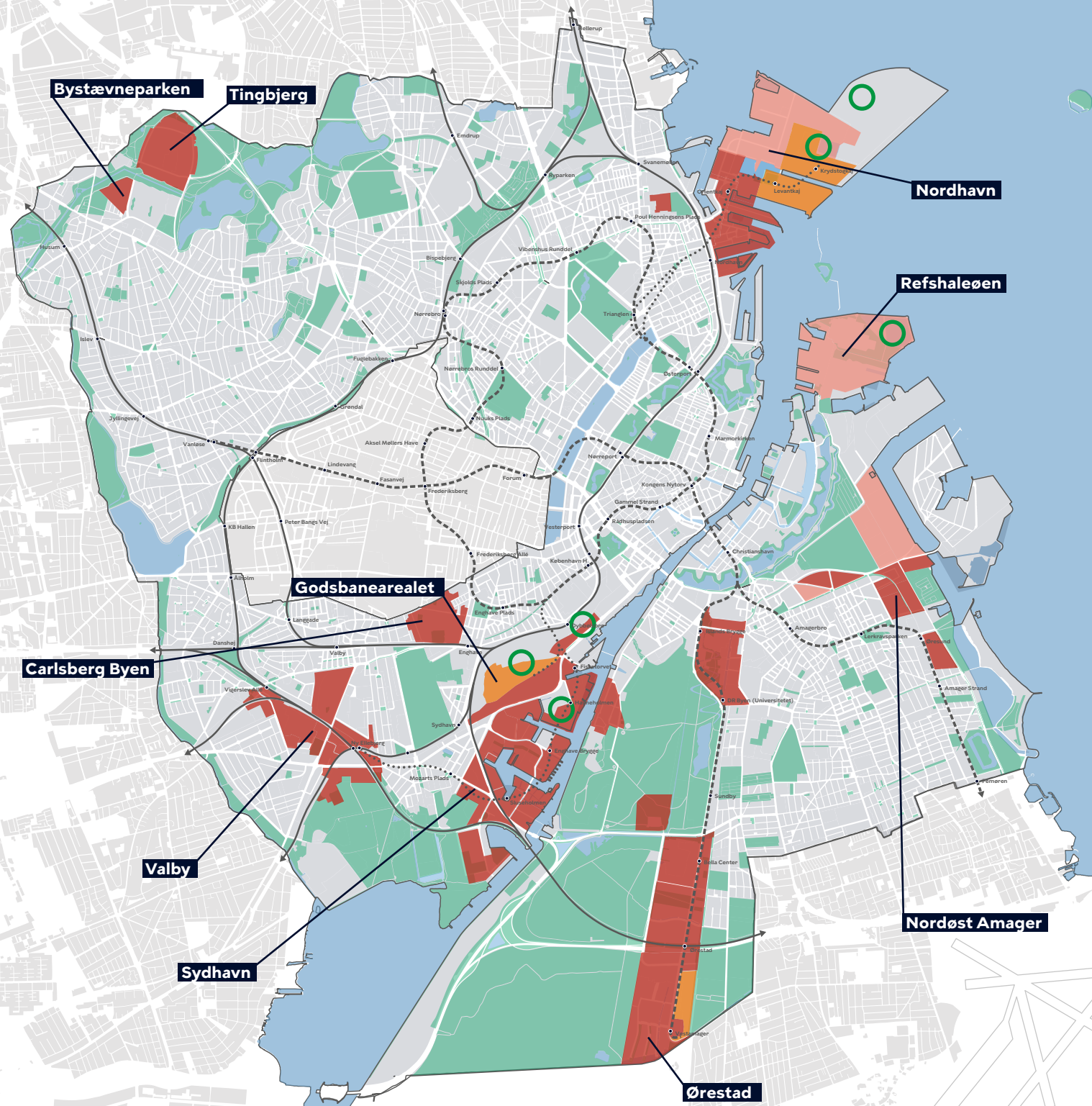




# Verdensby med ansvar

Forslag til  
Københavns Kommuneplan 2019



# København set fra oven

## Rækkefølge for byudviklingen i København

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

## Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro
- Planlagt metro

## Rummelighed i byudviklingsområder (m<sup>2</sup>)

Område	Bolig	Erhverv
Ørestad	800.000	760.000
Nordhavn	900.000	700.000
Sydhavn	390.000	340.000
Valby	540.000	290.000
Carlsberg Byen	240.000	150.000
Amager Øst og Nordøst Amager	390.000	150.000
Godsbaneterrænet, Bådehavnsgade og Borgm. Christiansens Gade	820.000	330.000
Bystævneparken og Tingbjerg	190.000	0
Andre områder	80.000	30.000
<b>Samlet rummelighed</b>	<b>4.350.000</b>	<b>2.750.000</b>

### En kommuneplan i tre dele

Med Københavns Kommuneplan 2019 sættes rammerne for Københavns udvikling over de næste 12 år. Kommuneplan 2019 består af tre overordnede dele – en politisk hovedstruktur, retningslinjer og rammer for lokalplanlægningen.

Den politiske hovedstruktur beskriver den overordnede vision for byens udvikling og arealanvendelse. Afsnittet indeholder således Københavns Kommunes boligpolitik og de politiske visioner for udbygningen af infrastruktur, energiforsyning, erhverv samt meget andet.

Retningslinjerne angiver administrationsgrundlaget for arealanvendelsen. Afsnittet indeholder bl.a. rækkefølgeplanen for byens udvikling, boligstørrelsesbestemmelser og retningslinjer for byens kulturarv. Du kan derudover læse om Københavns Kommunes tilgang til højhuse, midlertidige anvendelser og lokalisering af erhverv.

Rammerne er specifikke regler som kommunen skal følge i lokalplanlægningen. De anvendes også i den daglige byggesagsbehandling, når der ikke er lokalplan og et projekt ikke kræver lokalplan. Det er emner som fx anvendelse, tæthed, byomdannelsesområder, parkering samt områder uden bebyggelse.

Dette dokument er først og fremmest en beskrivelse af de overordnede visioner for byudviklingen i København og skal ses i sammenhæng med Københavns Kommuneplanstrategi 2018, der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 28. februar 2019. Københavns Kommuneplan 2019, herunder de egentlige retningslinjer og rammer for lokalplanlægningen, kan i sin helhed findes på kommuneplanens hjemmeside.

**kp19.  
kk.dk**



# Forord

## Et fælles afsæt for Københavns udvikling

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

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

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

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

### Fire centrale budskaber fra københavnere

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

### **Plads til alle**

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

### **Pas på byens kvaliteter**

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

### **Mere cyklisme og kollektiv trafik**

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

### **Mangfoldighed, diversitet og møder på tværs**

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

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

God læselyst!

Frank Jensen, Overborgmester



---

# Indhold

- 8 En introduktion til Københavns udvikling**
  
- 10 Kapitel 1 - Verdensby med ansvar**
  - 12 En social og mangfoldig by
  - 18 En grøn, sund og bæredygtig by
  - 24 En kulturel storby med kant
  - 28 En by i vækst med talenter og arbejdspladser
  - 32 En international byregion
  
- 36 Kapitel 2 - Målsætninger for udviklingen af København**
  - 37 Mål for den overordnede byudvikling
  - 37 Mål for boliger og byliv
  - 38 Mål for erhverv
  - 38 Mål for trafik
  - 39 Mål for energi og miljø
  - 39 Mål for rekreation og natur
  
- 40 Kapitel 3 - Udviklingen i København frem mod 2031**
  - 42 Amager Vest
  - 44 Amager Øst
  - 46 Bispebjerg
  - 48 Brønshøj-Husum
  - 50 Christianshavn
  - 52 Indre By
  - 54 Kongens Enghave
  - 56 Nørrebro
  - 58 Valby
  - 60 Vanløse
  - 62 Vesterbro
  - 64 Østerbro
  
