kundegrundlag for metro og detailhandel i byudviklingsområderne
- Områderne kan rumme det forventede byggebehov såvel for erhverv som for boliger.

Scenarie 2.Max.

KP 15 inddrager flere områder til planperioden, så eksempelvis Refshaleøen, baneterrænet ved Vasbygade eller Ydre Nordhavn åbnes for byudvikling.

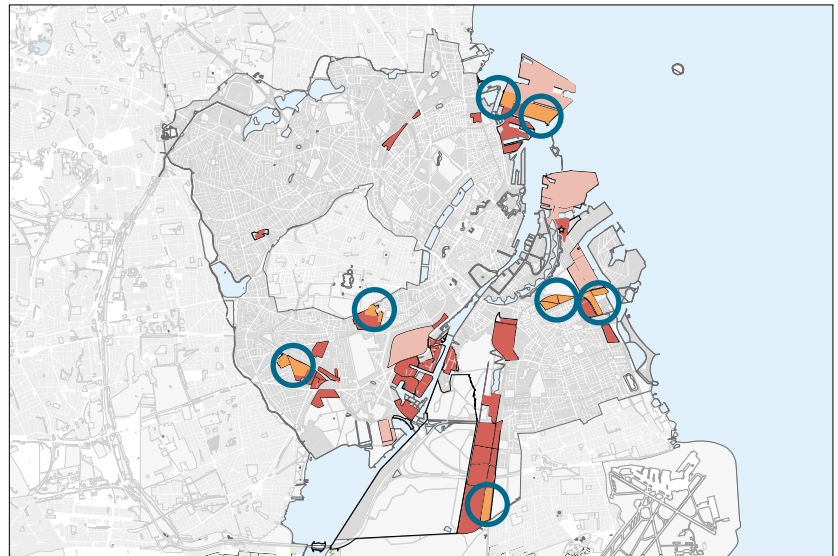
Konsekvens:

- Byen spreder sig over et større område
- Flere ufærdige byudviklingsområder i længere tid
- Behov for budget til kommunale investeringer i flere services samtidig med en lavere udnyttelsesgrad i den længere udbygningsperiode
- Udtyndet kundegrundlag for anlagte metrostrækninger i byudviklingsområderne
- Udtyndet kundegrundlag for ny detailhandel i de længere udbygningsperioder
- Behov for yderligere metrostrækninger og vejforbindelse til ml. 11 og 16 mia. kr., hvis Refshaleøen skal byudvikles, 3,5 mia. kr. hvis Ydre Nordhavn skal byudvikles, og ca. 0,2 mia. kr. hvis baneterrænet skal byudvikles
- Udarbejdelse af masterplan for de samlede nye byområder

SCENARIO 2.MIN.

KP 15 flytter områder fra planperiodens 2. del til efter planperioden som perspektivområder.
Kortgrundlag: Kommuneplan 11

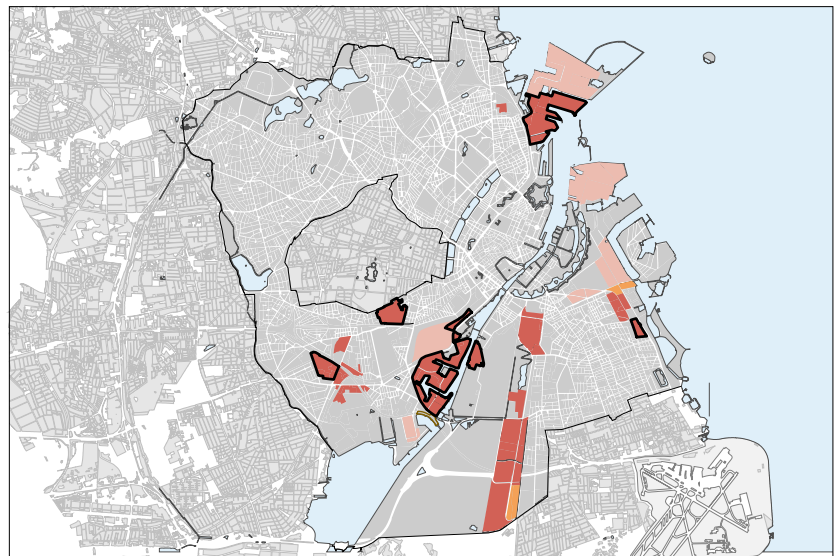
- 1. del af planperioden
- 2. del af planperioden
- Perspektivperioden



SCENARIO 2. KP 15

KP 15 justerer kun enkelte områder indenfor planperioden og prioriterer de arealer, der har den bedste beliggenhed i byen i forhold til vej, bane og offentlige investeringer.

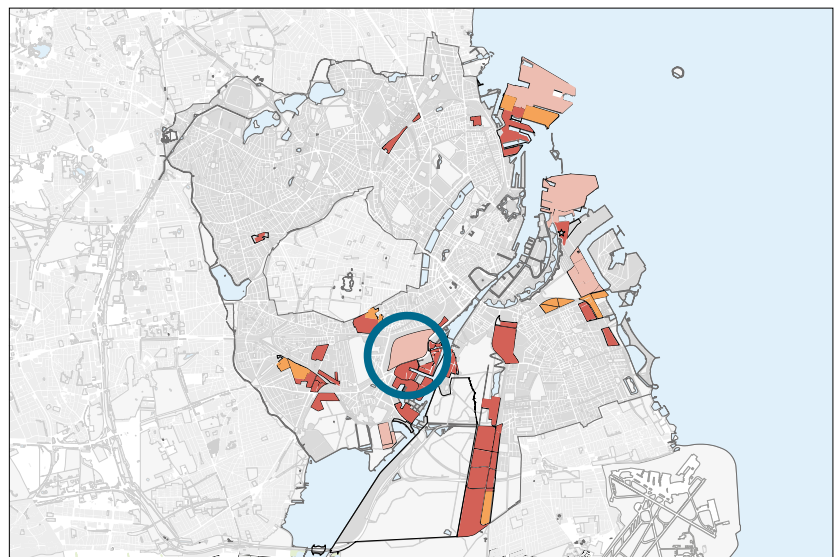
- 1. del af planperioden
- 2. del af planperioden
- Perspektivperioden
- Område med særlige regler for bydannelse



SCENARIO 2.MAX.

KP 15 inddrager flere områder til planperioden, så eksempelvis baneterrænet ved Vasbygade åbnes for byudvikling.
Kortgrundlag: Kommuneplan 11

- 1. del af planperioden
- 2. del af planperioden
- Perspektivperioden



BEBYGGELSESPROCENT

Baggrund

Bebyggelsesprocenten regulerer sammen med krav om friareal, hvor tæt byen kan bebygges. Bebyggelsesprocenten beregnes ved større lokalplaner på det samlede lokalplanområde under et, altså inkl. pladser, veje og kanaler. Når bebyggelsesprocenten fastlægges, sker det ud fra en samlet byarkitektonisk vurdering af områdets karakter, hvor stationsnært det ligger, er det i en central del af en bydel - eller vil det blive en central del af en ny bydel, hvilken bebyggelsesplan (herunder lysforhold, friarealer og begrønning) foreslås, hvilken skala findes i det omkringliggende område, og hvilke funktioner skal området rumme mv.

I kommuneplanen arbejdes med bebyggelsesprocenter på 150 - 185 % i byudviklingsområderne. En bebyggelsesprocent på 150 gælder fx for Sluseholmen og Østerfælled Torv (tidl. Østerbrogade Kaserne). Særligt i områder, som ligger meget stationsnært (600 m. afstand), anvendes en bebyggelsesprocent på 185, hvilket gælder Carlsberg og Århusgadekvarteret. For enkeltbyggerier og små lokalplanområder vedtages som en undtagelse bebyggelsesprocenter, der ligger højere, fx på Scala-grunden. I tidligere udviklingsområder, som ikke ligger stationsnært, som fx Islands Brygge og Valby Industri kvarter Syd, er vedtaget bebyggelsesprocenter på 110 og 120.

Oplevelsen af tætheden i den klassiske karréby kan synes ens på indre Nørrebro og indre Østerbro, når man bevæger sig i gaderne. Men den faktiske bebyggelsesprocent er noget lavere på indre Nørrebro (ca. 150) end på indre Østerbro (ca. 200) pga. de store grønne gårde på Indre Nørrebro og relativ små karréer på indre Østerbro.

Scenarie 3.Min.

Anvendelse af 110 pct. uanset stationsnærhed eller placering i byen.

Konsekvens:

- Tæthed som den nordlige del af det nye Islands Brygge omkring Axel Heidesgade
- Mindre kundegrundlag for lokalt handelsliv
- Færre passagerer pr. kilometer metro
- Byspredning

Scenarie 3. KP 15

Variert anvendelse af 150 - 185 pct. vurderet ud fra stationsnærhed mv.

Konsekvens:

- Tæthed som f.eks. Østerbro ved Randersgade
- Mulighed for ny detailhandel
- Kundegrundlag til nye metrolinjer

Scenarie 3. max.

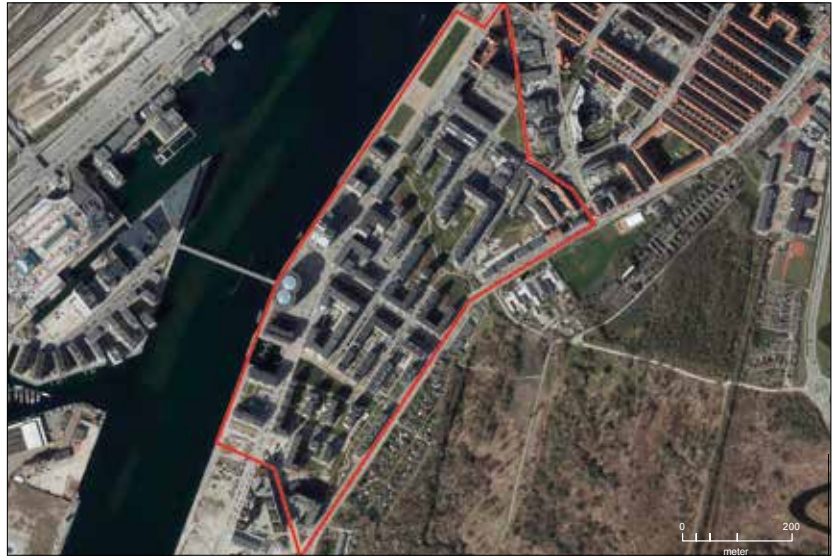
Konsekvent anvendelse af 185 pct. også udenfor de stationsnære områder

Konsekvens:

- Tæthed som Indre Østerbro ved Classensgade
- Større kundegrundlag for lokalt handelsliv
- Flere passagerer pr. kilometer metro

SCENARIO 3.MIN.

Anvendelse af 110% uanset stationsnærhed eller placering i byen.
Islands Brygge (117%).

**SCENARIO 3. KP 15**

Variert anvendelse af 150 – 185% vurderet ud fra stationsnærhed mv.
Randersgade (170%).

**SCENARIO 3.MAX.**

Konsekvent anvendelse af 185% også udenfor de stationsnære områder.
Classensgade (197%).



APPENDIKS - 7.B.

UDVIKLINGSOMRÅDER I KØBENHAVN

I Kommuneplan 2015 er optaget kort, der viser de aktuelle udviklingsområder i København og udpeger de særlige behov, der her er for at sikre arealer samt finansiering til kommunale faciliteter, når byens befolkning vokser. Udviklingsområderne er de steder, hvor den væsentligste byudvikling forventes at finde sted de kommende år, og hvor kommunen ønsker en større strategisk byomdannelse. Udviklingsområderne omfatter de største byudviklingsområder, som indgår i rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2015, samt Copenhagen Science City og Tingbjerg-Husum.

Udviklingsområderne i Kommuneplan 2015 er dermed: Ørestad, Nordhavn, Sydhavn, Valby Syd, Carlsberg, Nordøstamager, Copenhagen Science City og Tingbjerg-Husum.

For at sikre arealer til fremtidige kommunale faciliteter i disse nye/ nyomdannede byområder introduceres med Kommuneplan 2015 principielle udpegninger af investeringsforslag for kommunale services. Herved opnås en stærkere kobling mellem byudvikling og budgetbeslutninger, og vi har i København et stort fokus på at arbejde for en bedre koordinering

af budgetmidler til og planlægning for arealer til rekreation og offentlige formål.

Følgende kort viser arealbehov og investeringsforslag for skoler, kultur- og idrætsfaciliteter, rekreative områder og infrastruktur anlæg som fx broer og tunneller. Kendetegnedes for disse kommunale faciliteter er, at de er pladskrævende, og at midler til realisering derfor skal afsættes så tidligt på kommunens budget, at det er muligt for kommunen, at få råderet over areal hertil. Budgetoplæg til både etablering og anskaffelse af fornødent areal vil indgå i de årlige handlingsplaner for Københavns udviklingsområder, der udarbejdes af kommunens økonomiforvaltning som oplæg til de årlige budgetforhandlinger.

Af kortene fremgår med store cirkler forslag til nye kommunale faciliteter med en principiel placering, da præcis placering af disse ikke er fastlagt. I nogle tilfælde er cirkler placeret uden for kort for at angive, at endelig placering, også indenfor udviklingsområdet, er uafklaret. Kortene viser desuden med små symboler eksisterende/ allerede planlagte og finansierede offentligt tilgængelige grønne områder, skoler og kultur- og idrætsfaciliteter mv.

CARLSBERG

- Eksisterende bebyggelse
- Planlagt eller finansieret bebyggelse
- Off. tilgængelige grønne områder
- Eksisterende eller finansieret skole
- Eksisterende eller finansieret park
- Forslag til skole



COPENHAGEN SCIENCE CITY

- Eksisterende bebyggelse
- Planlagt eller finansieret bebyggelse
- Off. tilgængelige grønne områder
- Eksisterende eller finansieret park
- Eksisterende eller finansieret idrætsfacilitet



NORDHAVN

-  Eksisterende bebyggelse
-  Planlagt eller finansieret bebyggelse
-  Off. tilgængelige grønne områder
-  Eksisterende eller finansieret idrætsfacilitet
-  Nordhavnstunnel (princip), finansieret
-  Forslag til skole
-  Forslag til idrætsfacilitet
-  Forslag til park
-  Forslag til stiforbindelse, princip



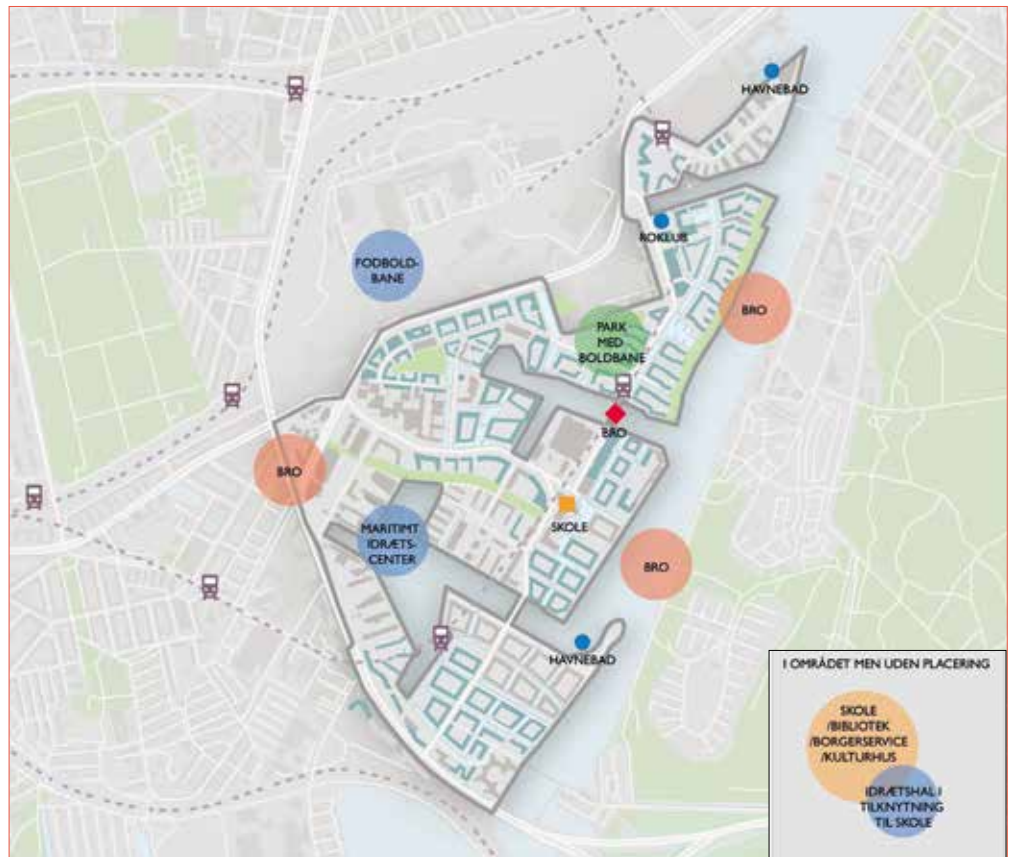
NORDØST AMAGER

-  Eksisterende bebyggelse
-  Planlagt eller finansieret bebyggelse
-  Off. tilgængelige grønne områder
-  Eksisterende eller finansieret idrætsfacilitet
-  Eksisterende eller finansieret park
-  Eksisterende eller finansieret kulturfacilitet
-  Forslag til skole
-  Forslag til idrætsfacilitet



SYDHAVN

-  Eksisterende bebyggelse
-  Planlagt eller finansieret bebyggelse
-  Off. tilgængelige grønne områder
-  Eksisterende eller finansieret skole
-  Eksisterende eller finansieret idrætsfacilitet
-  Eksisterende eller finansieret bro/tunnel
-  Forslag til skole
-  Forslag til idrætsfacilitet
-  Forslag til park
-  Forslag til bro/tunnel



VALBY SYD

-  Eksisterende bebyggelse
-  Planlagt eller finansieret bebyggelse
-  Off. tilgængelige grønne områder
-  Eksisterende eller finansieret park
-  Forslag til idrætsfacilitet
-  Forslag til bro/tunnel
-  Forslag til kulturfacilitet



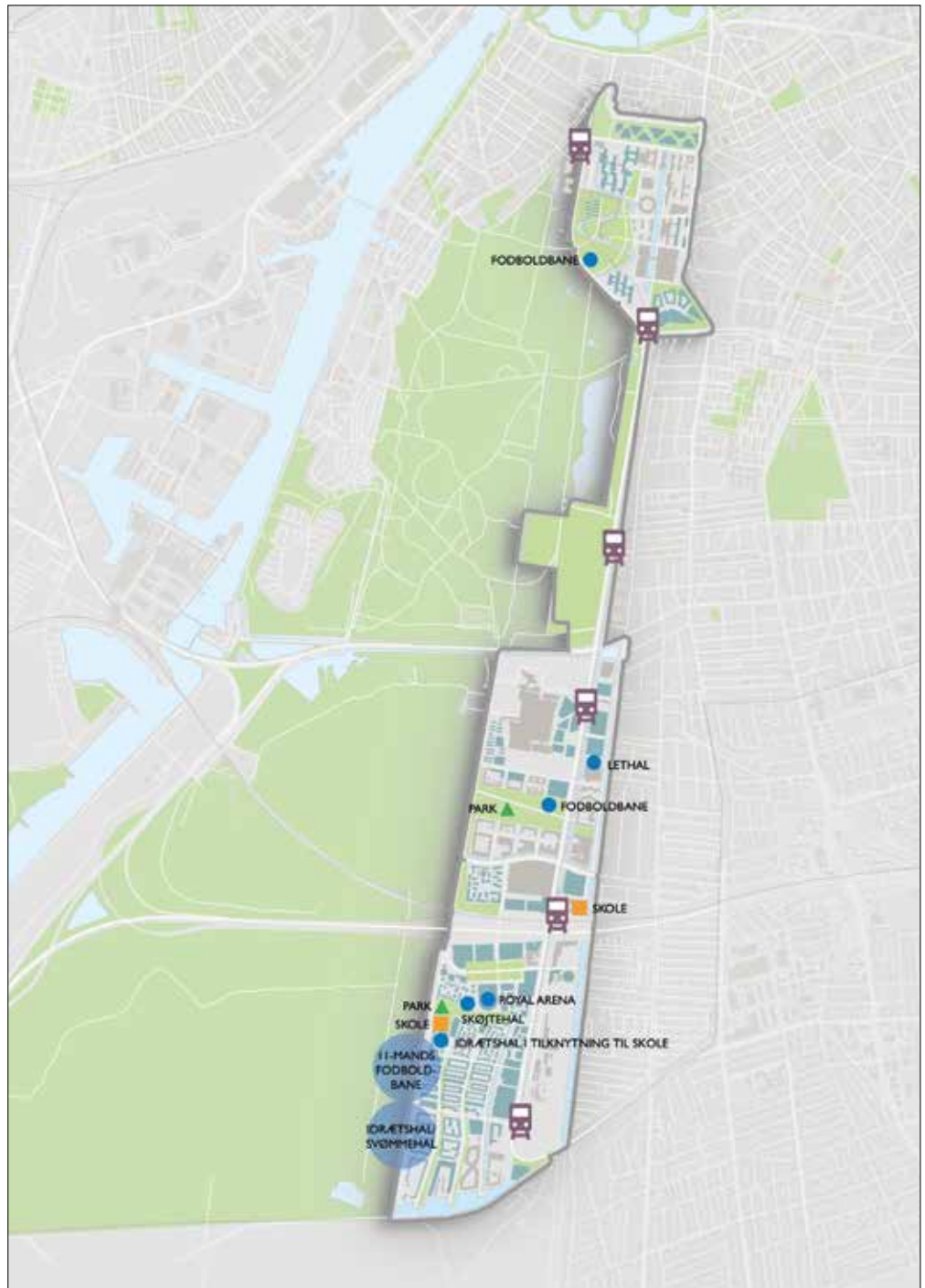
TINGBJERG-HUSUM

-  Eksisterende bebyggelse
-  Planlagt eller finansieret bebyggelse
-  Forslag til fremtidig bebyggelse
-  Off. tilgængelige grønne områder
-  Husum-forbindelsen, cykelsti, finansieret
-  Eksisterende eller finansieret skole
-  Eksisterende eller finansieret idrætsfacilitet
-  Eksisterende eller finansieret kulturfacilitet
-  Forslag til muligt letbanetracé
-  Forslag til fremtidige vej- og stiforbindelser



ØRESTAD

- Eksisterende bebyggelse
- Planlagt eller finansieret bebyggelse
- Off. tilgængelige grønne områder
- Eksisterende eller finansieret skole
- Eksisterende eller finansieret idrætsfacilitet
- Eksisterende eller finansieret park
- Forslag til idrætsfacilitet



Forslag til
KOMMUNEPLAN 2015
KØBENHAVNS KOMMUNE

UDARBEJDET AF:

Udarbejdet af en gruppe med repræsentanter
fra kommunens forvaltninger:

REDAKTION:

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,
Center for Byudvikling

LAYOUT, KORT OG ILLUSTRATIONER:

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,
KKdesign

FOTOS:

Ursula Bach
Boligforeningen AAB
Boligselskabet Lejerbo
Boligselskabet KAB
DISSING+WEITLING architecture
Ty Stange
Colourbox
Københavns Lufthavn
Københavns Kommune

Forslag til
Kommuneplan 2015 kan hentes på:
www.kp15.kk.dk

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

Telefon 3366 2800

Har du spørgsmål til Kommuneplan 2015,
kan du sende en e-mail til:
cbu@okf.kk.dk



KØBENHAVNS KOMMUNE

www.kk.dk

Bilag 2.

Den samlede kommuneplan med regulering og bilag findes på:

<http://kommuneplan.testkms.kk.dk/>



Til

03-03-2015

Sagsnr.
2014-0169847

Bilag 3. Væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer

Dokumentnr.
2014-0169847-54

Forslag til Kommuneplan 2015 indeholder rammer for lokalplanlægningen. Rammerne består af områdetyper, generelle rammebestemmelser og rammer for enkeltområder.

Sagsbehandler
Mads Laursen

Dette notat redegør for de væsentlige ændringer ift. Kommuneplan 2011, der er foreslået i kommuneplanforslaget. Derudover findes der i bilag 4 en liste over alle de konkrete rammeændringer med baggrund samt en opstilling af forslag til kommuneplantillæg, der forventes at ville blive indarbejdet i Kommuneplan 2015. Der forventes dog også at kunne komme flere.

Områdetyper

På indgangssiden udgår tekst om byfornyelsesbeslutninger, idet disse beslutninger nu er så gamle, at de vurderes at være uden betydning.

Generelt er bestemmelse om, at den maksimale bebyggelsesprocent gælder for den enkelte ejendom, og at man i lokalplaner kan fastlægge bebyggelsesprocenten for flere ejendomme under ét, flyttet fra de enkelte rammetyper til denne indgangsside (Områdetyper), da de gælder for alle rammer.

Særlige bebyggelsesforhold

Bestemmelser om særlige bebyggelsesforhold er flyttet til Generelle rammebestemmelser, da det samler tekst om anvendelsen af rammerne ét sted og derved gør den lettere at overskue og anvende.

Bebyggelses- og friarealberegning er flyttet til de nye samlede Generelle rammebestemmelser, så deres tværgående karakter er tydelig.

I ”Særlige bygningsdele” er listen over anlæg, der tillades, tilføjet værn og elevatorer, så adgangen til at bruge tagflader til ophold lettes.

I ”Fredet og bevaringsværdig bebyggelse” er fredede bygninger nu medtaget, idet man også ved fredede bygninger bør give de samme muligheder for fravigelse af standardiserede krav som hidtil ved bevaringsværdigt byggeri.

For ”Udgravning af vandarealer” hhv. ”Træbrygger på vand” er det præciseret, at de ikke gensidigt udelukker hinanden i et projekt, men

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 9
1599 København V

E-mail
MAD@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

kun at det samme areal ikke kan tælles med to gange i beregningsregler.

I ”Offentlige arealer” er det tilføjet, at bestemmelsen om ejerforhold ved beregning af bebyggelse og friareal ikke kun som hidtil kommer en anvendelse som offentlig vej eller park til gode, men også kan gælde idrætsarealer og lignende.

Klimatilpasning

Der oprettes en ny side under Generelle rammebestemmelser med overskriften Klimatilpasning for at tydeliggøre de særlige rammebestemmelser, der skal fremme klimatilpasning af byen. Indholdet om tagflader, lokalklima, regnvand og terrænhøjde er hentet fra ”Særlige bebyggelsesforhold”, men ikke ændret.

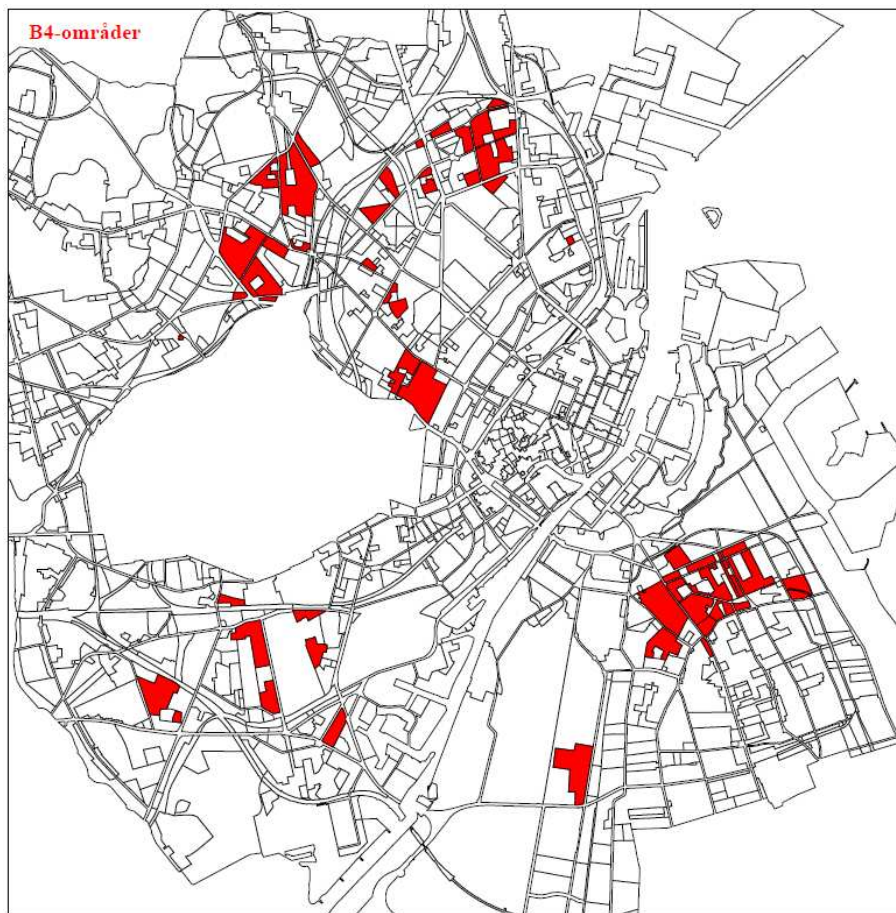
Boliger (B)

Serviceerhverv langs støjbelastede veje

Serviceerhverv er tydeliggjort som en tilladt anvendelse, idet der i nærmere angivne tilfælde åbnes for yderligere erhverv ved støjbelastede veje og lignende. Ved kommende boligbebyggelser skal der ofte gennemføres bekostelig støjisolering for at kunne realisere en bebyggelse og resultatet bliver ikke altid optimalt.

Friareal

Friarealprocenten for boliger ændres i B3-områder fra 60 til 50. B3 er en ramme, der tidligere bl.a. anvendtes til ekstensive etageboliger, punkthuse mv., som den i dag stort set ikke længere anvendes til. Den passer til de mange rækkehusbebyggelser, der ønskes opført, men der er behov for at nedjusterer kravet til friarealprocenten, da disse lave bygninger kræver et større grundareal end høje bebyggelser. Som konsekvens er friarealprocenten tilsvarende reduceret for C1- og S1-rammer (se nedenfor), så overensstemmelsen mellem rammerne opretholdes.



Områdebetegnelse	B1	B2	B3	B4	B5	B6
Maksimal bebyggelsesprocent	40	60	110	130	150	185
Maksimal bygningshøjde (meter)	10	14	20	22	24	24
Friarealprocent, boliger	100	100	60	50	40	30
Friarealprocent, erhverv	20	20	15	10	10	10

B4-ramme

B4-rammen foreslås at udgå, så B5 bliver til B4 og B6 til B5, se tabel ovenfor. Der er over tid blevet dobbelt så mange forskellige B-rammer som C- og S-rammer, hvilket ikke er planmæssigt velbegrunder. B4-rammen er typisk blevet anvendt ved byfornyelse med nedrivning eller til boligbyggerier i de ydre kvarterer. I de øvrige tilfælde er den faktiske bebyggelsesprocenten mange steder på 150 eller derover. Hvor den faktiske bebyggelsesprocent er lavere end 150, er den de fleste steder sikret ved lokalplan. Forvaltningen ser således ikke grundlag for at bibeholde denne rammetype, der ikke findes tilsvarende for C-, S- og O-rammer.

Fremover bliver der således følgende boliggrammer:

- B1 og B2 er særlige rammer énfamiliehuse og tæt-lav bebyggelse samt lav etagebebyggelse i de ydre byområder
- B3, svarer til C1/S1/O2,
- B4, svarer til C2/S2/O3 og
- B5, svarer til C3/S3/O4.

På kortet ovenfor er Kommuneplan 2011's B4-rammer vist; De findes hovedsagelig på Østamager, Indre Nørrebro, Ydre Østerbro, Nordvest og i Valby. Desuden er der Ørestaden, Amager Fælled. Hvilke B4-rammer der bliver B3-rammer eller nye B4-rammer med bebyggelsesprocent på 150 fremgår under rammer for lokalplanlægningen. Ændringen er særlig beskrevet i bilaget.

Boliger og serviceerhverv (C)

Teksten om fordelingen mellem boliger og erhverv er strammet op, så den øvre grænse på 75 % boliger ikke kan misforstås. Som formuleringen var tidligere kunne man tro, at man kan bygge 100 % boliger.

C1-rammens friarealprocent for boliger er ændret fra 60 til 50, mens friarealprocenten for erhverv er fastholdt, så ændringen kun kommer boligbygge muligheder til gode. Se ovenfor under boliger.

Serviceerhverv (S)

S1-rammens friarealprocent for boliger er ændret fra 60 til 50, mens friarealprocenten for erhverv er fastholdt, så ændringen kun kommer boligbygge muligheder til gode. Se ovenfor under boliger

Blandet erhverv (E)

Under anvendelse er restauranter nu nævnt. Man har hele tiden kunnet placere restauranter i E-områder. Der har imidlertid været nogle tilfælde, hvor det har rejst diskussion, hvorfor det er kommet udtrykkeligt med.

Industri (J)

-

Havneformål (H)

Forsynings- og miljømæssige formål, der har behov for adgang eller nærhed til vandet, tilføjes til anvendelser, der kan tillades hvis de er forenelige med anvendelsen til havneformål.

Tekniske anlæg (T)

-

Institutioner & fritidsområder (O)

Der tilføjes en ny O4-ramme med bebyggelsesprocent, friarealer og højdebestemmelser svarende til S3-, C3-, og nye B5-rammer, for at

gøre rammesystemet komplet. Baggrunden er også, at ved flere offentlige byggerier bygges forsknings- og undervisningsbebyggelser svarende til f.eks. kontorbebyggelser, der har en bebyggelsesprocent på 185 og derover ved f.eks. Panum og Niels Bohr Science Park. Inkubatormiljøer kan også placeres ved rene forskningsinstitutioner, så disse bliver ligestillet med universiteter.

Husbåde (V)

-

Generelle rammer

Boliger

Bestemmelserne for boligstørrelser er revideret, som følge af et særligt arbejde, hvis resultat er beskrevet i notat herom, bilag 8. Resultatet kan sammenfattes til følgende:

- Eksisterende byområder: Nye boliger skal være mindst 95 m² bruttoetageareal i gennemsnit, dog kan op til 25 % af bruttoetagearealet fritages fra beregningen af gennemsnittet. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 65 m² bruttoetageareal.
- Byudviklingsområder: Nye boliger skal være mindst 95 m² bruttoetageareal i gennemsnit, dog kan op til 25 % af bruttoetagearealet fritages fra beregningen af gennemsnittet. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 50 m² bruttoetageareal. Mindst 15 % af bruttoetagearealet skal indrettes til boliger mellem 50 m² og 70 m² bruttoetageareal.

Der er medtaget nye bestemmelser for særlige boformer, som der har vist sig en ny interesse for. Der stilles krav om gennemsnitlige boligstørrelser på mindst 75 m² i snit samt fastlægges vilkår for indretning af og adgang til fællesarealer.

Friarealer

Det er præciseret, under hvilke omstændigheder der skal etableres friarealer udvidelse eller anvendelsesændring af eksisterende bebyggelse. Endvidere er hensyn ved vurdering af friarealforsyning af skoler (samspil med nærområdet mm.) beskrevet.

Parkering

Parkeringsnormen er revideret, som følge af et særligt arbejde, hvis resultat er beskrevet i notat herom, bilag 6. Resultatet kan sammenfattes til følgende:

- I tætbyen og i byudviklingsområderne fastsættes normen for C-rammer til 1 plads pr. 150 m² mod tidligere 1 plads pr. 200 m², idet der for både C- og S-rammer efter særlig vurdering kan gås ned til 1 plads pr. 200 m² og op til 1 plads pr. 100 m².

- For offentlige formål uden for O-områder kan normen vurderes i det enkelte tilfælde,
- For plejeboliger sættes normen til 1 plads pr. 300 m².

For cykler ændres normen for parkering i forbindelse med erhverv fra 1,5 til 2,5 plads pr. 100 m². Hermed får normen samme størrelse som ved boliger.

Støj

Bestemmelse om indendørs støjniveau er flyttet til redegørelsen, da der er tale om lovbundne forhold.

Detailhandel

Den overordnede detailhandelsstruktur er fastholdt, idet der kun er udlagt to nye centerområde, begge til særligt pladskrævende varegrupper:

- Område ved Valby Idrætspark
- Område ved Prags Boulevard 94, hvor der allerede i en længere årrække har ligget en større bilforhandler.

Der er i City medtaget en mulig udvidelse af Magasin.

Siderne med særlige opslag for Gammel Køge Landevej Bymidte og Strandlodsvej Bydelscenter udgår, idet indholdet er indarbejdet i de konkrete rammer.

Desuden er ændringer i de enkelte detailhandelskvoter for de forskellige områder, maksimale butiksstørrelser beskrevet i bilag 10 om detailhandel, hvorfor det ikke er beskrevet her.

I dette afsnit er kun de væsentligste ændringer beskrevet. For en udførlig liste se bilag 4 hvor baggrund for ændringerne er beskrevet. De væsentligste ændringer fordelt på bydele er:

Indre By/Christianshavn

City Bymidte Tivoli er i færd med at revurdere sin randbebyggelse mod Bernstorffsgade og Tietgensgade. Afgrænsningen ændres i overensstemmelse hermed

Østerbro

Lyngbyvej Lyngbyvej bydelscenter udvides mod syd, så tankstation
Bydelscenter Egmont Kollegiet indgår, idet der ønskes mulighed for
detailhandel tæt ved den kommende metronedgang ved
Vibenshus Runddel. Samtidig kan det betjene kollegiet.

Nørrebro

Rantzausgade

Bydelscenter

Center udvides så Nuuks Plads indgår i bydelscentret, idet detailhandel indgår i projekt ved Nuuks Plads ved Jagtvej og kommende metrostation.

Vesterbro/Kgs. Enghave

Vesterbrogade

Bymidte -

Bymidten føres frem til kommunegrænsen og hele Toves Galleri indgår i den.

Lokalcenter

Enghavevej

Afgrænsning af Lokalcenter Enghavevej ændres, så hjørnegrunden på DSBs areal udgår og Q8-tanken ved Sønder Boulevard integreres.

Valby

Valby Idrætspark

Ny ramme til særligt pladskrævende varegrupper i forbindelse med udvikling af Valby Idrætspark.

Vanløse

Ingen

Brønshøj/Husum

Frederikssundsvej

Bymidte

Her udlægges yderligere detailhandelsmulighed på 11.000 bruttoetagemetre for at muliggøre mindre centerbyggeri ved Føtex på Frederikssundsvej i Husum.

Bispebjerg

Ingen

Amager Øst

Hedegårdsvej

Lokalcenter

Butiksentret udvides mod øst for Femøren St. for at støtte udvikling af området. Der er pt. ingen butikker i centret.

Prags Boulevard

Nyt center til pladskrævende varer udlægges med Molges Auto på Prags Boulevard 92 for at fastholde eksisterende anvendelse.

Amager Vest

Ørestad City

Bymidte

Bestemmelsen om stormagasin er genindført. Den var taget ud af Kommuneplan 2011 men bør indgå for at sikre stormagasinet i Fields.

Rammer for lokalplanlægningen

Siderne med særlige opslag for Ørestaden og Rigshospitalet udgår.