  - 66 Lynetteholmen
  
  - 68 Liste over væsentlige rammeændringer
  
- 70 Kapitel 4 - Rammer for byggeriet i København**

---

# En introduktion til Københavns udvikling

1954



2001



2018



2035





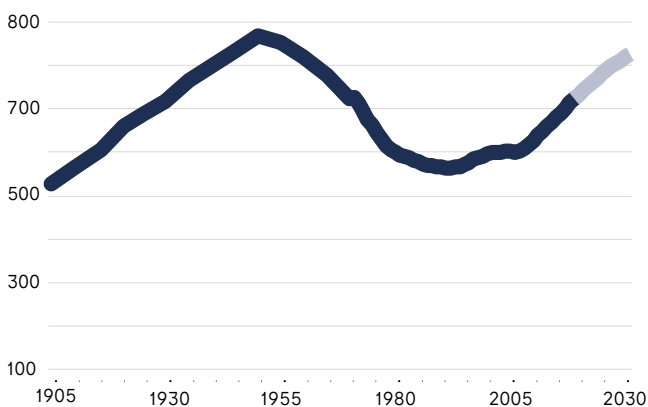
København er i de her år inde i en udvikling, som på mange måder adskiller fra forrige årtier. Ikke siden 1930-40'erne er byen vokset så meget. Bare de sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere og de næste 12 år, forventes byen at vokse med næsten ca. lige så mange. I 2031 forventes der at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen. Det er en markant fremgang siden starten af 1990'erne, hvor befolkningstallet var på ca. 465.000 københavnere.

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

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

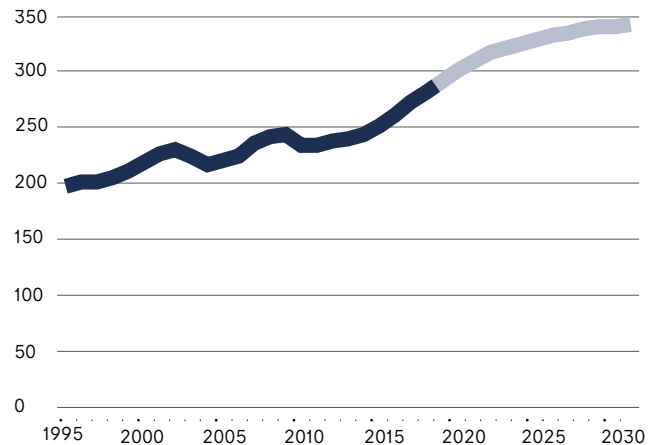
De mange nye investeringer i byen skaber arbejdspladser. Antallet af private arbejdspladser er således steget markant de senere år og frem mod 2031 forventes tallet at stige med yderligere 50.000 arbejdspladser.

### Befolkningsudvikling i København

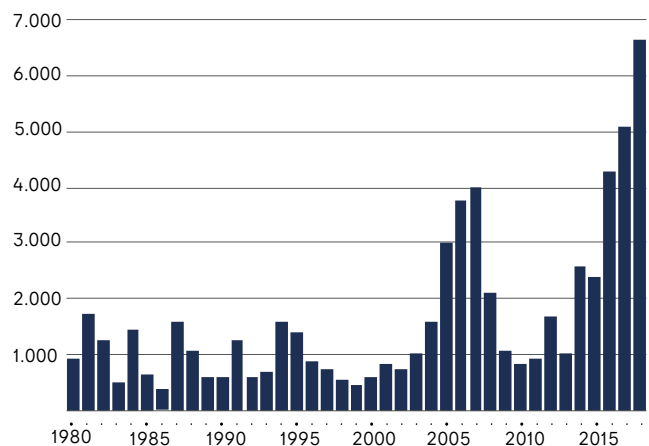


Kilde: Danmarks Statistik og Københavns Kommune

### Privat arbejdspladser i København



### Antal nyopførte boliger i København



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

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

## Kapitel 1

# Verdensby med ansvar

## Storby for mennesker

### Høj livskvalitet og rum for alle

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

København skal være en demokratisk verdensby med et socialt ansvar – der skaber rammerne for en høj livskvalitet og giver rum for både københavnere, tilflyttere og byens gæster.

## Bæredygtige byløsninger

### Global og national dynamo

København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. De bæredygtige transportformer skal fremmes, da de indvirker positivt på luftkvaliteten i byen. København skal have flere store og små grønne, rekreative områder. København skal forbedre de bæredygtige byløsninger og den innovative velfærdsteknologi som byen og virksomhederne allerede rummer. Her skal København være et foregangs eksempel i den grønne omstilling og et udstillingsvindue for københavnske såvel som danske virksomheders byløsninger og ideer, hvor København bruges som springbræt til at bringe dem ud i verden. Byløsningerne skal bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer og realiseringen af FN's 17 verdensmål, der sætter 17 konkrete mål for en global bæredygtig udvik-

ling. Samtidig skal de tiltrække talenter, gæster, virksomheder og investeringer med interesse for bæredygtige byløsninger til København.

København skal være verdensby med nationalt og globalt ansvar for de bæredygtige byløsninger, til gavn for københavnere og udviklingen af nye lokale, regionale og nationale arbejdspladser.

## Byudvikling med kant

### Udvikling og mod til at teste

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

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

# En social og mangfoldig by

## Udvalgte målsætninger

### Københavns Kommune har som mål:

- At skabe plads til 100.000 nye københavnere i 2031.
- At sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m<sup>2</sup> erhverv frem mod 2031.
- At almene boliger udgør 20 % af boligerne i København og at 25 % af de nye boliger i byen er almene.
- At skabe rammer for 12.000 nye ungdomsboliger frem mod 2031.
- At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn og enlige, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.
- At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne og at nye byområder får den rette serviceudbygning i rette tid.

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.

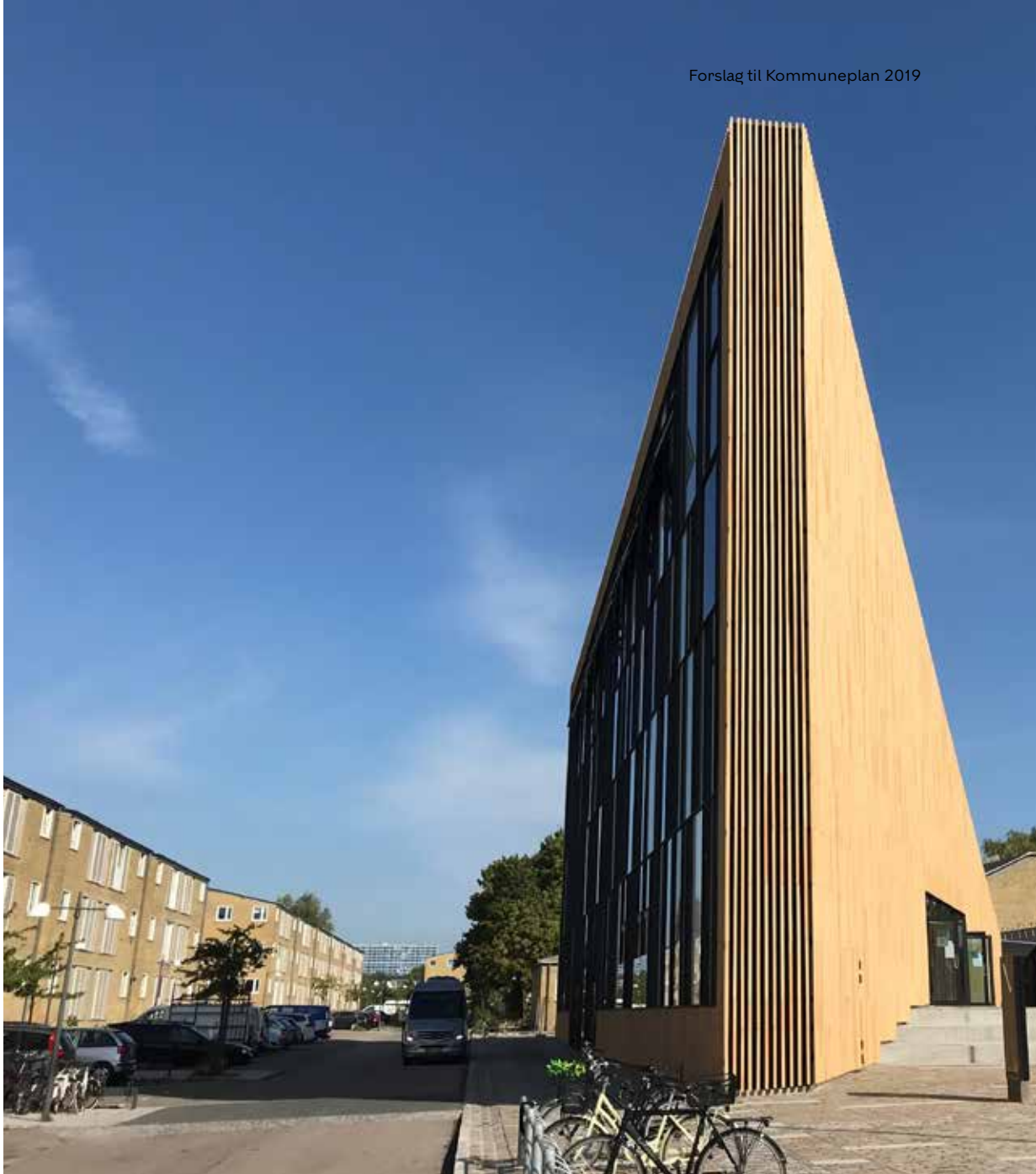
## ÉN SAMLET BOLIGPOLITIK

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

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

## MED ÉN SAMLET BOLIGPOLITIK VIL VI...

- > Sikre rammerne for at bygge et tilstrækkeligt antal boliger i København
- > Sikre en sammenhængende by med plads til alle
- > Sikre rammerne for bofællesskaber og alternative boformer



Tingbjerg Bibliotek\Kulturhus

### **60.000 nye boliger skal sætte en dæmper på prisstigninger på boligmarkedet**

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

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

Der vil fortsat være behov for større familieboliger, men byen oplever også en stor efterspørgsel efter mindre boliger, der er velegnede til de mange studerende og singler i byen. Derfor reviderer vi med Kommuneplan 2019 bolig-

størrelsesbestemmelserne, så det bliver muligt at bygge flere mindre boliger. 50 % af etagearealet i nybyggeriet vil med de nye bestemmelser kunne disponeres frit, eksempelvis til små boliger. I de resterende 50 % af etagearealet skal boligerne være mindst 95 m<sup>2</sup> i gennemsnit. Ingen boliger må være mindre end 50 m<sup>2</sup>. På den måde skaber vi rammerne for flere mindre boliger i byen, samtidigt med at der fortsat bygges store boliger til familier i byen. Med de nye bestemmelser vil der i princippet være mulighed for at bygge dobbelt så mange mindre boliger end tidligere. Der gælder fortsat særlige bestemmelser for bl.a. ungdomsboliger, bofællesskaber og botilbud til socialt udsatte borgere og borgere med fysiske og psykiske handicap, og disse boligtyper er således fritaget fra beregningen af gennemsnit og mindstestørrelsen på 50 m<sup>2</sup>.

Alle nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer og boligstørrelser. Bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum, og skal forholde sig til den københavnske egenart. De boliger der bygges, skal gennemgående være en god kvalitet og gerne i bæredygtige materialer. De skal være rationelt disponeret så de er gode og sunde at leve

"Boliger og de grønne områder skal udvikles i et samspil, der både giver mulighed for at vi kan blive flere i København, samtidig med at vi forsat kan have adgang til grønne åndehuller."

i. De skal være fleksible, så boligerne kan imødekomme københavnernes behov på tværs af familietyper og livsfasen. Boligpolitikken og kommunens politikker og programmer for arkitektur, bynatur, klimatilpasning, almene boliger mv. definerer de konkrete rammer og vilkår for at bygge boliger i København, og disse politikker forpligter alle, der bygger boliger i København til at opføre boliger med respekt og omtanke for byens behov.

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

#### **En sammenhængende by med plads til alle**

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

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

For at sikre, at der også bygges almene boliger til udsatte københavnere, målrettes en del af de almene boliger til dem der har aller mest brug for en bolig. For op til 20 % af de nye almene boliger kan der blive stillet krav om, at boligerne i særlig grad kan anvendes til den boligsociale anvisning. Af disse skal halvdelen af boligerne have en maksimal husleje på 3.300 kr. (2016 P/L) om måneden.

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

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

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

### Plads til nye boligformer og boligeksperimenter

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

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

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

Udviklingen af nye boligformer og eksperimenterende boligbyggeri i København forudsætter, at der kan skabes byggemuligheder, eksempelvis gennem udstykning af mindre parceller eller særlige områder til eksperimenterende boligbyggeri udvalgte steder i byen i samarbejde med grundejerne. Lokalplanlægningen skal derfor understøtte, at bebyggelser skal kunne etableres i forskelligt volumen – fra større sammenhængende bebyggelser til mindre bebyggelser for at understøtte nye borgerdrevne initiativer. Der skal også gives mulighed for midlertidige

## ET SÆRLIGT FOKUS PÅ UDSATTE BOLIGOMRÅDER

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

- > At ingen københavnske boligområder er udpeget på statens ghettoliste eller listen over udsatte boligområder i 2030.
- > At København ikke får færre almene boliger som følge af parallelsamfundsløvgivningen.
- > At daginstitutioner fastholdes i alle udsatte boligområder.
- > At fysisk udvikling af alle udsatte boligområder sikres med fx flere funktioner og offentlige investeringer, privat fortætning og almene ungdoms- og ældreboliger.
- > At der fortsat sikres adgang til små, billige boliger til boligsocial anvisning for byens mest udsatte.

"Nye typer af boliger skal imødekomme de københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller andre boformer, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen."

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

#### **Gode rammer for københavnernes hverdag**

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



Almene boliger på Dortheavej i Nordvest af BIG



De kommunale funktioner skal placeres, så de bidrager til at binde byen sammen på tværs af geografiske, fysiske og socioøkonomiske skel. Vi skal sikre en god udnyttelse af kvadratmeterne gennem samlokalisering og multifunktionalitet, når vi bygger kommunale funktioner, ligesom

funktionerne så vidt muligt skal udnytte potentialet i eksisterende bygninger. Endelig skal bygninger og byrum med kommunale funktioner kunne understøtte klimasikring og bæredygtig byudvikling.

## KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

### Det gør vi i Kommuneplan 2019:

- > Vi udlægger nye byudviklingsområder og skaber plads til 60.000 nye boliger frem mod 2031.
- > Vi sætter et mål om at hver fjerde nye bolig skal være almen, svarende til op mod 15.000 almene boliger frem mod 2031.
- > Vi reviderer boligstørrelsesbestemmelserne og skaber mulighed for flere mindre boliger.
- > Vi skaber rammerne for, at udbuddet af kommunale services og tilbud følger med boligbyggeriet.

### Det gør Københavns Kommune også:

- > Vi indgår partnerskaber med den almene sektor om at få etableret private boliger i områder med mange almene boliger.
- > Vi arbejder sammen med den almene sektor for at udvikle nye boligtyper- og former.
- > Vi er i dialog med de almene boligorganisationer, at det skal være enkelt, gennemsigtigt og ikke unødigt omkostningsfuldt at blive skrevet op til en almen bolig. Derfor gennemføres en analyse af, om der er behov for initiativer, eksempelvis fælles opnotering, der kan styrke boligsøgendes muligheder for at lade sig opnotere til ledige boliger på en enkel og gennemsigtig måde.
- > Vi udarbejder arealplaner, der er med til at sikre, at vi i rette tid planlægger for skoler, institutioner samt kultur- og fritidsfaciliteter.
- > Vi sikrer en tværgående koordinering omkring kommunale arealbehov for at sikre en effektiv udnyttelse af kvadratmeterne.
- > Vi vil indgå i aktive samarbejder med grundejere i kommunen om at udvikle udvalgte steder i København på en måde, der giver plads til eksperimenterende byggeri og boligformer.