For Ørestaden er indholdet indarbejdet i de konkrete rammer, mens de udgår for Rigshospitalet.

I dette afsnit er kun de større og væsentligste ændringer beskrevet. For en udførlig liste se bilag 4, hvor baggrund for ændringerne er beskrevet. De væsentligste ændringer fordelt på bydele er:

Indre By/Christianshavn

Banegravene ved Vesterport St.	To S2-rammer ændres til S3-rammer, idet DSB ønsker en højere bebyggelsesprocent grundet den meget stationsnære placering.
Stockholmsgade 59-61	Da den internationale skole flytter og ejendommen ønskes anvendt til boliger ændres rammen til en boligramme og integreres i den omkringliggende boligramme.
Christianshavns Vold mod syd	For at muliggøre en større boliganvendelse på 3 af Christianshavns Volds bastioner ændre de 3 rammer fra serviceerhverv til blandet bolig og serviceerhverv.
Hotel Østerport	Hotel Østerport ønskes omdannet til ungdomsboliger, hvorfor rammen ændres fra serviceerhverv til boliger.
Tivoli	Realisering af igangværende projekter i Tivoli medfører opdeling i to serviceerhvervsområder, der igen tilpasses projekterne, så Tivolis funktion fastholdes.
Husbåde	Omkring Langebro udgår to rammer pga. Kalvebod Bølge og ny planlagt bro, mens en tredje på østsiden forlænges mod nord. Ved Christianshavn afkortes ramme mod nord og forlænges mod syd, idet her fortrinsvist kan placeres fartøjer, der oprindeligt er bygget til sejlads.
Østerbro	
Strandboulevarden 122	På baggrund af indsigelse til Kommuneplanstrategi 2014 foreslås rammen ændret fra blandet erhverv til serviceerhverv.
Middelfartgade 9	Herved skabes der mulighed for et mindre antal boliger.
Nordhavn Skudehavnen Vest	Idet området i rækkefølgeplanlægningen udskydes til at måtte udvikles efter Kommuneplan 2015's planperiode, ændres rammen tilbage til den havneanvendelse, den havde i Kommuneplan 2009, hvor det også var et perspektivområde.
Nordhavn Levantkaj Vest	En omdisponering af byggemuligheder på Nordhavn medfører, at det maksimale etageareal ændres fra 30.000 til 60.000 m ² .
Nordhavn Levantkaj Øst	Omdisponering af byggemuligheder på Nordhavn samt fremflytning af området i rækkefølgeplanen medfører rammeændring.
Rymsgade 120-122	Da skoler ikke kan ligge i boligområder, ændres anvendelsen på

	ejendommen til offentlige formål (O4), så den eksisterende skole kan fortsætte sit virke.
Scherfigvej	Der udarbejdes sideløbende med kommuneplanen boligprojekt (lokalplan) for Scherfigsvej. Realisering af dette medfører opdeling af ramme til blandet bolig og serviceerhverv til en bolig- og en serviceerhvervsramme.
Lersø Park Alle - Gl. Navigationsskole	Ejer ønsker at bygge ungdomsboliger i tilknytning til Universitetsparken, hvorfor anvendelsen på ejendommen ændres til boliger.
Nørrebro	
Sølund	Der skal udarbejdes boligprojekt (lokalplan) for Sølund. Realisering af dette medfører, at den maksimale bebyggelsesprocent hæves til 185.
Nuuks Plads	Der udarbejdes sideløbende med kommuneplanen projekt med boliger, kontor og detailhandel (lokalplan) for Nuuks Plads, hvor der kommer en metrostation. Realisering af dette medfører, at rammen ændres til blandet bolig og serviceerhverv med max. bebyggelsesprocent på 185.
Universitetsparken	På baggrund af indsigelse til Kommuneplanstrategi 2014 samt at kommuneplanens maksimale bebyggelsesprocent allerede er over 150 for hovedparten Universitetsparken, der ligger stationært til 2 metrostationer og op ad særlig busforsyning på Nørre Alle, foreslås den hævet til 185 for hele Universitetsparken i forbindelse med at der introduceres en ny O4-ramme.
Vesterbro/Kgs. Enghave	
Enghave St.	Der udarbejdes sideløbende med kommuneplanen projekt med serviceerhverv (lokalplan) for området ved Enghave St., der vil blive flyttet til en ny Carlsberg St. Grundet stationsnærheden, tillades højere tæthed.
Kødbyen	Der udskilles to nye rammer til serviceerhverv, dels ved Halmtorvet og dels ved Skelbækgade.
Sydhavnsmetro – stationer	Der udlægges rammer til metroen iht. anlægslov.
Sydporten	Der tillades højere bebyggelsesprocent for at give mulighed for at støtte velfungerende blandet erhverv.

Bådhavnsgade	Da industri- og havneområdet er udlagt til perspektivområde i rækkefølgeplanen ændres rammerne fra hhv. blandet boliger og serviceareal til industriformål og offentlige formål til hhv. industri- og havneformål. Endeligt sker der en justering af rammeafgrænsning ift. eksisterende forhold.
A. C. Meyers Vænge og Frederiksholm Kanal	Der udarbejdes sideløbende med kommuneplanen projekt med blandet bolig og serviceerhverv på A. C. Meyers Vænge. Der sker desuden en justering af grænsen mellem de to områder.
Carlsberg	I forbindelse med tillæg 5 blev der givet lov til terrænparkering ved det kommende hovedsæde for Carlsberg A/S. Der skal imidlertid være mulighed for begrænset terrænparkering i den kommende tætte del af Carlsberg. Samtidig er hvilken andel af parkeringspladser, der skal placeres i konstruktion, ikke et forhold, der ellers er reguleret i kommuneplanen, hvorfor det fremover kan reguleres i lokalplan.
Postterminalen	Ændres til en serviceramme med bebyggelsesprocent på 185 i forbindelse med kommende projekt for den meget stationsnære postterminal, der forventes at medføre yderligere rammeændring og lokalplanlægning.
Husbåde	Ved Kalvebod Brygge forlænges ramme ca. 80 m mod nord, mens ramme ved Frederiksholmsløbet flyttes og ramme i Belvederekanalen udvides. Desuden oprettes ny ramme i Fiskerihavnen.
Valby Blushøjvej	Del af jernbanerammen lægges til rammen for blandet erhverv i overensstemmelse med eksisterende anvendelse.
Ny jernbane ved Grønttorvet	Rammerne er tilpasset den ny jernbanestrækning, der er fastsat ved anlægslov.
Vanløse Galleria	Der muliggøres boliger i Galleria, ved at rammen ændres til blandet boliger og serviceerhverv.
Grøndals Vænge	Ramme til offentlige formål udvides som følge af afgørelse om fredning.
Brønshøj/Husum Frederikssundsvej Kobbelvænget	Ramme ændres til blandet bolig og serviceerhverv, idet det vil understøtte mulighed for detailhandel i Husum.

Bispebjerg

Campus Emdrup

Der udarbejdes sideløbende med kommuneplanen projekt med offentlige formål (lokalplan) for området ved Campus Emdrup for at muliggøre udvikling af universitetet, hvorfor bebyggelsesprocent og bygningshøjder øges.

Gartnerivej
Bomhusvej

For at understøtte ungdomsboligprojekt flyttes to ejendomme over i rammen med boligerne. Derved kan ejendommene slås sammen.

Amager Øst

Amager Strandvej

Som anbefalet ved behandlingen af erhvervsanalysen ændres rammen fra blandet erhverv til blandet boliger og serviceerhverv.

Kongovej

Der udskilles boligramme omkring Kongovej med bebyggelsesprocent på 60 i overensstemmelse med eksisterende bebyggelse omkring vejen.

Hedegårdsvej

Rammens bebyggelsesprocent hæves. Der udarbejdes sideløbende med kommuneplanen projekt med serviceerhverv (lokalplan) for området ved Hedegårdsvej.

Sadolin

Rammen ændres til en boligramme med højere bebyggelsesprocent. Der udarbejdes sideløbende med kommuneplanen projekt med boliger (lokalplan) for Sadolin-området.

Engvej

Del af rammen ændres til Blandet boliger og serviceerhverv med samme bebyggelsesprocent og mindst 50% erhverv i rammen mhp. kommende projekt.

Amager Vest

Artillerivej Syd

Anvendelse ændres fra blandet bolig og serviceerhverv til bolig, idet det har vist sig svært at få erhverv til Artillerivej Syd pga. at området ligger trafikalt som en blindtarm.

Artillerivej 126

Der skabes en ny ramme til offentlige formål med plads til en kommende folkeskole.

Ørestad Syd

Regulering af parkering er udtaget af den særlige bestemmelse, så den reguleres ved den generelle bestemmelse for områder til blandet boliger og serviceerhverv (C).

Baggrundsnotat til forslag til Kommuneplan 2015 – Bilag 4 Ændringer for konkrete rammeområder

J. nr. 2014-0169847-52

På baggrund af henvendelser fra grundejere, ændret anvendelse af enkeltejendomme samt aktuell planlægning indeholder forslag til Kommuneplan 2011 forslag om rammeændringer for en række ejendomme og områder. Ændringerne og baggrunden herfor er beskrevet i tabel 1. Områderne er desuden vist på kortbilag. Ud over de beskrevne rettelselser har forvaltningen udført rettelselser som følger af fejl, unøjagtigheder, ændringer i eksisterede forhold og lignende redaktionelle rettelselser. Desuden er der rettelselser som følge af ændret rækkefølgeplanlægning og andre retningslinier; de er heller ikke beskrevet i tabel 1.

I de generelle rammer er en boliggrammetype B4 udgået. De tidligere B4-rammer er derfor fordelt på dels B3-ramme og den nye B4-ramme med bebyggelsesprocent på 150 alt efter hvad gældende lokalplaner fastsætter og hvilket eksisterende byggeri, der er. Dette er vist i tabel 2. Som konsekvens heraf bliver desuden alle B5- og B6 rammer i Kommuneplan 2011 til hhv. B4- og B5- rammer i Kommuneplan 2015.

Tilsvarende er rammeændringerne for detailhandel beskrevet i tabel 3. Imidlertid er det maksimalt mulige bruttoetageareal, butiksstørrelser mv. blevet revurderet på baggrund af detailhandelsanalysen. Ud over de beskrevne rettelselser har forvaltningen udført rettelselser som følger af fejl, unøjagtigheder, ændringer i eksisterede forhold og lignende redaktionelle rettelselser. Resultatet heraf er ikke beskrevet i tabel 3.

Der er vedtaget 37 kommuneplantillæg til Kommuneplan 2011 pr. 1 marts 2015. De er alle blevet indarbejdet i kommuneplanforslaget og vil ikke blive vist her. Der er herudover udarbejdet flere forslag til kommuneplantillæg til Kommuneplan 2011, som forventes at blive endeligt vedtaget i løbet af 2015. Disse forslag vil efter endelig vedtagelse blive indarbejdet i Kommuneplan 2015 i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplanen. De endeligt vedtagne kommuneplantillæg og forslag til kommuneplantillæg til Kommuneplan 2011 fremgår af tabel 3. Der kan dog evt. komme flere forslag til kommuneplantillæg til, hvis Borgerrepræsentationen vedtager sådanne. Kommuneplantillæg og forslag til kommuneplantillæg kan ses på Kommuneplan 2011: www.kp11.kk.dk.

Tabel 1: Forslag til konkrete rammeændringer

Navn	Kommuneplan 2011 ramme og ramme-id.	Baggrund	Forslag til Kommuneplan 2015 ramme
1. Indre By Christianshavn			
Klerkegade 2 (Gl. Frimurerloge)	O - 250	Ejer ønsker boliger. Det er kun en enkelt ejendom, der er beliggende midt i et stort boligområde. Det ligge således i nærheden af andre erhvervsområder, hvorfor det vurderes at kunne overgå til boliger.	B – lægges til 1465
Rigensgade 9-11	O – 1119, 252,	Ejer ønsker boliger. Det er kun en	Ejendommen lægges til i B-rammer 252 og 1465, der igen lægges sammen

	1465	enkelt ejendom, der er beliggende midt i et stort boligområde. Det ligge således i nærheden af andre erhvervsområder, hvorfor det vurderes at kunne overgå til boliger.	til én. Som konsekvens opdeles 1119 i to O-rammer.
Forbygning til Kunstindustrimuseet	O - 1009	Kunstindustrimuseet ønsker at kunne anvende bygningen til privat kontor ud over offentligt kontor	Matr. nr. 142d lægges i en ny ramme til serviceerhverv (S)
Banegravene ved Vesterport St.	S2 – 726 og 729	DSB ønsker større ramme grundet stationsnærheden. Det vurderes, at et projekt med overdækning af banegraven kun kan blive økonomisk bæredygtigt med en bebyggelsesprocent over de 185, som en S3-ramme giver. Et evt. konkret projekt vil således skulle realiseres ved et kommuneplantillæg med en S3* med højere bebyggelsesprocent.	S3
Stockholmsgade 59-61	O3 - 1030	Den internationale skole flytter, hvorfor ejendomme ønskes anvendt til boliger. Ejendommen er bebygget med en gammel boligbebyggelse.	B4 med bebyggelsesprocent på 150, der sammenlægges med B4-naborammen (258)
Bergensgade	O2 - 1039	Udnyttelse af ejendomme forudsætter, at dem samles i en ramme.	O2-ramme udvides, så hele matr. nr. 888 Østervold Kvarter, København indgår heri.
Christianshavns Vold mod syd	S – 717, 718 og 719	Der ønskes større boliganvendelse.	Ændres til C-rammer. Særlig bestemmelse: "Bestemmelserne for ramme-id 717, 718 og 719 beregnes under et. Der må ikke opføres ny bebyggelse, bortset fra småskure og lignende. Alle ubebyggede arealer på Kalvebod og Panterens Bastioner skal være offentligt tilgængelige. Såfremt al bebyggelse på en ejendom nedrives, overgår ejendommen til parkformål. I bebyggelsen på ejendommen matr. nr. 203 B Christianshavns Kvarter, København, kan der indrettes fremstillingsvirksomhed og lignende, som er forenelig med anvendelsen til serviceerhverv."
Hotel Østerport	S2 – 747	Ønske om at indrette ungdomsboliger. Det vurderes at området er meget lille og erhvervsmæssigt ikke danner en	B4 med bebyggelsesprocent på 150.

		enhed med andre erhvervsområder.	
Tivoli	S2 – 812	Realisering af konkrete projekter kræver ændring af rammens afgrænsning. Lokalplanlægning sker sideløbende med kommuneplanen.	S2 ramme opdeles i to med nye afgrænsninger tilpasset kommende projekter
Naturhist. Museum ved Sølvtorvet	O3*- 1016	Projekt for nyt Naturhistorisk Museum ved Sølvtorvet. Kræver lokalplan	Ny rammeafgrænsning som følge af konkret projekt
Husbåde ved Langebro	V – 2018, 2040 og 2066	Kalvebod Bølge og etablering af bro medfører at to rammer udgår, mens den tredje til gengæld kan udvides.	2018 og 2066 slettes, mens 2040 forlænges til ud for matrikelskel mellem nr. 202a og nr. 575. Den særlige bemærkning slettes, men * opretholdes, da højden er 7 meter.
Husbåde Christianshavn	V – 2035	Ramme på Christianshavn afkortes mod nord for at give plads til bro og forlænges til gengæld mod syd, idet her kan placeres fartøjer, der oprindeligt er bygget til sejlads.	Ramme afkortes mod nord ud for matrikelskel mellem nr. 626 og nr. 658. Den forlænges til gengæld mod syd til ud for matrikelskel mellem nr. 27 og nr. 30. Den særlige bemærkning ændres til: "Her kan placeres husbåde, der skal være fartøjer, som oprindeligt er bygget til sejlads. Området kan også anvendes til enkelte større fartøjer med publikumsrettede funktioner."
2. Østerbro			
Marmormolen	C3* - 677	Den særlige bemærkning er forkert overført fra Kommuneplan 2009 til Kommuneplan 2011. Det rettes der hermed op på.	Særlig bestemmelse: Området indgår i byomdannelsesområdet Marmormolen. Byudvikling og omdannelse kan finde sted i 1. del af planperioden, forudsat at den sker efter en samlet planlægning og en samtidig tilvejebringelse af en gang- og cykelstiforbindelse til Nordhavn Station. Bebyggelse mod Kalkbrænderihavnsgade kan opføres med en maksimal bygningshøjde på 90 m. Uanset øvrig parkeringsdækning kan der etableres 300 p-pladser i konstruktion under terræn i forbindelse med byggeri for FN-bygningen i det tilstødende S3*-område. I Nordbassinet kan der efter bestemmelser fastsat i lokalplan opfyldes 3.700m2 samt etableres op til 2.000 m2 træbrygge. Der kan endvidere efter bestemmelse fastsat i lokalplan udgraves ca. 5.000 m2 kanaler.
Strandboulevarden 122 Middelfartgade 9	E1 – 824	Indsigelse til Kommuneplanstrategi 2014: Der efterspørges en rammeændring fra erhvervsområde til "et område for bolig, erhverv og serviceerhverv, med plads til ungdomsboliger, børneinstitutioner, familieboliger og lokal dagligvareforsyning." Mulighed for	S1

		særlig pladskrævende varegrupper og andet erhverv fastholdes. Der udlægges ikke detailhandelscenter.	
Gl. Brandstation ved Østbanegade	O2 - 1051	Kommunen ønsker at frasælge til boliger	Rammen lægges til B5-naborammen (291)
Jorddepot i Nordhavn	T1* - 1444	Rammen for jorddepotet bør ændres til en anden ramme, da containerterminalen måske allerede i 2019 skal flytte derud.	H2* med følgende bemærkning: "Området anvendes til depot for forurennet jord og opfyldning med ren jord fra bygge- og anlægsprojekter i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøgodkendelser herfor."
Nordhavn Skudehavnen Vest	C2* - 3514	I rækkefølgen flyttes området fra at skulle udbygges i 2. halvdel af planperioden til at være et perspektivområde. Derfor føres områdets status tilbage til tidligere H1, som det også er udlagt til i gældende lokalplan.	H1 medsærlig bestemmelse: "Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser."
Nordhavn Levantkaj Vest	C2* - 4035	Lokal omdisponering på Nordhavn medfører, at det maksimale etageareal ændres fra 30.000 til 60.000 m2.	Særlig bestemmelse: "Området indgår i byomdannelsesområdet omkring Århusgade i Nordhavn. Der kan opføres op til 60.000 etagemeter byggeri. Der kan opføres en enkelt bygning i den sydlige del på op til 34 meter. Byudviklingen skal ske efter en samlet planlægning, der sikrer, at miljøfølsom anvendelse ikke bliver belastet af virksomheder eller havneaktiviteter i eller uden for området. Der skal efter bestemmelser i lokalplan udgraves minimum 10.000 m2 kanaler og der kan udføres op til 7.000 m2 opfyldninger."
Nordhavn Levantkaj Øst	C2* - 4035	Omdisponering af Nordhavn samt fremflytning af området i rækkefølgeplanen medfører rammeændring.	C3* med særlig bestemmelse: "Området indgår i byomdannelsesområdet omkring Århusgade i Nordhavn"
Ryesgade 120-122	B5 – 431	Ønske om ændring, så der kan være 75 % grundskole og 25 boliger (eksisterende), for at den eksisterende skole fungerer fremover.	O4
Scherfigsvej	C1- 690	Boligprojekt – der udarbejdes lokalplan herfor sideløbende med kommuneplan.	Opdeles i S1 og B3* med følgende særlige bemærkning: "For ejendommen matr.nr. 4804 Udenbys Klædebo Kvarter, København, kan bebyggelsesprocenten fastsættes til maksimalt 115 og bygningshøjden til maksimalt 24 meter i en lokalplan."
Hellerup St. – Gl.	T1 – 1155	DSB ønsker at anvende det tidligere	Del af matr. 6214 Udenbys Klædebo Kvarter, København laves til ny S1-

Posthus		posthus til mindre butik, serviceerhverv ol.	ramme
Strandvænget: 2270 Udenbys Klædebo Kvarter, København	Ny ramme	Ramme mangler, meget stationsnært	B5 med bebyggelsesprocent på 185.
Borgervænget 85 (tankstation)	Ny ramme	Ramme mangler – kommunen ønsker at sælge grund	S1
Lersø Park Alle - Gl. Navigationsskole	Ny ramme	Ejer ønsker at bygge ungdomsboliger tæt ved Universitetsparken	B3-ramme på matr. nr. 5859 Udenbys Klædebo Kvarter, København
Vibehus Runddel	C2 – 596 C2* - 597	Ønske om at udnytte ejendomme ved Sejrgade	De to rammer lægges sammen og ændres fra C2 og C2* til C3* med særlig bemærkning "Bebyggelsesprocenten kan beregnes for området under ét."
3. Nørrebro			
Sølund	B5 - 438	Sølundprojekt – der udarbejdes lokalplan herfor sideløbende med kommuneplan.	B5 med bebyggelsesprocent på 185 på del af 438, matrikel 5969 (Sølund)
Telefonhuset	T2 - 887	Privat virksomhed	S2
Nuuks Plads	O2* - 1014	Bolig og serviceerhverv – der udarbejdes lokalplan herfor sideløbende med kommuneplan.	C3* med særlig bestemmelse: "Der kan inden for området anlægges en station for Cityringen med dertil hørende funktioner. Der kan i lokalplan gives mulighed for byggeri med en højde på op til 75 m."
Domhuset - Blegdamsvej 6	O3 – 1103	Ejer ønsker mulighed for privat administration, mens arresten bibeholdes.	Lægges til S2-ramme 746
Henrik Rungs Gade	B5 – 1442	Rammen ændredes ved seneste revision til en B5. Den ligger nu som en B5 ramme inden i en B5-ramme, hvorfor de to rammer slås sammen.	Rammen sammenlægges med nabo B4 med bebyggelsesprocent på 150 - ramme nr. 242
Niels Bohr Science Park	O3* - 4020	Bebyggelsesprocent er 180 ifølge O3*-rammen. Området passer således til det ny O4-område med max. bebyggelsesprocent på 185.	O4* med uforandret parkeringsnorm: I størrelsesordenen 1 pr. 250 m2
Universitetsparken	O3* - 1061, 1094 og 1172	Indsigelse til Kommuneplanstrategi 2014: Nørre Campus. KU efterspørger mulighed for at bygge tættere og højere på både Nørre og Sønder Campus. I 1061, 1094 og	2 O4*-rammer, begge med samme særlige bemærkning: "For Nørre Campus (matr.nr. 6310, 2579, 5735, 6301 Udenbys Klædebo Kvarter, København) skal der etableres i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 250 m2 etageareal, idet parkeringsdækningen beregnes under ét, og der kan i begrænset omfang etableres publikumsorienterede serviceerhverv såsom

		1174 er max. bebyggelsesprocent på hhv. 160, 150 og 180. Desuden ligger Universitetsparken stationært til to metrostationer og en særlig højklasset bus, så den ny O4-ramme foreslås. Universitetet får også herved få gode udviklingsmuligheder. Den grønne struktur kan samtidig bevares gennem lokalplanen.	caféer, butikker og lignende i tilknytning til områdets funktion som universitets- og campusområde.", idet 1094 og 1172 lægges sammen til en ramme.
4. Vesterbro Kgs. Enghave			
Enghave St.	S1 – 788	Stationsnært kontorprojekt ved kommende Carlsberg St. Mulighed for et hensigtsmæssigt projekt .Der udarbejdes lokalplan herfor sideløbende med kommuneplan.	Del af matr. nr. 1698 Udenbys Vester Kvarter, København (den del der ligger i niveau med resten) slås til eksisterende ramme, der ændres til en S3. P-norm ændres til "I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m2"
Kødbyen	E0* - 4028	Udvikling af Kødbyen som forudsat i vedtaget strategi herfor	To delarealer af E0*-ramme ændres til selvstændige rammer: areal ved Halmtorvet til S2 og areal ved Skelbækgade til S3.
Sydhavnsmetro – stationer	639, 673, 781, 4042, 4016 og 876	Sydhavnsmetroen	Særlig bemærkning tilføjes: "Der kan inden for området anlægges en underjordisk station for metro til Sydhavnen med dertil hørende funktioner, i overensstemmelse med VVM-redegørelsen herfor."
Sydporten	E1* - 832	Indsigelse til Kommuneplanstrategi 2014: Der ønskes en ændring af ramme 832 fra E1 til S2, da det vil kunne danne baggrund for udvikling af området nord og vest for Bådehavnsvej. Tanken er at erhvervsbyggeri ud mod Sydhavnsvej vil kunne danne en buffer, der giver mulighed for boligbyggeri bagved. Kommunen har efterfølgende været i dialog med bygherre herom og fastholder på baggrund af erhvervsanalysen E-anvendelse, idet der er et velfungerende erhvervsliv i dag.	E2* med særlig bemærkning: "Bebyggelsesprocenten kan regnes for området under ét."

Bådhavnsgade	C1* - 542 541 O1 - 1174	Da området er perspektivområde i rækkefølgeplanen ændres rammerne fra hhv. blandet boliger og serviceareal til industriformål og offentlige formål til havneformål. Herved fastholdes mulighed for en genbrugsstation. Endeligt sker der en justering af rammeafgrænsning.	J1* med følgende særlige bestemmelse: "Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinierne. Der må kun udøves virksomhed til og med forureningsklasse 3 (uvæsentlig forurening med vejledende afstandskrav på 50 m til boliger og lignende)." O1-område udvides mod syd til og med matr. nr. 504 og ændres til H1* med særlige bemærkning: "Der åbnes mulighed for virksomhed, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".
Sydhavn A. C. Meyers Vænge	E1* - 1440	Projekt i Sydhavnen. Kræver lokalplan.	Størstedelen af rammen bliver C2* med særlig bemærkning: "Området indgår i byomdannelsesområdet Sydhavnen. Boligandelen skal udgøre mellem 25 og 75 procent af det samlede etageareal og kan regnes for området samlet. Der kan i området nærmest Sydhavnsgade/Scandiagade placeres ramper, trapper og konstruktioner til bro over Sydhavnsgade efter bestemmelser fastsat i lokalplan." Resten forbliver E1*.
Sydhavn Frederiksholm Kanal	E1* - 1439	Projekt i Sydhavnen. Kræver lokalplan.	Ændring af afgrænsning og ny særlig bemærkning: "Området indgår i byomdannelsesområdet Sydhavnen. I Teglværkshavnen kan der indenfor det inddragne vandareal efter bestemmelser fastsat i lokalplan opfyldes et areal på indtil 1.500 m ² til et trappeanlæg. Langs kajerne kan der i øvrigt efter bestemmelser fastsat i lokalplan etableres træbrygger."
Carlsberg	C2* - 4021	I forbindelse med tillæg 5 blev der givet lov til terrænparkering ved det kommende hovedsæde for Carlsberg A/S. Der skal imidlertid være mulighed for begrænset terrænparkering i den kommende tætte del af Carlsberg. Samtidig er hvilken andel at parkeringspladser, der skal placeres i konstruktion, ikke et forhold, der ellers er reguleret i kommuneplanen, hvorfor det fremover kan reguleres i lokalplan.	Den særlige bemærkning rettes til: "Området indgår i byomdannelsesområdet Carlsberg og er omfattet af rækkefølgebestemmelser. I området som helhed må det samlede etageareal ikke overstige 600.000 m ² incl. eksisterende bygninger, og boligandelen skal udgøre mindst 45 procent heraf. Der kan opføres 9 højhuse (1 på maks. 120 m, 2 på maks. 100 m, 3 på maks. 80 m og 3 på maks. 50m) med en placering, der fastlægges i lokalplan. I hhv. det mest stationsnære område og det centrale område syd for Ny Carlsberg Vej kan der i lokalplan tillades bygninger på op til hhv. 38 m og 26 m højde. Der skal etableres mindst 1 parkeringsplads pr. 200 m ² etageareal. Ved fuld udbygning af området kan der maksimalt etableres 4.500 parkeringspladser. Til driften af bryggeriet ved Gamle Carlsberg Vej kan der placeres et mindre dampvarmeværk."
Postterminalen	O3 - 1121	Ændres i forbindelse med kommende projekt for meget stationsnært areal (postterminal), der forventes evt. at medføre yderligere rammeændring og lokalplanlægning.	S3
Vesterbro -	B5* - 201 213	Den særlige bestemmelse blev indført	Følgende særlige bestemmelse udgår: "Der lægges vægt på i vidt omfang at

byfornyelse	363 397 399 400 401 402 403 603 606 607 608 609 610 769	for at styre Vesterbros byfornyelse. Da fornyelsen for længst er gennemført, vurderes bestemmelsen at være overflødig.	bevare karre- og bebyggelsesstrukturen i byfornyelses- og lokalplanlægningen. I lokalplaner kan bestemmelserne om maksimal bebyggelsesprocent, bygningshøjde og størrelsen af friarealet erstattes af en bebyggelsesplan, hvori indgår fredet og bevaringsværdig bebyggelse. Bebyggelsesplanen muliggør opførelse af sluttet randbebyggelse med en bygningshøjde og en husdybde, der svarer til det i karreen sædvanlige, afvejet med hensynet til lys- og friarealforhold. Der kan tillades enkelte mindre, arkitektonisk motiverede afvigelser herfra samt opførelse af mindre bygninger, skure og lignende i gårdrummene. Ubebyggede arealer skal i videst muligt omfang anlægges som opholdsarealer og indgå i fællesanlæg." Flere steder kan ”*” også udgå.
Husbåde ved Kalvebod Brygge	V – 2047	Ramme ved Kalvebod Brygge forlænges ca. 80 meter mod nord.	Ramme ved Kalvebod Brygge forlænges ca. 80 meter mod nord.
Husbåde ved Frederiksholmsløbet	V – 2010	Ramme indskrænkes mod syd og udvides mod nord.	Ramme i Frederiksholmsløbet tilpasses opfyldningen i bunden (dvs. indskrænkes), men udvides til gengæld lidt ind i kanalen mod nord.
Husbåde i Fiskerihavnen	V – Ny	Ny ramme i Fiskerihavnen udpeges.	Ny ramme i Fiskerihavnen udpeges.
5. Valby			
Blushøjvej	T1 – 918	Ønske om at områdets planstatus svarer til dets anvendelse i dag.	Den del af T1-ramme (oplag) matr. nr. 2333 Valby, København, der ligger vest for hegn, flyttes over i E1-ramme 816, Blushøjvej
Ny jernbane ved Grønttorvet	S1* -708 S3* - 695 T2 – 879 O1 – 1178	Ny jernbanestrækning i Valby ved Grønttorvet. Er fastsat i anlægslov.	Rammerne er tilpasset den ny jernbanestrækning, idet der laves nyt T1-område.
6. Vanløse			
Galleria	S3* - 808	Som følge af ønske fra ejer om større boligandel i projekt.	C3*
Grøndals Vænge	O2 - 1124	Efter afgørelse om grænse for fredning kan rammer tilpasses hertil med henblik på en fremtidig brug til offentlige formål.	O2-ramme udvides til at omfatte hele matr. 949 og 1538 og matr. 1466, til gengæld kan del af 1012 udgå.
7. Brønshøj Husum			
Gerlevvej	B2 – 1053 og		B2-rammerne 4025 og 1053 slås sammen til en.

	4025		
Frederikssundsvej Kobbelvænget	E2 - 826	Developer ønsker detailhandel, idet området indgår i Frederikssundsvej Bymidte tæt ved Føtex i Husum. Herved vil Husum, der er dårligt forsynet med udvalgsvarer, få mulighed for et samlet mindre butikscenter. Eksisterende erhverv er under afvikling.	C2
8. Bispebjerg			
Campus Emdrup	O2 – 1083	Projekt – der skal laves lokalplan.	O3* med særlig bemærkning: "I en lokalplan kan bygningshøjden for dele af bebyggelsen fastsættes til maksimalt 32 m."
Gartnerivej Bomhusvej	B3, C1 – 589, 345	Projekt med ungdomsboliger	Matr. nr. 264 og 975 flyttes fra B3 til C1-ramme
9. Amager Øst			
Prøvestenen	O1*, T1* – 4011, 865	Jorddepotet er opfyldt, hvorfor del af særlig bemærkning herom er overflødig.	Følgende del af særlig bestemmelse udgår: ” Der kan opfyldes med forurenet jord i overensstemmelse med VVM-redegørelse og miljøgodkendelse herfor og med øvrigt opfyldningsmateriale.”
Kløvermarken	O1 – 1459	Ønske fra SOF om at sikre boliger til udsatte mennesker planmæssigt. Ejer (DSB) er positive herfor.	O1* med følgende særlige bemærkning: "Der kan etableres boliger til særlige formål forbeholdt udsatte grupper på matr. 610, Amagerbros Kvarter, København."
Amager Strandvej	E1* - 3502	Indsigelse til Kommuneplanstrategi 2014: Svargiverne skriver vedrørende en rammeændring af rammeområde 3502. De anmoder om at området bliver fremrykket til udvikling i første del af planperioden og at rammen ændres fra E1* til C2. Dette er anbefalet ved behandlingen af Erhvervsanalysen.	C2* med uændret særlig bemærkning.
Kongovej	B1 - 18	Ejeren af Backersvej 140 ønsker at nedrive sin erhvervsbebyggelse og opføre ny boligbebyggelse med samme bebyggelsesprocent større end gældende ramme. Flere	Ny B2-ramme for område med eksisterende tættere bebyggelse end havehuse.

		ejendomme i området er bebygget med en højde og bebyggelsesprocent højere end rammen.	
Hedegårdsvej	S1 – 701	Der ønskes udviklet med detailhandel stationært ved Femøren St. Samtidig afklares eksisterende forhold.	S2
Sadolin	C1* - 642	Der er udviklet projekt med boliger. Der udarbejdes lokalplan sideløbende. Sagen har været i forudgående offentlighed.	B4* med bebyggelsesprocent på 150 og særlig bemærkning: ”I lokalplan kan der tillades en bygningshøjde på op til 27 m.”
Engvej	S2 - 787	Ønsker om at udvikle området, hvor bygherre vil nedrive nedslidte erhvervsbygninger og opføre blandet bolig og erhverv. Forvaltningen vil på denne baggrund gå ind i en dialog med henblik på konkret projekt.	Del af rammen (matr. nr.4246, 4247, 4248 og 4249) ændres til C2* med særlig bemærkning "Der skal være mindst 50 % erhverv i rammen som helhed."
10. Amager Vest			
Artillerivej Syd	C1* - 665	Det har vist sig svært at få erhverv til Artillerivej Syd da området ligger trafikalt som en blindtarm og er i dag dårlig kollektivt trafikforsynet.	B4-ramme uden maksimal bebyggelsesprocent og med friarealprocent for boliger/erhverv på 50/10 samt følgende særlige bemærkning: "Området indgår i byomdannelsesområdet Artillerivej Syd. Inden for byomdannelsesområdet må det samlede etageareal ikke overstige ca. 190.000 m². I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes op til 45 m. Boligandel og friarealer beregnes for området under ét. Uden for byomdannelsesområdet kan der opfyldes vandarealer ud til en linie i forlængelse af den nord for liggende kajlinje på Islands Brygge."
Slusen	O2 – 946	Anvendes til oplag/værksted samt enkelte boliger	H1* med særlig bemærkning: "Der åbnes mulighed for virksomhed, der højst er i forureningsklasse 3 (uvæsentlig forurening)."
Artillerivej 126	C1* - 658 (del af)	Ny skole ved Artillerivej	O4* med en bebyggelsesprocent på 205 på Artillerivej 126, matr.nr. 122
Skrædderholm	O1* - 1256	Areal overført fra Tårnby Kommune	Rammen udvides med Skrædderholm
Ørestad Syd	C2* - 4005	Rammens særlige bemærkning forkortes med henblik på ny lokalplanlægning af Ørestad Syd	Ny særlig bestemmelse: ”Området må rumme en samlet bebyggelse på 1,07 mio. m2 inklusiv etageareal i fælles parkeringshuse. I randområderne langs Hannemanns Allé og Ørestads Boulevard må der helt overvejende kun opføres erhverv, og i randområder langs byfælleden, Kalvebod Fælled og søområdet skal der helt overvejende opføres boliger. Friarealerne kan beregnes for området under ét.”

Table 2: Changes of frames as a result of cancellation of B4-frame type

Navn	Ramme-id.	Baggrund	Forslag til Kommuneplan 2015 ramme
1. Indre By Christianshavn			
Ingen			
2. Østerbro			
Rosenvænget	286	Faktisk bebyggelsesprocent ikke over 110, højde vurderes overholdt, forudsat friarealkrav 50 %.	B3
Jagtvej Syd	311	Faktisk bebyggelsesprocent over 130.	B4
Lyngbyvej	313	Er lokalplanlagt.	B4
Jagtvej Nord	314	Faktisk bebyggelsesprocent over 150.	B4
Haraldsgade	317	Faktisk bebyggelsesprocent 150.	B4
Jagtvej Nord	322	Faktisk bebyggelsesprocent over 150, er delvis lokalplanlagt.	B4
Landskronagade Vest	326	Faktisk bebyggelsesprocent over 150.	B4
Rovsingsgade	329	Faktisk bebyggelsesprocent over 150.	B4
Hans Knudsens Plads	332	Er lokalplanlagt.	B4
Edvard Griegs Gade	468	Faktisk bebyggelsesprocent over 130.	B4
Landskronagade Øst	518	Faktisk bebyggelsesprocent 150, er delvis lokalplanlagt.	B4
3. Nørrebro			
Mimersgade	280	Faktisk bebyggelsesprocent over 130, er lokalplanlagt.	B4
Fensmarksgade	268	Karrébebyggelse, kan ikke opfylde B3.	B4
Haraldsgade	297	Er lokalplanlagt.	B4
Jagtvej	417	Faktisk bebyggelsesprocent over 150.	B4
Blågårdsgade	426	Faktisk bebyggelsesprocent over 130, er stort set lokalplanlagt.	B4
Kapelvej	3009	Er stort set lokalplanlagt	B4

Ragnhildgade	310	Er lokalplanlagt.	B4, særlig bemærkning slettes
4. Vesterbro Kgs. Enghave			
Borgbjergvej	388	Faktisk bebyggelsesprocent 145	B4
Kollegier	971	Eksisterende højt byggeri, meget stationsnært.	B4
Baunehøj	1122		B4
5. Valby			
Vigerslev Allé	176	Delvis lokalplanlagt.	B4
Gammel Jernbanevej	392	Faktisk bebyggelsesprocent 130, meget stationsnært.	B4
Sjælør	3021	Meget stationsnært.	B4
Værkstedsvej	532	Er lokalplanlagt.	B4* med særlig bemærkning fra kommuneplantillæg
Grønttorvet	533	Er lokalplanlagt.	B4* med særlig bemærkning fra kommuneplantillæg
6. Vanløse			
Borups Allé	273	Karrébebyggelse, kan ikke opfylde B3.	B4
Godthåbsvej	4038	Er lokalplanlagt.	B4
7. Brønshøj Husum			
Ingen			
8. Bispebjerg			
Borups Allé syd	1430	Forudsat friarealkrav 50 %	B3
Tagensvej Øst	323	Højt byggeri, kan ikke opfylde B3.	B4
Frederikssundsvej Syd	282	Faktisk bebyggelsesprocent 145.	B4
Tagensvej Vest	456	Halvåben karrébebyggelse, kan ikke opfylde B3.	B4
Borups Allé Nord	507	Delvis karrébebyggelse, kan ikke opfylde B3.	B4
Frederikssundsvej	516	Faktisk bebyggelsesprocent over 150.	B4

Nord			
Tomsgårdsvej	1431	Faktisk bebyggelsesprocent over 150.	B4
Hillerødgade	272	Faktisk bebyggelsesprocent på boligejendommene over 130.	B4
9. Amager Øst			
Øresundsvej	188	Faktisk bebyggelsesprocent ca. 130, er lokalplanlagt.	B4
Moselgade	191	Faktisk bebyggelsesprocent ca. 130	B4
Amagerbrogade Øst	379	Faktisk bebyggelsesprocent over 185.	B4
Brysselgade	380	Delvist lokalplanlagt.	B4
Lybækgade	461	Delvist lokalplanlagt.	B4
Ungarnsgade	463	Faktisk bebyggelsesprocent over 185.	B4
Ungarnsgade	466	Faktisk bebyggelsesprocent over 185.	B4
Nordlandsgade	500	Faktisk bebyggelsesprocent over 185.	B4
Halgreensgade	501	Er lokalplanlagt.	B4
Vermlandsgade	503	Faktisk bebyggelsesprocent over 185.	B4
Øresundskollegiet	504	Faktisk bebyggelsesprocent over 185.	B4
Østrigsgade	538	Faktisk bebyggelsesprocent over 185.	B4
Øresundsvej	186	Faktisk bebyggelsesprocent over 150, er lokalplanlagt.	B4* med særlig bemærkning: ”Mod Amagerbrogade skal bebyggelsen opføres som sluttet randbebyggelse med en bygningshøjde på højst 20 m”.
Holmbladsgade	462	Faktisk bebyggelsesprocent over 150, er lokalplanlagt.	B4* med særlig bemærkning: ”Karre- og bebyggelsesstrukturen skal bevares i byfornyelse og lokalplanlægning.”
Ungarnsgade	464	Faktisk bebyggelsesprocent over 150, er lokalplanlagt.	B4* med særlig bemærkning: ”Karre- og bebyggelsesstrukturen skal bevares i byfornyelse og lokalplanlægning.”
Vermlandsgade	502	Faktisk bebyggelsesprocent over 150, er lokalplanlagt.	B4* med særlig bemærkning: ”Karre- og bebyggelsesstrukturen skal bevares i byfornyelse og lokalplanlægning.”
Lergravsvej	4044	Der er allerede tilladt bebyggelsesprocent på 145 i kommuneplantillæg, er lokalplanlagt.	B4* med særlig bemærkning: ”Der tillades serviceerhverv op til 40 % af områdets etageareal. Erhverv kan også placeres over bebyggelsens stueetage. Der kan i lokalplan fastlægges bebyggelse med en maksimal bygningshøjde på 42 meter.”
Norgesgade	181	Faktisk bebyggelsesprocent over 150, er lokalplanlagt.	B4* med uforandret bemærkning.
10 Amager Vest			
Sundholmsvej	175	Delvis lokalplanlagt.	B4

Amagerbrogade Vest	498	Har bebyggelsesprocent på 150, men ved en fejl ingen *, næsten fuldstændigt lokalplanlagt.	B4
Ørestad v/Sundby Station	441	Ubebygget og særlig stationsnært.	B4
Amagerbrogade syd	337	Er lokalplanlagt	B4* med særlig bemærkning: ”Bebyggelse langs Amagerbrogade skal opføres som sluttet randbebyggelse i 5 etager med mulighed for udnyttet tagetage. Ved ombygning og retablering af bevaringsværdig bebyggelse stilles særlige krav om arkitektonisk helhedsvirkning. I lokalplaner fastsættes bebyggelsesregulerende bestemmelser, som opretholder områdets særlige karakter.”

Tabel 3: Forslag til konkrete rammeændringer for detailhandel

Navn	Kommuneplan 2011 ramme og ramme-id.	Baggrund	Forslag til Kommuneplan 2015 ramme
1. Indre By Christianshavn			
City Bymidte ved Frederiksholm Kanal	Bymidte – 4001	Kun halvdelen af Frederiksholm Kanal 6 indgår i bymidten, hvorfor butiksmuligheder ikke kan udnyttes.	City Bymidte korrigeres så hele Frederiksholm Kanal 6 indgår i Bymidten
City Bymidte - Tivoli	Bymidte – 4001	Tivoli er i færd med at revurdere sin randbebyggelse mod Bernstorffsgade og Tietgensgade. Der udarbejdes lokalplaner herom sideløbende med kommuneplanprocessen.	Afgrænsningen tilrettes efter de konkret projektet
2. Østerbro			
Lyngbyvej Bydelscenter	Bydelscenter - 4108	Der ønskes mulighed for detailhandel tæt ved den kommende metronedgang ved Vibenshus Runddel. Samtidig kan det betjene kollegiet.	Lyngbyvej bydelscenter udvides mod syd, så tankstation Egmont Kollegiet indgår.
3. Nørrebro			
Rantzausgade	Bydelscenter -	Detailhandel indgår i projekt ved	Center udvides så Nuuks Plads indgår i bydelscentret

Bydelscenter	4210	Nuuds Plads ved Jagtvej og kommende metrostation.	
4. Vesterbro Kgs. Enghave			
Vesterbrogade Bymidte - Vesterbrogade 149	Bymidte - 4006	Indsigelse til Kommuneplanstrategi 2014: På grund af relativt store afstande til dagligvareudbud og det deraf følgende transportbehov mener Aberdeen Asset Management at det vil "være hensigtsmæssigt at tilvejebringe muligheden for at placere et større dagligvareudbud i området omkring hjørnet af Vester Fælledvej og Vesterbrogade.	Bymidte føres frem til kommunegrænsen.
Vesterbrogade Bymidte – Toves Galleri	Bymidte - 4006	Kun halvdelen af Toves Galleri ligger i bymidte.	Hele Matr nr. 1608 (Toves Galleri) lægges ind i Vesterbrogade Bymidte.
Lokalcenter Enghavevej	Lokalcenter – 4212	Forvaltningen ønsker udvikling og salg af område i forbindelse med Enghave St., der skal nedlægges, ud til Enghavevej.	Afgrænsning af Lokalcenter Enghavevej ændres, så hjørnegrunden på DSBs areal udgår og Q8-tanken ved Sønder Boulevard integreres.
5. Valby			
Gl. Køge Landevej Bymidte	Bymidte - 4012, 4013 og 4014	Forvaltningen foreslår at forenkle bestemmelserne og gøre dem mere overskuelige.	3 rammer (4012, 4013, 4014) lægges sammen til en med følgende særlige bemærkning: "Der kan etableres 9.000 m ² til dagligvare- og udvalgswarebutikker øst for Gammel Køge Landevej og 10.000 m ² til dagligvare- og udvalgswarebutikker vest for Gammel Køge Landevej." Særlig side udgår.
Valby Idrætspark	Ny ramme til butikker med særligt pladskrævende varer	I forbindelse med udvikling af Valby Idrætspark, hvor der har været en forudgående offentlighed, indgår en større butik til særlig pladskrævende varer.	Ny ramme til særligt pladskrævende varegrupper. Afgrænsning er tilrettet til ny S-ramme hertil.
Vigerslevvej 216	Nyt lokalcenter	Det eksisterende supermarked ønsker at udvide til 1.000 m ² . Forvaltningen vurderer, at en udvidelse vil betyde at	Ny enkeltstående butik: Gårdstedet max. butiksstørrelse 1.000 m ² .

		der kan være et bredt assorteret supermarked i den ydre del af Valby.	
6. Vanløse			
Ingen			
7. Brønshøj Husum			
Frerikssundsvej Bymidte	Bymidte - 4010	For at muliggøre mindre centerprojekt ved eksisterende Føtex	Der muliggøres yderligere 11.000 m2 detailhandel.
8. Bispebjerg			
Ingen			
9. Amager Øst			
Strandlodsvej Bydelscenter	Bydelscenter – 4114	Forvaltningen ønsker at forenkle bestemmelserne og gøre det mere overskueligt.	Særlig bestemmelse for bydelscenter Strandlodsvej: ”Syd for skellet mellem ejendommene matr. nr. 3824 og 4072 begge Sundbyøster, må der etableres 5.000 m ² til dagligvare- og udvalgswarebutikker, der har et maksimalt bruttoetageareal på henholdsvis 3.500 m ² og 1.000 m ² . Nord for skellet må der etableres xx.000 m ² udvalgswarebutikker, der skal have et bruttoetageareal mellem 500 m ² og 2.000 m ² .” Særlig side udgår.
Hedegårdsvej Lokalcenter	Lokalcenter – 4215	Ønske om butik øst for Femøren St. i forbindelse med udvikling af området. Der er pt. ingen butikker i centret, så det vil kunne give en lokal forsyning.	Hedegårdsvej Lokalcenter udvides mod øst, så den vestlige p-plads på matr. nr. 34b indgår
Prags Boulevard	Nyt center i industriområde	Nyt center til pladskrævende varer udlægges med Molges Auto på Prags Boulevard 92 for at fastholde eksisterende anvendelse.	Nyt center særligt pladskrævende varegrupper med mulighed for 10.000 bruttoetagemetre og max. størrelse på 5.000 m2. Afgrænsning matr. nr. 4303, 4121, 4122, 4123, 4169
10 Amager Vest			
Ørestad City Bymidte	Bymidte - 4003	Bestemmelsen om stormagasin er genindført. Den var taget ud af Kommuneplan 2011 men bør indgå som grundlag for stormagasinet i Fields.	Den særlige bestemmelse ændres til: ”Højst 25 procent af butiksarealerne må anvendes til dagligvarehandel. Der kan inden for centerområdets maksimale bruttoetageareal til butiksformål indrettes et stormagasin på op til 25.000 m2. Der kan etableres 3 udvalgswarebutikker med et maksimalt bruttoetageareal for den enkelte butik på 5.000 m ² .”

Dyvekevænge Lokalcenter	Lokalcenter - 4209	Dyvekevænge Lokalcenter rykkes sydvest til Røde Mellemevej, som følge af nedrivning af Solvang Centret og ny udviklingsplan.	Lokalcenter flyttes mod vest til Røde Mellemevej.
Kongelundsvej Lokalcenter	Lokalcenter – 4222	Kongelundsvej 37 og 39 ønskes inddraget mhp. et supermarked.	Kongelundsvej Lokalcenter udvides med Kongelundsvej 37 og 39 mod nord
Faste Batteri Butik i forbindelse med kulturelle formål	Stjerne - 4406	I forbindelse med ny lokalplan for Faste Batteri udgår kulturelt formål, herunder moske. Som konsekvens heraf udgår muligheden for butik i forbindelse hermed.	Stjerne udgår

Tabel 4: Endeligt vedtagne kommuneplantillæg og forslag til kommuneplantillæg til Kommuneplan 2011

Kommuneplantillæg nr.	Navn
1	Tillæg 1 - Kraftværkshalvøen
2	Tillæg 2 - Jagtvej 171
3	Tillæg 3 - Strandgade nord, Wilders, Krøyers og Grønlandske Handels Plads
4	Tillæg 4 - Carlsberg
5	Tillæg 5 - Store Vindmøller
6	Tillæg 6 - Arenakvarteret
7	Tillæg 7 - Scala
8	Tillæg 8 - Kalvebod Brygge Vest
9	Tillæg 9 - Metro til Nordhavn
10	Tillæg 10 - Elværksgrunden
11	Tillæg 11 - Gerlevvej
12	Tillæg 12 - Ørestad City Center
13	Tillæg 13 - Niels Bohr Science Park
14	Tillæg 14 - Den Hvide Kødbby Køleanlæg
15	Tillæg 15 - Udgået
16	Tillæg 16 - Ny Skole Østerbro
17	Tillæg 17 - Dagmarhus
18	Tillæg 18 - Bispebjerg Hospital
19	Tillæg 19 - Indre Nordhavn

20	Tillæg 20 - Levantkaj Vest
21	Tillæg 21 - August Schade Kvarteret
22	Tillæg 22 - Folke Bernadottes Alle
23	Tillæg 23 - Fisketorvet
24	Tillæg 24 - Bredgade 70-72
25	Tillæg 25 - Kollegie- og Ungdomsboliger
26	Tillæg 26 - Godthåbsvej
27	Tillæg 27 - Lergravsvej
28	Tillæg 28 - Roskildevej Vest
29	Tillæg 29- Kreative zoner
30	Tillæg 30 - Teglværkshavnen
31	Tillæg 31 - Mjølnerparken
32	Tillæg 32 - Bella Centret
33	Tillæg 33 - Store Vindmøller ved Kalvebod Syd
34	Tillæg 34 - Viborggade
36	Tillæg 36 - Enghave Brygge
37	Tillæg 37 - Carlsberg IV
Forslag	Forslag - Titangade
Forslag	Forslag - Bardenflethsgade
Forslag	Forslag - Beauvaisgrunden
Forslag	Forslag - Bellahøjen
Forslag	Forslag - Gyldenrisvej
Forslag	Forslag - Ny Ellebjerg
Forslag	Forslag - Poppestykket
Forslag	Forslag - Tikøbgade
Forslag	Forslag - Valby Idrætspark
Forslag	Forslag - Østerport II



Bilag 5

Forslag til ændringer i kommuneplanens retningslinjer

Forslag til Kommuneplan 2015 indeholder retningslinjer for de emner, der indgår i planlovens ”katalog” over forhold, der kan reguleres i kommuneplaner, for så vidt som disse er relevante for Københavns Kommune.

Denne oversigt beskriver de væsentligste ændringer i forhold til indholdet af Kommuneplan 2011, der er foreslået i det foreliggende forslag til Kommuneplan 2015. De ændringer, der indarbejdes som følge af vedtagne kommuneplantillæg til Kommuneplan 2011, er ikke nævnt.

Gennemgangen af ændringerne følger den inddeling i hovedtemaer, der blev anvendt i Kommuneplan 2011 og foreslås videreført uændret i Kommuneplan 2015.

Hovedtema Overordnet byudvikling

Byudvikling i byzone

Formuleringen af retningslinjen foreslås ændret, således at der for de konkrete muligheder for opfyldning og overførsel til byzone for mindre arealer på søterritoriet henvises til rammerne for lokalplanlægning. Der ændres ikke på omfanget heraf.

Rækkefølge for byudvikling

Fastlæggelsen af 1. og 2. halvdel af planperioden samt perspektivperioden opdateres til hhv. 2015-2021, 2021-2026 og fra 2027. Overordnet set sker der ikke væsentlige ændringer af rummeligheden i de rækkefølgebelagte områder.

Enkelte områder, der enten allerede er byudviklet eller ikke vurderes at have et større omdannelsespotentiale, foreslås udtaget af rækkefølgeplanen. Dertil hører:

- arealer omkring Vanløse Station
- arealer langs Røvsingsgade
- et areal på Margretheholm.

To arealer på hhv. Carlsberg og Grønttorvet var i Kommuneplan 2011 fastlagt til byomdannelse fra 2015. Disse hører således nu i lighed med resten af Carlsberg og Grønttorvet til 1. halvdel af planperioden.

De hidtidige perspektivområder foreslås generelt fastholdt, men der foreslås foretaget en mindre ændring af perspektivområde

02-03-2015

Sagsnr.
2015-0043631

Dokumentnr.
2015-0043631-1

Sagsbehandler
Birthe Bertelsen

Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1599 København V

Telefon
4049 4291

E-mail
bbe@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

Bådehavnsvej, så et lille område med en anden karakter og benyttelse udgår og dermed ikke er udpeget til senere omdannelse. I Nordhavn overgår et område ved Kalkbrænderiløbet fra 2. del af planperioden til perspektivperioden, mens et område ved Levantkaj Øst overgår fra 2. del af planperioden til 1. del af planperioden. Et område bestående af arealerne mellem Uplandsvej, Prags Boulevard og Dalslandsgade på Østamager flyttes fra 2. halvdel af planperioden til perspektivperioden.

Særlige byomdannelsesområder

Der foreslås mindre tilpasninger af områdefrænsninger bl.a. som konsekvens af det ovenfor anførte under rækkefølgeplanlægning.

Hovedtema Boliger og byliv

Boligstørrelser

Formuleringen af retningslinjen tilpasses, så den afspejler de mere fleksible bestemmelser for boligstørrelser, der foreslås som ændring af rammerne for lokalplanlægning. Reguleringen af boligstørrelser sker gennem rammerne.

Forebyggelse af støjgener

Retningslinjer foreslås sammenskrevet, således at skoler integreres med anden støjfølsom anvendelse. Dette medfører ikke en indholdsmæssig ændring.

Kulturarv

Der foreslås udpeget yderligere et værdifuldt kulturmiljø, nemlig Novo-Novozymes Fabrik (delvis beliggende på Frederiksberg) som del af temaet Produktionens København. Dette anlæg blev allerede registreret til Kommuneplan 2011, men da hovedparten af det ligger på Frederiksberg, blev en udpegning udsendt til der forelå en stillingtagen fra Frederiksberg Kommune. Da anlægget på Frederiksberg er udpeget i Frederiksbergs seneste kommuneplan, foreslås den del, der ligger i København, også udpeget.

Bebyggelsesbevaring

De udpegede områder med bebyggelser af særlig kvalitet og med et bevaringsværdigt helhedspræg foreslås suppleret med en yderligere udpegning, nemlig villakvarteret omkring Rosenvænget på Østerbro, der er blandt Danmarks ældste af sin art fra midten af 1800-tallet.

Hovedtema Erhverv

Lokalisering af erhverv

I bestemmelsen om stationsnær erhvervslokalisering udgår formuleringen om særlig lokalisering mulighed defineret i principaftalen om Metrocityringen, da denne lokalisering med den senere indgåede aftale om og planlægning for metro til Nordhavn nu opfylder retningslinjens generelle krav til stationsnær erhvervslokalisering.

Retningslinjerne for særlige lokaliseringssyn og fleksible lokaliseringssmuligheder foreslås sammenskrævet, uden at indholdet ændres.

Der foreslås optaget en ny retningslinje om traditionelle erhvervs- og industriområder, som skal sikre fastholdelsen af områder til virksomheder inden for håndværk, mindre produktion, lager- og logistik m.v. ved at opstille en række kriterier for bedømmelsen af ønsker om omdannelse af erhvervsområder (E- og J-rammer) til anden anvendelse (boliger og serviceerhverv). Der er tale om en generel retningslinje, og den konkrete udpegning af erhvervsområder sker fortsat i kommuneplanens rammer for lokalplanlægning.

Centerstruktur for detailhandel

Der foreslås ikke ændringer i de generelle principper for detailhandel. De konkrete ændringer af centerudpegning, dvs. centerafgrænsninger og rummelighed, butiksstørrelser mv., fremgår af kommuneplanens rammer og af bilag om ændringer heraf.

Hovedtema Trafik

Cyklernes by

Formuleringen af retningslinjer er opdateret uden indholdsmæssige ændringer, mens det tilhørende kort med cykelstinetts principielle arealreservationer er justeret visse steder, hvor den konkrete linjeføring foreslås ændret i forhold til Kommuneplan 2011.

Byens kollektive trafik

Retningslinjerne foreslås ændret til at omfatte de nu planlagte udvidelser af metronettet, således at der på kort vises linjeføringer for såvel metro til Sydhavn (svarende til de anlæg der er genstand for VVM-redegørelse i proces sideløbende med Kommuneplan 2015) som den første, med staten aftalte, del af metro til Nordhavn.

Byens vejnet

Klassifikationen af vejnettet (vejnetsplan) foreslås bibeholdt og alene justeret for enkelte strækningers vedkommende. Vejnetsplanen foreslås udbygget med udpegning af en samlet zone i Indre By, hvor vejnettet (udenfor de klassificerede veje) skal administreres med særligt fokus på byliv, bløde trafikanter og busfremkommelighed. Forløbet af en forlængelse af Nordhavnsvejen til Nordhavn udpeges principielt på kort.

Parkering

Retningslinjer om parkering foreslås udbygget med en bestemmelse om, at der ved anlæg af nye offentlige parkeringspladser (bl.a. ved udmøntning af parkeringsfondsmidler med kommunal medfinansiering) skal lægges særligt vægt på placeringer i områder

med høj belægningsgrad på de eksisterende offentligt tilgængelige pladser. Parkering reguleres i øvrigt i kommuneplanens rammer for lokalplanlægning.

Hovedtema Energi og miljø

Energiforsyning

De eksisterende udpegninger til energiforsyningsanlæg foreslås i alt væsentligt opretholdt og suppleret med udpegning af to mulige alternativer til placering af et biogasanlæg (med REnescience-teknologi) på arealer på Prøvestenen, dvs. i et område der allerede i dag er udpeget med mulighed for særligt miljøbelastende virksomheder i miljøklasse 6 og 7. En linjeføring for en ledning til overførsel af fjernvarme fra Avedøre til H. C. Ørstedsværket foreslås udtaget af retningslinjen, da dette anlæg ikke længere er aktuelt.

Lavenergiområder

Kommuneplanens bestemmelse om udpegning af områder til laveste energiklasse (med henblik på at fastsætte krav herom i lokalplaner) skal udgå, da planloven er ændret, således at dette ikke længere er muligt.

Klimatilpasning

Kommuneplanens retningslinjer for klimatilpasning foreslås udbygget, således at de planlagte overordnede skybrudsløsninger fra skybrudsplanen optages som principielle udpegninger, idet det dog ikke foreslås at fastlægge dem præcist og bindende, jf. behov for fleksibilitet i realiseringen.

Der foreslås endvidere optaget en principiel bestemmelse om valget af metode til en fremtidig sikring imod oversvømmelser fra havet, idet en ydre løsning langs Øresundskysten og Kalveboderne foreslås som hovedprincip, som vil finde anvendelse ved kommunens administration af sin myndighedsrolle vedr. kystbeskyttelses anlæg mv.

Hovedtema Natur og fritid

Naturbeskyttelse

De særligt beskyttede naturområder foreslås udvidet med to områder, Kagsmosen og Ryvangens Naturpark, der ikke indgik i den overordnede udpegning fra regionplanlægningen, som kommunen skulle overtage som led i planændringer efter kommunalreformen, men som alligevel skønnes at have et naturindhold og en karakter i øvrigt, der kan begrunde en udpegning.

Fritid og fritidsanlæg

Retningslinje vedr. udpegning af friluftsområder foreslås ændret, så udpegning af specifikke områder med overordnet betydning og deraf følgende restriktioner (som oprindeligt fastlagt i regionplanlægningen)

udgår. Det er en følge af, at staten med Landsplandirektiv Fingerplan 2013 har valgt at fastsætte regler og udpegninger herfor, hvorfor plankompetencen nu ikke ligger hos kommunen. I stedet foreslås en mere almen regulering, der lægger vægt på betydningen af områder til fritidsformål og friluftsliv generelt.

Retningslinje om fritidsanlæg og boliger foreslås udtaget af kommuneplanen. Det vurderes, at en bestemmelse om faste afstandskrav og om fastlagte tidsrum for anvendelse er for restriktiv og ufleksibel, og at den ikke løser evt. udfordringer med samspil mellem fritidsliv og boliger, der bedre vil kunne løses med konkrete vurderinger.

Endelig foreslås havnen og vandets betydning for fritidsaktiviteter og rekreation udskilt af retningslinjer for Fritid og fritidsanlæg, således at dette emne får en særskilt overskrift. Dette sker for at tydeliggøre betydningen af havn, kyst og adgangen til vandet, men medfører ikke væsentligt ændrede retningslinjer herom, da emnet allerede var udførligt behandlet i Kommuneplan 2011.



30-01-2015

Sagsnr.
2014-0063979

Dokumentnr.
2014-0063979-4

Sagsbehandler
Christina Aagesen

Notat vedrørende behovet for ændrede parkeringsnormer

Bilag 6

Baggrund

Der er fastsat normer for bilparkering i kommuneplanen. Kommuneplannormerne udstikker rammerne for lokalplanlægningen, som skal være i overensstemmelse med kommuneplanen. Parkeringsnormerne anvendes ligeledes i de rene byggesager i forbindelse med nybyggeri, tilbygning og ændret anvendelse.

Københavns Kommune har siden indførslen af p-normerne i kommuneplanen haft et generelt krav om 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal, men dette blev ændret med kommuneplan 2009 (Videreført i Kommuneplan 2011).

De seneste års erfaringer med de nye p-normer viser, at det er vanskeligt at dobbeltudnytte bilparkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. Samtidig indrettes moderne kontorbyggerier i dag således, at der arbejder flere mennesker i bygningerne end tidligere. Forvaltningen har derfor undersøgt behovet for en revision af parkeringsnormerne for erhvervsbyggeri.

Forvaltningen har ligeledes undersøgt behovet for differentierede normer, idet de nuværende p-normer i nogle tilfælde afviger væsentligt fra behovet ved opførelsen af forskellige projekter, f.eks. plejeboligprojekter og institutioner mv.

Anbefaling – Forslag til revision af parkeringsnormerne i Kommuneplan 2015

På baggrund af en evaluering med de gældende parkeringsnormer anbefales følgende ændringer:

A. Parkeringsnormer i S- og C-rammerne i tætbyen og byudviklingsområderne

Parkeringsnormen til blandede bolig og erhverv (C-områder) i tætbyen og byudviklingsområderne fastlægges til 1 parkeringsplads pr. 150 m², og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i områder til serviceerhverv (S-områderne), der fastholdes til 1 plads pr. 150 m².

Parkeringsnormen kan maksimeres til 1 plads pr. 100 m² eller minimeres til 1 plads pr. 200 m², såfremt der efter en konkret vurdering kan påvises et andet p-behov.

B. Offentlige og almene funktioner

Parkeringsdækningen ved offentlige funktioner fastlægges efter en konkret vurdering.

C. Differentierede parkeringsnormer for forskellige boligtyper

Ved tilvejebringelse af plejeboliger fastsættes parkeringsnormer til 1 plads pr. 300 m².

Center for Byudvikling,

Rådhuset, 3. sal, vær. 10
1599 København V

E-mail
caa@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

Parkeringsnormen kan dog fastsættes efter en konkret vurdering.

Forslag til ændrede parkeringsnormer i kommuneplan 2015

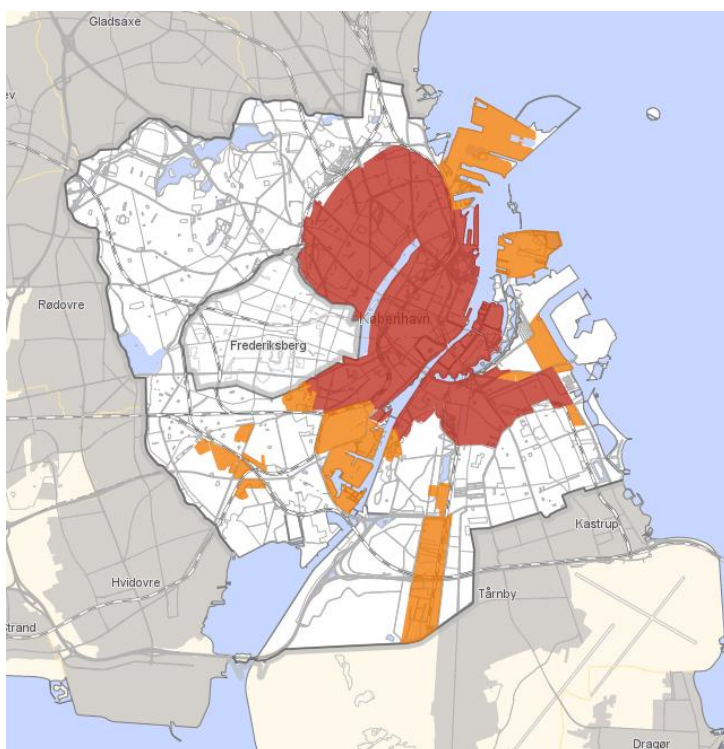
Tekst med rødt er ændringer i forhold til kommuneplan 2011.

I forbindelse med nybyggeri, [tilbygninger](#) eller [ændret anvendelse ombygninger](#) af eksisterende bebyggelse skal der etableres [det antal](#) parkeringspladser, [der fremgår af i henhold til bestemmelserne i](#) nedenstående tabel.

Parkeringspladser skal tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret, f.eks. på private fællesveje eller i parkeringsanlæg.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m ² , højst 1 pr. 100 m ²	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m ²	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m ²	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m ²	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m ²	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m ²	

Se kort over tætbyen og udpegede byudviklingsområder



Parkeringsdækningen i B-områder fastsættes efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens / områdets beliggenhed i forhold til kollektiv trafik samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan, boligtype. ~~I B1-områder kan der efter en konkret vurdering etableres op til 2 parkeringspladser pr. boligenhed.~~

Parkeringsdækningen i S og C-områder i tætbyen og byudviklingsområderne er 1 pr. 150 m². Parkeringsdækningen kan efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m² eller minimeres til 1 plads pr. 200 m², såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan, boligtype, fælles parkeringsanlæg, herunder mulighed for dobbeltudnyttelse.

~~Lokalplaner fastsættes der i fornødent omfang bestemmelser om parkeringsforhold.~~

Parkeringsdækningen i V-områder (husbåde) fastsættes med udgangspunkt i normerne for C-områder. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.

I forbindelse med byggeri til butikformål skal der etableres ~~i størrelsesordenen og højst~~ 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal. For butikker, der alene forhandler pladskrævende varer, kan der dog efter konkret vurdering etableres højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal.

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (grund- og erhvervsskoler, universiteter m.v.), daginstitutioner, plejehjem og kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens / områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

I forbindelse med tilvejebringelse af kollegie- og ungdomsboliger og plejeboliger skal der etableres i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 300 m² etageareal. Krav til parkeringspladser i tilknytning til kollegie- og ungdomsboliger og plejeboliger kan dog fastsættes efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens beliggenhed i forhold til kollektiv trafik og projektets karakteristika, herunder bebyggelsesplan og ejendommens anvendelse og beliggenhed i byen m.v.

Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering.

Indretning af boliger i tagetager, der er indrettet med pulterrum, vaskerum, tørreloft eller tilsvarende og er opført før 1940, er undtaget fra krav om etablering af parkeringspladser.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

Evaluering af parkeringsnormer i henholdsvis S og C rammerne i tætbyen og byudviklingsområderne

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2011 er i de blandende byområder henholdsvis 1 plads pr. 150 m² (S-områder) og 1 pr. 200 m² (C-områder). Parkeringsnormen er i begge områder fast uden mulighed for at nedsætte/øge parkeringsdækningen efter en konkret vurdering. Dette har skabt nogle udfordringer de seneste år.

For det første har det vist sig, at antallet af ansatte pr. etageareal i kontorerhverv er forøget. I dag er der ca. 5 personer pr. 100 m² mod de forventede ca. 5 personer pr. 150 m², som ligger til grund for de hidtidige normer. Der er således behov for at p-normen tilpasses arbejdspladstætheden i moderne kontorbyggeri, idet der ellers vil komme en større mangel på parkeringspladser til arbejdstagere. I S-områder, hvor normen på 1 plads pr. 150 m² fastholdes, vil der reelt kunne ske et fald i antal parkeringspladser pr. ansat på op til 50 % i forhold til de forventninger, man havde ved de hidtidige normer. For at opretholde muligheden for den hidtidige parkeringsdækning med 1 parkeringsplads pr. 4-5 ansatte foreslås det, at der gives mulighed for at p-normen kan maksimere til 1 plads pr. 100 m² eller minimere til 1 plads pr. 200 m² etageareal, såfremt det efter en konkret vurdering kan påvises et andet p-behov.

For så vidt angår de gældende normer i C-områderne er normen i dag 1 plads pr. 200 m², idet det endvidere blev forudsat, at det ville være muligt at dobbeltudnytte parkeringspladserne, således at virksomhederne fortrinsvist

benytter pladserne om dagen og beboerne fortrinsvist om natten og i weekenderne, således at den effektive norm svarer til 1 plads pr. 150 m².

Det har imidlertid vist sig vanskeligt at dobbeltudnytte p-pladser i blandede bolig- og erhvervsområder. Årsagen hertil er en kombination af at mange kontorvirksomheder mv. ønsker reserverede p-pladser, som er et væsentligt parameter, når virksomhederne skal finde en passende lokalisering og at mange beboere ikke benytter deres bil dagligt/i dagtimerne. Bilen står således i mange tilfælde stille i løbet af dagen, hvor virksomhederne skulle anvende p-pladserne. Dette kan umuliggøre en dobbeltudnyttelse af pladsen. Endvidere vil en dobbeltudnyttelse forudsætte, at der etableres fælles p-huse. Det kan være vanskeligt, særligt i de situationer hvor der er flere grundejere, som bygger tidsmæssigt forskudt af hinanden, og hvor man ikke opfører erhverv og boliger samtidigt. Dette betyder, at dobbeltudnyttelsen ikke altid kan opgøres i en fast norm, som sket ved fastlæggelse af normen for C-rammerne. I stedet bør muligheden for dobbeltudnyttelse indgå i den konkrete vurdering af, hvorvidt normen f.eks. kan sættes ned, idet man så har mulighed for at se på bebyggelsesplanen, parkeringsanlæggets beliggenhed, herunder muligheden for dobbeltudnyttelse osv.

Vanskeligheden ved at kunne dobbeltudnytte p-pladser ved samtlige byggerier sammenholdt med det faktum, at der i dag sidder flere ansatte pr. m² moderne kontorareal medfører, at der er behov for at justeres p-normen fra 1 pr. 200 til 1 pr. 150. Der vil med den forslåede ændring ske en forsimpning af parkeringsbestemmelserne, idet S- og C-rammerne er ens og som udgangspunkt fast (1 plads pr. 150 m²).

Da byggerier og de konkrete forventede anvendelser af bygningerne er forskellige, vil det være en fordel at sikre en vis fleksibilitet i de generelle bestemmelser for parkering således, at det efter en konkret vurdering f.eks. i lokalplanlægningen vil være muligt at maksimere/minimere normen til henholdsvis 1 pr. 100 og 1 pr. 200 m², såfremt der kan påvises et andet parkeringsbehov.

I vurderingen af det konkrete antal pladser kan bl.a. indgå lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan, boligtype, fælles parkeringsanlæg, herunder mulighed for dobbeltudnyttelse.

De nye p-normer på 1 plads pr. 150 m² etageareal vil fortsat understøtte de politiske grønne trafikmål om mindst 1/3 cyklister, 1/3 kollektiv trafik og højst 1/3 biler, idet der fortsat som udgangspunkt kun vil være en 1 p-plads pr. 5 ansatte.

Lignende erfaringer er ikke set i de øvrige områder (områderne udenfor tætbyen og byuviklingsområderne), hvor de gældende normer har fungeret godt. Parkeringsbestemmelserne for de øvrige områder forslås således videreført i Kommuneplan 2015.

Behov for differentierede parkeringsnormer for forskellige boligtyper

I kommuneplan 2011 stilles der de samme krav til parkeringspladser til plejeboliger som til andre boliger. Kravet afhænger i dag af

kommuneplanrammen og beliggenhed i byen, og vil typisk være mellem 1 plads pr. 100 og 1 plads pr. 200 m².

Erfaringer har vist, at disse ikke har det samme parkeringsbehov som ved almindelige boliger f.eks. familieboliger og kan udgøre en barriere for opførsel af fremtidige plejeboliger. Erfaringer peger således på, at parkeringsbehovet ved plejeboliger er begrænsede i forhold til andre boliganvendelser, i lighed med ungdomsboliger.

Kommunen ændrede den 10. april 2014 ved kommuneplantillæg for kollegie- og ungdomsboliger (til Kommuneplan 2011) bl.a. parkeringsnormen for ungdomsboliger til 1 plads pr. 300 m² bl.a. med den begrundelse, at de unge ikke i samme omfang, som f.eks. familier med børn har bil.

Det anbefales at der, i lighed med differentierede parkeringsnormer for ungdomsboliger, indføres en bestemmelse om en lavere parkeringsdækning i forbindelse med tilvejebringelsen af plejeboliger på 1 plads pr. 300 m².

Krav til parkeringspladser i tilknytning til plejeboliger kan i lighed med kollegie- og ungdomsboliger fastsættes efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens beliggenhed i forhold til kollektiv trafik og projektets karakteristika, herunder bebyggelsesplan og ejendommens anvendelse og beliggenhed i byen m.v.

Den nye p-norm for plejeboliger vil gælde i alle områder i byen.

Offentlige og almene funktioner

Offentlige funktioner blev tidligere primært opført i områder udlagt til offentlige formål (O-områder), hvor normen fastsættes efter en konkret vurdering, hvilket er hensigtsmæssigt, idet parkeringsbehovet ved offentlige funktioner som oftest vil afhænge af den konkrete bygnings anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v. Der er med tiden sket en udvikling heraf, idet offentlige funktioner nu ofte opføres i blandende byområder f.eks. C og S-rammer, hvor parkeringsnormen efter de nuværende normer er fast og ikke kan fraviges. Dette har skabt u hensigtsmæssige og ufleksible krav til nogle funktioner/bygninger.

Parkeringsbehovet ved offentlige funktioner vil afhænge af den konkrete bygnings anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v., og det er derfor vigtigt, at der i tråd med tidligere praksis altid foretages en konkret vurdering af parkeringsbehovet uanset hvilket område i byen, ejendommen er beliggende i.

Den nye p-norm for offentlige og almene funktioner vil gælde i alle områder i byen.

19-02-2015

Sagsnr.
2014-0176948

Dokumentnr.
2014-0176948-7

Sagsbehandler
Ditte Marie Schouenborg

Bilag 7

Baggrundsnotat til Kommuneplan 2015

Boligbygge- og boligstørrelsesbehov, samt forslag til revision af de gældende boligstørrelsesbestemmelser

Baggrund

Københavns befolkning vokser. Der er pr. 1.1. 2015 omkring 580.000 københavnere, og i 2027 forventes der at være 100.000 flere. I takt med befolkningstilvæksten tager nye boligområder form. Siden år 2000 er der kommet 23.000 nye boliger i byen og behovet er støt voksende. Det forventes derfor, at der i perioden 2015-2027 skal etableres omkring 45.000 flere boliger. Det er centralt, at Københavns Kommune medvirker til at sikre, at udbuddet af boliger imødekommer efterspørgslen fra byens forventede befolkning.

København er en storby, der er karakteriseret ved en markant overvægt af små toværelseslejligheder. Særlige boligstørrelsesbestemmelser er derfor blevet implementeret gradvist fra 2005 frem til i dag, med det formål at skabe større boliger og i bogstaveligste forstand skabe rum til børnefamilier og andre københavnere med ønske om mere plads. I 2011 blev bestemmelsen suppleret med et krav om, at en femtedel af boligerne i byudviklingsområderne skal være mindre boliger. Målet er, at de nye boligområder skal blive mangfoldige boligområder kendetegnet ved en divers boligmasse, hvilket skal bidrage til at fastholde København som en blandet by helt ned i de enkelte byområder.