---

# En grøn, sund og bæredygtig by

## Udvalgte målsætninger

### Københavns Kommune har som mål:

- At København er CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.
  - At nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
  - At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
  - At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.
  - At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.
  - At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.
  - At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.
  - At fjerne eller minimere virkninger af forurenede jord for borgernes sundhed, grundvandet og miljøet i øvrigt.
  - At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.
- Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.



Vestre Kirkegård på Vesterbro

### En grøn hovedstad

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

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

Nye og forbedrede grønne områder i byen og beplantning i tæt tilknytning til boligernes friarealer vil ikke bare have en rekreativ værdi for københavnere, men vil også bidrage til byens skybrudssikring, sænke temperaturen i byen og styrke biodiversiteten. Det er derfor vigtigt, at vi arbejder

målrettet med at højne kvaliteten af de eksisterende grønne områder og skaber gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles.

### Bæredygtig byudvikling

København har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Det er et ambitiøst mål, der kræver en helhedsorienteret tilgang til energiforbrug, fremtidens forsyning og mobilitet. Omstillingen til CO<sub>2</sub>-netral fjernvarme, vil i fremtiden sætte sit præg på byen. I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion samt CO<sub>2</sub>-neutral fjernvarme og kollektiv trafik, men også tiltag, som kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra de øvrige sektorer.

I København skal vi reducere vores energiforbrug, øge andelen af vedvarende energikilder og udnytte ressourcerne i fx byens affald endnu bedre end i dag. Københavns skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnere og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. Vi vil arbejde for at genanvende byens byggematerialer i størst muligt omfang, så de kan erstatte nye byggematerialer. Det gør vi bl.a. ved at stille krav til genanvendte materialer ved udvalgte projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud.

Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring knudepunkter, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme, miljørigtig energiforsyning, fællesløsninger for affaldshåndtering, og modvirker byspredning i de grønne kiler. Stationsnær lokalisering af erhverv og boliger er gennemgående vigtigt for at sikre en god og sund by, hvor det er muligt at leve uden at bruge bil til hverdag. I områder tæt på stationer prioriteres derfor en udvikling med en højere bebyggelsestæthed end ved nybyggeri i den øvrige by.

## KØBENHAVNS TRAFIKMÅL FOR DEN KØRENDE TRAFIK

København har flere trafikmål for den kørende trafik, fx:

- > Kommuneplanen: mindst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal være på cykel, mindst 1/3 skal ske med kollektiv trafik og højst 1/3 skal ske med bil.
- > KBH 2025 Klimaplanen: mindst 3/4 af trafikken skal være med cykel, gang eller kollektiv trafik i 2025.
- > Københavns cykelstrategi: Cykling udgør mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse.

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

### Mindre trængsel i København

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

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

I København vil vi fremme, at de mange bilister, der dagligt kører igennem de centrale bydele uden at have et ærinde, i højere grad kører uden om. København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager, etableres samtidig med tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres. Vi ønsker desuden, at anvendelsen af førerløse køretøjer, som forventes introduceret i den kommende planperiode, implementeres med henblik på at medvirke til mindre forurening, mindre trafik og mindre behov for parkering i byen. Med Kommuneplan 2019 indfører vi desuden funktionsopdelte parkeringsnormer ved nybyggeri. Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfrie byområder i byudviklingsområderne. Det kan være områder med meget få parkeringspladser eller hvor parkeringen er samlet i et p-anlæg.

Den kollektive trafik udvikler sig meget i disse år. I de kommende år åbner Cityringens afgreninger til Nordhavn og Sydhavn, og et helt nyt busnet øger sammenhængen i den kollektive trafik samt styrker det markante løft Cityringen har givet til den kollektive trafik i København. Busserne begrænses mere og mere af den øvrige trafik, og for at sikre, at bussen kan komme hurtigere frem etablerer vi busbaner og anden busprioritering. Det kan have den konsekvens, at vi enkelte steder må gå på kompromis med ønsker om lokal begrønning og parkering. Frem til 2025 omstilles alle bybusserne til elbusser eller andre busser med tilsvarende støj- og miljøegenskaber. Det stiller krav til byrummet og indtænkning af pladsbehovet til elbusopladning ved alle endestationer i Københavns Kommune.

## CITYRINGEN OG FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRAFIK

Cityringen åbner i sommeren 2019 og vil give helt nye muligheder for københavnere. Med åbningen af Cityringen bliver det nemmere at komme på tværs mellem brokvartererne og ind til Indre By. Det vil i de kommende år få indflydelse på, hvordan byen opleves og på hvordan den skal planlægges.

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

At mange flere end i dag vil anvende metro får indflydelse på kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende metro og i busserne på bl.a. Frederikssundsvej. Vi ønsker en kollektiv trafik, hvor der er plads – også i myldretiden. Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet, at der skal arbejdes på at etablere en ny metro under havnen samt en letbane mellem Nørrebro St. og Ring 3 i Gladsaxe. På lang sigt ønsker Københavns Kommune en Metro

Havnering og forlængelse af letbanen fra Nørrebro St. til Nørreport St. for at sikre et robust metrosystem og en højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Tingbjerg, Husum, Brønshøj og Indre By.



Gang er en effektiv form for grøn transport, der samtidigt bidrager til københavnernes sundhed. Med Kommuneplan 2019 sætter vi et mål om at øge det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København til mindst to. For at understøtte det nye gangmål og målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken, vil der i de kommende år blive arbejdet på

partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet. De skal bl.a. fremme sikre skoleveje og nem adgang til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag samt skabe grønne forbindelser i byen. Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang.



Søerne i København

### Et sundt København

Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Særligt dieslbiler og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer. Derfor ønsker vi i København en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor

kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO<sub>2</sub>, må køre.

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

Krydstogtskibene i København er ansvarlig for en væsentlig udledning af sundhedsskadelige stoffer og CO<sub>2</sub>. Derfor arbejder Københavns Kommune for at reducere emissionerne fra krydstogtskibe samt havnens øvrige kommercielle aktører, så generne mindskes for så mange borgere som muligt.

Københavnernes sundhed er generelt set tæt forbundet med deres baggrund, herunder uddannelsesniveau, bopæl og indkomst. For at øge den sociale lighed i sundhed og den mentale sundhed bør sundhedsfremmende byplanlægning starte der, hvor der er størst behov. Det kan fx være

anvendelse af støjdæmpende asfalt i udsatte byområder, etablering af byrum, hvis indretning motiverer til øget fysisk aktivitet eller grønne områder, der fremmer den mentale sundhed.

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

## KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

### Det gør vi i Kommuneplan 2019:

- > Vi sætter ambitiøse mål for fodgængere og trafiksikkerhed.
- > Vi udpeger potentialeområder for nye grønne områder.
- > Vi fastholder krav om friarealer og promenader langs havnen ved nyt byggeri.
- > Vi reviderer parkeringsbestemmelser, så parkeringsnormer fastsættes efter byggeriets anvendelse.

### Det gør Københavns Kommune også:

- > Vi udarbejder en langsigtet grøn arealplan med konkrete forslag til nye og opgraderede grønne områder.
- > Vi udbygger cykelruter og -stier i hele byen.
- > Udskifter frem til 2025 alle dieseldbusserne til støjsvage nulemissionsbusser, der ikke udleder CO<sub>2</sub> og sundhedsskadelige stoffer.
- > Udnytter Cityringen til at forbedre byen – både byrummet i nærheden af de nye stationer og forbindelserne til stationerne.
- > Vi indtænker grønne politikker som eksempelvis Københavns kommunes træpolitik eller skybrudsplan, når byen udvikles.
- > Vi arbejder med cirkulær økonomi for at styrke en bæredygtig udvikling af byen.
- > Vi stiller krav om genanvendelse i udvalgte projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud.