Formålet med notatet

Nærværende notat er et produkt af arbejdet med udarbejdelsen af forslag til Kommuneplan 2015. Formålet med analysen har været at undersøge hvor mange boliger der bør bygges samt hvilke størrelser disse boliger bør have. Derudover er de gældende boligstørrelsesbestemmelser blevet evalueret for at finde frem til en regulering, der på bedste vis formår at sikre de boligstørrelser, som København har brug for fremover, og som samtidig skaber basis for en hensigtsmæssig administration og praksis af bestemmelserne. Notatets overordnede konklusioner præsenteres i næste afsnit.

NOTATETS OVERORDNEDE KONKLUSIONER

Behov for 45.000 nye boliger frem mod 2027

Der forventes op mod 100.000 nye københavnere frem mod 2027, som sammen med de nuværende københavnere skaber et behov for 45.000 nye boliger i 2027.

København er fortsat præget af mindre og mellemstore boliger

Selvom boligstørrelsen på københavnske boliger er steget fra 75,1 m² i gennemsnit i 1995 til 80,5 m² i 2014, har København stadig en overvægt af mindre og mellemstore boliger.

Store boliger rummer et bredt udsnit af københavnere

De store boliger efterspørges ikke blot af børnefamilierne, men ligeledes af unge, som flytter sammen samt par uden børn, som ønsker en større bolig.

Børnefamiliehusstande

I 2027 forventes der at være over 68.000 børnefamiliehusstande i København. Det er en stigning på 9.000 børnefamiliehusstande. Børnefamilierne har brug for store familieegnede boliger med flere værelser.

Par- og flerfamiliehusstande

13 % af boligmassen i København er husstande, hvor singler, par eller børnefamilier bor sammen. Det forventes, at en større andel af befolkningen vil bo sammen i fremtiden. Det kræver store delevnlige boliger. Samtidig bliver par i København ældre. Den ældre generation efterspørger større lejligheder end den yngre.

Singlehusstande

Singlehusstande forventes at udgøre 148.000 af Københavns ca. 330.000 boliger i 2027. Gruppen består hovedsagligt af unge, men gennemsnitsalderen forventes at stige, hvorfor det forventede boligstørrelsesforbrug også ventes at stige. Behovet for små boliger imødekommes til dels ved opførelse af 6.000 ungdomsboliger.

Et fortsat behov for store boliger

Københavns borgere giver udtryk for et ønske om og et behov for at bo i væsentligt større boliger end boligmassen i dag giver mulighed for. Derfor skal København fortsat udbygges med store boliger.

Et behov for mindre, billigere boliger

Samtidig med behovet for store, fleksible boliger, er der ligeledes et behov for mindre boliger til en billigere pris for at skabe plads til eksempelvis de singler og par, der ikke har råd til de store boliger. Størrelsen spiller her en afgørende rolle, da mindre boliger som regel er billigere boliger.

De gældende boligstørrelser foreslås revideret

Der foreslås en revision, som skaber mere fleksible bestemmelser. Revisionen fastholder krav til etableringen af store boliger, samt variation i boligstørrelsen i byudviklingsområderne, men skaber samtidig mulighed for flere mindre boliger.

BOLIGBYGGEBEHOV: HVOR MANGE BOLIGER SKAL DER BYGGES?

Estimeringen af hvor mange boliger, der skal bygges frem til 2027 tager udgangspunkt i henholdsvis den eksisterende boligmasse, den prognosticerede befolkningstilvækst, samt en fremskrivning af de enkelte aldersgruppers forventede boligforbrug.

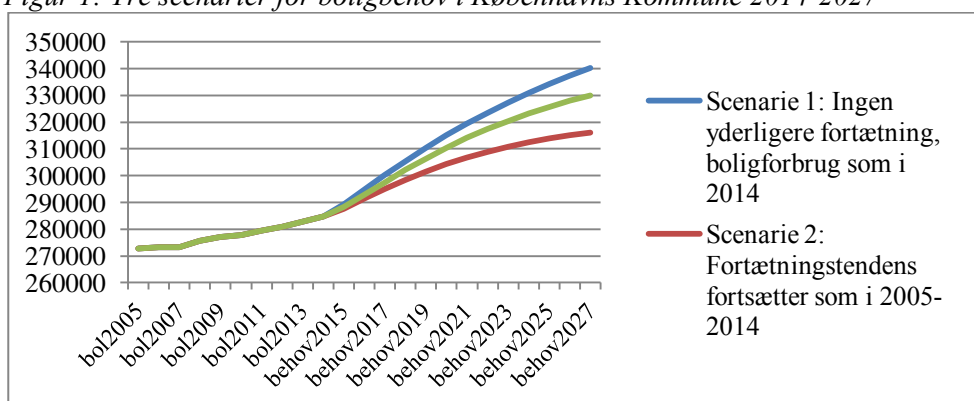
For alle aldre, kategoriseret efter en 1-års klasse, knytter der sig et gennemsnitligt boligforbrug. Som eksempel har 5-årige børn i 2014 i gennemsnit 0,2710 bolig til rådighed, mens en 25-årig i gennemsnit har et boligforbrug på 0,5567 bolig. Dette gennemsnitlige boligforbrug kan sammen med forventningen til antal personer i hver enkelt aldersgruppe omregnes til et samlet boligbehov frem mod 2027. Denne beregning udgør 1. scenarie i grafen på næste side (figur 1). Med en fremskrivning af det nuværende boligforbrug fås et samlet boligbehov på godt 340.000 boliger. Der er i dag næsten 285.000 beboede boliger i Københavns Kommune, så beregningen svarer til en vækst fra 2014 til 2027 i underkanten af 56.000 boliger.

Igennem de seneste 10 år er der observeret en tendens til at visse befolkningsgrupper har et faldende boligforbrug. Beregningen af det fremtidige boligbehov kan således justeres væsentligt ved at inkludere denne tendens, og lade det gennemsnitlige boligforbrug ændre sig over tid for de enkelte aldersgrupper.

Tilbage i 2004 havde en 25-årig i gennemsnit et boligforbrug på 0,6054. Sammenlignet med boligforbruget i 2014 kan det ses, at de unge 25-årige har oplevet et fald i boligforbruget på ca. 0,05. Samlet set er der fordelt over alle aldersgrupper tale om en fortætningstendens, som har været særligt markant siden 2010.

Antages udviklingen i m²-forbruget pr. indbygger fra de seneste 10 år at kunne fremskrives til de næste 12 år giver det samlet set anledning til et mindre behov for boliger. Dette udgør det 2. scenarie illustreret i grafen nedenfor. Med fremskrivning af de seneste 10 års udvikling i boligforbruget fås et samlet boligbehov på ca. 316.000 boliger i år 2027, hvilket svarer til en vækst fra 2014 til 2027 på ca. 31.000 boliger.

Figur 1: Tre scenarier for boligbehov i Københavns Kommune 2014-2027



Det forventede boligbyggebehov – 45.000 boliger

Der er i alt en difference mellem scenarie 1 og scenarie 2 på godt 24.000 boliger. Differencen svarer til effekten af fortætningen i scenarie 2 på boligbehovet.

Der er flere årsager til fortætningstendensen, der har kunnet observeres i de seneste 10 år, særligt siden 2010, og som således forudsættes fortsat i scenarie 2. Bidrag til fortætningen af indbyggere per bolig er blandt andet:

- At København huser flere børn
- At unge flytter senere hjemmefra
- At unge i stigende grad bor sammen med andre unge
- At færre ældre bor alene
- At der etableres flere store boliger, hvor der kan bo flere på færre kvadratmeter.

Det vurderes, at der fortsat vil forekomme et fald i m²-forbruget i årene frem mod 2027, dog ikke i samme omfang som hidtil. Faldet skyldes til dels, at de nyopførte boliger forventes fortsat at blive større end byens eksisterende boliger og derfor kan rumme flere personer. At fortætningen ikke forventes at følge samme tempo som de seneste 4 år skyldes, at den kraftige fortætning siden 2010 var påvirket af udviklingen i årene efter finanskrisen, der var præget af en kraftig befolkningsvækst, en lav produktion af nye boliger og lav mobilitet på boligmarkedet, som førte til en særlig grad af fortætning.

Økonomiforvaltningen vurderer, at det i forbindelse med udarbejdelse af Kommuneplan 2015 er rimeligt at fastsætte behovet for nye boliger mellem de to scenarier på omkring 45.000 nye boliger. Behovet er vurderet til 45.000 boliger på baggrund af de to scenarier under hensyn til forventningen om en højere andel ungdomsboliger, men ligeledes en forventning om, at der fortsat bygges større boliger end hidtil. Desuden er byggeaktiviteten i 2014 fratrukket.

BOLIGSTØRRELSSESBEHOV: HVILKE STØRRELSER ER DER BRUG FOR?

En by med små og mellemstore boliger

Den eksisterende boligmasse i København er et centralt udgangspunkt for at forstå, hvilke størrelser boliger byen får brug for fremover. København rummer i dag omkring 300.000 boliger, hvoraf størstedelen er mindre og mellemstore boliger. Gennemsnitstørrelsen i 2014 var 80,5m² bruttoareal.

Efterspørgsel på store lejligheder presser priserne op

Priserne på de store lejligheder er steget markant sammenlignet med de mindre. Siden 1992 er priserne på de mindste lejligheder steget med 183 %, mens de for de store lejligheder er steget med 288 % (korrigeret for inflation).¹ Boligøkonomisk Videncenter påpeger, at prisstigningen på de store lejligheder kan skyldes en voksende efterspørgsel. Denne efterspørgsel kan bunde i den generelle velstands-stigning, at byerne bliver stadig mere attraktive at bosætte sig i, og at højindkomstgrupper i visse tilfælde fravælger hus og tilvælger tilværelsen i byen til. Boligøkonomisk Videncenter påpeger dog, at forskellen i prisstigningen mellem de store og de mindre lejligheder er bremset i løbet af de sidste fem år. Denne udvikling kan være en afledt virkning af de nuværende boligstørrelsesbestemmelser, som har sikret et større udbud af mellemstore boliger i København.

Hvem bor i København fremover?

Tre befolkningsgrupper er genstand for opmærksomhed som følge af særlige ændringer i antal og boligforbrug. Det drejer sig om de unge, børnefamilierne og de ældre.

Københavns Kommune oplever i disse år en markant vækst i antallet af unge og studerende. De seneste fem år er antallet af unge mellem 18-29 år steget med godt 20.000 og i de næste fem år forventes yderligere 20.000. I 2027 ventes godt 26.000 flere i denne aldersgruppe og tallet vil således være steget til næsten 175.000 unge i København.

Antallet af børnefamilier stiger ligeledes markant. I 2027 forventes der at være over 68.000 børnefamiliehusstande i København. Det er en stigning på 9.000 børnefamiliehusstande. Væksten i børnefamilier skyldes primært, at et større antal vælger at blive boende i byen, når de får børn.

Årsagen til, at der er en særlig opmærksomhed rettet mod de ældre er, at befolkningsudviklingen i aldersgruppen over 65 år er vendt de seneste år. I 2027 forventes gruppen at være vokset med over 12.000 personer. Hos de ældre singler og par opleves et langt større kvadratmeterforbrug end hos de unge singler, og der er en tendens til, at en større del af de ældre bor sammen i parhusstande.

¹ Bolig & Tal. Boligøkonomisk Videncenter, 2014.

Fordelingen af boligstørrelser

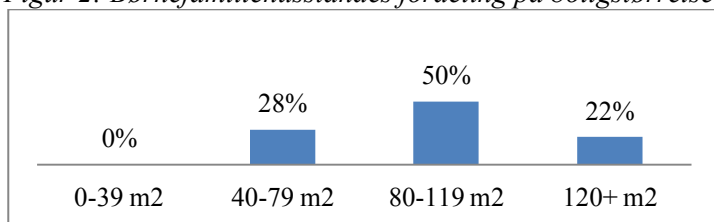
På baggrund af boligbyggebehovet vil det kommende afsnit vurdere, hvilken fordeling på boligstørrelser boligudbygningen skal have, for på den bedste måde at opfylde det fremtidige behov for københavnernes heriblandt de ovenstående grupper.

Analysen tager udgangspunkt i de eksisterende husstande i København, som kan opdeles i tre kategorier. Det drejer sig om *børnefamiliehusstande*, som dækker over børnefamilier i boliger, *par- og flerfamiliehusstande*, som dækker over par i boliger og boliger, som rummer flere grupper, fx en familie og en single, to singler eller to familier i én bolig samt *singlehusstande*, som dækker over husstande, der kun er beboet af én person.

Børnefamilierne

I 2027 forventes der at være over 68.000 børnefamiliehusstande i København. Det er en stigning på 9.000 børnefamiliehusstande. Børnefamilierne holder en stabil gennemsnitsstørrelse i underkanten af 3,7 personer. Børnefamilierne er den gruppe, der bruger de største boliger i gennemsnit, og da der er en overvægt af mindre boliger i København, er børnefamilierne et fokuspunkt i analysen. Børnefamiliernes boligstørrelsesfordeling ser således ud:

Figur 2: Børnefamiliehusstandes fordeling på boligstørrelser, 2014



Ud fra det nuværende boligstørrelsesforbrug (figur 2) vil de 68.000 børnefamiliehusstande have brug for følgende boligstørrelser:

Tabel 3: Børnefamiliehusstandes boligstørrelsesbehov i 2027

Boligstørrelse	0-39 m2	40-79 m2	80-119 m2	120+ m2
Antal	176	18.935	34.103	15.060

Børnefamilier giver endvidere udtryk for ønsket om boliger på +100 m2 og at den overvejende årsag til flytning er et ønske om mere plads.² Til de nye børnefamilier er der altså et behov for at få opført store familieegnede boliger.

Par- og flerfamiliehusstande

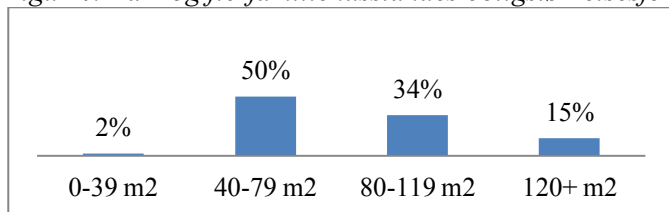
Par- og flerfamiliehusstande har boligstørrelsesforbrug, der minder om hinandens, hvorfor de bliver behandlet under samme afsnit. Flerfamiliehusstandene er et udtryk for en husstand, hvor der bor mere end én single, ét

² Tilflytterundersøgelse, Københavns Kommune, november 2013.

par eller én familie. 86 % af de, der bebor flerfamiliehusstande er enlige uden børn (singler der bor sammen).

I 2027 forventes der at være omkring 63.000 parhusstande og 49.000 flerfamiliehusstande i København. Par- og flerfamiliehusstande har i dag en boligstørrelsesfordeling, der ser således ud:

Figur 4: Par- og flerfamiliehusstandes boligstørrelsesforbrug



Det estimerede boligstørrelsesbehov fordeler sig således:

Tabel 5: Par- og flerfamiliehusstandes boligstørrelsesbehov i 2027

Boligstørrelse	0-39 m2	40-79 m2	80-119 m2	120+ m2
Antal	2.065	55.492	38.055	16.359

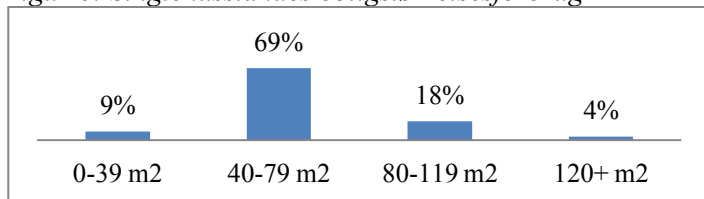
Par i København forventes i gennemsnit at blive ældre frem mod 2027. Interessant i denne sammenhæng er, at der ses en tendens til, at par ønsker et større arealforbrug jo ældre de bliver. En anden tendens er, at der i flerfamiliehusstandene opleves et faldende m2-forbrug. Flerfamiliehusstandene består først og fremmest af singler og især af singler under 30 år. Denne gruppe forventes at have et mindre boligforbrug pr. person frem mod 2027, hvilket betyder, at flere personer tilsammen bruger færre boliger.

Tendenserne betyder samlet set en bevægelse mod, at både par- og flerfamiliehusstande får brug for større boliger. Tendenserne slår dog ikke igennem i fremskrivningen, da boligstørrelsesforbruget i denne delanalyse forudsættes uændret frem mod 2027.

Singlehusstande

Denne type husstand forventes at udgøre op mod 148.000 af Københavns forventede ca. 330.000 husstande i 2027. Der er altså tale om langt den største gruppe. Singlerhusstandes boligstørrelsesfordeling balancerer omkring 60 m2 for byen og ser grafisk således ud:

Figur 6: Singlehusstandes boligstørrelsesforbrug



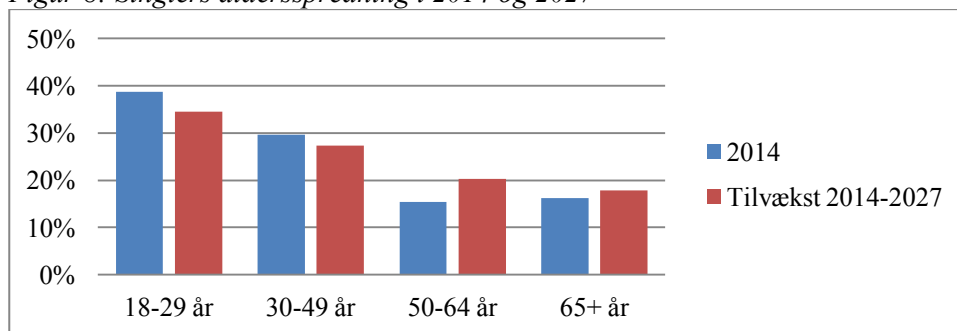
Ud fra det nuværende boligstørrelsesforbrug forventes singlehusstandene at have brug for følgende boligstørrelser:

Tabel 7: Singlehusstandes boligstørrelsesbehov i 2027

Boligstørrelse	0-39 m ²	40-79 m ²	80-119 m ²	120+ m ²
Antal	12.792	102.227	26.934	5.568

Som det ses af tabel 7 er de unge den største aldersgruppe og udgør i dag 39 % af Københavns singler. De unges boligbehov imødekommes til dels ved bestemmelserne for kollegie- og ungdomsboliger. Der forventes at etablere omkring 6.000 af disse boliger i størrelsen 25-50 m² frem mod 2027.

Figur 8: Singlers aldersspredning i 2014 og 2027



Ligesom tilfældet hos parrene, stiger singlernes arealforbrug pr. person med alderen.

Opsamling

Samlet set vil boligstørrelsesbehovet i 2027 se således ud, hvis man tager udgangspunkt i boligstørrelsesforbruget i den nuværende boligmasse:

Tabel 9: Opsamling på boligstørrelsesbehov

Boligstørrelse	0-39 m ²	40-79 m ²	80-119 m ²	120+ m ²
Singler	12.792	102.227	26.934	5.568
Par og flerfamilier	2.065	55.492	38.055	16.359
Børnefamilier	176	18.935	34.103	15.060
Totalantal boliger i 2027	15.033	176.654	99.092	36.987
Antal boliger i 2014	13.428	153.588	84.520	31.230
Behov	1.605	23.066	14.572	5.757

En fremskrivning af det nuværende boligstørrelsesforbrug tegner et billede af en efterspørgsel, der er størst for de mindre boliger mellem 40 og 79 m². Det skyldes, at analysen tager udgangspunkt i, hvordan københavnere bor i dag i den nuværende boligmasse, som er kendetegnet ved en overvægt af mindre boliger. I forståelsen for, hvilke størrelser boliger, der skal etableres frem mod 2027, må der ligeledes tages højde for københavnernes reelle ønsker til deres boliger, frem for blot deres eksisterende boligforhold. Udgangspunktet giver mulighed for at løsrive analysen fra københavnernes nuværende boligsituation i den eksisterende boligmasse og se en fremtidig efterspørgsel.

Et samlet behov for store, fleksible boliger

Som baggrund for bosætningsanalysen blev en tilflytterundersøgelse foretaget. Undersøgelsen var baseret på folk, der var flyttet inden for det seneste år og fokuserede på de fire grupper, der fremgår af skemaet nedenfor. I undersøgelsen blev deltagerne spurgt, hvilken boligstørrelse de ville foretrække ved flytning.

Tabel 10: Boligpræferencer³

	Børnefamilie i gammel bolig	Børnefamilie i ny bolig	Unge	Voksne uden børn 30-65
0-39 m ²	2 %	1 %	18 %	1 %
40-79 m ²	21 %	5 %	56 %	50 %
80-119 m ²	47 %	60 %	24 %	38 %
120-159 m ²	21 %	29 %	2 %	8 %
160 m ² og over	9 %	5 %	0 %	3 %

Af børnefamiliernes boligstørrelsespræferencer fremgår det, at 30 % i gamle boliger og 34 % i nye boliger foretrækker de helt store familieboliger på over 120 m². Godt halvdelen af de unge ønsker at bo i de mellemstore lejligheder mellem 40 og 79m². En lille overvægt af de unge ønsker at bo i store lejligheder frem for i de mindre, men de mindre boliger er ligeledes centrale i forhold til at imødekomme unges fremtidige behov.

Hvis disse boligstørrelsesønsker omsættes til antal boliger ud fra det fremskrevne boligbehov, giver det en ønsket boligstørrelsesfordeling som vist nedenfor.

Tabel 11: Boligbehov ift. boligstørrelser i 2027

Boligstørrelse	0-39 m2	40-79 m2	80-119 m2	120+ m2
Ønske 2027	16.984	149.158	124.839	36.784
Eksisterende 2014	13.428	153.588	84.520	31.230
Behov	3.556	-4.430	40.319	5.554

Beboeres ønsker er dog ikke altid lig deres økonomiske formåen, hvilket er en vigtig overvejelse i forhold til ovenstående udregning. Økonomiforvaltningen vurderer, at det fremtidige boligstørrelsesbehov vil ligge et sted mellem københavnernes eksisterende boligforhold og deres ønsker til deres fremtidige bolig. Når ønskerne holdes op mod boligstørrelsesbehovet, fundet ved fremskrivning af det nuværende forbrug, fås følgende tal for boligstørrelsesbehovet:

³ Bosætning i København, Københavns Kommune, 2014.

Tabel 12: Opsamling på boligstørrelsesbehov

Boligstørrelse	0-39 m2	40-79 m2	80-119m2	120+m2
Boligstørrelsesbehov 2014-2027 ved fremskrivning af boligforbrug	1.605	23.066	14.572	5.757
Boligstørrelsesbehov 2014-2027 ud fra ønsker	3.556	-4.430	40.319	5.554
Gennemsnit	2.581	9.318	27.445	5.656

Tabellen illustrerer, at der i den fremtidige boligmasse hovedsageligt vil være behov for at opføre store lejligheder til københavnernes. Ca. 60 % af de nye boliger bør være i størrelsesordenen 80-119 m². Mangel på store boliger kan i sidste ende resultere i at yngre familier og andre grupper, der ønsker at bo i større boliger, fastholdes i mindre boliger, der ikke længere passer til deres behov, eller at de må flytte fra byen. Der er dog stadig brug for mindre boliger. Omkring 25 % af de nye boliger bør derfor være under 80 m².⁴

Nye boliger frigør boliger i den eksisterende boligmasse

Man skal tage højde for, at København allerede har knap 300.000 boliger, som udgør grundlaget for boligudbygningen. Nye boliger i København vil i en vis grad resultere i, at boliger i den eksisterende boligmasse frigives. Eksempelvis kan en familie, der flytter til en større bolig i Københavns Kommune afhjælpe boligbehovet for nogle unge studerende, der flytter sammen. Alene i 2014 var der over 7.000 flytninger af børn under 10 år internt i Københavns Kommune, hvilket for en stor andel må antages at være til større boliger. Ved fortsat overvejende at bygge familieboliger, understøttes flyttemønsteret, hvor man flytter til større og bedre boliger, hvilket frigør boliger til andre.

Efterspørgsel på billige boliger

Efterspørgsel på billige boliger er en af de største udfordringer, København står overfor. Problematikken har vist sig svær at løse på kommunalt niveau. Skal problematikken løses, skal prisniveauet på boliger eller målgruppers indtægt adresseres.⁵ Kommuneplanen kan dog være med til at sikre, at der ikke opstår u hensigtsmæssige markedsvilkår, hvor mangel på boliger presser priserne op. Boligudbud og boligstørrelser spiller her væsentlige roller. I Københavns Kommune lægger man derudover i udbuddet af grundkapital til almene boliger vægt på, at der etableres 10 pct. små billige boliger i projekter i byudviklingsområder med en husleje på maks. 3.200 kr. pr. måned, så de er egnede til boligsocial anvisning. Borgerrepræsentationen afsatte i budgetaftalen for 2015 235 mio.kr. til kommunale grundkapitallån til nybyggeri af almene familieboliger, seniorbolig fællesskaber og ungdomsboliger.

⁴ Det skal dog bemærkes, at de forventede 6.000 ungdomsboliger vil dække behovet for de mindste boliger samt 15 % af de næstmindste.

⁵ Rapport om tilvejebringelse af boliger til Socialforvaltningens målgruppe, Københavns Kommune, 2013. De lovændringer, der ifølge rapporten ville have positiv effekt, er blandt andet ændring af planloven, understøttelse af husleje i ældreboliger, udvidet anvisningsret og ændring af boligstøttereglerne.

BOLIGSTØRRELSESBESTEMMELSERNE: HVORDAN REGULERES DER BEDST?

I arbejdet med Kommuneplan 2015 er de gældende boligstørrelsesbestemmelser fra Kommuneplan 2011 blevet evalueret. Evalueringen har haft til formål at undersøge, hvordan bestemmelserne fungerer i praksis og at høste erfaringer i forhold til udfordringer og potentialer. Evalueringen har kvalificeret den foreslåede revision af de nuværende bestemmelser.⁶

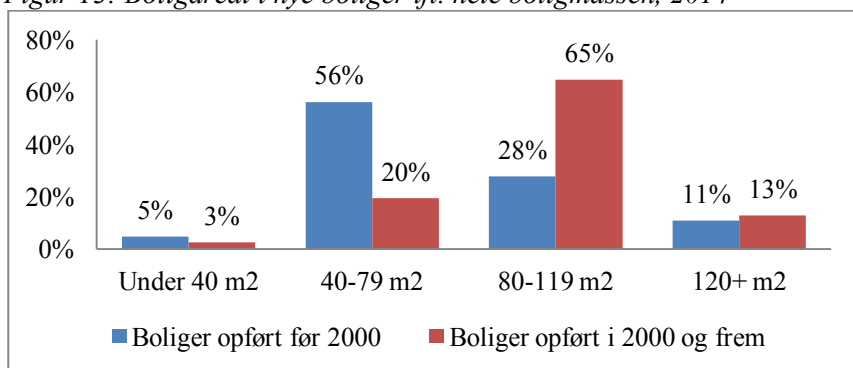
Evalueringen er produktet af en række møder med en vifte af aktører, som er i berøring med boligprojekter, der er omfattet af bestemmelserne. Disse aktører tæller flere af kommunens forvaltninger heriblandt Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Socialforvaltningen. Udover de interne drøftelser i Københavns Kommune, er eksterne interessenter ligeledes blevet inddraget ift. de eksisterende bestemmelser. Disse tæller bygherrer, grundejere, arkitekter og almene boligselskaber.

Boligbestemmelserne virker – der bliver bygget flere store boliger

Siden Kommuneplan 2005 har Københavns Kommune stillet krav om, at boligstørrelsen ved nybyggeri og omdannelse skal være min. 95 m² i gennemsnit ved etablering af flere boliger. I perioden 2000-2014 kom der ca. 23.000 nye boliger i kommunen, hvoraf disse har en fordeling med en hovedvægt på boliger med en størrelse omkring 95 m². Det gennemsnitlige areal for hver bolig er således steget fra 75,1 m² i 1995 til 80,5 m² i 2014. De nye boliger tegner et markant andet billede af boligmassen i hele København: gennemsnitsstørrelsen er 95,6 m² bruttoetageareal i de nye boliger sammenlignet med 79,1 m² for hele København, en forskel på 16,5 m². Omvendt er der bygget få mindre boliger. Kun 17 % af de nye boliger er under 70 m² sammenlignet med den eksisterende boligmasse for hele København, hvor 47 % af boligerne er under 70 m². Figur 13 på næste side viser den eksisterende boligmasse versus de nyetablerede boliger. Udviklingen i størrelse af boligerne understreger, at gennemsnitskravet på minimum 95 m² i kommuneplanen har virket, og at det er et værktøj, der kan bruges til at regulere boligstørrelserne i København.

⁶ En udfordring i relation til nærværende evaluering er, at lokalplaner vedtaget efter Kommuneplan 2011 først realiseres nu. Kravet om at 20 % af boligerne i udviklingsområder skal være mellem 50-70 m², der udspringer af bestemmelserne i Kommuneplan 2011, er således evalueret med udgangspunkt i planprocesarbejdet frem for realiserede projekter.

Figur 13: Boligareal i nye boliger ift. hele boligmassen, 2014



Markedet efterspørger mulighed for at bygge mindre boliger

Developere, som er blevet inddraget i evalueringen, udtrykker samstemmende et ønske om muligheden for at bygge mindre boliger. De nuværende bestemmelser, som sikrer en gennemsnitstørrelse på 95m², betyder at etableringen af mindre boliger medfører, at der skal etableres tilsvarende flere store boliger for at 'opveje' de mindre. Developere, såvel som arkitekter, bemærker, at de nye byggerier med store boliger i visse tilfælde ender med at blive for dyre for mange københavnere. De forudser, at man med prisstigningerne kan forvente, at mange københavnere, herunder børnefamilier, vælger at flytte sammen på færre kvadratmeter eller flytte ud. Developernes ønske om at bygge flere mindre boliger er dog ikke nødvendigvis svarende til den type af lejligheder København får behov for i fremtiden. Ikke desto mindre er det centralt, at der opføres mindre boliger i de nye byudviklingsområder, hvor boligmassen skal bygges op fra grunden. Dette vil sikre forskellige størrelser boliger til forskellige mennesker med forskellige behov, muligheder og ønsker. Der skal i disse områder også være plads til singler samt par uden børn, som ønsker mindre og mellemstore boliger. Nye boliger på 70 m² rummer typisk to værelser, hvilket kan fungere for københavnersingler, der ikke kræver meget plads. Denne boligstørrelse er endvidere en mulighed for yngre par (20-29-årige) samt for de voksne singler i hele arbejdslivsalderen (30-64-årige).

Et ønske om mere fleksible boligstørrelsesbestemmelser

Der ønskes, på tværs af developere, de almene boligselskaber og forvaltningerne større fleksibilitet både i projekteringen af de enkelte projekter og i administrationen af bestemmelserne inden for de gældende rammer. Behovet for større fleksibilitet bunder i flere udfordringer, hvoraf de primære er skitseret herunder.

Som nævnt finder bygherrerne det i udgangspunktet ikke problematisk at opføre mindre boliger. Anken ligger snarere i, at disse boliger tæller med i gennemsnittet. De helt store lejligheder er ofte dyrere lejligheder. Developere beskriver, at de store boliger på ca. 120 m² gennemsnitligt koster omkring 14.000,-/måned i husleje. Når den månedlige husleje ligger i dette prisleje

kræver det en vis betalingsevne, som kun er kendetegnede for et begrænset antal af københavnere.

Reglen om at 20 % af nye boliger i byudviklingsområderne skal være under 70 m² kommer i dag til udtryk på forskellig vis i de respektive projekter. Bestemmelserne er særligt udfordrende at imødekomme, når byggefelterne er små og fordelingen af kvadratmeter således er mindre fleksibel. Et eksempel er etableringen af boliger i Aarhusgadekvarteret i Nordhavn. Bebyggelsesplanen indeholder relativt små byggefelter, hvor en del af byggeriet opføres i små lukkede karreer. I lokalplanen er der desuden en bestemmelse som lyder, at de små boliger skal være repræsenteret i mindst halvdelen af byggefelterne. Bestemmelserne medfører altså i visse tilfælde en række geometriske udfordringer i forhold til hjørnebyggeri og uhensigtsmæssig 'spildplads' i det endelige resultat.

REVISION AF DE GÆLDENDE BESTEMMELSER

De gældende boligstørrelsesbestemmelser, som blev vedtaget med Kommuneplan 2011, har haft til formål fortsat at understøtte behovet for flere store boliger i København. Derudover fandt man det centralt at sikre spredningen i boligstørrelser i nye byudviklingsområder for at skabe varierede boligkvarterer med rum til forskellige beboergrupper. I den eksisterende by er boligmassen i forvejen så varieret, at nødvendigheden af større boliger har vejet tungere end nødvendigheden for variation i nybyggeriet.

Boligstørrelsesbestemmelserne i Kommuneplan2011

Nye boliger i Københavns Kommune skal ved etablering af flere boliger mindst være 95 m² bruttoetageareal i gennemsnit.

I den *eksisterende by* må ingen nye boliger være mindre end 65 m² bruttoetageareal. Det gælder med mindre, der er tale om

- at lokalplanen fastlægger andre krav til boligstørrelser; idet dog boliger under 65 m² bruttoetageareal normalt ikke må udgøre mere end 10 procent af boligerne i lokalplaner til boligformål i B-, C- og S-områder
- særlige bygningsmæssige forhold, der hindrer dette eller
- erstatningsbyggeri for boliger på samme ejendom eller
- boliger og botilbud tilvejebragt efter lovgivningen om social service (f.eks. for udsatte grupper).

I *byudviklingsområderne* skal mindst 20 procent af boligerne være i intervallet 50 m² til 70 m² bruttoetageareal. Det gælder med mindre, der er tale om

- særlige bygningsmæssige forhold, der hindrer dette eller
- boliger og botilbud tilvejebragt efter lovgivningen om social service (f.eks. for udsatte grupper).

I en lokalplan kan der optages bestemmelse om den konkrete fordeling af store og små boliger.

Forslag til revision af de gældende bestemmelser

Revisionen af boligstørrelsesbestemmelserne har som mål at sikre, at nye boliger fortsat som hovedregel får en størrelse, som imødekommer behovet hos familier, par og singler, som ønsker at dele en bolig. Der skal samtidig være mulighed for at opføre en andel mindre boliger for at imødekomme behovet for boliger til byens singler m.fl. I byudviklingsområderne skal der ligeledes fortsat sikres en variation i boligstørrelser. Revisionen søger at skabe større fleksibilitet i praksis af bestemmelserne. To greb er her væsentlige. For det første foreslås en regulering som tager udgangspunkt i antal kvadratmeter bruttoetageareal frem for antal boliger. Ændringen vil lette beregningsproceduren ift. boligstørrelsesbestemmelserne i de enkelte projekter.

For det andet fritages 25 % af etagearealet fra beregningen af gennemsnittet. Det betyder, at en fjerdedel af etagearealet i et givent byggeprojekt kan etableres i en størrelse, som ikke indgår i udregningen af gennemsnitsstørrelsen på mindst 95 m². Denne ændring vil ligeledes give mulighed for etableringen af flere mindre boliger.

Revisionen sikrer:

- At der fortsat etableres store boliger
- Mulighed for flere mindre boliger
- At variation i boligstørrelserne i byen sikres – blandet by
- At administrationen af bestemmelserne lettes
- Mere fleksible rammer ved projektering af det enkelte projekt.

Forslag til boligstørrelsesbestemmelser i Kommuneplan 2015

Nye boliger i Københavns Kommune skal ved etablering af flere boliger mindst være 95 m² bruttoetageareal i gennemsnit, dog kan op til 25 % af bruttoetagearealet fritages fra beregningen af gennemsnittet.

Nye boligers størrelse i *eksisterende byområder* skal være mindst 95 m² bruttoetageareal i gennemsnit, dog kan op til 25 % af bruttoetagearealet fritages fra beregningen af gennemsnittet. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 65 m² bruttoetageareal. Disse krav til boligstørrelser kan fraviges, hvis:

- særlige bygnings- eller ejendomsmæssige forhold hindrer dette, eller
- der er tale om erstatningsbyggeri for boliger på samme ejendom, eller
- der er tale om boliger og botilbud, der skal tilgodese behov som følger af nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne eller særlige sociale problemer, eller
- der er tale om særlige boformer med større fællesarealer, hvor der gælder særlige bestemmelser, eller
- der er tale om kollegie- og ungdomsboliger, hvor der gælder særlige bestemmelser.

Nye boligers størrelse i *byudviklingsområder* skal være mindst 95 m² bruttoetageareal i gennemsnit, dog kan op til 25 % af bruttoetagearealet fritages fra beregningen af gennemsnittet. Ingen boliger, herunder boliger der fremkommer ved opdeling af eksisterende boliger, må være mindre end 50 m² bruttoetageareal. Mindst 15 % af bruttoetagearealet skal indrettes til boliger mellem 50 m² og 70 m² bruttoetageareal. Disse krav til boligstørrelser kan fraviges, hvis:

- særlige bygnings- eller ejendomsmæssige forhold hindrer dette, eller
- der er tale om boliger og botilbud, der skal tilgodese behov som følger af nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne eller særlige sociale problemer, eller
- der er tale om særlige boformer med større fællesarealer, hvor der gælder særlige bestemmelser, eller
- der er tale om kollegie- og ungdomsboliger, hvor der gælder særlige bestemmelser.

I lokalplan kan der fastsættes bestemmelser om den konkrete fordeling af boligstørrelser i området.

Forslag til revision af Kollegie- og ungdomsboligbestemmelserne

Der opleves i disse år stor interesse for at opføre kollegie- og ungdomsboliger. Samtidig med at Københavns udvikling kalder på flere store boliger, er der ligeledes i de kommende år et voksende behov for mindre boliger til unge. Særlige kollegie- og ungdomsboligbestemmelser gør sig derfor gældende, som understøtter de unge og studerendes boligbehov i København. Et kommuneplantillæg til de gældende bestemmelser blev vedtaget i april 2014, som fastholder krav til boligstørrelser, men lemper krav til parkering og friarealer. Det gældende krav om, at nettoarealet for de enkelte boliger skal være mindst 15 m² foreslås fjernet for at skabe mere enkle bestemmelser. Der kan i stedet i kommunens byggesagsbehandling sikres tilfredsstillende indretning af boligerne.

Forslag til Kollegie- og ungdomsboligbestemmelser i Kommuneplan2015

Kollegie- og ungdomsboliger skal have en størrelse mellem 25 og 50 m² bruttoetageareal med mindre særlige bygningsmæssige forhold hindrer dette.

Kollegie- og ungdomsboliger kan etableres i B-, C-, S-, O-områder, hvor den tilladte bebyggelsesprocent i kommuneplanen er mindst 110, samt i de rammeområder i centrum af byen, der er friholdt for standardiserede bestemmelser, samt i V-områder (som ikke har en bebyggelsesprocent). Kravet til lokalisering kan dog fraviges ved omdannelse af ældre- og plejeboliger.

Kollegie- og ungdomsboliger kan etableres ved nybyggeri, ved omdannelse samt ved ommærkning af almene boliger. Ommærkning af almene boliger reguleres ikke i kommuneplanen, men i almenboligloven.

Forslag til ny boligbestemmelse om særlige boformer

Der opleves ligeledes et øget ønske om mulighed for nye former for bofællesskaber, hvor de enkelte lejligheder er mindre, mens fællesrummene udgør en større andel af etagearealet. Muligheden for at bo i bofællesskaber ses hos unge københavnere, såvel som ældre. Der foreslås derfor følgende bestemmelse:

Ved særlige boformer forstås boliger med større fællesarealer til rådighed for beboerne, fx bofællesskaber. Boligerne skal have en størrelse på mindst 75 m² bruttoetageareal i gennemsnit. Ingen boliger må være mindre end 50 m² bruttoetageareal.

Fællesarealer er lokaler og faciliteter, der er til rådighed for beboernes fælles aktiviteter og skal etableres i umiddelbar sammenhæng med boligerne. Fællesarealer skal udgøre mindst 12,5 % af bruttoetagearealet.

Kommuneplan 2015 – Miljøvurdering

J.nr. 2013-0249266-73

Indhold

Indledning	3
Læsevejledning	3
1. Resumé af Miljørapporten.....	4
Kommuneplanens indhold	4
Metode	4
Miljøstatus.....	4
Miljøvurdering af konkrete ændringer	5
Metro til Sydhavn	5
Ændring af parkeringsnormerne	6
Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen.....	7
Kumulative forhold	9
2. Kommuneplan 2015's mål og udfordringer	10
Københavnertællingen og den sammenhængende by	10
Grøn boligby.....	10
Sammenhængende by	10
Kvalitet i bylivet	11
Sammen om vækst og arbejdspladser	12
Greater Copenhagen	12
Udviklingsområder i København.....	13
Komplet revision af kommuneplanen.....	13
Planens forbindelse til andre planer.....	13
3. Metode	14
Kommunens mål struktureret efter bæredygtighedsværktøjets hensyn	14
Scoping – afgrænsning til ændringer i kommuneplanen	15
Miljøvurdering af ændringerne.....	15
Afbødende og miljøfremmende foranstaltninger	15
Overvågning	15
4. Miljøstatus.....	16
Arealanvendelse.....	16

Transport	16
Energi	18
Vand	19
Materialekredsløb	20
Grønne og blå områder	20
Social mangfoldighed og sammenhængskraft	21
Byens rum	21
Byens liv	22
Kulturarv	22
Langtidsholdbarhed	23
Klimaændringens påvirkning	24
5. Miljøvurdering af ændringer i forhold til Kommuneplan 2011	25
Metro til Sydhavn	25
Baggrund	25
Projektet	26
Planområdets miljøstatus	27
Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres	29
Vurdering af virkninger	29
Afværgetiltag	31
Overvågningsprogram	31
Ændring af parkeringsnormerne	31
Baggrund	31
Projektet	32
Planområdets status	32
Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres	33
Vurdering af virkninger	33
Afværgetiltag og overvågningsprogram	34
Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen	34
Baggrund	35
Projektet	35
Planforhold på Prøvestenen	36
Planområdets miljøstatus	36
Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres	37
Vurdering af virkninger	37
Afværgetiltag	39

Overvågningsprogram.....	40
Referencer	40
5. Stor udvalgsvarebutik ved Fisketorvet.....	40
Kumulative effekter	40
Bilag 1. Miljøvurdering af Kommuneplan 2015, skema med kommunens relevante miljømål	41
Bilag 2A. MV matrice for Metro til Sydhavn	44
Bilag 2B. MV matrice for parkeringsnormen	46
Bilag 2C. MV matrice for Trafikzone.	48
Bilag 2D. MV matrice for Biogasanlæg på Prøvestenen.....	49
Bilag 2E. MV matrice for Detailhandel på Fisketorvet	52
Bilag 4 Kumulative effekter.....	54

Indledning

Forslag til Kommuneplan 2015 (herefter Kommuneplan 2015) skal miljøvurderes efter Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer. Loven fastlægger, at planer, der fastlægger rammer for arealanvendelse og kommende fysiske anlægsarbejder som F.eks. nye bolig- og erhvervsbyggerier og andre formål skal miljøvurderes. Loven har til formål at sikre, at der foretages en miljøvurdering af de planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Københavns Kommune ser endvidere udarbejdelse af miljøvurderingen som en sikring af et højt miljøbeskyttelsesniveau samt en sikring af, at de nødvendige miljøhensyn indarbejdes i Kommuneplan 2015 med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Miljørapporten indeholder en målstyret miljøvurdering af de vigtigste ændringer i den nye Kommuneplan 2015, set i forhold til Kommuneplan 2011. At miljøvurderingen er målstyret betyder, at konsekvenserne af kommuneplanforslagets væsentlige ændringer er vurderet op mod de af kommunen politisk vedtagne miljømål.

Miljøvurderingen af kommuneplanen har været planlagt således, at der undervejs i planlægningsprocessen har været mulighed for at indarbejde miljøhensyn i forslag til Kommuneplan 2015, med den hensigt at gøre Kommuneplan 2015 til en mere bæredygtig plan end det ellers ville have været tilfældet.

Læsevejledning

Rapporten indledes i kapitel 1 med et resumé, som opsamler de væsentligste aspekter og hovedkonklusioner i miljørapporten – i et ikke teknisk sprog. Kapitel 2 giver et overblik over indhold og hovedformål i Kommuneplan 2011 og det er beskrevet, hvordan planens forbindelse er til andre planer. Kapitel 3 omhandler miljøvurderingens metode og afgrænsning og forklarer, hvordan miljørapporten er udarbejdet. I kapitel 4 gives der en miljøstatus af alle de udvalgte og styrende mål for miljøvurderingen og, i givet fald, de udfordringer der er i at opnå målet. Herefter er der i kapitel 5 en oversigt over, samt en miljøvurdering af ændringerne i den nye kommuneplan - altså hvilke temaer og/eller steder er der tale om.

1. Resumé af Miljørapporten

MILJØRAPPORTEN ER MÅLSTYRET EFTER KOMMUNENS MANGE MÅL PÅ MILJØOMRÅDET.

MÅLENE ER ORDNET, SÅ DE SVARER TIL DE HENSYN, SOM KOMMUNENS BÆREDYGTIGHEDSVÆRKTØJ ANVISER. DET ER SIKRET, AT ALLE MILJØVURDERINGSLOVENS HENSYN ER MEDTAGET. DET ER KUN PLANMÆSSIGE ÆNDRINGER I RAMMER OG RETNINGSLINIER, DER HAR INDGÅET I EN EGENTLIG MILJØVURDERING.

Kommuneplanens indhold

Kommuneplan 2015 har ”Den Sammenhængende By” som overskrift for Københavns Kommunes vision for fremtiden. Kommuneplanen indeholder seks strategiske temaer som er:

- Københavnerfortællingen og den sammenhængende by,
- Grøn boligby,
- Sammenhængende by,
- Kvalitet i bylivet
- Sammen om vækst og arbejdspladser
- Greater Copenhagen

Metode

Miljøvurderingen blev foretaget sideløbende med udarbejdelse af kommuneplanen for at eventuel viden om miljøpåvirkninger kunne medtages i planlægningen. Det betød at ændringerne blev mere konkrete undervejs i arbejdet.

Det blev fastlagt at miljøvurderingen skulle omfatte følgende ændringer (den såkaldte scoping):

1. Metro til Sydhavn
2. Ændring af parkeringsnormer
3. Trafikzone Indre By
4. Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde
5. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

Siden scoping er biogasanlæggets mulige placering fastlagt til Prøvestenen.

Disse temaer indgik i den lovpligtige høring af berørte myndigheder som blev afholdt 16. december 2014 til 12. januar 2015. I høringen kom der 3 svar. Der var ingen kommentarer til scoping.

Dernæst blev det vurderet, hvilke af disse ændringer der ville kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. I takt med at planlægningsarbejdet skred frem, blev det vurderet at Trafikzone i Indre by ikke ville få væsentlig betydning. Forslaget vil medføre en vis forbedring af miljøet i Indre By, men virkningerne vil for kommunen som helhed være marginale. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet er desuden udgået af forslaget. Det er således kun 3 ændringer, som er miljøvurderet. For at kunne foretage en systematisk afgrænsning af miljøvurderingen, vurdering af væsentlighed og miljøvurdering er anvendt en række skemaer som kan ses i bilagene.

Miljøstatus

Konsekvenserne for miljøet ved gennemførelse af ændringerne i kommuneplanen skal vurderes i relation den eksisterende miljøtilstand. Denne er beskrevet under samme overskrifter som miljømålene. Under miljøstatus er også beskrevet en række udfordringer, som allerede gør sig gældende ved den udvikling, der kan ske inden for rammerne af den eksisterende kommuneplan (det som også kaldes 0-alternativet).

Miljøvurdering af konkrete ændringer

Metro til Sydhavn

Forslag til Kommuneplan 2015 udlægger et område gennem Sydhavn til metrostrækning samt udpeger fem områder til metrostationer. Ved Ny Ellebjerg er stationen forudsat placeret på terræn, alternativt under jorden. Ved Sluseholmen er stationen forudsat på en opfyldning i Fordgraven, alternativt mod syd i bunden af Fordgraven.

Metroselskabet har på baggrund af et konkret projekt anmodet Københavns Kommune om at opstarte en VVM-proces, hvilken er igangsat i efteråret 2014. Sydhavnsmetroen skal etableres og drives i overensstemmelse med den kommende VVM-redegørelse.

Formål og baggrund for ændringen

Den 27. juni 2014 indgik regeringen og Københavns Kommune en aftale om en metro til Sydhavn. Folketinget har den 5. februar 2015 vedtaget en lov der udmønter denne aftale.

Københavns Kommune har i perioden den 1. november til 12. december 2014 gennemført en forudgående høring med indkaldelse af idéer og forslag til VVM-redegørelsen samt afholdt et borgermøde. Hørings-svarene er sammenskrevet i en hvidbog, der forventes at blive forelagt Borgerrepræsentationen i foråret 2015. Hvidbogen vil bl.a. redegøre for hvilke stationsplaceringer, der skal arbejdes videre med i den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavn.

Metro til Sydhavn vil betjene et af Københavns væsentligste byudviklingsområder med hurtig og sikker kollektiv transport. Metro til Sydhavn vil samtidig binde Kgs. Enghave tæt sammen med Indre By og de øvrige brokvarterer.

Metro til Sydhavn med døgndrift og høj frekvens vil have en positiv indvirkning på det gamle sydhavns-kvarter og bidrager desuden til udvikling af Ny Ellebjerg som et regionalt kollektivt trafikknudepunkt.

Vurdering af virkninger

Som følge af etablering af metro til Sydhavn, forventes der i metroens driftsfase at ske en stigning i antallet af påstigere i den kollektive trafik samtidig med et mindre fald i bil- og busstrafik. Der forventes en styrket social sammenhængskraft mellem Kgs. Enghave og Valby med Indre By og de øvrige brokvarterer.

I driftsfasen vil der være et elforbrug til drift af tog og stationer, samt materialeforbrug til vedligeholdelse. CO₂-udledningen som følge af elforbruget forventes at falde, efterhånden som elproduktionen omlægges til vedvarende energikilder.

Metroen vil ikke medføre væsentlige påvirkninger af omgivelserne, da størstedelen er placeret under jorden, men vil ved stationsforpladserne bidrage til et forstærket urbant præg.

Placering af en station på opfyld i Fordgraven kan medføre forringet vandkvalitet i selve Fordgraven. Der skal i forbindelse med VVM-redegørelsen udarbejdes en vurdering af strømforhold mv.

Afværgeforanstaltninger

Det vil indgå i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavn, hvilke afværgeforanstaltninger der skal gennemføres i projektets anlægsperiode. Der forventes intet behov for afværgeforanstaltninger i driftsperioden.

Overvågningsprogram

Der vurderes ikke at være behov for et særligt overvågningsprogram i forbindelse med driften af metro til Sydhavn.

En VVM-redegørelse for metro til Sydhavnen er i øjeblikket under udarbejdelse. På baggrund af VVM-redegørelsen giver Københavns Kommune bygherre en VVM-tilladelse til projektet, hvori der kan stilles vilkår.

Ændring af parkeringsnormerne

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2015 ændres på følgende områder:

- Fra 1 plads pr. 200 m² til 1 plads pr. 150 m² i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) i tætbyen og i byudviklingsområderne
- Der indføres en fleksibilitet for i områder med serviceerhverv (S) og i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) i tætbyen og i byudviklingsområderne, så der efter konkret vurdering kan fastlægges en norm mellem 1 plads pr. 200 m² og 1 plads pr. 100 m²
- For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m² i alle områder, idet den dog kan fastsættes ved en konkret vurdering.
- Parkeringsdækningen ved offentlige og almene funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering.

Formål og baggrund for ændringen

Det har vist sig, at antallet af ansatte pr. etageareal i kontorerhverv er forøget, og at dobbeltudnytte parkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. I områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) ændres normen derfor i tætbyen og i byudviklingsområderne til 1 parkeringsplads pr. 150 m², så den svarer til normen i områder med serviceerhverv (S).

I områder med serviceerhverv (S) og i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) indføres fleksibilitet i parkeringsnormerne, så det efter konkret vurdering bliver muligt at kunne gå ned til 1 parkeringsplads pr. 200 m² eller op til 1 parkeringsplads pr. 100 m². Den øgede fleksibilitet, forventes i sig selv ikke at få betydning for miljøet, da gennemsnitsnormen vil være uændret.

De nuværende parkeringsnormer har vist sig at medføre begrænsninger ved opførelse af forskellige offentlige projekter f.eks. plejeboliger og institutioner mv. For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m², der dog kan fraviges ved en konkret vurdering. Parkeringsdækningen ved offentlige og almene funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering. Det vurderes kun at have marginal betydning for trafikmængderne i byen, da plejeboliger samt offentlige funktioner mv. kun udgør en meget lille del af den samlede boligmasse.

Vurdering af virkninger

De mindre restriktive parkeringsnormer i tætbyen og i byudviklingsområderne vil skabe mere trafik hvilket øger trængslen samt giver direkte miljøeffekter. Der vil blive skabt mulighed for ca. 1.000 flere parkeringspladser i byudviklingsområderne. I tætbyen vurderes der ikke at være større rammer til blandet bolig og serviceerhverv til udbygning.

I Københavns Kommune er der kun et større C-område, der skal planlægges og udbygges i planperioden – Levantkaj i Nordhavn. I forhold til det store antal parkeringspladser, der er i tætbyen og ved Nordhavn, vurderes dette kun at have marginal betydning for byen som helhed. Lokalt vil området få en trafikstigning med mulige lokale trængsels- og flaskehalsproblemer til følge.

Der er imidlertid en række større C-områder, der i dag er lokalplanlagte med endnu ikke fuldt udbyggede. De allerede lokalplanlagte områder skal som udgangspunkt etablere det antal parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri, som lokalplanen fastsætter.

Det vurderes, at de ændrede parkeringsnormer stadig muliggør Københavns Kommunes grønne trafikmål om at hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) skal ske med grønne transportmidler, det vil sige cykel og kollektiv trafik. Med den ændrede parkeringsnorm må det forventes at hver parkeringsplads skal deles mellem 7½ kontoransatte mod tidligere 10. Idet kontoransatte typisk benytter grønne transportformer mere end øvrige erhverv, vil parkeringsnormen på 1 parkeringsplads pr. 150 m² stadig understøtte kommunens grønne trafikmål.

Der forventes en øget udledning af CO₂ og forurenende stoffer fra trafikken som følge af ændringen. Der vil således årligt blive udledt op til 2.250 ton ekstra CO₂ fra trafikken i København ved uændret trafikmønster. Det svarer til en stigning på ca. 0,5% sammenlignet med udledningen 2013. Parkeringsnormerne vurderes derfor ikke at understøtte målet om CO₂ neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes. Den teknologiske udvikling samt større udbredelse af el-biler vurderes at i nogen grad at afbøde dette, men det er allerede taget i betragtning i Klimaplanen KBH 2025 samt i ren luft planen.

Afværgetiltag

Københavns Kommune overvåger løbende trafikken og afledte miljøforhold som f.eks. støj og luftforurening. Såfremt de afledte miljøforhold ikke overholder gældende lovgivning, vil afværgeforanstaltninger blive undersøgt. Desuden sikrer planlægningen at der ved byggeri tages højde for f.eks. støjforhold.

Overvågningsprogram

For at modvirke de negative konsekvenser af trængsel har kommunen et ”Administrationsgrundlag for trafikledelse i København”, der udstikker retningslinier for trafikledelse og som udgør kommunen grundlag for den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed trafikikkerhed.

Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen

I Forslag til Kommuneplan 2015 skabes der mulighed for placering af et såkaldt REnescienceanlæg på Prøvestenen. På et REnescience-anlæg behandles den indsamlede dagrenovation med enzymer, hvorved der dannes en væske som kan bioforgasses og anvendes som biogas i energiforsyningen. Restmaterialet fra forgasningen kan anvendes i landbruget.

Anlægget skal behandle affald fra Københavns Kommune og vil få en kapacitet på 160.000 tons/år.

Formål og baggrund for ændringen

Formålet med planen er, at opfylde målsætningerne i Regeringens Ressourcestrategi om 50 % genanvendelse af affald fra husholdninger i 2022. Dette mål er indskrevet i Københavns Kommunes Ressource og Affaldsplan 2018, som peger på, at målene kan opnås ved at håndtere affaldet på et REnescienceanlæg, hvor ressourcerne i affaldet udnyttes bedre og en større del af den indsamlede dagrenovation kan genanvendes.

Vurdering af virkninger

I forhold til CO₂-udledningen forventes biogas at kunne udnyttes i energisystemet, herunder fx erstatte diesel i tung transport, men samtidig vil CO₂-udledningen fra trafikken stige som følge af øget transport.

Hvis der ses på den samlede håndtering af affaldet, inklusive transport, vil fortrængningen i forbindelse med REnescience være i samme størrelsesorden som ved affaldsforbrænding.

Biogasanlægget vurderes at øge andelen af vedvarende energi i Københavns Kommune, idet naturgas kan erstattes med biogas.

Den affaldsbaserede energi kan udnyttes mere fleksibelt end i affaldsforbrændingsanlægget (der primært producerer fjernvarme og i mindre omfang el), da den producerede biogas vil kunne lagres.

Vandforbruget i et REnescienceanlæg er højt, fordi REnescience-processen består i, at man tilsætter vand og enzymer til affaldet, der er ”tørt”, når det kommer ind på anlægget. Der vil i forbindelse med etablering af virksomheden og i den efterfølgende driftsperiode blive arbejdet med vandbesparende tiltag.

Genanvendelsen øges væsentligt både ved at udnytte biogassen fra processen i energiforsyningen samt ved at udnytte restprodukter fra behandlingen af det organiske affald i landbruget. Endvidere vil plast og metal sorteres ud af forbrændingen og samtidig udnyttes det papir og pap, som ikke kildesorteres som en del af biofraktionen. Herved vil en øget genanvendelse af affaldet og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet vil blive opnået.

Etablering af REnescienceanlæg på Prøvestenen vil betyde et ændret trafikbillede i.ft. i dag, da al renovation fremover vil køre til Prøvestenen. Det betyder mere trafik over Langebro til Amager og en tilsvarende aflastning af de ruter, som tidligere blev benyttet til Vestforbrænding. Det vurderes, at den ekstra trafik på Langebro kan afvikles uden væsentlige trængselsmæssige problemer.

Samtidig vil flere lastbiler køre fra affaldsbehandlingsanlægget i forbindelse med distribution af forskellige restfraktioner. Det drejer sig om 22 flere lastbiler pr. hverdag jævnt fordelt over dagen. Denne trafik forventes hovedsagelig at ville bevæge sig enten ad Amagerfælledvej eller Amager Strandvej - om sommeren mest Amagerfælledvej, om vinteren mest Amager Strandvej.

I forhold til trafikafviklingen vil det begrænsede antal lastbiler ikke give anledning problemer på vejnettet. Det skal dog samtidig nævnes, at begge strækninger er veje med en relativt høj andel af tung trafik i forvejen.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil flere lastbiler alt andet lige skabe risiko for flere, og alvorligere, uheld.

Det øgede antal lastbiler er så begrænset, at det ikke vurderes at påvirke omgivelserne med støj eller vil påvirke luftkvaliteten.

Afværgeforanstaltninger

Det kan overvejes i den videre proces at stille krav til ruter til den trafik, som kører fra anlægget med restprodukter i det omfang det vil være muligt. Andre eventuelle afværgetiltag vil blive fastlagt i den videre planlægningsproces.

Overvågningsprogram

Placering af et REnescienceanlæg på Prøvestenen kræver udarbejdelse af en lokalplan samt VVM-tilladelse og miljøgodkendelse, som henholdsvis vil indeholde vilkår for anlæggets placering og drift.

Københavns Kommune følger løbende udviklingen i trafikens omfang og sætter ind med afværgeforanstaltning om nødvendigt for at begrænse trængsel og forbedre trafiksikkerheden.

Kumulative forhold

Det er vurderingen, at der ikke er væsentlige kumulative ændringer som følge af de samlede ændringer, der har været omfattet af miljøvurderingen.

2. Kommuneplan 2015's mål og udfordringer

DEN SAMMENHÆNGENDE BY ER OVERSKRIFTEN FOR KØBENHAVNS KOMMUNES VISION FOR FREMTIDEN. EN VISION SOM KØBENHAVNERNE SKAL MÆRKE I DERES HVERDAG. OG EN VISION SOM KUN ER MULIG, HVIS VI FÅR OFFENTLIGE OG PRIVATE INVESTERINGER I BYUDVIKLINGEN TIL AT SPILLE SAMMEN. KØBENHAVNS KOMMUNE VIL SIKRE FREMTIDEN GENNEM DENNE VISION.

Københavnertællingen og den sammenhængende by

Københavns Kommune har en vision, hvor vækst og livskvalitet er hinandens forudsætninger i en bæredygtig udvikling af København og Øresundsregionen:

- København er internationalt anerkendt for at være et godt sted at bo og leve
- Væksten driver mulighederne for at udvikle en attraktiv by
- København Vækst og flere nye jobs styrker de svage bydele og dermed sammenhængskraften i København

Grøn boligby

Mål for udviklingen af København:

Målet er en grøn og sammenhængende by, som kan rumme en forventet befolkningsvækst på 100.000 nye københavnere frem mod år 2027:

- 45.000 nye boliger i 2027, svarende til 3.750 boliger pr. år
- Fordeling af den kørende trafik i København med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil
- Mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn
- Mindst 1/2 af den kørende trafik, til arbejde eller uddannelse, skal ske på cykel

Boliger nok til alle dæmper prisstigninger:

- At boligudbud og boligefterspørgsel skal matche hinanden
- At planen er klar – der er plads til byudvikling

Tæt og bæredygtig by omkring stationer:

- At skabe vækst gennem tæt by
- At byudvikling skal være bæredygtig
- At få mindre biltrafik og mere cykling og kollektiv transport

Grøn by til københavnere:

- At boligbyggeriet gør byen grønnere

Det er desuden vigtigt for København:

- At den overordnede byudvikling tager hensyn til de kommunaløkonomiske konsekvenser
- At der arbejdes videre med Nordhavnstunellen
- At der bygges en Sydhavnsmetro
- At der skabes bedre muligheder for rækkehuse

Sammenhængende by

Mål for udviklingen af København:

København skal vedblive at være en by med blandede og mangfoldige boligområder, hvor der er boliger til alle, og hvor udviklingen i byen kommer alle til gode:

- 20 pct. Almene boliger, svarende til 750 nye almene boliger pr. År
- 10 pct. Af de nye almene familieboliger i udviklingsområderne skal have en maksimal husleje på 3.200 kr/mdr., svarende til ca. 50 boliger pr. år
- 6.000 nye ungdomsboliger frem mod 2015, svarende til 600 boliger pr. år

Udvikling af den eksisterende by

- At forny og opgradere i den eksisterende by
- At bruge udviklingspotentialet i den eksisterende by
- At bane vej for bæredygtige omdannelser i den eksisterende by

Social sammenhængskraft

- At løfte udsatte byområder
- At øge social sammenhængskraft med gode fysiske forbindelser
- At få blandede ejerformer i boligmassen
- At skabe en jævn fordeling af almene boliger, der øger den sociale

Gode boliger til alle

- At sikre store fleksible boliger til fremtidens behov
- At skabe mulighed for flere mindre og billigere boliger
- At skabe mulighed for særligt billige boliger til visse målgrupper
- At skabe mangfoldige nye boligkvarterer og stor variation i boligtyper
- At give nye muligheder for at bygge kollegie- og ungdomsboliger

Det er desuden vigtigt for København:

- At skabe tryghed som en forudsætning for liv i byens rum
- At skabe velfungerende offentlige rum, der styrker den sociale sammenhængskraft
- At have et godt samarbejde med byens almene boligorganisationer
- At give historier i gamle boliger og bydele nyt liv

Kvalitet i bylivet

Mål for udviklingen af København:

København skal vedblive at være en attraktiv ramme om det moderne hverdagsliv i byen:

- København CO₂-neutral i 2025, svarende til et fald på 200.000 tons pr. År
- Reduktion i udledning af NO₂, svarende til et fald på ca. 260 tons årligt

Højt niveau i den kommunale service:

- At befolkningsvæksten skal følges af udbygning af skoler, kultur- og idrætsfaciliteter, grønne områder og infrastruktur
- At København tager ansvar for miljøet
- At København geares til fremtidens klimaudfordringer

Attraktivt hverdagsliv for københavnernes:

- At gennem samlokalisering og flerfunktionalitet give bedre udnyttelse, mere byliv og dermed gavne miljøet
- At udvikle grønt København med gode rekreative muligheder
- At udnyttelse af offentligt tilgængelige rekreative arealer bedre
- At sikre en fortsat grøn by
- At forbedre sundhed og højne livskvalitet

Attraktivt handelsliv:

- At fastholde og udvikle et stærkt butiksliv og styrke handelsgaderne

Det er desuden vigtigt for København:

- At få ren luft og mindre vejstøj
- At udføre en særlig miljøindsats i busserne
- At skabe samarbejde om miljøet som et fælles ansvar
- At bruge af bygninger og arealer midlertidig
- At involvere borgerne aktivt

Sammen om vækst og arbejdspladser

Mål for udviklingen af København:

Kommunen vil derfor sikre lokaliseringmuligheder for nye erhverv og virksomheder og gode rammer, som fastholder eksisterende arbejdspladser i kommunen:

- Fastholde rummelighed til byggeri af op til 2,4 mio. m² erhverv frem mod 2027, svarende til 200.000 m² om året
- 20.000 nye private arbejdspladser i perioden fra 2011 til 2020, dvs. 2.000 arbejdspladser årligt
- 95 pct. Af hver årgang skal have en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse

Plads til erhvervsudvikling:

- At befolkningsvæksten skal matches af vækst i antal arbejdspladser

Bæredygtig lokalisering af erhverv:

- At fremtidens jobs er bæredygtige

Et bredt udvalg af virksomheder og jobs:

- At give forskellige jobmuligheder gennem produktionserhverv, serviceerhverv, kreative erhverv mv.
- At skabe attraktive rammer for iværksættere og kreative erhverv
- At få store virksomheder, der sikrer mange jobs, til byen
- At skabe gode muligheder for uddannelse og beskæftigelse, der giver livsmuligheder for den enkelte og understøtter Københavns vækstbetingelser

Det er desuden vigtigt for København:

- At sikre arealer til gode lokaliseringmuligheder for erhverv
- At det skal være nemmere at starte og drive virksomhed i København
- At styrke samspil om innovation i byens vidensmiljøer
- At løfte beskæftigelsesgraden i de udsatte byområder op på niveau med københavnergennemsnittet for at mindske skævvridning i tilknytning til arbejdsmarkedet
- At skabe arbejdspladser gennem sociale klausuler og praktikpladser
- At opnå en bedre balance mellem bæredygtig byudvikling og gode rammer for byens virksomheder ved en justering af parkeringsnormer

Greater Copenhagen

Mål for udviklingen af København:

For at opretholde den høje livskvalitet i byen skal vi arbejde målrettet på at øge vores vækst. Kommune ønsker at skabe en sammenhængende region gennem et stærkt og forpligtende politisk samarbejde med én fælles strategi for vækst, beskæftigelse og regional infrastruktur:

- 5 pct. vækst i BNP pr. år
- København blandt top 3 over bedste byer at bo i

Vækst, investeringer og jobs via regionalt samarbejde:

- At øresundsregionen har international gennemslagskraft
- At københavnsk 'liveability' er et stærkt kort i den internationale konkurrence
- At Københavns grønne brand skaber vækst og arbejdspladser

Internationalt knudepunkt – Greater Copenhagen:

- At velfungerende infrastruktur understøtter en bæredygtig udnyttelse af potentialet i regionen
- At regionens kommuner arbejder for et fælles trafikcharter i Greater Copenhagen
- At der er et fælles regionalt opslag i kommuneplaner for regionens kommuner

Udviklingsområder i København

I Kommuneplan 2015 er optaget kort, der viser de aktuelle udviklingsområder i København og udpeger de særlige behov, der her er for at sikre arealer samt finansiering til kommunale faciliteter, når byens befolkning vokser. Kortene viser arealbehov og investeringsforslag for skoler, kultur- og idrætsfaciliteter, rekreative områder og infrastruktur anlæg som fx broer og tunneller.

Komplet revision af kommuneplanen

Med vedtagelsen af planstrategien besluttede man at der skal gennemføres en komplet revision af kommuneplanen med udgangspunkt i Kommuneplan 2001, hvilket vil sige at Kommuneplan 2011's hovedstruktur og rammer er revideret.

Planens forbindelse til andre planer

Københavns Kommuneplan 2015 skal være i overensstemmelse med Landsplandirektivet for Hovedstadsområdet - Fingerplan 2013. Det betyder bl.a., at byudvikling af regional betydning skal koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikale betjening. Kommuneplan 2015 på ikke stride imod udviklingsplanen for Region Hovedstaden, der forventes at bortfalde i løbet af 2015. Kommuneplan 2015 vurderes endvidere ikke at være i modstrid med nabokommunernes kommuneplaner.

Tidligere miljøvurderinger

Der blev første gang udarbejdet en miljøvurdering af Københavns kommuneplan i 2005, herefter i 2009 og senest i 2011. For et mere omfattende indblik i, hvordan mange af de eksisterende og bevarede planmæssige rammer og planer for den fremtidige udvikling af København er miljøvurderet, henvises der til disse tidligere miljøvurderinger.

3. Metode

DET ER KUN PLANMÆSSIGE ÆNDRINGER FRA KOMMUNEPLAN 2011 TIL KOMMUNEPLAN 2015, DER ER MILJØVURDERET.

MILJØVURDERINGEN ER MÅLSTYRET, HVILKET BETYDER, AT VURDERINGEN ER STYRET AF OG FORETAGET I FORHOLD TIL EN RÆKKE PLANMÆSSIGT RELEVANTE MILJØMÅL, SOM DE FREMGÅR AF KOMMUNENS PLANER OG POLITIKKER, DER DÆKKER DE TEMAER, SOM LOVEN FASTLÆGGER AT MILJØVURDERINGEN SKAL OMFATTE .

Kommunens mål struktureret efter bæredygtighedsværktøjets hensyn

Københavns Kommune har mange miljømål, og en vigtig opgave har derfor været at få overblik over, hvilke af disse, der er relevante i forbindelse med kommuneplanlægningen. Der er i vurderingen set på mål fra en række planer: Miljømetropolen, Klimaplanen, ”Kommuneplanstrategi 2014: Den Sammenhængende By”, ”Kommuneplan 2011”, ”Metropol for Mennesker”, ”Spildevandsplan 2008” m.fl.

Miljømålene er struktureret efter hensynene i kommunens bæredygtighedsværktøj. Dette værktøj er baseret på det brede bæredygtighedsbegreb (miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed), består af 14 hensyn og er kort fortalt beregnet til og udviklet som et dialogbaseret værktøj, der skal bruges til at give udviklingen af større byudviklingsområder et ”bæredygtighedscheck” (se www.kk.dk/bdv).

Ved at bringe bæredygtighedsværktøjets hensyn i anvendelse i denne sammenhæng sikres en anvendelse af den udviklede terminologi i anden relevant planmæssig sammenhæng.

Ud af værktøjets i alt 14 hensyn, er 11 hensyn blevet fundet relevante set i sammenhæng med miljøvurderingen. De udvalgte hensyn er blevet sammenholdt med lovens miljühensyn for at sikre, at alle de lovpligtige hensyn er dækket ind. Det er således sikret, at miljøvurderingen tager hensyn til alle lovens parametre, selvom den er struktureret anderledes. De 11 udvalgte hensyn er:

- Arealanvendelse
- Transport
- Energi
- Vand
- Materialekredsløb
- Grønne og blå områder
- Social mangfoldighed og sammenhængskraft
- Byens rum
- Byens liv
- Kulturarv
- Langtidsholdbarhed

Loven om miljøvurdering foreskriver, at miljørapporten skal give oplysninger om: ”den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, og det indbyrdes forhold mellem samtlige disse faktorer.” Afslutningsvis foreskriver loven, at der i miljørapporten også skal gives oplysninger om de beskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og hvordan der er taget hensyn til målene.

Scoping - afgrænsning til ændringer i kommuneplanen

Afgrænsningen af, hvilke planmæssige ændringer, der skulle miljøvurderes, har taget udgangspunkt i en vurdering af, om der har været en positiv eller negativ virkning på miljøet.

De planmæssige ændringer i den nye kommuneplan, som Københavns Kommune vurderede omfattet af kravet om en miljøvurdering, og som blev beskrevet i det udsendte scopingbrev, var:

1. Metro til Sydhavn
2. Ændring af parkeringsnormer
3. Trafikzone Indre By
4. Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde
5. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

Høring af berørte myndigheder

Der har været afholdt en høring af berørte myndigheder, hvor de 3 myndigheder, der svarede, ikke havde kommentarer. Der er således ikke udarbejdet hvidbog for scoping af miljøvurdering af Kommuneplan 2015.

Miljøvurdering af ændringerne

På baggrund af scoping, blev det dernæst vurderet, om ændringer indebar en væsentlig indvirkning på miljøet.

Arbejdet med miljøvurderingen blev igangsat samtidig med udarbejdelse af et forslag til kommuneplan for at skabe mulighed for at påvirke udviklingen af planen. Da arbejdet med kommuneplanen blev mere fremskredent viste det sig, at et enkelt af de ændringer, der tidligere var blevet scopet, reelt var så begrænset, at de ikke ville have nogen væsentlig indflydelse på miljøet (Trafikzone i Indre By) og en enkelt udgik af planforslaget (Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet).

Afbødende og miljøfremmende foranstaltninger

Hvis en indvirkning fra en planmæssig ændring er vurderet som væsentlig og negativ, skal det vurderes om og hvordan de negative konsekvenser kan afbødes. Afbødning dækker i henhold til loven hhv. at undgå, minimere og kompensere for negative virkninger. For de væsentlige negative konsekvenser er der givet forslag til afbødende foranstaltninger. I mange tilfælde er kommuneplanens indsatser positive eller neutrale og dermed i overensstemmelse med miljømålene.

Overvågning

For de indvirkninger, der er væsentlige og miljømæssigt negative, skal der foretages en overvågning af miljøpåvirkningen.

4. Miljøstatus

MILJØSTATUS ER EN BESKRIVELSE AF DEN EKSISTERENDE MILJØTILSTAND I KØBENHAVNS KOMMUNE FOR DE UDVALGTE MILJØMÅL INDEN DE PLANLAGTE ÆNDRINGER I KOMMUNEPLANEN GENNEMFØRES.

Kapitlet er som resten af rapporten opbygget efter de udvalgte hensyn fra kommunens bæredygtighedsværktøj (arealanvendelse, transport osv.). Miljøstatus indeholder såvel eksisterende miljøproblemer og miljøkvaliteter, og bygger på eksisterende viden og oplysninger fra de planer, hvorfra målet stammer, F.eks. Klimaplanen. Oplysningerne, som fremgår af miljøstatus, kan enten ses i kommunens grønne regnskab og/eller i bæredygtighedsværktøjet, hvor der er link til de relevante planer.

Miljøstatus anvendes som den referenceramme, kommuneplanen vurderes i forhold til. Endelig danner miljøstatus baggrund for at beskrive den fremtidige udvikling. Hvordan ser denne ud, hvis ændringerne i den nye Kommuneplan 2011 ikke vedtages eller gennemføres? Sidstnævnte kaldes også 0-alternativet.

Arealanvendelse

Kommuneplan 2011 videreførte bestræbelserne på særligt at prioritere byudvikling og -omdannelse i de stationsnære byområder. Her skal de generelle rammer gennem tilpasset bebyggelsesprocent (og bygningshøjde) medvirke til at sikre kundegrundlaget for den kollektive trafik og øge andelen af borgere, der har let adgang til den, samt skabe mere og bedre byliv med en blanding af forskellige funktioner og generelt styrke bæredygtigheden i byen. Hvad angår en bæredygtig transportpolitik understøttes denne i Kommuneplan 2011 af brugen af øvre parkeringsnormer og et sammenhængende cykelrutenet, som bl.a. skal medvirke til at få trafikanterne til at bruge den kollektive trafik eller cykle. Udenfor de stationsnære områder sikres der gode cykelforbindelser og busdrift til stationerne.

Større kontorvirksomheder placeres stationsnært i overensstemmelse med principperne i Fingerplan 2013. Endvidere tilstræbes større serviceerhverv og institutioner placeret ved knudepunktstationer, og offentlige institutioner af national/regional betydning bør fortrinsvist lokaliseres i Københavns centrale byområde og Ørestaden, hvor tilgængeligheden er bedst. Med anlæg af metroens 4. etape til Sydhavn vil 85 % af den tætte del af byen ligge i gåafstand fra en station.

Detailhandel placeres hovedsageligt i de regionale centre, City/Fisketorvet og Ørestad, samt i 8 ”bymidter” omkring bydelenes hovedstrøg. Sammen med en lang række bydels- og lokalcentre understøtter dette, at der for alle i byen er kort afstand til indkøbsmuligheder, så det er fordelagtigt at cykle eller gå. Endvidere sikres det, at det regionale butiksliv har en god kollektiv trafikbetjening.

I Kommuneplan 2011 er der fastlagt en rækkefølgeplanlægning. Principperne bag er bl.a. at udvikling af de stationsnære områder og øvrige områder med særligt potentiale bør prioriteres højt, at tætte bykvarterer med et levende og alsidigt byliv bør fremmes og at ønsket om et differentieret boligudbud kan tilgodeses.