---

# En kulturel storby med kant

## Udvalgte målsætninger

### Københavns Kommune har som mål:

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

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.





Urban Riggers studieboliger af gamle containere på Refshaleøen

### Kultur- og fritidsliv til en by i udvikling

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

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

I København er der flere eksempler på, hvordan eksisterende byggeri kan transformeres til ny anvendelse, fx til nye

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

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

Vi ønsker at udnytte potentialet i at samlokalisere kultur- og fritidsfaciliteter med andre servicetilbud, der kan understøtte hinanden funktionelt og arealmæssigt. Eksempelvis ved at idrætshal, folkeskole, bibliotek, kulturhus og daginstitution tænkes sammen, når der bygges nye kommunale faciliteter eller ved at indpasse kultur- og fritidsfaciliteter i eksisterende bygninger eller udearealer. Dermed opnår vi en bedre udnyttelse af kvadratmeterne. Samtidig

understøtter vi byens sammenhængskraft, hvor forskellige anvendelser er med til at skabe nye mødesteder på tværs af befolkningsgrupper og bydele. Det er i den forbindelse vigtigt, at København er en by for alle uanset baggrund, og ger aktivt i kultur- og foreningslivet og er inkluderet i det omkringliggende samfund.

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

## STORE SPORTS- OG KULTURBEGIVENHEDER I KØBENHAVN

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

Blandt kommende sportsbegivenheder, der skal afholdes i København, er fx EM i fodbold (2020) og Tour de France (2021).



### En havn af muligheder

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

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

Vi vil fortsat skabe sammenhængende forbindelser omkring og på tværs af havnen, så alle har adgang til vandet. Der skal være attraktive opholdsrum, som indbyder til afslapning og der skal skabes mulighed for flere aktiviteter på og ved vandet – fx til badezoner, blå støttepunkter til maritime friluftsoplevelser, bådpladser og kultur- og idrætsaktiviteter. En integreret udvikling, der skal ske i et aktivt samarbejde mellem offentlige og private aktører. Samtidig udnytter vi muligheden for, at københavnernes kan bo på vandet ved at fastholde områder til husbåde langs havnen. I takt med, at havnen er blevet en populær destination i byen, er det vigtigt, at der fortsat gives plads til de havnerelaterede aktiviteter, så fx havnebusser og både kan komme sikkert frem.

### Variation i bybilledet, der skaber oplevelser og kant

København er en interessant by at gå på opdagelse i. En velbevaret storby med forskellige bydele, kvarterer og steder med hver deres liv og identitet. Sammensætningen af moderne byggeri, højhuse, historiske bygninger og kulturhistoriske spor giver en variation i bybilledet som vi skal give plads til i udviklingen af eksisterende og nye bydele. Byen rummer med sin mangeårige historie værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, som vidner om fortidens københavnerliv og den udvikling, der er fundet sted. Som historiske og kulturelle spor er det med til at give identitet og kant til nutidens og fremtidens by. Derfor har vi udpeget værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, så de kan blive aktiveret i omdannelsen og udviklingen af byen. Enten i bevaret form eller transformeret til ny anvendelse, der bygger videre på de historiske lag.

Som kontrast skal nye bebyggelser og højhuse af høj arkitektonisk kvalitet være med til at give variation i byen og skabe attraktive, tætte byområder. Fordi de bryder med Københavns overordnede linjer, kræver det en særlig opmærksomhed at placere højhusene, så de understøtter stedets kvaliteter og det lokale liv. Derfor skal de historiske

bydele friholdes for nye højhuse, så byens karakteristiske profil med 3-6 etagers bebyggelser afbrudt af tårne, spir og kupler bevares.

Byens rum skal også være med til at skabe forskellige oplevelser i bybilledet og invitere til alsidig brug for både voksne og børn. Høj kvalitet i indretning og multifunktionel anvendelse skal prioriteres i udbygningen af de offentlige byrum. Det er med til at understøtte møder på tværs af forskellige befolkningsgrupper og danne rammen om leg og liv i byen.

### Midlertidig og kreativ brug af byen

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

Ledige arealer og eksisterende bygninger kan danne rammen om de midlertidige aktiviteter i København. Der findes mange typer af midlertidighed og afhængig af hvor i byen det sker, tilføjer det noget forskelligt til et område. I den eksisterende by kan mellemrum mellem huse og gader give plads til, at borgerdrevne initiativer og andre kreative aktører har mulighed for at skabe skæve og eksperimente-

rende steder i byen til glæde for de lokale og besøgende. Det kan være i form af delehaver, nye kontorfællesskaber og iværksætttermiljøer eller kunstinstitutioner i byrummet, der giver en kontrast til det omkringliggende. I Københavns byudviklingsområder, som Refshaleøen og Ydre Nordhavn, kan midlertidige aktiviteter være med til at transformere og give nyt liv og identitet til et område. Samtidig kan nye løsninger og ideer afprøves før en mere permanent udvikling finder sted. I den eksisterende by er Kødbyen og Nordvest gode eksempler på områder, hvor små erhvervsdrivende og kreative iværksætttermiljøer gror frem og skaber identitet og kant. I den kommende planperiode er det vigtigt, at vi fortsat sikrer muligheden for disse miljøer – også når byen udvikles. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi i særlig grad at fokusere på Nordvest som et bykvarter for både kreative og traditionelle erhverv. Hvor ældre værksteds- og småindustribygninger giver mulighed for kreativ nyfortolkning eller videreførelse. Eksempelvis i områderne omkring Rentemestervej og Ørnevej.

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

## KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

### Det gør vi i Kommuneplan 2019:

- > Vi giver fleksible muligheder for midlertidige anvendelser i byens perspektivområder.
- > Vi udpeger bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer.
- > Vi friholder en stor del af Indre by og Christianshavn for opførelse af nye højhuse med henblik på at bevare den karakteristiske profil med tårne, spir og kupler i de historiske bydele.
- > Vi fastholder områder til husbåde langs havnen.

### Det gør Københavns Kommune også:

- > Vi afsætter midler til rettidigt indkøb af grunde til kultur- og fritidsaktiviteter.
- > Vi inddrager principperne i Københavns Kommunens arkitekturpolitik ved opførelse af højhuse.

---

# En by i vækst med talenter og arbejds- pladser

## Udvalgte målsætninger

### Københavns Kommune har som mål:

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

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.



Axel Towers i Indre By

### Et varieret udbud af arbejdspladser

Københavns mangfoldighed skal afspejles i byens virksomheder og arbejdspladser. Det er vigtigt at fastholde et varieret udbud af jobmuligheder, ikke bare til københavnere, men til folk bosat i hele Greater Copenhagen. Det kan kun lade sig gøre, hvis København er en attraktiv by at lokalisere sig i for alle typer af virksomheder. København skal appellere til både internationale virksomheder, mindre produktionsvirksomheder, kreative virksomheder, håndværksvirksomheder, iværksættere mv. Det er derfor nødvendigt at fastholde et varieret og tilstrækkeligt udbud af lokaliseringsmuligheder til byens virksomheder. I rækkefølgeplanen udlægger vi en række nye områder til byudvikling, så rummeligheden for erhvervsbyggeri, frem mod 2031, er på 2,8 mio. etagemeter. Det skaber mulighed for, at nye virksomheder kan placere sig i København og eksisterende virksomheder kan udvide.

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

Vi sikrer et varieret udbud af erhvervslejemål ved at fastholde områder til blandet erhverv, herunder 8 kreative zoner, der bl.a. skal tilbyde attraktive lokaliseringsmuligheder for håndværksvirksomheder, kreative virksomheder og iværksættere, der ønsker fleksible og prisbillige lejemål.