Udfordringer

Ovennævnte principper for planlægning af byudvikling og arealanvendelse videreføres i Kommuneplan 2015. Der er behov for at forbedre muligheder for og tilskyndelse til en koncentreret byudvikling, der understøtter bæredygtig mobilitet og udnyttelse af eksisterende service, faciliteter og ressourcer, således at en vækst i befolkningen kan forenes med en hensigtsmæssig trafikudvikling og et bæredygtigt ressourceforbrug.

Transport

Trængslen på vejene er øget for bil-, bus- og cykeltrafikken gennem de seneste år, som følge af øget trafik og af, at kommunen af hensyn til henholdsvis trafikikkerhed og gademiljøet har foretaget ombygninger og omprioriteringer, der har reduceret kapaciteten i dele af vejnettet. Desuden har trafikken været præget af mange og store anlægsaktiviteter, herunder bl.a. 20 store metroarbejdspladser.

For at modvirke de negative konsekvenser af trængslen er der vedtaget et ”Administrationsgrundlag for trafikledelse i København”, der udstikker retningslinjer for trafikledelsen og vil være forvaltningens grundlag i den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed for alle uden at forringe trafikikkerheden bl.a. ved håndtering af konkrete prioriteringer og dilemmaer. Administrationsgrundlaget indeholder forslag til servicemål for trafikken samt forslag til, hvordan og hvornår på dagen de enkelte trafikanttyper skal prioriteres i trafiksignalerne. Administrationsgrundlaget skal fremover benyttes i forbindelse med vurdering af kommunens trafikale investeringer, så investeringerne foretages til størst mulig samlet nytte.

Cykeltrafik

Godt en tredjedel cykler dagligt til og fra arbejde/uddannelse i København. Niveauet har været stabilt i de senere år og er højt sammenlignet med andre storbyer. For at skabe de bedste forudsætninger for at nå kommuneplanens grønne mål investeres der mellem 100 og 200 mio. kr. årligt i forbedring af cykelinfrastrukturen. I 2014 er Cykelslangen åbnet, og der er skabt en endnu bedre forbindelse over havnen - samtidigt er cykeltrafikken på stedet steget med 25% efter ombygningen. Nørrebrogade er ved at blive ombygget og første etape blev færdig i 2011. Det har betydet, at cykeltrafikken er steget med 20% på Dronning Louises Bro.

Tryghed for cyklister

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister i trafikken er steget fra 2010 til 2013. I 2011 var der dog det laveste antal tilskadekomne og dræbte, der er registreret i en meget lang årrække - 9 alvorligt tilskadekomne og 1 dræbt. Dette var i 2013 steget til 107 alvorligt tilskadekomne og 4 dræbte. Men set over en længere periode er der tale om en positiv udvikling, idet der i dag sker én dødsulykke eller anden alvorlig ulykke pr. 4,2 mio. cyklet kilometer, hvor tallet i 2008 var én ulykke pr. 3,2 mio. cyklet kilometer. Desuden er andelen af cyklister, der føler sig trygge i trafikken steget fra 51 % i 2008 til 71 % i 2012.

Støj

Der blev i 2012 udarbejdet en kortlægning af støj fra den københavnske vejtrafik, der viste at antallet af støjbelastede boliger fra 2007 til 2012 er faldet fra 173.000 til 141.000 – et fald på 17 %. Der var ca. 35.000 boliger, som var støjbelastede med mere end 68 dB. Det er et fald siden 2007, hvor der var ca. 50.000 boliger. Også støj om natten er reduceret siden 2007 med ca. 44 %. Støj ved skoler og daginstitutioner er ligeledes reduceret så 54 % af alle skoler og institutioner i kommunen var støjbelastede i 2011.

Kommunens virkemidler for nedbringelse af støj omfatter bl.a. nedsættelse af hastighedsgrænserne og udlægning af støjreducerende asfalt ved vejrenovering. Disse virkemidler er medvirkende til reduktionen af antal støjbelastede boliger i kommunen.

Luftkvalitet

De seneste målinger i 2014 af luftkvaliteten i København viser, at hovedparten af luftforureningsstoffer, der er udpeget i EU's luftkvalitetsdirektiv, findes i mængder, der ligger inden for de fastsatte grænseværdier og at luftens indhold af partikler ligger under grænseværdien. Dog er grænseværdien for indholdet af NO₂, som skulle have været overholdt fra 2010, stadig overskredet.

Borgerrepræsentationen vedtog i september 2013 en ”Ren Luft Plan” for København, der skal medvirke til at skabe en renere luft i byen. Derudover arbejder Københavns Kommune målrettet for at implementere KBH 2025 klimaplanen og Plan for Grøn Mobilitet, der begge indeholder en bred vifte af indsatser, som på sigt vil medvirke til at nedbringe luftforureningen i København.

Implementeringen af en miljøzone i København i 2008 har vist sig at være et effektivt middel til at begrænse luftforureningen. Regeringen meddelte i juni 2014, at ideen om at etablere ”Ren luft zoner” er faldet bort , og erstattet med en luftpakke kaldet ”Ren luft til danskerne”, der omfatter fire indsatsområder, heriblandt mindre forurening fra brændeovne og renere busser i København.

Udfordringer

Københavns Kommune har ikke direkte mulighed for at påvirke den forurening, der kommer udefra, hvilket vil kræve et fælles samarbejde i Danmark og en fælles indsats på EU- og internationalt niveau. Derudover er København i dag præget af mange store og små byggeprojekter, der formentlig giver anledning til øget lokal luftforurening.

Trafikken er den vigtigste lokale kilde til kvælstofdioxid i København, og ved en fortsat stigning i trafikken vurderes luftkvaliteten at blive yderligere forringet i forhold til EU-kravene, med mindre den teknologiske udvikling kan modvirke dette.

En stor del af de ultrafine partikler er sodpartikler, der primært stammer fra dieseldrevne køretøjer og brændeovne. Der er endnu ikke fastsat grænseværdier for ultrafine partikler i EU´s luftkvalitetsdirektiv, og måling af ultrafine partikler er ikke obligatorisk.

Energi

I København er der i 2014 sket et fald i elforbruget på godt 6 % ift. 2012. Reduktionen i el-forbruget i de private husholdninger er sket samtidig med, at kommunens indbyggertal i samme periode er vokset med 1,5 %. Afkoblingen af byens elforbrug og CO₂-udledning fra byens vækst fortsætter således.

Selv om 2013 var en smule varmere end 2012, steg fjernvarmeforbruget 0,5 %. Dog er fjernvarmeforbruget faldet i forhold til 2011. Siden 2010 er CO₂-udledningen fra fjernvarmeforbruget faldet med 22%.

I 2012 var omkring 21% af elforbruget i Københavns Kommune baseret på vedvarende energikilder mod 29% i 2011. Faldet i den vedvarende energis andel af det samlede forbrug i forhold til 2012 skyldes primært en mindre andel vindkraft. 2013 var et mindre blæsende år end 2012 og derfor er andelen af kul som brændsel til elproduktion steget og andelen af vind er faldet. Den vedvarende energi kom især fra biomasse, affald og vind, mens sol kun udgjorde en meget lille del af de vedvarende energikilder.

Langt den største del af varmeproduktionen sker på kraftvarmewærker og affaldsforbrændingsanlæg. I 2012 var fjernvarmens CO₂-neutrale andel 45 %, hvilket er ca. 2 procentpoint mere i forhold til 2011 på grund af en større andel biomasse, som fortrænger fossile brændsler som kul og olie.

Udfordringer

Forbruget af el og varme i København forventes at falde fremover, bl.a. som følge af tiltag i Københavns Kommunes Klimaplan. Byudviklingen vil øge energiforbruget, men da der samtidig sættes ind i forhold til energibesparelser, forventes det samlede forbrug at falde.

Omstilling af energiproduktionen til vedvarende energi i de kommende mange år, vil betyde nye og mere synlige brændsler og teknologier. En udfordring vil derfor blive at indpasse dem i byen.

Vand

Grundvand

Det rene grundvand er en begrænset ressource i Københavns Kommune, og der er behov for såvel forebyggelse af yderligere forurening af grundvandsressourcen som begrænsning i vandforbruget. Vandforbruget i de københavnske husholdninger viser en faldende tendens. I 2013 var forbruget faldet til 104 liter pr. person pr. døgn fra 171 liter i 1987. København har i vandforsyningsplan 2012 et mål for reduktion af husholdningsforbruget på 100 liter i 2017 og 90 liter i 2025. Grundvandet pesticidindhold overvåges af Københavns Kommune, der desuden har en kommunal retningslinje om ikke at bruge sprøjtegift og kemiske ukrudtsmidler på kommunens arealer. På private arealer kan kommunen alene opfordre til ikke at bruge pesticider.

Søer og åer

Vandkvalitetskravene er opfyldt for Damhussøen og delvist for De indre Søer samt Grønjordssøen, mens kravene fleste steder ikke er opfyldt for vandområderne i København. Kommunen har derfor i 2012 udarbejdet en vandhandleplan for at kravene i statens vandplan skal opfyldes. Planen er dog stillet i bero før en endelig vedtagelse, fordi statens vandplaner ikke er vedtaget. Planen forventes vedtaget, så snart statens vandplaner vedtages i 2015.

Lokal afledning af regnvand (LAR)

Kommunen fremmer anvendelsen af regnvand ved at opsamle regnvand til sekundavandsformål, nedsive regnvandet til grundvandet eller udlede det til vandområder og rekreative vandelementer. Lokal Afledning af Regnvand (LAR) kan benyttes til at nedsætte regnvandsmængden til den offentlige kloak.

Havnen

Vandkvaliteten i København Havn er god i forhold til havne i andre storbyer. Der er masser af sundt ålegræs og havgræsser i store dele af havnen. Målet i de statslige vandplaner for ålegræsdybde på 8,1 m er dog endnu ikke opfyldt. Der er også stadig for meget fedtmøg, som er et tegn på for mange næringsstoffer i vandet.

Bundsedimentet i havnen indeholder for høje koncentrationer af tungmetaller - især kviksølv. For at få en ren havn skal udledninger til havnen stadig begrænses, og der skal eventuelt ske en delvis oprensning af havnens sediment.

Udfordringer

Den fremtidige byudvikling vil have en betydning for det fremtidige samlede vandforbrug. Et lavere vandforbrug kan fremmes ved forskellige virkemidler, som typisk vil blive fastsat i vandforsyningsplanerne, som kommunen løbende fornyr.

Der er behov en indsats ift. overløb fra kloaksystemet, der belaster vandområderne. Indsatsbehovet mod overløbene øges i takt med den forventede øgede mængde regn som følge af klimaudviklingen. Afstrømmende regnvand i byområder er typisk langt fra rent, så det vil blive stillet krav til rensning af vandet ved mange typer af overfladeafstrømning.

Badevandet har høj prioritet i Københavns Kommune og der er foretaget meget store investeringer på spildevandsområdet for at opnå badevandskvalitet i de tre nuværende havnebade. Det forventes, at der vil blive åbnet flere havnebade i de kommende år. Det er meget vigtigt, at byudviklingen er koordineret med de miljømæssige og rekreative interesser i forbindelse med badning i havnen. For at begrænse mængden af næringssalt og mængden af tungmetaller og miljøfremmede stoffer i havnen, skal udledninger til havnen fortsat begrænses mest muligt.

Materialekredsløb

I København sker ressource- og energibesparelser bl.a. gennem planmæssige tiltag. Bl.a. stiller Kommunen i ”Miljø i byggeri og anlæg”, over 120 krav til, hvordan kommunens egne og støttede bygge- og anlægsprojekter skal udføres.

”Ressource- og Affaldsplan 2018” regulerer udnyttelse af ressourcer, der findes i affald., som f.eks. det livsvigtige næringsstof fosfor i organisk affald og metaller fra elektronikaffald som f.eks. aluminium og kobber.

I 2010 blev 27% af det københavnske husholdningsaffald genanvendt, hvilket dog er mindre end den samlede danske genanvendelse på 38%. Regeringens ressourcestrategi har fastsat et mål om, at 50% af husholdningsaffaldet (inklusiv organisk affald) skal genanvendes i 2022. Derfor har kommunen mål om at reducere mængden af affald til forbrænding med 20% og sikre at mindst 45% af husholdningsaffaldet bliver genanvendt, herunder etablering af et REnescienceanlæg, se miljøvurdering heraf i kapitel 5.

Udfordringer

Der skal etableres et affaldssystem, der udnytter ressourcerne i affaldet bedre. Kommunen vil arbejde hermed via en lang række initiativer, der retter sig mod de forskellige faser, hvor affaldet bliver håndteret.

Grønne og blå områder

Biologisk mangfoldighed

Kommuneplanens fastlægger at naturindholdet og mangfoldigheden i byens grønne og blå struktur skal generelt beskyttes og udvikles, så grundlaget for en bevarelse og udvikling af biologisk mangfoldighed er til stede. Kommunen beskytter ca. 43 arter f.eks. flagermus, som der er særligt fokus på. Ud over arterne har København beskyttede naturarealer, som i mange tilfælde huser de prioriterede arter.

Rekreativ anvendelse af de grønne og blå områder

København er en mangfoldig storby med et stort udvalg af rekreative tilbud. Selv om København er en tæt by, vurderes byen at have en god fordeling af parker, naturområder med plads og rum til både fysisk aktivitet, fred og ro og rige naturoplevelser.

Byens parker og naturområder danner ramme om en stor del af byens liv og sociale fællesskaber og har en afgørende betydning for borgernes sundhed og velvære. Byens parker og naturområder danner ramme om et utal af aktiviteter og friluftstilbud.

Havnen har stadig et stort potentiale for at skabe flere rekreative rum til gavn for københavnere. Med visionen ”En havn af muligheder” har kommunen sat fokus på disse muligheder. Der skal både skabes bedre adgang til havnen og rundt om havnen og der skal skabes flere gode opholdssteder og små åndehuller ved vandet. Der er også et stort ønske fra borgerne om flere grønne områder ved havnen.

Udfordring

Der skal i byudviklingen fortsat tages hensyn til den biologiske mangfoldighed.

De rekreative arealer skal fortsat udvikles, så der fastholdes en høj kvalitet i både faciliteter, naturkvalitet, tilgængelighed i byens parker og naturområder. Udviklingen af havnen skal søges at ske i respekt for det biologiske liv i havnen.

Social mangfoldighed og sammenhængskraft

Der har siden den forrige kommuneplan været et øget politisk fokus på at styrke den sociale sammenhængskraft og mangfoldighed i byen. Både ved initiativer i forhold til det eksisterende byggeri, såvel som ved at sikre dette ved nybyggeri.

Siden kommuneplan 2011 har Borgerrepræsentationen vedtaget Politik for Udsatte Byområder. Politikken definerer seks udsatte byområder i København. Politikken fastlægger tre overordnede mål og herunder ni konkrete mål, som skal nås frem mod 2020 ved at gennemføre udviklingsplaner for områderne.

SFIs hjemløsetælling viser, at antallet af hjemløse i København er steget med 5 % i perioden 2009 til 2013 på trods af de mange initiativer, som er igangsat som led i den nationale hjemløsestrategi. Unge udgør en stadig større andel af de hjemløse i København, og det konkluderes i evalueringen, at de fleste af de unge alene har behov for en billig bolig.

En måde, hvorpå den sociale mangfoldighed styrkes er ved, at kommunen arbejder på at sikre boliger til forskellige husstandstyper og indkomstgrupper i samfundet. Der arbejdes videre på Borgerrepræsentationens beslutning fra 2005, om at arbejde for, at der også er billige boliger i København. Sidenhen har det i 2009 udviklet sig til Boligpakke1, som er en principgodkendelse om at lade AlmenBolig+ opføre som ny boligtype til københavnernes. I de efterfølgende år har man afsat midler til at sikre opførelsen af nye almene boliger i åbent udbud, så byggeriet af private boliger ikke medfører, at andelen af de billige almene boliger falder til under 20 % af byens boligmasse.

Udfordringer

I forbindelse med indgåelsen af finansloven for 2015, er der lavet aftale om en ændring af lov om planlægning og lov om almene boliger, der styrker kommunens mulighed for at sikre almene boliger i hele byen. Folketinget har tiltrådt loven i februar 2015.

Det betyder, at vi i København har en enestående mulighed for at sikre en ansvarlig fordeling af almene boliger i byen og for at indpasse almene boliger i de nye attraktive byudviklingsområder, som eksempelvis i Indre Nordhavn, Islands Brygge, Sydhavn og på Enghave Brygge, så almindelige lønmodtagere, studerende og andre også har råd at bo her.

Der arbejdes for at etablere et større antal almene boliger i København over de kommende år som der skal sikres byggemuligheder i byens udviklingsområder, samt i flere af de bydele, hvor andelen af almene boliger i dag er lav. Hvis kommunes målsætning om, at almene boliger fortsat skal udgøre 20% af den samlede boligmasse, skal der frem til 2025 bygges 7.500 almene boliger.

Kommunen har en udfordring med at sikre boliger til de fattigste i København. I de områder, hvor der i dag er fleste billige boliger – som Sydhavn og Bispebjerg – er der brug for renovering og opgradering af boligmassen.

Byens rum

Kommunens hidtidige mål om, at 90 % af kommunens indbyggere skal have adgang til en park, strand eller naturområder inden 2015 er opfyldt. Det er sket ved at nye rekreative, offentligt tilgængelige arealer som f.eks.. nye parker og lommeparker er indtænkt i forbindelse med byudviklingsprojekter, større renoveringer eller anlægsprojekter.

Kommunen arbejder med flerfunktionel udnyttelse af friarealer med en stærk kvalitetssikring. Der arbejdes for at sikre, at uderum har en høj brugsmæssig, oplevelsesmæssig og sansemæssig kvalitet, og at flere byrum udformes til flere funktioner.

I arbejdet med at kvalitetssikre byrum er det derfor nødvendigt at udarbejde metoder til at kvalificere kvaliteten og at se de forskellige mål i sammenhæng med hinanden på måder, der fremmer kvaliteten.

Et eksempel på nye byrum siden 2011 er Husumparken, hvor der er arbejdet med både trafik i Husum og byens rum.

Tåsinge Plads er Københavns første klimatilpassede byrum og det første færdige projekt i klimakvarteret ved Skt. Kelds Plads på Østerbro. I 2014 blev det indviet med grønne gadehjørner, frodige forhaver og vildtvoksende planter. Det blev udviklet i dialog med kvarterets beboere, og processen har været præget af en række midlertidige projekter, der er blevet diskuteret.

Udfordringer

Byrum skal fortsat udvikles, så 90% fortsat har adgang til en park, strand eller naturområder. Den positive udvikling bør fortsættes.

Byens liv

København har et ry som en by med høj livskvalitet, hvilket bemærkes rundt om i verden. Blandt andet har magasinet Monocle i tre år i træk kåret København som den mest "liveable" by i verden.

Bylivet er derfor helt centralt for en række af kommunens målsætninger. Første led i planlægningen er at forholde sig til, hvilket liv, der skal udspille sig mellem husene, herefter tilrettelægges byrummene, og endelig udformes bygningerne på måder, der bedst øger bylivets attraktivitet og tryghed, eksempelvis med åbne, udadvendte funktioner i stueetagerne og kantzoner, som inviterer til ophold.

Det øgede fokus på bylivet som driver for byens udvikling understøttes af Naturstyrelsens projekt "Byliv der betaler sig" fra 2011 tyder på, at et attraktivt byliv medfører konkret økonomisk værdi - bl.a. i form af ejendomsprisstigninger.

Københavns Kommunes bylivsstrategi, Metropol for Mennesker, har virket siden 2009, med årlige afrapporteringer i form af Bylivsregnskabet siden 2011. Metropol for Mennesker fastlægger tre overordnede mål for bylivet: Mindst 80% af københavnere skal være tilfredse med bylivet, der bliver gået 20% mere i 2015 end da strategien blev vedtaget, og københavnere skal opholde sig 20% mere udendørs i 2015 end ved strategiens vedtagelse.

Af bylivsregnskabet for 2013 fremgår det, at målene for tilfredshed og fodgængereri er nået, mens der mangler et enkelt minut om ugen i at nå målet for ophold.

Udfordringer

Mange funktioner konkurrerer om den sparsomme plads i byens offentlige rum. Mere byliv kræver, at byens gader, pladser og anlæg prioriteres til formålet. Det er endvidere en udfordring at få bragt mere byliv ud i kommunens yderområder og boligkvarterer. Områdefornyelserne er med til at fremme byliv i kommunens udsatte og nedslidte områder.

Kulturarv

Kommuneplan 2011 fastsatte retningslinier for sikring og udvikling af byens værdifulde kulturmiljøer sikring af og større fokus på de bevaringsværdige kulturmiljøer som en del af Københavns egenart.

Kulturmiljøerne fortæller historien om byens udvikling, og det er målet at skabe forståelse for de værdier og udviklingspotentialer, de værdifulde kulturmiljøer udgør.

Den fremtidige sikring af værdifulde kulturmiljøer tilgodeses ved, at den foretagne udpegning og beskrivelse indgår i kommuneplanens retningslinjer for de kommende års byudvikling og anvendes ved lokalplanlægning. Udpegningerne vil på linje med andre kommuneplantemaer frem over kunne tages op til vurdering ved kommuneplanrevisioner.

Den arkitektoniske kulturarv er tidligere tilgodeset ved udpegning af udvalgte områder med bebyggelse med et særligt helhedspræg. I Kommuneplan 2011 blev der desuden udpeget bevaringsværdige enkeltbygninger (SAVE 1-3) både inden for og uden for disse områder. Målet er at fastholde de vigtigste træk ved Københavns arkitektoniske arv som en del af byens identitet og en ressource og inspirationskilde i de kommende års udvikling.

For at fremme anvendelsen af bebyggelse, der er bevaringsværdig, stiller kommuneplanen krav om at det sikres, at generelle krav (boligstørrelser, bebyggelsesprocent, friareal etc.), der står i vejen for en ny anvendelse af bygningerne, kan fraviges. Derved skabes der incitament til at finde nye anvendelser til bygninger, så grundlaget for deres opretholdelse kan sikres.

Udfordringer

Kommunen har lagt et stort arbejde i at kortlægge bevaringsværdier og værdifulde kulturmiljøer i København. Der arbejdes løbende på at få formidlet denne viden. Afvejningen af arkitektonisk kulturarv i forhold til nutidig livskvalitet, energieffektivitet og andre hensyn er en stadig udfordring. Der er kontinuerligt prægende og værdifulde bygninger, der mister deres funktion og skal tilpasses nye anvendelser. Kombinationer af nyt og gammelt, hvor arkitektonisk og brugsmæssig kvalitet er i højsædet, kræver nytænkning og mod.

Langtidsholdbarhed

Udfordringen for Københavns Kommune er både at sikre reduktion af udledningen af drivhusgasser og en tilpasning til klimaændringerne. Derfor beskrives både udledninger fra kommunens aktiviteter og klimaændringernes forventede påvirkninger på miljø, bymiljø og aktiviteter i kommunen.

Klimaændringer er svære at forudsige da der er tale om et dynamisk system, som afhænger af flere naturlige forhold, ligesom f.eks. teknologisk forandring samt den økonomiske og politisk udvikling også spiller ind. København har derfor udarbejdet en klimatilpasningsplan og en skybrudsplan for at være bedre "klædt på" til at håndtere fremtidens vejr.

Udledning af drivhusgasser i Københavns Kommune

Udledning af CO₂ har siden 1990 generelt været faldende og er i dag 40% under niveauet i 1990 og 21% under niveauet i 2005. De kommende år forventes faldet i udledningen at fortsætte som resultat af en øget mængde vindkraft i den danske elproduktion og større andel af vedvarende energi i den københavnske varmeproduktion. For transport er der sket en reduktion på 9% i CO₂-udledning i 2013 i forhold til niveauet i 2005.

Målet for den fremtidige udledning af CO₂ er en reduktion på 20% i 2015 i forhold til 2005 og at opnå CO₂-neutralitet i 2005. Dette mål nås med fokus på teknologiudviklingen, øget anvendelse af vedvarende energi og udnyttelse af energibesparelspotentialer i bygningsmassen, bedre mobilitet, tæt samarbejde med interessenter, innovation og teknologiudvikling.

Siden Københavns Borgerrepræsentation vedtog KBH 2025 Klimaplanen i august 2012, er der bevilliget godt 700 mio.kr. til implementeringen af planen, og der er igangsat omkring 50 af klimaplanens initiativer. Klimaplanen og dens første fase 2013-2016 vil blive evalueret i 2015-2016. Evalueringen vil danne grundlag for beslutning om en køreplan for perioden 2017-2020.

Udfordringer

Udledning af drivhusgasser i Københavns Kommune vurderes at have en stabil faldende tendens, som er på rette vej mod målet i 2025. Der er dog stadig udfordringer i forhold til at opnå den nødvendige reduktion i energiforbruget i den eksisterende bygningsmasse og en tilfredsstillende CO₂-reduktion i transportsektoren. Produktionen af energi forventes som følge af det nationale energiforlig på sigt at blive mere miljøvenlig og med mindre CO₂-udledning.

Klimaændringens påvirkning

Klimaet ændrer sig, og vi vil i fremtiden få tendens til hyppigere forekomst af kraftig nedbør med direkte effekt på afstrømning til vandløb. Endvidere vil der være tendens til større stormaktivitet med øget risiko for stormfloder og vandstandsstigning med virkninger som kan forstærkes af forøget hyppighed og styrken af stormene.

Københavns Kommune oplever allerede i dag konsekvenser af klimaændringer. På nuværende tidspunkt opleves f.eks. øget regnintensitet i sommerhalvåret, hvilket betyder belastning af kloaksystemet og større overløbsmængder til recipienterne. Klimatilpasningsplanen, som er udarbejdet af Københavns Kommune, er udgangspunkt for rettidigt at tænke den nødvendige klimatilpasning ind i alle områder af byens udvikling. Det giver mulighed for at klimatilpasning og udviklingen af en attraktiv og grøn storby bliver to sider af samme sag.

Udfordringer

Udrulningen af klimaplanens initiativer skal fortsættes og igangsatte initiativer skal implementeres. Der skal sikres opbakning i form af partnerskaber, borgerdeltagelse og finansiering for at nå målet om CO₂-neutralitet i 2025 .

Tilpasningen til klimaændringerne i København er en vigtig og nødvendig strategi, der skal supplere minimeringen i udledningen af drivhusgasser, som det sker via initiativerne i Klimaplanen. En af måderne er at begrænse tilledningen af regnvand til kloaksystemet mest muligt, gennem øget lokal afledning af regnvand. Ved en øget fortætning af byen, kan der dog dermed potentielt set ske en mindskning af mulighederne for at nedsive regnvand.

Den forventede stigning i vandstanden kan medvirke til oversvømmelse af lavtliggende arealer, og kommende kommuneplaner skal sikre byen gennem en rettidig planlægning, så byen kan sikres mod fremtidige havspejlsstigninger og stormfloder.

5. Miljøvurdering af ændringer i forhold til Kommuneplan 2011

MILJØVURDERINGEN BESKRIVER DE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER AF DE ÆNDRINGER I KOMMUNEPLAN 2015 IFT. KOMMUNEPLAN 2011, DER VURDERES AT HAVE VÆSENTLIGE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER.

De planlagte ændringer i kommuneplanen er alle vurderet efter Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer. 5 ændringer i den nye kommuneplan indgik i første omgang i miljøvurderingen:

1. Metro til Sydhavn
2. Ændring af parkeringsnormer
3. Trafikzone Indre By
4. Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde
5. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

For disse ændringer blev det vurderet om virkningerne på miljøet var væsentlige i henhold til kommunens forskellige miljømål. I denne proces blev det afgjort at 3 af ændringerne kunne få væsentlige indvirkning på miljøet.

Disse ændringer er miljøvurderet nærmere i det følgende afsnit, hvor også de øvrige ændringer kort er beskrevet i den rækkefølge som er nævnt ovenfor.

Metro til Sydhavn

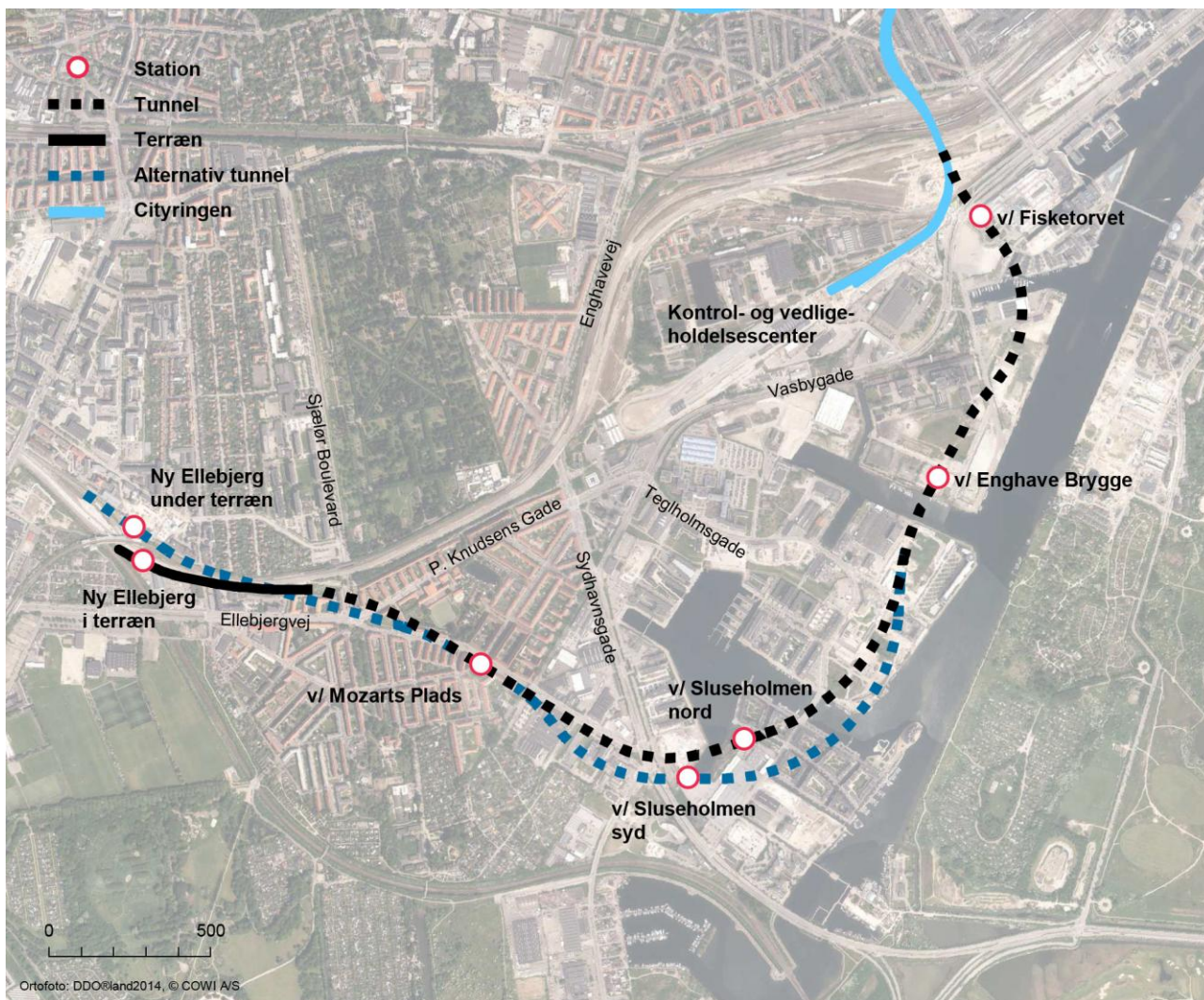
Baggrund

Den 5. februar 2015 vedtog Folketinget Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. (Afgrening fra Cityringen til Sydhavn, mulighed for udvidelse af afgreningen til Nordhavn, reduktion af statens ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, projektering af en Nordhavnstunnel m.v.).

Loven er en udmøntning af den principaftale, der blev indgået den 27. juni 2014 mellem staten og Københavns Kommune om metroafgreningen til Sydhavn samt om den fremtidige udvikling af Nordhavn. Med loven tilvejebringes grundlaget for, at indholdet i principaftalen kan gennemføres. Loven indeholder forslag om både projektering, anlæg og drift af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavn. Endvidere reguleres finansieringen af projektet mv.

Metroselskabet har på baggrund af et konkret projekt anmodet Københavns Kommune om at opstarte en VVM-proces, hvilken er igangsat i efteråret 2014. Sydhavnsmetroen skal etableres og drives i overensstemmelse med den kommende VVM-redegørelse. Forslag til Kommuneplan 2015 udlægger et område gennem Sydhavn til metrostrækning samt udpeger fem områder til metrostationer.

Københavns Kommune har i perioden den 1. november til 12. december 2014 gennemført en forudgående høring med indkaldelse af idéer og forslag til VVM-redegørelsen samt afholdt et borgermøde. Hørings-svarene er sammenskrevet i en hvidbog, der forventes at blive forelagt Borgerrepræsentationen i foråret 2015. Hvidbogen vil bl.a. redegøre for hvilke stationsplaceringer, der skal arbejdes videre med i den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavn.



Oversigtskort over metro til Sydhavn

Projektet

Formålet med metro til Sydhavn er at betjene et af Københavns væsentligste byudviklingsområder med hurtig og sikker kollektiv transport. Metro til Sydhavn vil samtidig binde Kgs. Enghave og Valby tæt sammen med Indre By og de øvrige brokvarterer.

Metro til Sydhavn med døgndrift og høj frekvens vil have en positiv indvirkning på det gamle sydhavns-kvarter. Metro til Sydhavn bidrager desuden til udvikling af Ny Ellebjerg som et regionalt kollektivt trafikknudepunkt. Metrolinjen løber i tunnel fra Cityringen til umiddelbart syd for Sjælør Station. Herfra og til Ny Ellebjerg Station vil den muligvis ligge i terræn langs de eksisterende spor.

Der anlægges en Sydhavnsmetro fra Cityringen til Ny Ellebjerg med fem stationer; v. Fisketorvet, v. Frederiksholmsløbet, v. Slusen, v. Mozarts Plads og v. Ny Ellebjerg Station. Metro fra Ny Ellebjerg og via Sydhavn vil blive integreret med trafikken på Cityringen. Passagererne vil ikke skulle skifte tog, men vil kunne køre direkte til og fra de mest centrale stationer. F.eks. vil man kunne komme fra Mozarts Plads til Rådhuspladsen på under 9 minutter. Metro til Ny Ellebjerg vil få 18 afgang i timen i hver retning. Det er samme frekvens som metrolinjerne til Vestamager og Lufthavnen. Metro til Sydhavn forventes at åbne i 2023.

Der anlægges en Sydhavnsmetro fra Cityringen til Ny Ellebjerg med fem stationer; v. Fisketorvet, v. Enghave Brygge, Frederiksholmsløbet, v. Sluseholmen, v. Mozarts Plads og v. Ny Ellebjerg Station. Metro fra Ny Ellebjerg og via Sydhavn vil blive integreret med trafikken på Cityringen. Passagererne vil ikke skulle skifte tog, men vil kunne køre direkte til og fra de mest centrale stationer. F.eks. vil man kunne komme fra Mozarts Plads til Rådhuspladsen på under 9 minutter. Metro til Ny Ellebjerg vil få 18 afgang i timen i hver retning. Det er samme frekvens som metrolinjerne til Vestamager og Lufthavnen. Metro til Sydhavn forventes at åbne i 2023.

I VVM-redegørelsen vil placeringen af en station på opfyld i Fordgraven, som indgår i den aftalte og finansierede løsning indgå, med en udformning rykket så langt ind på land som det er muligt i forhold til den aftalte økonomi. Samtidig vil en placering ved den sydlige ende af Fordgraven blive belyst som alternativ. Denne løsning er ikke fuldt finansieret.

En række høringssvar ønsker, at Ny Ellebjerg etableres som undergrundsstation. Dette forslag indgår ikke i den aftalte og finansierede løsning, men vil ligeledes blive behandlet som alternativ i VVM-redegørelsen. Udover disse to alternativer vil 0-alternativet blive belyst, hvilket er den situation, hvor Cityringen gennemføres uden en afgrænsning til Sydhavn.

Planområdets miljøstatus

v/ Fisketorvet

Området ved Fisketorvet er i dag karakteriseret ved ”bagsiden” af indkøbscenteret. Området, hvor stationen tænkes placeret, er parkeringsplads og ligger mellem Havneholmen, Kalvebod Brygge og adgangsvejen langs indkøbscentret. Umiddelbart syd for ligger ”Cirkusgrunden”, hvor der er planlagt et blandet bolig- og erhvervsområde (lokalplan nr. 202-1).

v/ Enghave Brygge

Området har karakter af et forladt industriområde og ligger i dag forholdsvis øde hen. Der er en række bådpladser og bådopmagasinering samt en oplagsplads på de nærmeste arealer. Ifølge lokalplanen for Enghave Brygge (nr. 494) bliver området omdannet til en kanalby med en række boligøer. Metrostationen vil komme til at ligge på boligø ”M”, ved den gade, som bliver den gennemgående i området, og som med en bro bliver forbundet med Teglholmen. Teglholmen er omfattet af en lokalplan (nr. 310-1, 2, 3, 4, & 5), der fastlægger området syd for Frederiksholmsløbet til henholdsvis blandet erhverv og boliger og serviceerhverv. Her ligger i dag MAN Diesels prøveanlæg, virksomhedens danske hovedsæde samt et ubebygget areal. Det er planmæssigt muligt at etablere en stibro til Islands brygge.

v/ Sluseholmen

I området omkring Fordgraven er der i dag mod vest en byggetomt og dernæst kontorbygninger langs Sydhavnsgade/Frederiks Kaj og nord herfor Aalborg Universitet. Mod sydøst på Sluseholmen ligger engros-supermarkedet Metros store hal med tilhørende parkeringsarealer og mod nordøst Sluseholmens nye boligbebyggelser. Engrosmarkedet er under afvikling. Ifølge lokalplanen for Teglværkshavnen (nr. 310-1, 2, 3, 4 & 5), skal området både nordvest og sydøst for Fordgraven omdannes til boliger og serviceerhverv (i 5-9 etagers højde). Selve Fordgraven, som i dag ikke tjener nogen anvendelse, er udlagt til lystbådehavn med mulighed for husbåde og etablering af træbrygger. Fordgraven vil, via nye kanaler gennem Sluseholmen, blive forbundet med havneløbet.

Vandkvaliteten i Fordgraven i dag må forventes at være nogenlunde den samme som i resten af havnen, om end der dog muligvis er lidt ringere vandudskiftning i bunden af Fordgraven. Der er ikke nogen vækst af ålegræs i Fordgraven.

v/ Mozarts Plads

Mozarts Plads er bydelens ”rådhusplads” og har siden 1931 ligget som en markant plads mellem Borgbjergsvej og Mozartsvej. Pladsen har en vigtig bymæssig funktion i at binde Musikkvarteret og Frederiksholmkvarteret sammen. Pladsen defineres klart af sin randbebyggelse, der følger pladsens halvcirkelform og er yderligere struktureret af træbeplantningen. Pladsen har mange potentialer, men udfordres af at Mozartsvej opdeler den i to.

Mozarts Plads er bl.a. tilholdssted for udsatte grupper med misbrugsproblemer. Det er et lokalt ønske at Mozarts Plads anvendes af en bred kreds af brugere. I sommeren 2014 er Mozarts Plads blevet renoveret med blandt andet græs, legeplads, fitnessinstrumenter og blomsterbede og andre brugergrupper er kommet til.

Strækningen mellem Sjælør Station og Ny Ellebjerg Station

Strækningen mellem Sjælør Boulevard og Ny Ellebjerg Station forløber langs sydsiden af S-banen og spor til fjerntrafikken til og fra Hovedbanegården. Parallelt hermed, mellem 80 og 100 meter mod syd ligger Ellebjergvej. Mellem vejen og banen ligger fra vest først Københavns Kommunes materielplads. Dernæst ligger en række bygninger, som huser forskellige kontor- og erhvervsaktiviteter samt en privat skole og i den østligste ende ligger nogle boligblokke i tre etager, afsluttet af en blok i tre en halv etage langs Sjælør Boulevard. På den nordlige side af banens ligger fra vest først stationsforpladsen, hvor der på nordsiden er ved at blive opført nye boligbebyggelser. Herefter ligger der erhvervsbyggeri for enden af Trekronergade og dernæst villaer for enden af Strindbergsvej og Bjørnsonsvej, og til sidst ligger en mindre gruppe kolonihaver og forpladsen til Sjælør Station.

På grund af den eksisterende togdrift er omgivelserne i den nuværende situation påvirket af støj. På baggrund af Miljøstyrelsens støjkort, www.noise.dk, vurderes det, at den vejledende støjgrænse for jernbanestøj på 64 dB om dagen ikke er overskredet i forhold til de eksisterende boliger og skole i området i 1,5 meters højde.

Med etablering af den kommende nye Ringstedbane vil antallet af tog på linjen til og fra Hovedbanen stige som følge af kapacitetsudvidelsen. Der vil dog ifølge Trafikstyrelsens beregninger ikke af den grund være boliger, som udsættes for mere end 64 dB på strækningen mellem Sjælør Boulevard og Ny Ellebjerg (Støj og Vibrationer, København-Ringsted-projektet, Trafikstyrelsen 2009).

Ny Ellebjerg Station

Mod nord grænser stationen op til nogle af Københavns ældst bevarede industrianlæg, ovennævnte nye boligbebyggelser, medicinalvirksomheden Lundbeck og boligområdet ved Kløverbladsgade og Trekronergade. Den del af området, der ligger syd for banen, er præget af lav boligbebyggelse i form af træhuse. Den øvrige del af området syd for banen er sammen med områderne nord for under omdannelse i overensstemmelse med lokalplanen for Ny Ellebjerg-området (nr. 448-1) til et tæt bykvarter med en blanding af boliger og erhverv, herunder kreative erhverv og butikker. Der er hermed taget hensyn til bl.a. udnyttelse af stationsnærheden og bevaringsværdier samt ønsket om at skabe attraktive og trygge byrum.

Ny Ellebjerg Station, der åbnede i januar 2007, er station på Køge Bugtbanen og endestation for Ringbanen. Den vil blive opgraderet væsentligt med anlæg af Ringstedbanen og genetablering af persontogtrafik på Øresundsforbindelsens godsbane, nu med stop på Ny Ellebjerg. Ny Ellebjerg vil således blive knudepunkt med potentiale for at blive omstigningspunkt for international trafik, landsdelstrafikken samt for regionale og lokale pendlere. I forbindelse med København-Ringsted er der anlagt fjerntogsperroner for togene mod København H ved Ny Ellebjerg Station.

Omgivelserne, især boligerne syd for stationen, er i dag præget af støj fra de eksisterende baneanlæg, og denne må forventes at stige med opgradering af Ny Ellebjerg station. For enkelte boliger langs Øresundsbanen vurderes det ud fra Miljøstyrelsens støjkort, at grænseværdien på 64 dB er overskredet på dele af boligerne.

Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres

Gennemføres den planlagte metro til Sydhavn ikke, vil det betyde en ringere kollektiv trafikbetjening af Sydhavn og mindre sammenbinding med den eksisterende by. Samtidig vil den kollektive trafik ikke opleve den forventede stigning i antal påstigere.

De planer eller projekter der vedtages eller gennemføres indtil 2023, hvor metro til Sydhavn forventes at åbne, vil præge udviklingen af området selv om metroen ikke gennemføres. Dette omfatter på nuværende tidspunkt:

- BaneDanmarks projekt på Ny Ellebjerg
- Københavns-Ringstedbanen
- Byudvikling af Sydhavn, herunder Enghave Brygge
- Områdefornyelse i det gamle Sydhavn
- Skybrudsprojekter
- Vej-, sti- og broprojekter

Vurdering af virkninger

Nedenfor vurderes temaerne ”Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov” samt ”Styrke social sammenhængskraft”, som blev vurderet at kunne have en væsentlig virkning på miljøet ved den indledende screening af planen om metro til Sydhavn. Dertil behandles en række forhold, som er kontekstuel betingede og som vurderes væsentlige i relation til metro til Sydhavn.

Vurderingerne tager udgangspunkt i metroens driftsfase. Anlægsfasen vil blive vurderet i den VVM-redegørelse for projektet, der er under udarbejdelse.

Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov

Der er gennemført trafikmodelberegninger for 2025. De fem nye stationer på Sydhavnsmetroen forventes at få ca. 25.000 daglige påstigere og bidrage til en samlet stigning i antallet af daglige påstigere i hele metrosystemet på ca. 43.000 påstigere.

I hovedstadsområdet stiger antallet af påstigere i den kollektive trafik pr. hverdagsdøgn med omkring 13.000-18.000 påstigere. Det dækker over en stigning af antal påstigere i metroen og et forventeligt fald i antallet af buspassagerer samt et mindre fald i antallet af S-togs passagerer.

Der sker en forskydning fra bil-, cykel og gangtrafik mod kollektiv trafik. Faldet af personture med biltrafikken er omkring 2.000-3.000 pr. hverdagsdøgn. Faldet i biltrafikken er meget beskedent i forhold til det samlede biltrafkarbejde i hovedstadsområdet. Metroen understøtter derved udviklingen af tætbyen, herunder forsyning af byudviklingsområderne i Sydhavn med kollektiv trafik.

Styrke social sammenhængskraft

Med metro til Sydhavn vil der blive etableret højklasset skinnebåren kollektiv trafikbetjening af såvel det gamle Sydhavn og det nye Sydhavn, som vil være indenfor 600 meters luftlinjeafstand af en metro eller S-togsstation. Den kollektive trafik i området vil således blive væsentlig forbedret i forhold til situationen uden metro til Sydhavn med væsentligt flere kombinationsmuligheder til Cityringen, S-tog samt fjern- og regionaltoget.

Metro til Sydhavn vil samtidig binde Kgs. Enghave og Valby tæt sammen med Vesterbro, Indre By og de øvrige brokvarterer.

Under selve metrobyggeriet er det vigtigt, at der findes en løsning på hvor de socialt udsatte grupper skal opholde sig i kvarteret.

Drift af Sydhavnsmetroen forventes at medføre væsentlige positive virkninger for mennesker og erhverv i den nye såvel som det gamle Sydhavn. Dels vil metroen i sig selv forbedre transportmulighederne til området, og dels vil den mindske behovet for andre, mere forurenende trafikformer, såsom busser, taxier og private biler, i lokalområdet.

Støj og vibrationer i driftsfasen

I driftsfasen forventes der ikke nogen væsentlig støj fra metrotrafikken, der for størstedelens vedkommende vil være tunnellagt under jorden og kun det sidste stykke ved Sjælør/Ny Ellebjerg forventes at løbe parallelt med andre baner over jorden.

Der forventes ikke at være overskridelser af grænseværdier for bygningskadelige vibrationer, komfortvibrationer eller infralyd i driftsfasen.

Der forventes ikke støj fra de underjordiske anlæg i driftsfasen. Der kan eventuelt være lidt støj i nærheden af stationerne, men de gældende støjgrænser forventes overholdt. Ligeledes kan der forekomme strukturlyd i boliger. Strukturlyden i boliger vil være svær at skelne fra andre kilder som begrænset vejtrafik, husholdningsmaskiner mv.

Dele af metrostrækningen kan blive etableret på terræn og på (nedadgående) rampe (langs fjernsporene og S-banen mellem Ny Ellebjerg og vest for krydset P. Knudens Gade / Sjælør Boulevard). Metrostøjen forventes i driftsfasen ikke at bidrage væsentligt til det eksisterende støjbillede.

Sporene i tunnelerne og på terræn vil blive befæstet på en måde, så kørslen med metrotog ikke giver anledning til overskridelse af grænseværdier for strukturlyd.

CO₂ og luftkvalitet

Der vil være et øget energiforbrug til drift af metrostrækningen. Da metroen er eldreven, vil CO₂-udledningen blive reduceret i takt med at energiproduktionen omstilles til CO₂-neutrale kilder. Der vil ske en lille reduktion af emissionerne fra busstrafikken og biltrafikken. Størrelsen af reduktionen vil afhænge af emissionsfaktorerne for biler og busser på åbningstidspunktet, men den vil være begrænset. CO₂-udledningen pr. passagerkilometer er på nuværende tidspunkt ca. 77 % lavere end udledningen pr. passager fra personbiler.

Metro til Sydhavn vil betyde en mindre reduktion i antallet af bilture gennem området, og dermed en mindre reduktion i udstødningsgasser.

Driften af metroanlægget og metrotogene vil ske med el, og forbruget af materialer til drift og vedligehold vil være begrænset. CO₂-bidraget fra drift af Sydhavnsmetroen vil falde i takt med, at en stigende andel af Danmarks elproduktion sker ved CO₂-neutrale metoder.

Metrostrækningen er i dag ikke specielt belastet af luftforurening, og dette forhold forventes ikke ændret.

Landskab og visuelle aspekter

Det forventes, at stationselementerne vil blive indpasset i de eksisterende og kommende byrum, så stationsforpladserne giver synlig og let adgang til metrostationerne og samtidig bliver et attraktivt bidrag til byrummet. Der vil blive udarbejdet lokalplaner for alle stationsforpladserne.

Metrostrækningen i terræn vil blive synlig i bydelen, men vurderes ikke at udgøre en yderligere barriere, idet metroen anlægges parallelt med eksisterende jernbanespor i terræn.

Vandkvalitet

En opfyldning i Fordgraven kan medføre en forringet vandkvalitet i selve Fordgraven, hvis risikoen for stillestående vand forøges. Dette vil muligvis afhjælpes af de kanaler, der er planlagt på Sluseholmen syd for. Der skal i forbindelse med VVM-redegørelsen udarbejdes en vurdering af strømforhold mv.

Biologisk mangfoldighed

Der er ikke kendskab til konkrete forekomster af særlig værdifuld flora eller fauna, der hvor metroen skal anlægges. Hvis projektet berører gamle træer med hulheder, skal det undersøges, om de er levested for flagermus.

Kumulative forhold

Der vil være kumulative virkninger fra eksisterende baner ved Ny Ellebjerg samt på strækningen fra Sjælland Boulevard til Ny Ellebjerg, hvis den etableres på terræn.

Det samlede støjbillede som følge af den eksisterende banedrift og etablering af den nye metrolinie vil blive nærmere belyst i den VVM-redegørelse, som er under udarbejdelse.

Afværgetiltag

Det vil indgå i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavn, hvilke afværgeforanstaltninger der skal gennemføres i projektets anlægsperiode. Der forventes intet behov for afværgeforanstaltninger i driftsperioden.

Overvågningsprogram

Der vurderes ikke at være behov for et særligt overvågningsprogram i forbindelse med drift af metro til Sydhavn.

En VVM-redegørelse for metro til Sydhavn er i øjeblikket under udarbejdelse. På baggrund af VVM-redegørelsen giver Københavns Kommune bygherre en VVM-tilladelse til projektet, hvori der kan stilles vilkår.

Der vil blive udarbejdet lokalplaner for alle metrostationsforpladser.

Ændring af parkeringsnormerne

Baggrund

Det har vist sig, at antallet af ansatte pr. etageareal i kontorerhverv er forøget. I dag i moderne kontorbyggeri sidder der ca. 5 personer pr. 100 m². Da parkeringsnormerne blev udarbejdet var forventningen, at forholdet var ca. 5 personer pr. 150 m². Endvidere har det vist sig vanskeligt at dobbeltudnytte parkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. I områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) ændres normen derfor i tætbyen og i byudviklingsområderne til 1 parkeringsplads pr. 150 m², så den svarer til normen i områder med serviceerhverv (S).

I områder med serviceerhverv (S) og i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) indføres øget fleksibilitet i parkeringsnormerne, så det efter konkret vurdering bliver muligt at kunne gå ned til 1 parkeringsplads pr. 200 m² eller op til 1 parkeringsplads pr. 100 m². Den øgede fleksibilitet, forventes i sig selv ikke at få betydning for miljøet, da gennemsnitsnormen vil være uændret.

De nuværende parkeringsnormer har vist sig at medføre begrænsninger ved opførelse af forskellige offentlige projekter f.eks. plejeboliger og institutioner mv. For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m², der dog kan fraviges ved en konkret vurdering. Parkeringsdækningen ved offentlige og almene funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering. Dette vil mindske antallet af parkeringspladser og hermed trafikken. Det vurderes dog kun at have marginal betydning for trafikmængderne i byen, da plejeboliger samt offentlige funktioner mv. kun udgør en meget lille del af den samlede boligmasse.

Parkeringsnormerne, der blev indført med Kommuneplan 2009 og videreført i Kommuneplan 2011 var et udtryk for et paradigmeskifte. Mens de tidligere parkeringsbestemmelser var udformet som minimumsnormer, så var de nye bestemmelser udformet som maksimumsnormer, bl.a. efter hollandsk forbillede. Det skulle dels sikre mulighed for en lavere parkeringsdækning på ejendomme med særlig god kollektiv trafikbetjening, og dels sikre den nødvendige fleksibilitet i administrationen af parkeringsbestemmelserne i de tætte bykvarterer.

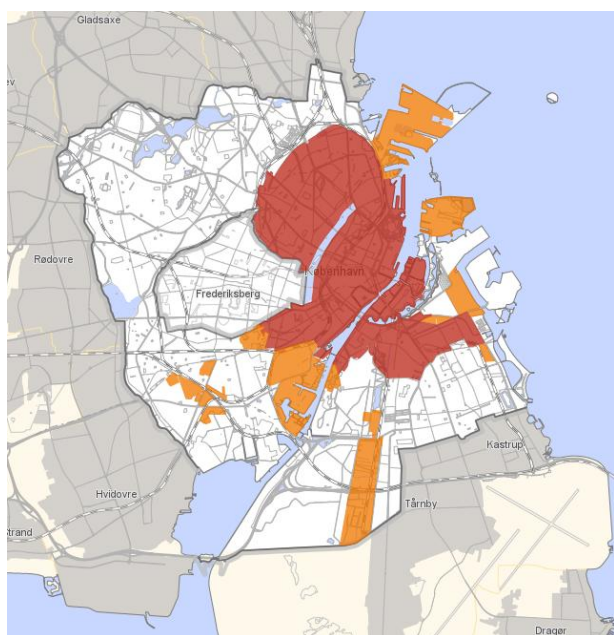
I forbindelse med Kommuneplan 2009 blev disse normer miljøvurderet. Generelt ville normerne medføre en reduceret trafik og dermed begrænse energiforbruget. Der vurderedes ikke at være væsentlige negative indvirkninger på miljøet forbundet med nednormering af parkeringsmuligheder ved nybyggeri. Færre parkeringspladser ville alt andet lige betyde et mindre arealforbrug, som kunne anvendes til andre funktioner og formål.

Projektet

I Kommuneplan 2015 ændres normen for C-områderne i tætbyen og byudviklingsområderne fra 1 plads pr. 200 m² til 1 plads pr. 150 m², og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i S-områderne. For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m², idet den dog kan fastlægges efter en konkret vurdering. Parkeringsdækningen ved offentlige funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering.

Planområdets status

Parkeringsnormerne dækker hele kommunen. De væsentlige ændringer i parkeringsnormen for rammer til serviceerhverv (S) og til blandet bolig og serviceerhverv er dog kun gældende i kommuneplanens tætby og byudviklingsområderne.



Tætbyen med rødt og de udpegede byudviklingsområder med orange i Kommuneplan 2011

Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres

Kommuneplan 2015 har et mål om at skabe 20.000 nye private arbejdspladser i planperioden. Der er en efterspørgsel efter erhvervsbyggeri, hvor der er en større mængde parkeringspladser tilknyttet. De mindre restriktive og mere fleksible normer vil således medvirke til at tiltrække kontorarbejdspladser til kommunen. Hvis planen ikke gennemføres, kan det blive lidt sværere at tiltrække kontorerhverv til Københavns Kommune.

Vurdering af virkninger

De mindre restriktive parkeringsnormer i tætbyen og i byudviklingsområderne vil skabe mere trafik hvilket øger trængslen samt giver direkte miljøeffekter. Der vil blive skabt mulighed for ca. 1.000 flere parkeringspladser i byudviklingsområderne. I tætbyen vurderes, der ikke at være større områder til blandet boliger og serviceerhverv, der skal udvikles.

Trafik

Uanset hvad parkeringsnormerne er, ligger de ovennævnte forventninger for erhvervsudvikling fast. Hermed vil også det antal etagemetre erhverv, der forventes at komme i planperioden, ikke være afhængig af, hvilke parkeringsnormer der vedtages i Kommuneplanen.

I nye C-områder, der skal planlægges og udbygges, vil der som udgangspunkt blive etableret en parkeringsplads pr 150 m². I praksis vil dette tal variere fra områderne imellem, da det er muligt både at stramme og reducere i udgangspunktet baseret på en konkret vurdering. I beregningerne af miljøpåvirkningerne tages udgangspunkt i en gennemsnitlig udnyttelse på 1 plads pr 150 m², men praksis kan vise sig at afvige.

I Københavns Kommune er der kun et større C-område, der skal planlægges og udbygges i planperioden – Levantkaj i Nordhavn. Effekterne heraf fremgår nedenfor.

Tabel A. Vurderet effekt – større C-områder, der skal planlægges og skal udbygges i planperioden

	Øget trafik (mio. km/år)	CO ₂ -effekt (1.000 ton/år)	NO _x (ton/år)
Levantkaj	7	1	7

I forhold til det store antal parkeringspladser, der er i tætbyen og ved Nordhavn, vurderes dette kun at have marginal betydning for byen som helhed. Lokalt vil området få en trafikstigning med mulige lokale trængsels- og flaskehalsproblemer til følge.

Der er imidlertid en række større C-områder, der i dag er lokalplanlagte med endnu ikke fuldt udbyggede:

- Ørestad, der er lokalplanlagt før Kommuneplan 2009, med en norm på 1 plads pr. 200 m².
- Sydhavn, Carlsberg, F.L. Schmidt og Krimsvvej lokalplanlagt før Kommuneplan 2009, og har en norm på 1 plads pr. 100 m² – for Carlsberg er der fastsat 4.500 pladser, svarende til en norm på 1 plads pr. 133 m². Disse normer forventes fastholdt i den fremtidige planlægning.
- Øvrige er planlagt under Kommuneplan 2009 og 2011. Heriblandt findes bl.a. Nordhavn, Grønttorvet og Strandlodsvej.

Da allerede lokalplanlagte områder skal som udgangspunkt etablere det antal parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri, som lokalplanen fastsætter. Hvis der udarbejdes en ny lokalplan med en norm på 1 pr. 150 i områderne, der i dag har en norm på 1 pr. 200 m², fremgår effekterne heraf nedenfor.

Tabel B. Vurderet effekt – større C-områder, der er planlagt og skal udbygges i planperioden

	Øget trafik (mio. km/år)	CO2-effekt (1.000 ton/år)	NOx (ton/år)
Ørestad	13	2	13
Sydhavn, Carlsberg, F.L. Schmidt og Krimsvej	-	-	-
Øvrige	11	2	11
I alt	24	4	24

Det vurderes at de ændrede parkeringsnormer stadig muliggør Københavns Kommunes grønne trafikmål om at hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) skal ske med grønne transportmidler, det vil sige cykel og kollektiv trafik. Med den ændrede parkeringsnorm, må det forventes at hver parkeringsplads skal deles mellem 7,5 kontoransatte. Idet kontoransatte typisk benytter grønne transportformer mere end øvrige erhverv, vil parkeringsnormen på 1 parkeringsplads pr. 150 m² stadig understøtte kommunens grønne trafikmål.

Klima

Der forventes en øget udledning af CO₂ og forurenende stoffer fra trafikken. Der vil således årligt blive udledt op til 2.250 ton ekstra CO₂ fra trafikken i København ved uændret trafikmønster. Det svarer til en stigning på ca. 0,5% sammenlignet med udledningen 2013. Parkeringsnormerne vurderes derfor ikke at understøtte målet om CO₂ neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes. Den teknologiske udvikling samt større udbredelse af el-biler vurderes dog i nogen grad at afbøde dette, men det er allerede taget i betragtning i Klimaplanen KBH 2025 samt i ren luft planen.

Afværgetiltag og overvågningsprogram

Københavns Kommune overvåger løbende trafikken og afledte miljøforhold som f.eks. støj og luftforurening. Såfremt de afledte miljøforhold ikke overholder gældende lovgivning, vil afværgeforanstaltninger blive undersøgt. Desuden sikrer planlægningen at der ved byggeri tages højde for f.eks. støjforhold.

For at modvirke de negative konsekvenser af trængsel har kommunen et ”Administrationsgrundlag for trafikledelse i København”, der udstikker retningslinier for trafikledelse og som udgør kommunen grundlag for den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen

Københavns Kommune har i Ressource- og Affaldsplan 2018 et mål om at 50.000 tons affald skal flyttes fra forbrænding til genanvendelse, herunder 25.600 tons organisk affald, for på denne måde at udnytte ressourcerne i affaldet bedre.

Formålet er, at opfylde målsætningerne i Regeringens Ressource-strategi om 50% genanvendelse af affald fra husholdninger i 2022. Københavns Kommune har eksempelvis i løbet af de senere år implementeret ordninger til kildesortering af f.eks. plast, metal og småt elektronik, ligesom der indsamles papir, glas og pap fra alle husstande i kommunen.

For at udnytte ressourcerne i det organiske affald bedre ønsker Københavns Kommune derfor at skabe mulighed for at placere et såkaldt ”REnescienceanlæg” i Københavns Kommune. På et REnescience-anlæg behandles den indsamlede dagrenovation med enzymer, hvorved der dannes en væske som kan bioforgasses og anvendes som biogas i energiforsyningen. Restmaterialet fra forgasningen kan anvendes i landbruget.

I Kommuneplan 2015 skabes der mulighed for placering af et REnescienceanlæg på Prøvestenen. Der er i forundersøgelserne (lokalisering af renescience-anlæg, Københavns Kommune/COWI, december 2014) peget på to lokaliseringmuligheder på Prøvestenen. Disse vil blive undersøgt og vurderet nærmere i forbindelse med den videre planlægning for anlægget. Der pågår samtidig en undersøgelse af, om Avedøre Holme eventuelt kunne være en hensigtsmæssig placeringsmulighed for anlægget, men da denne placering ligger udenfor kommunen, er den ikke medtaget her. Når der foreligger et projekt med et eller flere konkrete lokaliseringforslag, skal der laves en miljøvurdering (VVM) af disse.

Baggrund

I 2013 blev der samlet set indsamlet ca. 154.000 tons restaffald (dagrenovation) fra Københavns Kommune fordelt på 10 indsamlingsdistrikter. I store træk indsamles affaldet fra de enkelte distrikter separat og køres herfra til behandling. I dag køres restaffald indsamlet i distrikterne Valby, Vanløse, Brønshøj/Husum og Bispebjerg til Vestforbrændingen, mens restaffald indsamlet i distrikterne Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Amager Øst og Amager Vest køres til Amager Ressource Center (ARC).

Der er i forbindelse med Ressource og Affaldsplan 2018 blevet undersøgt forskellige muligheder for at øge genanvendelsen af affaldet for at nå målet i Regeringens Ressourcestrategi på 50% genanvendelse i 2022. TMF har vurderet, at det ikke vil være muligt for Københavns Kommune at opnå dette mål, medmindre der iværksættes tiltag, der kan sikre genanvendelse af det organiske affald fra husholdningerne. På denne baggrund besluttede TMU i marts 2015 at arbejde for at placere et REnescience-anlæg i København. Som led i forundersøgelserne er undersøgt andre placeringsmuligheder i Københavns Kommune, herunder Nordhavn og Refshaleøen. Det er dog ikke muligt at placere en klasse 7 virksomhed med særlige beliggenheds-krav på disse lokaliteter.

Projektet

Københavns Kommune ønsker at planlægge for et REnescience-anlæg til behandling af kommunens restaffald fra borgerne med en kapacitet på 160.000 tons/år på Prøvestenen. Anlægget behandler kun affald fra Københavns Kommune.

På et REnescienceanlæg kan dagrenovation fra Københavns Kommune behandles med enzymer, hvorved organiske materialer, som bioaffald, pap og papir, opløses og bliver til en biovæske (biopulp), der kan forgasses. Efter bioforgasningen kan næringsstoffer og jordforbedrende egenskaber i det afgassede materiale (digestat) udnyttes på landbrugsjord. Materialer, der ikke kan opløses med enzymer (f.eks. metaller, plast, glas, tekstiler, grus/sand), kan sorteres fra, enten til genanvendelse (f.eks. hård plast og metaller =3D), eller forbrænding (f.eks. tekstiler og blød plast=2D mm.).

REnescience	Output-fraktioner	Behandling	Destination
Input affald	160,000 t		
Biovæske (biopulp)		Til biogasanlæg	Internt
Afgasset materiale (digestat)		Til afvanding	Internt
Afgasset materiale (digestat), afvandet	72,000 t	Til landbrug	Sjælland
Affaldsforbrænding	58,500 t	Til forbrænding	ARC/Vestforbrænding
Genanvendelse (3D)	17,600 t	Til genanvendelse	Nordtyskland

Tabel med Massebalance for RENescience-anlæg til restaffald fra Københavns Kommune. Input og output mængderne stemmer ikke overens, hvilket skyldes, at der ikke er taget højde for vandbalancen i outputtet.

Affaldbehandlingsprocessen resulterer således dels i et fast output i form af plast og metal til genanvendelse samt en forbrændingsegnede rest og dels i et flydende output i form af biovæske. Biovæsken skal benyttes til produktion af biogas i et biogasanlæg, som er en del af anlægget. Den afgassede biomasse køres gennem et afvandsanlæg hvorefter fiberresten kan udnyttes som gødning i landbruget.

Biogassen kan anvendes enten til varme- eller kraftvarmeproduktion, hvor varmen afsættes til fjernvarmenettet, eller den kan opgraderes til naturgaskvalitet og afsættes i naturgasnettet. Herudover bruges gas også til flere forskellige processer i industrien (procesenergi) og til bygas. Der er ikke truffet endelig beslutning om udnyttelsen af biogassen, men uanset hvilken anvendelse, der besluttes, skal anlægget omfatte en opgradering af biogassen samt eventuelt tryksætning før levering af gassen til videre udnyttelse i energisystemet uden for Prøvestenen.

Anlæggets arealbehov anslås at være 16.000 m². Der skal opføres bygninger til affaldsmodtagelse og til at rumme den enzymatiske forbehandling. Endvidere skal der etableres et biogasanlæg samt anlæg til gashåndtering. Der skal desuden være opsamlings- og håndterings-faciliteter til outputtet af behandlingen.

Et RENescienceanlæg med kapacitet til behandling af kommunens restaffald (inklusive bioaffald) med tilhørende biogasanlæg vurderes at være en virksomhed med særlige beliggenhedskrav. Anlægget skal således kategoriseres som en særligt forurenende virksomhed, hvilket medfører et afstandskrav til forureningsfølsom anvendelse på 500 m.

Idet flere lastbiler vil køre til RENescienceanlægget, da det vil modtage affald fra alle distrikter og fordi der vil være restprodukter fra behandlingen, som skal distribueres, vil affaldsbehandling på anlægget generere mere trafik end i den nuværende situation.

Planforhold på Prøvestenen

På Prøvestenen, må der i henhold til Kommuneplan 2011 udøves virksomhed, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening stilles særlige beliggenhedskrav.

Lokalplan 326 fastlægger for område I og II gælder, at områderne fastlægges til havneformål, herunder sådanne handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertilhørende administration og lignende, som efter Bygge- og Teknikforvaltningen skøn har naturlig tilknytning havnen, f.eks. som følge af særligt behov for skibstransport. Område I anvendes primært til flydende bulk. Område II anvendes primært til tør bulk. I begge områder må der udøves virksomhed med omfattende forurening (forureningsklasse

7 med vejledende afstandskrav på 500 m til boliger og lignende)

Planområdets miljøstatus

Områderne anvendes i dag til havneformål og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af særligt behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde. Den nordlige halvdel af Prøvestenen er karakteriseret ved de store anlæg til olie- og benzinoplag og den sydlige del ved forskellige former for oplagsvirksomhed. Den allersydligste del er udlagt til rekreativt området med mulighed for en lystbådehavn og ved støjvolden

mellem dette området og industriområdet er opstillet tre vindmøller. Området ligger i dag langt fra boliger, men området før Prøvestensbroen er udlagt som byudviklingsområde i 2. del af planperioden henholdsvis perspektivområde i kommuneplanen.

Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres

Det er den nuværende situation, som har været "referencesituation" for beskrivelsen af miljøpåvirkningerne, men da kommunen er forpligtet til at arbejde for Regeringens målsætning om større genanvendelse af affaldet, er denne måde at håndtere affaldet på ikke gangbar i fremtiden.

Hvis RENescienceløsningen ikke gennemføres, vil alternativet derfor være en løsning baseret på kildesortering af bioaffald i alle husholdninger med efterfølgende bioforgasning og udnyttelse af ressourcerne i affaldet på landbrugsjord. Restaffaldet skal fortsat afsættes til forbrænding. Denne løsning er beskrevet i Ressource- og Affaldsplan 2018. Denne kildesorteringsløsning forventes at ville medføre genanvendelse af 12.400 tons bioaffald årligt.

Affaldet skal i så fald enten køres til mindre behandlingsanlæg, som etableres i nærheden (Prøvestenen, Avedøre) eller til omlastning udenfor byen. Det vurderes, at der alt andet lige vil være tale om lastbiler til indsamling i samme størrelsesorden som ved behandling af affaldet på et RENesciencianlæg på Prøvestenen, men ruterne fra indsamlingen til behandlingssted vil muligvis være nogle andre.

Vurdering af virkninger

Nedenfor vurderes temaerne "*reducere CO₂-udledningen*", "*øge andelen af vedvarende energi*", "*minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger*" samt "*øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet*" som blev vurderet at kunne have en væsentlig virkning på miljøet ved den indledende screening af planen om et RENesciencianlæg på Prøvestenen. Derudover behandles lugt- og støjgener fra anlægget samt trafik til og fra anlægget og heraf afledte miljøpåvirkninger.

CO₂ -udledning

I forhold til at reducere CO₂-udledningen forventes biogas at kunne erstatte diesel i tung transport, men samtidig vil CO₂-udledningen fra trafikken stige som følge af øget transport. Det drejer sig især om en stor mængde biomasse, som skal køres ud af byen og anvendes til landbrugsformål efter bioforgasningen.

Københavns Kommune har i april 2012 fået udarbejdet en livscyklusundersøgelse af en ændring af kommunens håndtering af den organiske del af dagrenovationen. (Livscyklusscreening ved ændret håndtering af den organiske del af dagrenovationen i Københavns Kommune, Cowi, april 2012).

Transportarbejdet i forbindelse med de forskellige typer affaldshåndtering er indarbejdet i vurderingen. Resultatet for RENescience-scenariet i undersøgelsen peger på, at der er en CO₂-fortrængning i forbindelse med RENescience i samme størrelsesorden som ved affaldsforbrænding.

Vedvarende energi

Biogasanlægget vurderes at øge andelen af vedvarende energi i Københavns Kommune, idet naturgas kan erstattes med biogas. Det forventes, at der vil blive produceret 16 mio. m³ metan årligt, som udgør energien i biogassen.

Den affaldsbaserede energi kan udnyttes mere fleksibelt end i affaldsforbrændingsanlægget (der primært producerer fjernvarme og i mindre omfang el), da den producerede biogas vil kunne lagres og fx kunne udnyttes til at reducere det fossile CO₂ i bygassen, til tung transport eller i en gasmotor med en høj elvirkningsgrad.

Vandforbrug

Vandforbruget i et RENescienceanlæg er højt, fordi RENescience-processen består i, at man tilsætter vand og enzymer til affaldet, der er "tørt", når det kommer ind på anlægget, og derefter opvarmer og roterer dette. Vandet er en nødvendighed, og det samme er enzymerne.

Der vil i forbindelse med etablering af virksomheden og i den efterfølgende driftsperiode blive arbejdet med vandbesparende tiltag. Indtil videre arbejdes der med at recirkulere det vand, der tilsættes i forbindelse med enzymbehandling, i efterfølgende enzymbehandling.

Øget genanvendelse af affald

Det forventes, at genanvendelsen øges væsentligt ved at få plast og metal ud af forbrændingen. Samtidig udnyttes det papir og pap, som ikke kildesorteres som en del af biofraktionen. Herved vil en øget genanvendelse af affaldet og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet vil blive opnået.

Lugt og støjgener

Der kan komme lugtgener fra affaldsbehandlingsanlægget og i særdeleshed fra biogasanlægget. Det vil derfor være nødvendigt at have stor fokus på lugtkontrol og på at mindske risikoen for lugtproblemer i omgivelserne.

De primære kilder til lugt vurderes at være emission fra det luftreanseanlæg, som modtager ventilationsluft fra procesanlæggene samt fra rumventilation i modtagehaller mv. Herudover kan der være diffuse lugtkilder fra tilkørsel og håndtering af affald, biopulp eller de øvrige restprodukter fra anlægget.

De konkrete lugtberegninger kan først foretages, når der foreligger mere konkrete oplysninger omkring valg af teknologi i forhold til biogasanlægget. Støj vurderes ikke umiddelbart at medføre væsentlige problemer. Miljøpåvirkningerne i form af lugt og støj vil blive undersøgt og vurderet ud fra konkrete lokaliseringsforslag i forbindelse med den videre planlægning,

Trafikale forhold, herunder støj og luftforurening fra øget trafik

Etablering af RENescienceanlægget vil betyde et ændret trafikbillede i.ft. i dag, da al renovation fremover vil køre til Prøvestenen. Det betyder mere trafik over Langebro til Amager og en tilsvarende aflastning af de ruter som tidligere blev benyttet til Vestforbrænding.

I dag kører der 120 lastbiler til/fra Amagerforbrændingen (fra distrikt 1-4). I fremtiden forventes tallet af lastbiler til RENescienceanlægget at være 180 ture pr. dag (ved tilføjelse af distrikt 5-8, der i dag kører til Vestforbrænding).

Indsamlingsbilerne fra de fleste distrikter vil køre over Langebro på ruten til Prøvestenen. Langebro er en flaskehals mellem Sjælland og Amager og et af de steder, hvor trafikken løbende tælles. De 180 ture/hverdag, der er i dag til Amagerforbrænding svarer til ca. 6,5 % af det samlede antal tunge køretøjer, der i dag kører på Langebro (2.755 tunge køretøjer HVDT – inkl. busser). Stigningen på 60 lastbilture vil svare til 2,2 % af den tunge trafik på Langebro på en hverdag. Det vurderes at den ekstra trafik på Langebro kan afvikles uden væsentlige trængselsmæssige problemer. Dog kan "første hold" affaldsindsamlingsbiler i retning mod Prøvestenen formentlig ikke undgå at køre mod Prøvestenen i den travle del af morgenmyldretiden

Det er relativt få ekstra lastbiler/dag, som vil køre fra anlægget; ca. 22 pr. hverdag jævnt fordelt over dagen, så det samlede antal bliver 28 pr. hverdag.

Blandt de syv tænkelige ruter fra Prøvestenen og ud til det overordnede vejnet, er der er kun to ruter væk fra Prøvestenen, der reelt forventes at blive anvendt af en lastbilchauffør. Diverse besigtigelser, borgerhenvendelser og trafiktal bekræfter billedet.

- Amager Strandvej (der er direkte link til motorvejen i Tårnby Kommune v. lufthavnen)
- Amagerfælledvej (der er direkte link til Vejlands Allé og dermed motorvejen v. Bella Center) – benyttes af politiet som alternativ rute for farligt gods

Lastbiltrafikken vil derfor bevæge sig enten ad Amagerfælledvej eller Amager Strandvej. Om sommeren mest Amagerfælledvej, om vinteren mest Amager Strandvej. En senere VVM-proces vil nærmere skulle belyse dette.

I forhold til trafikafviklingen vil det begrænsede antal lastbiler ikke give anledning problemer på vejnettet. Hvis alle 22 lastbiler kører ad Amagerfælledvej vil de udgøre 2,2 % af den tunge trafik på Amager Fælledvej i dag (HVDT) og tilsvarende 1,6 % af den tunge trafik på Amager Strandvej. Det skal dog samtidig nævnes, at begge strækninger er veje med en relativt høj andel af tung trafik i dag. Trafiksikkerhedsmæssigt vil flere lastbilfronter (især af den forventede type) alt andet lige skabe risiko for flere, og alvorligere, uheld. Højresvingsuheld sker typisk, men ikke altid, med den type lastbiler som forventes anvendt.

Det øgede antal lastbiler er så begrænset at det ikke vurderes at påvirke omgivelserne med støj eller påvirke luftkvaliteten mærkbart.

Kumulative forhold

Påvirkning fra trafikken til og fra anlægget skal ses i sammenhæng med andre projekter, som eventuelt kan have en indflydelse på den samlede påvirkning. Den trafikale omlægning af Amagerbrogade vil medføre en mindre stigning i trafikken på det omkringliggende vejnet. Med hensyn til tung trafik forventes der dog ikke nogen stigning da der kun i dag kun kører der 246 lastbiler på Amagerbrogade fra 7-19, som formentlig for hovedpartens vedkommende er ærindekørsel. Der vil dog flyttes en mindre del ikke-tung trafik, som muligvis kan give anledning til trængselsproblemer i myldretiden.

Der forventes hen over årene at ske en mindre stigning i trafikken i bydelen i takt med at nye byudviklingsområder tages i anvendelse.

Andre eventuelle kumulative virkninger vil blive undersøgt i forbindelse med den videre planlægning for anlægget.

Afværgetiltag

Det kan overvejes i den videre proces at stille krav til ruter til den trafik, som kører fra anlægget med restprodukter i det omfang det vil være muligt.