### Innovation og gode iværksætttermiljøer gør København attraktiv

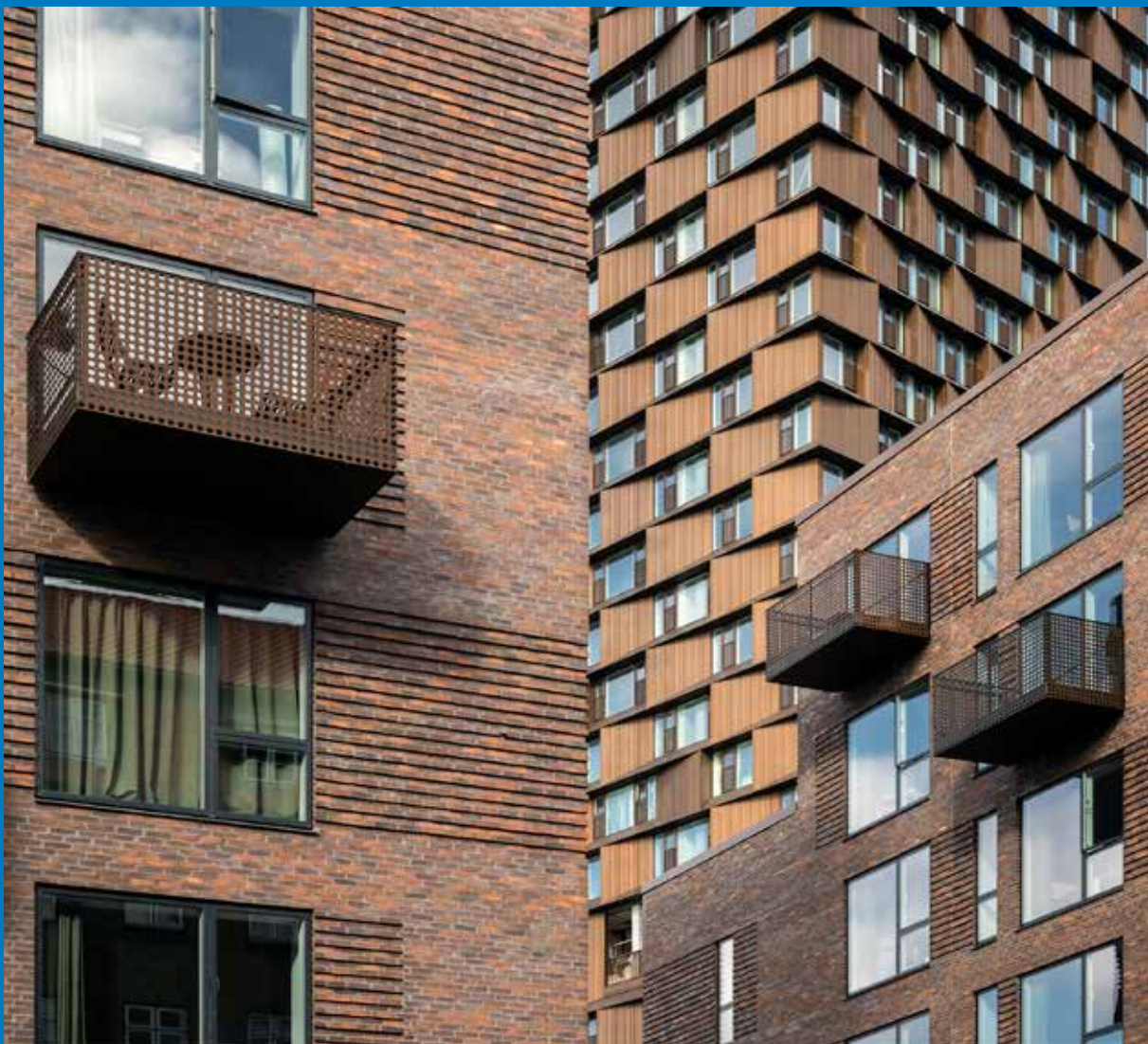
I 2018 fremlagde Task Force for bedre erhvervsvilkår i København deres anbefalinger til bl.a. at styrke tiltrækningen af kvalificeret arbejdskraft og internationale investeringer. Task Forcen er nedsat af Borgerpræsentationen og som opfølgning på Task Forcens anbefalinger ønsker vi med Kommuneplan 2019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

## SAMMENTÆNKNING AF BYUDVIKLING OG BESKÆFTIGELSESIKTSATS PÅ NØRREBRO

Nordbro er navnet på det nye højhus tæt ved Nørrebro Station. Projektet opføres af Danica Ejendomme og består udover højhuset af syv punkthuse. Der er ca. 510 nybyggede boliger i alt, hvoraf de fleste er studieboliger. Projektet er beliggende ved Mimersparks og lige ved siden af Mjølnerparken.

Nordbro er et eksempel på en byudvikling, hvor lokale aktører samarbejder i et

fælles forsøg på at skabe en positiv udvikling for lokalområdet. Visionen for det nye byggeri har ikke kun været at skabe nye boliger til byens studerende, men at skabe nye fællesskaber og bidrage med et løft til hele Ydre Nørrebro. Der er bl.a. igangsat et samarbejde med den selvejende institution FRIGG med henblik på at få lokale beboere fra Mjølnerparken i beskæftigelse. Samarbejdet har resulteret i nye praktikpladser og småjobs i relation til opførelsen af Nordbro.



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

### **København som studie- og vidensby**

For at styrke virksomhedernes betingelser for innovation vil vi i forlængelse af Task Forcens anbefalinger igangsætte et fokuseret samarbejde med universiteterne for at tiltrække endnu flere ledende udenlandske forskere og forskningsgrupper inden for regionens styrkepositioner.

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

### **Optimale rammer for virksomheders udvikling af København**

Københavns positive udvikling er betinget af virksomheders investeringslyst og engagement i byens udvikling. Det er vigtigt at vi skaber fokuserede og fornuftige rammevilkår samtidigt med at vi understøtter vækst og udvikling. Virksomhederne skal opleve København som en udviklings-

orienteret og erhvervsvenlig by med fokus på innovation. I forbindelse med byudvikling er det vigtigt, at planprocessen og byggesagsbehandlingen er målrettet og effektiv, så grundejere, bygherrer og developere ikke oplever Københavns Kommune som en modspiller, men derimod som en samarbejdspartner. Københavns Kommune skal endvidere understøtte en byudvikling, hvor developere, virksomheder og lokale aktører i fællesskab kan løse lokale og konkrete udfordringer – som det eksempelvis er sket ved opførelsen af Nordbro på Ydre Nørrebro.

### **Styrk turismen i hele byen**

Et væsentligt og positivt bidrag til Københavns økonomiske vækst kommer fra turister og gæster fra hele verden. København skal fortsat være en attraktiv destination, når turister skal vælge målet for deres næste rejse eller når store events og konferencer skal beslutte sig for en værtsby. Turister skal være med til at understøtte detailhandlen, restauranterne, kulturinstitutionerne og dermed de lokale bymiljøer rundt om i byen. Det skaber jobs på tværs af brancher i hele byen og bidrager til et varieret udbud af arbejdspladser. Stadigt flere europæiske storbyer oplever udfordringer som følge af overturisme – en udvikling som vi i København skal undgå. Vi ønsker – i overensstemmelse med FN's verdensmål – at fremme en bæredygtig turisme, som skaber arbejdspladser og fremmer lokale kulturer og produkter. I takt med en stadigt stigende turisme er det derfor vigtigt, at vi skaber rammerne for en udvikling, der tager hensyn til byens overordnede mål om en blandet og bæredygtig by. Det skal synliggøres, at Københavns forskellige kvarterer og bymiljøer rummer forskellige oplevelser året rundt, ikke kun for københavnernes, men også for byens gæster.

## **KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER**

### **Det gør vi i Kommuneplan 2019:**

- > Vi skaber plads til 2,8 mio. etagemeter erhverv.
- > Vi sikrer rammerne for et varieret udbud af virksomheder og arbejdspladser.
- > Vi fastholder otte kreative zoner og 38 områder til traditionelle erhverv med henblik på at sikre et varieret udbud af erhvervsmuligheder og sikre prisbillige lejemål.

### **Det gør Københavns Kommune også:**

- > Vi arbejder med Task force 2018's anbefalinger til bedre erhvervsvilkår i København.
- > Vi udarbejder en ny erhvervs- og vækstpolitik.

---

# En international byregion

## Udvalgte målsætninger

### Københavns Kommune har som mål:

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

Se alle målsætninger for byens udvikling i kapitel 2.





Københavns Lufthavn

### **Greater Copenhagen til gavn for København, regionen og hele landet**

København er en del af Greater Copenhagen samarbejdet, der er et erhvervspolitisk samarbejde mellem regionerne Hovedstaden, Sjælland, Skåne, Halland og de tilhørende 79 kommuner. Sammen med de øvrige parter udvikles metropolregion Greater Copenhagen for at sikre bæredygtig vækst, høj beskæftigelse og livskvalitet for regionens 4 mio. indbyggere. En vækst der ikke bare er til gavn for København og Greater Copenhagen, men hele landet. Med et voksende befolkningstal bliver en velfungerende og sammenhængende trafikal infrastruktur en stadig mere vigtig forudsætning for at øge mobilitet i, til og fra København og dermed skabe en mere konkurrencedygtig metropolregion. København og Greater Copenhagen skal være en sammenhængende og velfungerende byregion, hvor det er ukompliceret at bo, arbejde og studere. Samarbejdet handler om også at tiltrække talenter, turister og investeringer til regionen. Det omfatter også international markedsføring af Greater Copenhagen, samt fortsat integration af hele regionen til gavn for vækst og beskæftigelse.

### **En sammenhængende og funktionel byregion**

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

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

#### **Flere trafikale forbindelser i hele regionen og til resten af verden**

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

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

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

#### **Københavns som grøn foregangsby**

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



Cyklen er københavnernes foretrukne transportform.

## KØBENHAVNS KOMMUNES INDSATSER

### Det gør vi i Kommuneplan 2019:

- > Vi arbejder med en stationsnær fortætning, der understøtter en udbygning af den kollektive trafik.
- > Vi arbejder for at fastholde København som Greater Copenhagens overordnede butiks- og oplevelsescenter.

### Det gør Københavns Kommune også:

- > Vi arbejder for at øge det internationale kendskab til Greater Copenhagen, så vi bliver endnu bedre til at tiltrække udenlandske investeringer og talenter.
- > Vi arbejder for en større integration af arbejdsmarkedet i hele Greater Copenhagen.
- > Vi arbejder for at sikre flere investeringer til infrastruktur i Greater Copenhagen.
- > Vi arbejder med FN's 17 verdensmål gennem Københavns Kommunes handlingsplan for verdensmålene.

## Kapitel 2

# Målsætninger for udviklingen af København

---

Kommuneplanen skal være med til at sikre, at de overordnede politiske visioner for København gør sig gældende, når byen udvikles. I dette kapitel kan finde Københavns Kommunes målsætninger, der tager udgangspunkt i visionen for København. Målsætningerne danner ramme for kommuneplanens retningslinjer og dermed for arealanvendelsen i Københavns Kommune. Du kan finde retningslinjerne i deres helhed på kommuneplanens hjemmeside.

## OVERORDNET BYUDVIKLING

### Københavns Kommune har som mål:

- › At sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m<sup>2</sup> erhverv frem mod 2031.
- › At byudvikling fortrinsvis sker gennem om-dannelse og fortætning af nedslidte industri- og havnearealer til moderne funktionsblan-de bydele og bykvarterer.
- › At byudvikling af regional betydning koordi-neres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruk-tur, herunder særligt den kollektive trafik.
- › At sikre mangfoldighed og kvalitet i byudvik-lingen ved at anlægge en helhedsbetragtning der bl.a. omfatter byrum, aktiviteter, insti-tutioner, kultur- og fritidsfaciliteter, kollektiv transport m.v.
- › At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og i byudviklings-områder.
- › At sikre bæredygtig byudvikling ved en hel-hedsbetragtning, der omfatter en langsigtet miljømæssig, social og økonomisk samfunds-udvikling.
- › At nye højhuse placeres stationsnært hvor de kan understøtte byens og stedets kvaliteter og bidrage til områdets byliv og identitet.

## BOLIGER OG BYLIV

### Københavns Kommune har som mål:

- › At skabe plads til 100.000 nye københavnere i 2031.
- › At almene boliger udgør 20 % af boligerne i København og at 25 % af de nye boliger i byen er almene.
- › At skabe rammer for 12.000 nye ungdomsbo-liger frem mod 2031.
- › At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn og enlige, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkel-te byområder.
- › At skabe blandede og mangfoldige boligom-råder med boliger til alle københavnere.
- › At skabe trygge bykvarterer med mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt og aktivt liv.
- › At udvikle varierede byrum, der indbyder til ophold, aktivitet, og oplevelser for alle grup-per af borgere.
- › At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne og at nye byområder får den rette serviceudbygning i rette tid.
- › At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.
- › At Københavns kulturarv bruges og synlig-gøres som del af grundlaget for at forstå og udvikle byen.
- › At kvaliteten af byens bevaringsværdige be-bygninger og bygninger fastholdes.

## ERHVERV

### Københavns Kommune har som mål:

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

## TRAFIK

### Københavns Kommune har som mål:

- › At antallet af kørte personure i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.
- › At mindst 75 % af væksten i antal personure sker inden for cykling og kollektiv trafik.
- › At cykling udgør mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse i kommunen.
- › At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.
- › At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.
- › At sikre den bedst mulige sammenhæng mellem alle transportformer, herunder i den kollektive trafik, mellem kollektiv trafik og cykler samt forbedre brugernes oplevelse af sammenhænge.
- › At byens gaderum og vejarealer udnyttes i et samspil mellem mobilitet og ophold.
- › At mobilitet og infrastruktur bidrager til den sociale inklusion i København.
- › At cykel- og fodgængeradgang på langs og tværs af havnen binder byen sammen, samtidig med at havnen bruges aktivt til både daglig transport og til færdsel og ophold i fritiden.
- › At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

## ENERGI OG MILJØ

### Københavns Kommune har som mål:

- › At København er CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.
- › At varmeforsyningen baseres på fjernvarme med mulighed for at indpasse samfundsøkonomisk hensigtsmæssige vedvarende energiteknologier.
- › At øge anvendelsen af bæredygtig biomasse og at fremme brug af alternative energiproduktionsformer som geotermi, solceller, vindmøller, varmepumper og elpatroner,.
- › At sikre energioptimering ved at udnytte lavtemperaturfjernvarme og varmelagring og etablere fjernkøling.
- › At byens energiforbrug løbende reduceres gennem energieffektivisering og forbedringer af såvel opførelse som drift af dens bygninger, infrastruktur og øvrige anlæg.
- › At klimatilpasning integreres med byens udvikling og omdannelse, så skader forebygges effektivt og afledte muligheder for innovation, grøn vækst, rekreation m.v. udnyttes.
- › At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til regnvandshåndtering, der aflaster kloakken og i et samlet system bortleder vandet fra skybrud og voldsom regn til havet.
- › At der på grundlag af kommunens stormflod-splan udarbejdes løsninger, til hvordan byen mest effektivt og med størst mulig værdi kan højvandsikres.
- › At affald sorteres ved kilden for at øge genanvendelsen og udnyttelsen af ressourcerne heri, og dermed mindske miljøbelastning og ressourceforbrug.
- › At fjerne eller minimere virkninger af forurennet jord for borgernes sundhed, grundvandet og miljøet i øvrigt.