Andre eventuelle afværgetiltag vil blive fastlagt i den videre planlægningsproces.

Overvågningsprogram

Placering af et RENescienceanlæg på Prøvestenen kræver udarbejdelse af en lokalplan samt VVM-tilladelse og miljøgodkendelse, som henholdsvis vil indeholde vilkår for anlæggets placering og drift.

Københavns Kommune følger løbende udviklingen i trafikens omfang og sætter ind med afværgeforanstaltning om nødvendigt for at begrænse trængsel og forbedre trafiksikkerheden.

Referencer

Lokalisering af renaissance-anlæg, Københavns Kommune/COWI december 2014 .

Ressource- og Affaldsplan 2018

Livscyklusscreening ved ændret håndtering af den organiske del af dagrenovationen i Københavns Kommune, Cowi, april 2012

5. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

Der var i begyndelsen af kommuneplanarbejdet tale om placere en stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet. Ændringen gled dog ud af kommuneplanarbejdet igen.

Kumulative effekter

Loven om miljøvurdering kræver, at der tages stilling til kumulative effekter af den foreslåede plan eller, i dette tilfælde, af de foreslåede ændringer.

Miljøvurderingen har omfattet følgende ændringer:

- Metro til Sydhavn
- Ændring af parkeringsnormer
- Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde

Udgangspunktet for vurderingen af kumulativ indvirkning er at se denne i forhold til en særlig ressource f.eks. de forskellige ændrings/delprojekters kumulative ændringer i byen for enten de naturområder, miljøforhold og/eller bolig- og erhvervsområder og menneskelige aktiviteter der er i byen.

Desuden skal der ses på, hvad de foreslåede ændrings indvirkning er, set i sammenhæng med de andre aktiviteter i planen, andre relevante planer eller programmer, synergi med det påvirkede miljø eller mellem forskellige typer af virkninger, og hvordan en eventuel negativ kumulativ effekt kan afbødes.

Der er anvendt en matrice til at sikre, at alle væsentlige virkninger er med (se bilag 4) .

Både ændring af parkeringsnormen og placering af et biogasanlæg skaber mere trafik. Der vurderes dog konkret ikke at være kumulative effekter ift. trafik og støjgener . Der er ingen negative effekter af de ændrede parkeringsnormer på de ruter som trafikken til og fra Prøvestenen anvender, da byudviklingsområderne, hvor ændringerne af parkeringsnormen vil have en effekt, ikke ligger i nærheden.

Det er vurderingen, at der ikke er væsentlige kumulative ændringer som følge af de samlede ændringer, der har været omfattet af miljøvurderingen.

Bilag 1. Miljøvurdering af Kommuneplan 2015, skema med kommunens relevante miljømål

Arealanvendelse		
<i>Mål som formuleret i oprindelig plan</i>	<i>Forkortet udgave af mål til brug i Matrice (bilag 3)</i>	<i>Oprindelig plan hvor målsætningen står</i>
Der skal skabes en tæt storby, der bruger mindre energi på transport.	Sikre udviklingen af tætbyen med mindst muligt transportbehov.	Planstrategi 2014
Stationsnærhedsprincippet	Sikre udviklingen af tætbyen med mindsket transportbehov.	Landsplandirektiv - Fingerplan 2013
Byfortætning	Sikre udviklingen af tætbyen med mindsket transportbehov.	Planstrategi 2014
Transport		
I 2015 cykler 50 % på arbejde eller til uddannelse i København.	Fremme anvendelsen af cykler og reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening	CPH15
Antallet af alvorlige tilskadekomne på de Københavnske cykelstier er halveret og 80 % af københavnske cyklister føler sig trygge.	Sikre at cyklister ikke kommer til skade og at de føler sig trygge	CPH15
For at nedbringe støjbelastningen vil kommunen arbejde for en general hastighedsreduktion på strækninger med mange støjbelastede boliger.	Minimere støj i boliger og daginstitutioner	Støjhandlingsplan 13
I 2015 er Københavns CO ₂ udledning fra transport reduceret med 10 % i forhold til i dag	Reducere CO ₂ -udledningen	KBH2025
I 2015 er luften så ren, at den ikke belaster københavnernes sundhed.	Sikre ren luft	CPH15, Ren luft plan
I 2015 skal københavnernes kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken, og alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.	Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner	CPH 2015
Energi		
20 % reduktion i varmeforbruget	Spare energi	KBH2025
20 % reduktion af elforbruget i Handels- og servicevirksomheder	Spare energi	KBH2025
10 % reduktion af elforbruget i husholdningerne	Spare energi	KBH2025
Der er installeret solceller svarende til 1% af elforbruget	Øge andel af vedvarende energi	KBH2025
Fjernvarmen i København er CO ₂ neutral	Øge andel af vedvarende energi	KBH2025
Elproduktionen er baseret på vind og biomasse og overstiger samlet elforbrug i København	Øge andel af vedvarende energi	KBH2025
Plast fra husholdninger og virksomheder bliver udsorteret	Øge andel af vedvarende energi	KBH2025
Bioforgasning af organisk affald	Øge andel af vedvarende energi	KBH2025
Vand		
Grundvandsressourcen kan udnyttes til drikkevand og sekundavand samt til andre formål som F.eks. grundvandskøling. Anvendelser der kan reducere behovet for import af drikkevand søges fremmet af hensyn til naturen i de omegnskommuner, hvor størstedelen af vandet til København indvindes.	Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand.	Grundvandsplan 2005
Opnåelse eller fastholdelse af miljøkvalitetsmål for vandområder	Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen	HUR's Regionplan 2005 og Statens Vandplaner
Opnåelse eller fastholdelse af badevandskvalitet i hele havnen	Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen	HUR's Regionplan 2005 og Vandplaner, Badevandsbekendtgørelsen
Vandforbruget i erhvervslivet skal reduceres til 34 liter pr. indbygger pr. døgn i 2010. Vandforbruget i husholdninger skal reduceres til 110 liter pr. indbygger pr. døgn i 2010.	Minimere vandforbruget i erhvervsliv og husholdninger.	Vandforsyningsplan 2006
Anvendelse af sekundavand skal udgøre mindst 2 pct. af det samlede vandforbrug i 2011 og 4 pct. i 2017.	Minimere vandforbruget	Vandforsyningsplan 2006
Pesticidforbruget hos private og virksomheder skal nedbringes med henblik på at beskytte grundvandet under København.	Beskytte grundvandet mod forurening	Strategi for jorden i København 2008 – 2015
Kommunen vil fremme anvendelsen af regnvand,	Lokal afledning af regnvand	Spildevandsplan 2008

ved at nedsive regnvandet til grundvandet eller udlede det til vandområder og rekreative vandelementer.		
Materialekredsløb		
I Københavns Kommune skal ressource- og energibesparelser ske gennem planmæssige tiltag, miljørigtig projektering og retningslinjerne for miljørigtigt byggeri, der gælder for kommunens eget og støttede byggeri.	Begrænse ressource- og energiforbrug.	Miljø i byggeri og anlæg 2010.
Mængden af affald til forbrænding skal reduceres med 20 % i 2018 – vha. øget affaldsforebyggelse og genanvendelse.	Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet	Ressource- og Affaldsplan 2018
Mindst 45 % af husholdningsaffaldet bliver genanvendt i 2018 – det svarer til, at der skal genanvendes 15 % mere husholdningsaffald end i dag.	Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet	Ressource- og Affaldsplan 2018
Grønne og blå områder		
Den biologiske mangfoldighed i byen skal øges.	Skabe øget biologisk mangfoldighed	Plads til Naturen
Kommunens søer, åer og kyster skal have klart vand med et rigt og varieret plante og dyreliv.	Skabe øget biologisk mangfoldighed	Plads til Naturen
Kyststrækninger, søer og åer skal være tilgængelige til rekreative aktiviteter.	Fremme rekreativ anvendelse af byen	MV11
90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15. min.	Udgår da målet er nået (96% og over målet på 90%).	Miljømetropolen
Københavnere besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag.	Sikre parker med høj kvalitet og rekreative tilbud	Miljømetropolen
Social mangfoldighed		
De socialt udsatte byområder skal løftes til københavnerniveau	Udgår da målet er for stedsspecifikt.	Politik for Udsatte Byområder 2011
Alle byområder, også de nye byudviklingsområder, skal have mindst 20% almene boliger	Fremme mangfoldighed i byen	Politik for Udsatte Byområder 2011, Kommuneplanstrategi 2014
Byens nye og gamle kvarterer skal hænge godt sammen både fysisk, socialt og kulturelt	Fremme mangfoldighed i byen	Kommuneplanstrategi 2014
Fremme spredning af almene områder i byen	Styrke social sammenhængskraft	Kommuneplanstrategi 2014
Anmode staten om bedre redskaber til at sikre almene boliger også i nye byudviklingsområder	Styrke social sammenhængskraft	Kommuneplanstrategi 2014
Byens rum		
Nærrekreative muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion skal forbedres.	Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion	Designpolitik København
I 2015 kan 90 % af københavnere gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter	Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion	CPH 2015 (102)
Undgå tomme faciliteter, optimere kvaliteten, udnyt ressourcer bedre og imødekom borgernes efterspørgsel efter nære rekreative tilbud.	Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer.	Kommuneplanstrategi 2014
Byens liv		
I 2015 er 80 % af københavnere tilfredse med mulighederne for at deltage i bylivet.	Skabe bedre byliv	Metropol for mennesker 2009
I 2015 er fodgængertrafikken steget med 20 % i forhold til 2008.	Skabe bedre byliv	Metropol for mennesker 2009
I 2015 opholder københavnere sig 20 % mere i byens rum end i 2008.	Skabe bedre byliv	Metropol for mennesker 2009
Identitet (kulturarv)*		
At Københavns kulturarv bruges og synliggøres som del af grundlaget for at forstå og udvikle byen.	Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen.	Kommuneplan 11
At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes.	Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser.	Kommuneplan 11
Langtidsholbarhed		
København vil være CO ₂ neutral i 2025.	Reducere CO ₂ udledningen	KBH 2025
Klimatilpasning gennem håndtering af øget mængde regnvand, havspejlsstigning samt højere temperaturer.	Sikre tilpasning til ændret klima	Klimatilpasningsplan

Uddybning af forkortelser ved henvisninger til de oprindelige planer i tredje kolonne:
CPH15: Miljømetropolen, KBH2025: Klimaplan 2025, Københavns klimatilpasningsplan, 2009.

Bilag 2A. MV matrice for Metro til Sydhavn

Vurdering den 8.12.14 Af: Catrine Biering og Lone Madsen

Pametre/mål	Planområdets indvirkning på målsætningen				Vesentlige	Bemærkninger
	0	+	-	+ / -		
Arealanvendelse						
Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov		X			ja	Metroen medvirker til udvikling af tætbyen, og god tilgængelighed.
Transport						
Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening		X			nej	Metroen vil flytte trafik fra busserne hvorved lokal støj og luftforurening herfra reduceres
Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge	X					
Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner	X					
Reducere CO ₂ -udledningen		X			Nej	Ved udbygning af metroen forventes det samlede CO ₂ udslip for metro og busser i Københavns Kommune fra 2009 til 2040 at være stort set uændret.
Sikre ren luft		X			nej	Metroen vil flytte trafik fra busserne hvorved lokal luftforurening herfra reduceres.
Energi						
Spare energi	X					Ikke relevant
Øge andel af vedvarende energi	X					Ikke relevant
Vand						
Beskytte grundvandet mod forurening	X					Ikke relevant
Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger	X					Ikke relevant
Lokal afledning af regnvand	X					Ikke relevant
Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand.	X					Ikke relevant
Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen	X					Ikke relevant
Materialekredsløb						
Begrænse ressource- og energiforbrug	X					Ikke relevant
Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet	X					Ikke relevant
Grønne og blå områder						
Skabe øget biologisk mangfoldighed	X					Ikke relevant

Fremme rekreativ anvendelse af byen	X					
Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker	X					Ikke relevant
Social mangfoldighed						
Fremme mangfoldighed i byen	X					Ikke relevant
Styrke social sammenhængskraft		X			ja	Metroen kan medvirke til at binde det nye og gamle Sydhavn tættere sammen samt knytte kvarteret tættere på resten af byen
Byens rum						
Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion	X					
Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer.	X					
Byens liv						
Skabe bedre byliv		X			nej	Metroen vil formentlig medvirke til at reducere trafikken lokalt i området
Identitet (Kulturarv)*						
Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen.	X					Ikke relevant
Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser.	X					Ikke relevant
Langtidsholbarhed						
Reducere CO ₂ -udledningen		X			nej	Når der ses på den samlede CO ₂ -reduktion vil metroen ikke bidrage ret meget.
Sikre tilpasning til ændret klima	X					

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2B. MV matrice for parkeringsnormen

Vurdering den 28/11-14 Af Mads Laursen, Christina Aagesen m.fl.

Pametre/mål	Planområdets indvirkning på målsætningen				Væsentlige	Bemærkninger
	0	+	-	+ / -		
Arealanvendelse						
Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov			X			De trafikale virkninger er ved at blive vurderet af Sørensen og Jens chr. Jeg regner ifølge de foreløbige udmeldinger med at de ikke er væsentlige.
Transport						
Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening	X					
Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge	X					
Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner	X					
Reducere CO ₂ -udledningen			X			Se ovenfor
Sikre ren luft						
Energi						
Spare energi	X					
Øge andel af vedvarende energi	X					
Vand						
Beskytte grundvandet mod forurening	X					
Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger	X					
Lokal afledning af regnvand	X					
Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand.	X					
Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen	X					
Materialekredsløb						
Begrænse ressource- og energiforbrug	X					
Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet	X					
Grønne og blå områder						
Skabe øget biologisk mangfoldighed	X					

Fremme rekreativ anvendelse af byen	X					
Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker	X					
Social mangfoldighed						
Fremme mangfoldighed i byen	X					
Styrke social sammenhængskraft	X					
Socio-økonomiske forhold skal ændres gennem sociale og fysiske indsatser*	X					
Byens rum						
Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion	X					
Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer.	X					
Byens liv						
Skabe bedre byliv	X					
Identitet (Kulturarv)*						
Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen.	X					
Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser.	X					
Langtidsholbarhed						
Reducere CO ₂ -udledningen	X					
Sikre tilpasning til ændret klima	X					

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2C. MV matrice for Trafikzone.

Vurdering den 28/11-14 Af: Trafikgruppen ved bl.a. Mads Laursen og Annette Kayser

Pametre/mål	Planområdets indvirkning på målsætningen				Væsentlige	Bemærkninger
	0	+	-	+ / -		
Arealanvendelse						
Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov		X			Nej	Trafikmængderne forventes ikke i væsentlig grad at mindskes. Der er deuden igangsat en vurdering af de trafikale virkninger ved Søren Elle og Jens Chr.
Transport						
Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening	X					.
Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge		X			Nej	Trafikken forventes ikke at mindskes væsentlig – og hastigheden er allerede lav. Dog vil adfærdsregulering kunne gøre trafikken sikrere.
Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner	X					Se ovenfor.
Reducere CO ₂ -udledningen	X					Se ovenfor
Sikre ren luft	X					Se ovenfor
Energi						
Spare energi	X					Ikke relevant
Øge andel af vedvarende energi	X					Ikke relevant
Vand						
Beskytte grundvandet mod forurening	X					Ikke relevant
Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger	X					Ikke relevant
Lokal afledning af regnvand	X					Ikke relevant
Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand.	X					Ikke relevant
Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen	X					Ikke relevant
Materialekredsløb						
Begrænse ressource- og energiforbrug	X					Ikke relevant
Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet	X					Ikke relevant
Grønne og blå områder						
Skabe øget biologisk mangfoldighed	X					Ikke relevant

Fremme rekreativ anvendelse af byen		X			Ne j	En fredeligere trafik vil i mindre grad kunne forbedre den rekreative anvendelse i Indre By/Christianshavn
Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker	X					Ikke relevant
Social mangfoldighed						
Fremme mangfoldighed i byen	X					Ikke relevant
Styrke social sammenhængskraft	X					Ikke relevant
Socio-økonomiske forhold skal ændres gennem sociale og fysiske indsatser	X					Ikke relevant
Byens rum						
Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion		X				Se kommentar under rekreativ anvendelse.
Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer.	X					
Byens liv						
Skabe bedre byliv		X				Se kommentar under rekreativ anvendelse.
Identitet (Kulturarv)*						
Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen.	X					Ikke relevant
Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser.	X					Ikke relevant
Langtidsholbarhed						
Reducere CO ₂ -udledningen	X					
Sikre tilpasning til ændret klima	X					

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2D. MV matrice for Biogasanlæg på Prøvestenen

Vurdering den 10/12-14 Af Mads Laursen, Mette Jørgensen

Pametre/mål	Planområdets indvirkning på målsætningen				Væsentlige	Bemærkninger
	0	+	-	+ /		
Arealanvendelse						
Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov	X					Der vil stadig komme den samme mængde tung trafik gennem lokalområdet.
Transport						
Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening	X					.

Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge	X					
Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner	X					
Reducere CO ₂ -udledningen		X			Ja	Biogas forventes at kunne erstatte diesel i tung transport
Sikre ren luft						
Energi						
Spare energi	X					
Øge andel af vedvarende energi		X			Ja	Biogasanlægget vurderes at øge andelen af vedvarende energi i Københavns Kommune, idet naturgas kan erstattes med biogas.
Vand						
Beskytte grundvandet mod forurening	X					
Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger			X		Ja	Vandforbruget for denne type virksomhed forventes at blive højt. Der vil blive arbejdet med vandspare-/recirkulationstiltag.
Lokal afledning af regnvand	X					
Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand.			X		Ja	Se under minimering af vandforbrug.
Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen	X				Ja	
Materialekredsløb						
Begrænse ressource- og energiforbrug	X					
Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet			X		Ja	Det forventes genanvendelsen øges væsentligt og får plast ud af forbrændingen
Grønne og blå områder						
Skabe øget biologisk mangfoldighed	X					
Fremme rekreativ anvendelse af byen	X					
Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker	X					
Social mangfoldighed						
Fremme mangfoldighed i byen	X					
Styrke social sammenhængskraft	X					
Byens rum						
Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion	X					

Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer.	X					
Byens liv						
Skabe bedre byliv	X					
Identitet (Kulturarv)*						
Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen.	X					
Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser.	X					
Langtidsholbarhed						
Reducere CO ₂ -udledningen		X			Ja	Fleksibiliteten i vindbaseret energisystem forventes øget med lavere CO ₂ til følge.
Sikre tilpasning til ændret klima	X					

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2E. MV matrice for Detailhandel på Fisketorvet

Vurdering den 28/11-14 Af: Mads Laursen, Tue Rex m.fl.

Pametre/mål	Planområdets indvirkning på målsætningen				Væsentlige	Bemærkninger
	0	+	-	+ / -		
Arealanvendelse						
Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov				X	JA	En stor detailhandelsbutik ved Fisketorvet vurderes at lokal være trafikskabende. I kommunal kontekst kan det have en positiv effekt, idet det kan mindske trafik andre steder til lignende butiksmål.
Transport						
Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening				X	Nej	Se under arealanvendelse.
Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge	X					
Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner	X					Området ligger i kontorområder og op ad jernbanen .
Reducere CO ₂ -udledningen				X	Nej	Se under arealanvendelse.
Sikre ren luft	X					
Energi						
Spare energi	X					
Øge andel af vedvarende energi	X					
Vand						
Beskytte grundvandet mod forurening	X					
Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger	X					
Lokal afledning af regnvand	X					
Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand.	X					
Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen	X					
Materialekredsløb						
Begrænse ressource- og energiforbrug	X					
Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet*	X					
Grønne og blå områder						
Skabe øget biologisk mangfoldighed	X					

Fremme rekreativ anvendelse af byen	X					
Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker	X					
Social mangfoldighed						
Fremme mangfoldighed i byen	X					
Styrke social sammenhængskraft	X					
Socio-økonomiske forhold skal ændres gennem sociale og fysiske indsatser	X					
Byens rum						
Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion	X					
Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer.	X					
Byens liv						
Skabe bedre byliv	X					
Identitet (Kulturarv)*						
Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen.	X					
Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser.	X					
Langtidsholbarhed						
Reducere CO ₂ -udledningen	X					
Sikre tilpasning til ændret klima	X					

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 4 Kumulative effekter

Dilemmamatrix: Ændring/indvirkning Målsætning	CO2	Vedvarende energi	Vandforbrug	Øget genanvendelse	Lugt og støjgener	Trafikale forhold	Bemærkninger
Metro til Sydhavn	V (falder over tid)	V (stiger over tid)	-	-	v	v	Det er vurderet at der ikke er et behov for et særligt overvågningsprogram i forbindelse med driften af metro til Sydhavn.
Ændring af parkeringsnormer	x	-	-	-	x	X (i nye byudviklingsområder)	For at modvirke de negative konsekvenser af trængsel har kommunen et "Administrationsgrundlag for trafikledelse i København", der udstikker retningslinier for trafikledelse og som udgør kommunen grundlag for den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed trafikikkerhed.
Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde	-	V (erstatte fossile brændsler)	-	-	x	?	Især de trafikale forhold undersøges ifm. den videre planlægning

Dilemmamatrix. Signaturforklaring: v (intet dilemma), X (dilemma), ? (yderligere information nødvendig).



16-02-2015

Bilag 9: Detailhandelsudviklingen i København 2008 - 2014

Udviklingen inden for den fysiske detailhandel har de seneste år været præget af ændrede vilkår, bl.a. stagnerende privatforbrug, øget e-handel, ændret lukkelov og stærkere regional konkurrence. Butikkerne i København har trods udfordringerne klaret sig relativt godt.

Sagsnr.

2015-0030965

Dokumentnr.

2015-0030965-1

Dette notat indeholder en sammenfatning af planlægningen til butikksformål i forslag til Kommuneplan 2015. Notatet redegør desuden for detailhandelsudviklingen i Københavns Kommune i perioden 2008-2014.

Sagsbehandler

Tue Rex

Institut for Center Planlægning (ICP) har udarbejdet rapporten "Analyse af detailhandlen i København 2014". Den indeholder en beskrivelse af detailhandelsudviklingen i kommunen og dens bydele og indeholder desuden anbefalinger til kommunens planlægning.

Sammenfatning

Planlægningen til butikksformål i forslag til Kommuneplan 2015

Forslag til Kommuneplan 2015 viderefører, at detailhandelsstrukturen skal sikre:

- Københavns position som Øresundsregionens overordnede butikks- og oplevelsescenter,
- gode indkøbsmuligheder i alle bydele,
- begrænsede transportafstande ved indkøb,
- god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklende og kollektiv trafik.

For at styrke eksisterende og allerede planlagte centerområder udlægges der ingen nye områder i forslag til Kommuneplan 2015.

Udvidelsesmulighederne i de enkelte centerområder er fastholdt på samme niveau som i Kommuneplan 2011. Der er dog skabt mulighed for en udvidelse af detailhandlen på Frederikssundsvej for at styrke indkøbsmulighederne i Brønshøj-Husum.

Der er samlet udlagt mulighed for at etablere knap 300.000 m² nyt butikksareal i kommunens bymidter og bydelscentre. Yderligere udvidelsesmuligheder kan blive fastlagt på baggrund af konkret planlægning (kommuneplantillæg).

Kommuneplanforslaget giver i henhold til landsplandirektiv mulighed for at etablere i alt 9 udvalgsbutikker over 2.000 m². Én af disse butikker reserveres til en udvidelse af stormagasinet Magasin i City.

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 6A
1599 København V

Telefon
2053 1769

E-mail
tur@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

ICPs vurderinger og anbefalinger

Institut for Centerplanlægning (ICP) vurderer, at Københavns Kommune kan planlægge for op til ca. 350.000 m² nyt butiksareal frem til 2027. Vurderingen er baseret på forventninger til udviklingen i befolkning og forbrug, markedsmæssige muligheder samt hensynet til at sikre fleksibilitet i planlægningen.

ICP anbefaler, at arealer udlægges så centralt og koncentreret så muligt, idet attraktiv beliggenhed og kritisk masse vil få øget betydning for de fysiske butikker i fremtiden. Det gælder især for udvalgsvarehandlen, der de seneste år har bevæget sig i retning af færre, men stærkere udbudspunkter. Det betyder, at især City (inkl. Fisketorvet) og Ørestad City vil få større betydning i fremtiden.

ICP vurderer, at det kan betyde, at det kan være vanskeligt at opretholde en alsidig forsyning med udvalgsvarebutikker i alle bydele. De enkelte bydele vil dog fortsat kunne fastholde og udvikle en god, lokal dagligvareforsyning, idet dagligvarer i vid udstrækning købes tæt på bopælen.

Detailhandelsudviklingen 2008-2014

København har fastholdt et samlet butiksareal på ca. 1 mio. m² i perioden 2008-2014. Der er sket en reduktion inden for udvalgsvarer. Inden for dagligvarer er der kommet flere discountbutikker, mens en række mindre købmænd, kiosker samt specialbutikker er lukket.

Detailhandlen har i perioden været påvirket af ændrede økonomiske og strukturelle vilkår. Udviklingen har bevæget sig i retning af færre, men stærkere udbudspunkter. Det har skabt øget regional konkurrence. Der har samtidig været et stagnerende privatforbrug og en øget e-handel. Udviklingen har især påvirket udvalgsvarehandlen.

København har klaret sig relativt godt i forhold til resten af landet. Det skyldes især, at befolkningsvæksten har skabt et øget forbrug, der har været med til at fastholde omsætningen i de fysiske butikker. Udviklingen har dog været meget forskellig fra bydel til bydel.

I Indre By og på Vestamager står udvalgsvarehandlen stærkt. City (inkl. Fisketorvet) har fastholdt sin position som landets største indkøbs- og oplevelsescentrum, og Ørestad City tiltrækker fortsat kunder fra et stort, regionalt opland.

På Vesterbro, på Østerbro og i Bispebjerg er der kun sket mindre ændringer af udvalgsvarehandlen. I de øvrige bydele, Nørrebro, Vanløse, Brønshøj-Husum, Sundbyerne og Valby, har udvalgsvarehandlen oplevet en tilbagegang. Dagligvarehandlen står fortsat relativt stærkt i alle bydele.

Baggrund

Detailhandelsudviklingen i København 2008-2014

Institut for Center Planlægning (ICP) har udarbejdet analyser af detailhandelen i Københavns Kommune i 2008 og 2014. Analyserne indeholder bl.a. en registrering af butikker i kommunen samt beregninger af borgernes forbrug og butikkernes omsætning.

Amager er i analyserne opdelt i Sundbyerne (de tidligere bydele Sundbyøster og Sundbyvester) og Vestamager (den tidligere bydel Vestamager) for at give en mere hensigtsmæssig beskrivelse af detailhandlen, bl.a. omkring Amagerbrogade.

I København var der i 2014 omkring 4.100 butikker med et samlet butiksareal på ca. 991.000 m². En tredjedel af det samlede butiksareal blev anvendt til dagligvarehandel, de resterende to tredjedele til udvalgsvarerhandel.

Siden 2008 er butiksantallet reduceret med knap 300 butikker og det samlede butiksareal er reduceret med ca. 12.000 m². Tilbagegangen er primært sket indenfor udvalgsvarerhandlen. Det er skyldes bl.a. nedgangen i det private forbrug efter finanskrisen, samt den stigende e-handel, der har flyttet en del af udvalgsvarerforbruget fra de fysiske butikker til internettet.

På trods af tilbagegangen har den københavnske detailhandel klaret sig godt i forhold til detailhandlen i resten af landet. F.eks. er antallet af butikker i København reduceret med 7 % i perioden 2008-2014, mens antallet på landsplan er reduceret med 11 % alene i perioden 2008-2011.

Den kraftige befolkningsvækst har betydet, at københavnernes samlede forbrug er steget med 7 % i perioden 2007-2013. Trods øget konkurrence og stigende e-handel har det således været muligt at fastholde omsætningen i 2013 på niveau med omsætningen i 2007. Udviklingen dækker over en tilbagegang i udvalgsvareromsætningen og en fremgang i dagligvareomsætningen. Handelsbalancen (forholdet mellem butikkernes omsætning og borgernes forbrug) for København faldt i perioden fra 137 % til 128 %.

Dagligvarehandlen

I København var der i 2014 omkring 1.300 dagligvarebutikker med et samlet butiksareal på ca. 363.000 m². Dagligvarehandlen er primært knyttet til discountbutikker, supermarkeder og varehuse, som er rygraden i dagligvareforsyningen i kommunen. Den øvrige dagligvarehandel omfatter kiosker, mindre specialforretninger med fødevarer, apoteker, materialister m.fl. I 2014 lå knap 60 % af butiksarealet til dagligvarer i bymidterne.

Siden 2008 er butiksarealet til dagligvarer øget med 25.000 m², mens antallet af butikker er reduceret med knap 70. Udviklingen skyldes, at der er åbnet flere store discountbutikker, mens en række mindre købmænd, kiosker samt specialbutikker såsom bagere, grønthandlere og slagere er lukket. Årsagen er bl.a. de større dagligvarebutikkers længere åbningstider og udvidelser af sortimentet, som har forringet de små butikkers driftsvilkår.

Det skønnes, at dagligvarebutikkernes samlede omsætning var ca. 16,4 mia. kr. i 2013. Discountbutikkerne stod for ca. 35 % af omsætningen. Den samlede omsætning var lidt større end københavnernes samlede dagligvareforbrug, hvilket gav en handelsbalance på 104 %.

Udvalgsvarerhandlen

I 2014 var der knap 2.800 udvalgsvarerbutikker med et samlet butiksareal på ca. 628.000 m². Mere end halvdelen af butiksarealet var knyttet til de regionale centre City (inkl. Fisketorvet) og Ørestad City. De øvrige bymidter rummede knap 30 % af butiksarealet.

Siden 2008 er butiksarealet til udvalgsvarer reduceret med 37.000 m², mens antallet af butikker er faldet med knap 230. Årsagen er primært det faldende privatforbrug efter finanskrisen samt væksten i e-handlen, der betyder, at ca. 15 % af udvalgsforbruget i 2014 dækkes ved køb på nettet mod kun 5 % i 2008.

Udviklingen inden for udvalgsvarerhandlen har de seneste år bevæget sig i retning af færre, men stærkere udbudspunkter. Det har skabt en øget regional konkurrence i hovedstadsregionen. Det har også været med til at præge udviklingen i udvalgsvarerhandlen i København, der har været meget forskellig fra bydel til bydel.

I Indre By og på Vestamager står udvalgsvarerhandlen stærkt. City har fastholdt sin position som landets største indkøbs- og oplevelsescentrum, og Ørestad City tiltrækker fortsat kunder fra et stort, regionalt opland. I begge regionale centre er der kun sket en lille tilbagegang i butiksarealet til udvalgsvarer.

På Vesterbro, på Østerbro og i Bispebjerg er der kun sket mindre ændringer af udvalgsvarerhandlen. Den markante befolkningsudvikling samt i mindre grad turisme har understøttet handlen på Vesterbro, mens Østerbro med profilerede udvalgsvarerbutikker har formået at fastholde et særligt, attraktivt butiksudbud.

I de øvrige bydele, Nørrebro, Vanløse, Brønshøj-Husum, Sundbyerne og Valby, er der sket en nedgang i udvalgsvarerhandlen. Butiksarealet er især reduceret på Nørrebro og i Valby.

Den samlede omsætning i udvalgswarebutikkerne var skønnet 19,9 mia. kr. i 2013. Da det store butiksudbud i de regionale centre tiltrækker mange turister og forbrugere fra andre kommuner, var omsætningen i udvalgswarehandlen mere end halvanden gang større end københavnernes samlede udvalgswareforbrug i 2013. Det resulterede i en handelsbalance på 159 % for udvalgsvarer.

Butikker med særlig pladskrævende varer

Der er ca. 40 butikker i København, der alene forhandler særlig pladskrævende varer: biler, lystbåde, campingvogne, planter og havebrugsvarer, tømmer og byggematerialer, grus-, sten- og betonvarer. Butikkerne har et samlet areal på ca. 90.000 m².

De største koncentrationer af butikker med særlig pladskrævende varer findes omkring Gammel Køge Landevej og ved Røvsingsgade.

Vurdering af arealbehov til butiksformål frem til 2027

Institut for Centerplanlægning vurderer, at Københavns Kommune kan planlægge for op til ca. 350.000 m² nyt butiksareal frem til 2027. Vurderingen er baseret på forventninger til udviklingen i befolkning og forbrug, regionalisering af detailhandlen, markedsmæssige muligheder samt hensynet til at sikre fleksibilitet i planlægningen.

Befolkningen i København forventes at vokse med ca. 100.000 indbyggere i perioden 2015-2027. Københavnernes forbrug af dagligvarer og udvalgsvarer forventes at have en moderat vækst på henholdsvis 0,25 % og 1,25 % om året.

E-handlen forventes dog at tage yderligere markedsandele fra de fysiske butikker i de kommende år, hvor særligt udvalgswarehandlen vil blive påvirket. Det vurderes, at ca. 5 % af dagligvareforbruget og ca. 25 % af udvalgswareforbruget dækkes gennem køb via e-handelskanaler i 2027.

Detailhandelsstrukturen i forslag til Kommuneplan 2015

Forslag til Kommuneplan 2015 viderefører, at detailhandelsstrukturen skal sikre:

- København position som Øresundsregionens overordnede butiks- og oplevelsescenter,
- gode indkøbsmuligheder i alle bydele,
- begrænsede transportafstande ved indkøb,
- god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklende og kollektiv trafik.

Det vurderes, at attraktiv beliggenhed og kritisk masse vil få øget betydning for de fysiske butikker i fremtiden. Det gælder især for udvalgswarehandlen, der de seneste år har bevæget sig i retning af

færre, men stærkere udbudspunkter. Det betyder, at især City (inkl. Fisketorvet) og Ørestad City forventes at få større betydning i fremtiden, og at konkurrencen mellem regionens største udbudspunkter vil blive skærpet. Det betyder samtidig, at det kan være vanskeligt at opretholde en alsidig forsyning med udvalgswarebutikker i alle bydele.

Dagligvarer købes i vid udstrækning tæt på bopælen og det forventes, at størstedelen af dagligvareforbruget også i fremtiden vil blive dækket lokalt. De enkelte bydele vil derfor fortsat kunne fastholde og udvikle en god, lokal dagligvareforsyning.

Bymidter

Bymidterne rummer knap 740.000 m² butikker, hvilket svarer til ca. 75 % af butiksarealerne i kommunen. Det forventes, at størstedelen af udvidelsen af butiksarealerne vil ske i disse områder. En betydelig del af væksten vil være knyttet til den regionale detailhandel i City (inkl. Fisketorvet) og Ørestad City.

Bymidterne udpeges af staten i et landsplandirektiv for detailhandel. Udvidelsesmulighederne er fastholdt på samme niveau som i Kommuneplan 2011, dog gives der mulighed for en øget udvidelse af butiksarealet på Frederikssundsvej i Brønshøj-Husum.

I City er der mulighed for at udvide butiksarealerne med ca. 40.000 m². I Ørestad City er der mulighed for at etablere ca. 15.000 m² nyt butiksareal. På Fisketorvet fastholdes det nuværende butiksareal.

Det centrale Vanløse har en udvidelsesramme på ca. 28.000 m², hvilket bl.a. skal muliggøre opførelsen af butikscenteret Galleria. Frederikssundsvej i Brønshøj-Husum gives en udvidelsesramme på ca. ca. 19.000 m² for at skabe mulighed for en ny centerdannelse i Husum. Disse muligheder skal skabe rammer for en butiksforsyning, som svarer til niveauet i de fleste andre bydele i kommunen.

I de øvrige bymidter er der fastlagt rammer, som kan sikre mulighed for en stærk dagligvareforsyning og en god udvalgswareforsyning.

Udvalgswarebutikker over 2.000 m²

Forslag til Kommuneplan 2015 giver i henhold til landsplandirektiv for detailhandel mulighed for at etablere i alt 9 udvalgswarebutikker over 2.000 m² med følgende fordeling: 3 i City (inkl. Fisketorvet), 3 i Ørestad City og 3 i de øvrige bymidter under ét. Én af disse butikker reserveres til en udvidelse af stormagasinet Magasin i City. De øvrige butikker udmøntes på baggrund af konkrete henvendelser.

Bydelscentre

Bydelscentrene har et samlet butiksareal på godt 120.000 m². I disse centre er der typisk givet mulighed for en mindre udvidelse af butiksarealet for at sikre plads til en løbende modernisering og fornyelse af butikslivet.

Der er ikke udpeget nye bydelcentre i forslag til Kommuneplan 2015. Udvidelsesmulighederne er med mindre justeringer fastholdt på samme niveau som i Kommuneplan 2011.

De største bydelscentre er fortsat udlagt i den nye bydel Nordhavn og på Carlsberg. Bydelscentrene skal rumme butiksforsyning for de nye byområder og de tilgrænsende kvarterer samt overordnet detailhandel, bl.a. større udvalgsvarebutikker, som vanskeligt kan indpasses kommunens bymidter.

Lokalcentre

Kommunen rummer i dag 50 lokalcentre med et samlet butiksareal på ca. 46.000 m². Centrene rummer helt overvejende dagligvarebutikker, herunder discountbutikker og mindre supermarkeder. Lokalcentrene skal sikre en nær dagligvareforsyning i alle dele af kommunen.

Der er ikke udlagt nye lokalcentre i forslag til Kommuneplan 2015.

Butikker med særlig pladskrævende varer

Der er udpeget 10 områder til butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer. Det vurderes, at de udpegede områder sikrer velbeliggende muligheder for en udvidelse af butiksforsyningen med disse varegrupper i København.

Der udlægges ét nyt område på Nordøstamager, hvor der ligger en eksisterende forhandler af brugte biler. Desuden øges rammen for området langs Røvsingsgade, hvor flere større bilforhandlere er lokaliseret, med 10.000 m².

Bilag 10

Skabelon til intern høring KP 15 marts - maj 2015

Høringssvar fra ----- Lokaludvalg/----Råd

Den interne høring i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 15 Den sammenhængende by løber fra 17. marts til 8. maj 2015.

I høringssvarene bør der være en skelnen mellem bemærkninger til kommuneplanen og deciderede ændringsforslag til indholdet. Der opfordres til at fokusere på indhold, som berører den pågældende bydel/råds arbejdsområde.

Hvidbogen som udarbejdes til behandlingen af forslaget til kommuneplan i juni 2015 vil samle de ændringsforslag, der kommer i den interne høring med forvaltningens bemærkninger og indstilling til behandling af ændringsforslaget. Ændringsforslagene skal være konkrete og i skemaet angive hvilket dokument, kapitel og side det vedrører, samt den nye formulering, som foreslås i stedet.

Bemærkninger og kommentarer i øvrigt vil indgå som bilag til hvidbogen i den form høringssvaret modtages.

Skema til brug for høringssvaret.

Dokument	Kapitel/afsnit	Side og linje samt gengivelse af oprindelig tekst	Slettes/ forslag til ny tekst

Skema til kommentarer.

Dokument	Kapitel/afsnit	Side og linje samt gengivelse af oprindelig tekst	Kommentar/bemærkning