## REKREATION OG NATUR

### Københavns Kommune har som mål:

- › At kommunens rekreative tilbud og områder imødekommer befolkningens behov.
- › At adgangen til og interessen for at bruge byen som helhed til fritidsaktiviteter styrkes.
- › At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.
- › At nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- › At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- › At adgangen til fysiske og sociale aktiviteter såvel som ro og naturoplevelser udvikles i byens rekreative og grønne områder.
- › At kvaliteten af byens vandområder og adgangen til at bruge dem forbedres.
- › At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og -sammensætning.
- › At adgangen til havnen, kysten og vandområderne forbedres, navnlig som led i byomdannelse.

## Kapitel 3

# Udviklingen i København frem mod 2031

---

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

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

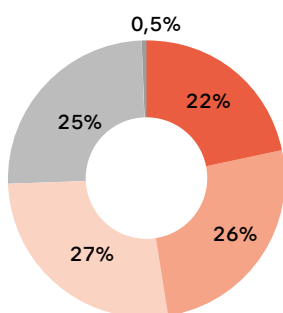




# Amager Vest

En grøn bydel med metro og store byudviklingsområder

## Boligmassen efter ejerforhold



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

## Behov frem mod 2030

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

- > 60 Dagtilbudsgrupper
- > 8 Skolespor
- > 2 Biblioteker/Kulturhuse
- > 2 Idrætshaller
- > 1 Svømmehal
- > 140 Plejeboliger - modernisering
- > 222 Plejeboliger - ny kapacitet
- > 1 Driftsplads

## Københavns grønneste bydel

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

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

## Kvarteret ved Vejlands Allé erstatter Ørestad Fælled Kvarter

I Kommuneplan 2015 var området vest for Sundby St., også kaldet Ørestad Fælled Kvarter, udlagt til byudvikling i første del af planperioden. Med Borgerrepræsentationens beslutning om at finde alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter udlægges området i stedet til fritidsformål i tråd med den resterende del af Amager Fælled.

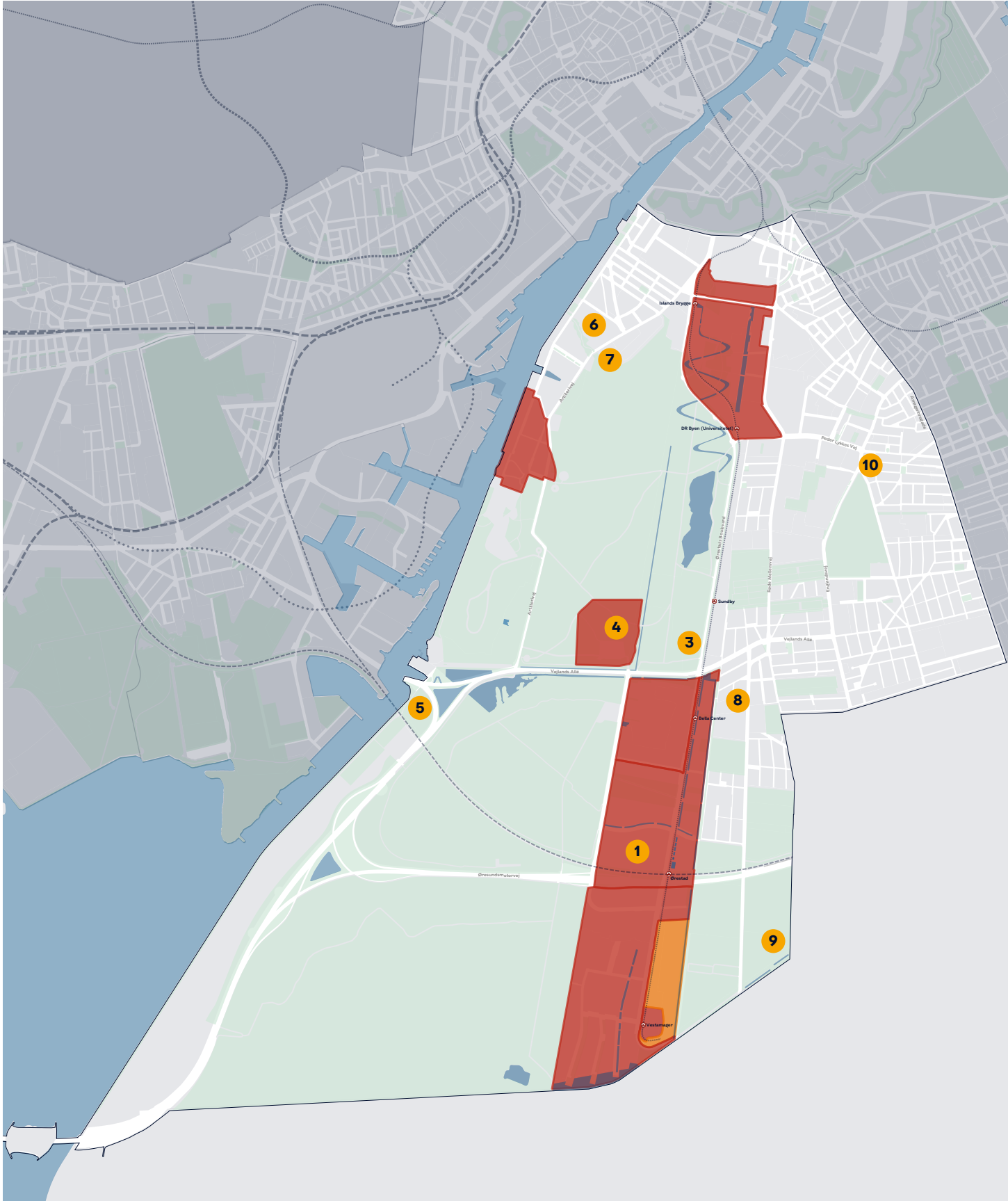
Som alternativ til Ørestad Fælled Kvarter udlægges et ca. 18 ha. stort areal nord for Vejlands Alle, hvoraf 11,8 ha. kan bebygges. Området var tiltænkt en kommende campingplads, men giver i stedet mulighed for etablering af ca. 2.500 boliger. Derudover udlægges et areal ved Selinevej Nord til blandet erhverv, ligesom der skal gives mulighed for 20.000 m<sup>2</sup> ekstra erhverv i Ørestad.

## Kort over Amager Vest

### Rækkefølge for byudvikling

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

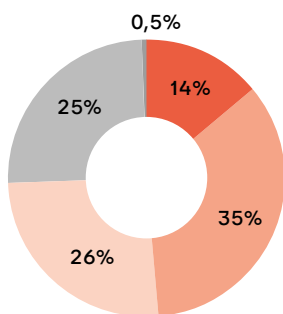
- Væsentlige rammeændringer  
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)



# Amager Øst

Rekreative udfoldelsesmuligheder samt bolig- og industriområder præger bydelen langs Øresund

## Boligmassen efter ejerforhold



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

## Behov frem mod 2030

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

- > 55 Dagtilbudsgrupper
- > 5 Skolespor
- > 1 Bibliotek/Kulturhus
- > 2 Idrætshaller
- > 122 Botilbudspladser – modernisering
- > 90 Plejeboliger – ny kapacitet
- > 1 Driftsplads

## Udflugtsmål for hele København

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

## Nye byudviklingsområder ved Prags Boulevard

Med Kommuneplan 2019 udlægges en del af de nuværende industriområder nord for Prags Boulevard til byudvikling. Områderne var i den foregående kommuneplan udlagt som perspektivområder. Den østlige del af området var endvidere udlagt som kreativ zone og består i dag af en blanding af traditionelle og kreative erhverv i en delvist nedslidt bygningsmasse, der rummer tydelige spor af områdets historiske anvendelse til industri. Beskæftigelsen i den del af området er koncentreret på få ejendomme, hvorfor området udlægges til blandet boliger og serviceerhverv. Konverteringen skal

dog foretages under hensyntagen til det aktive kreative erhvervsmiljø og de velfungerende erhvervs- og produktionsvirksomheder som Xellia.

## Kløverparken er fortsat perspektivområde

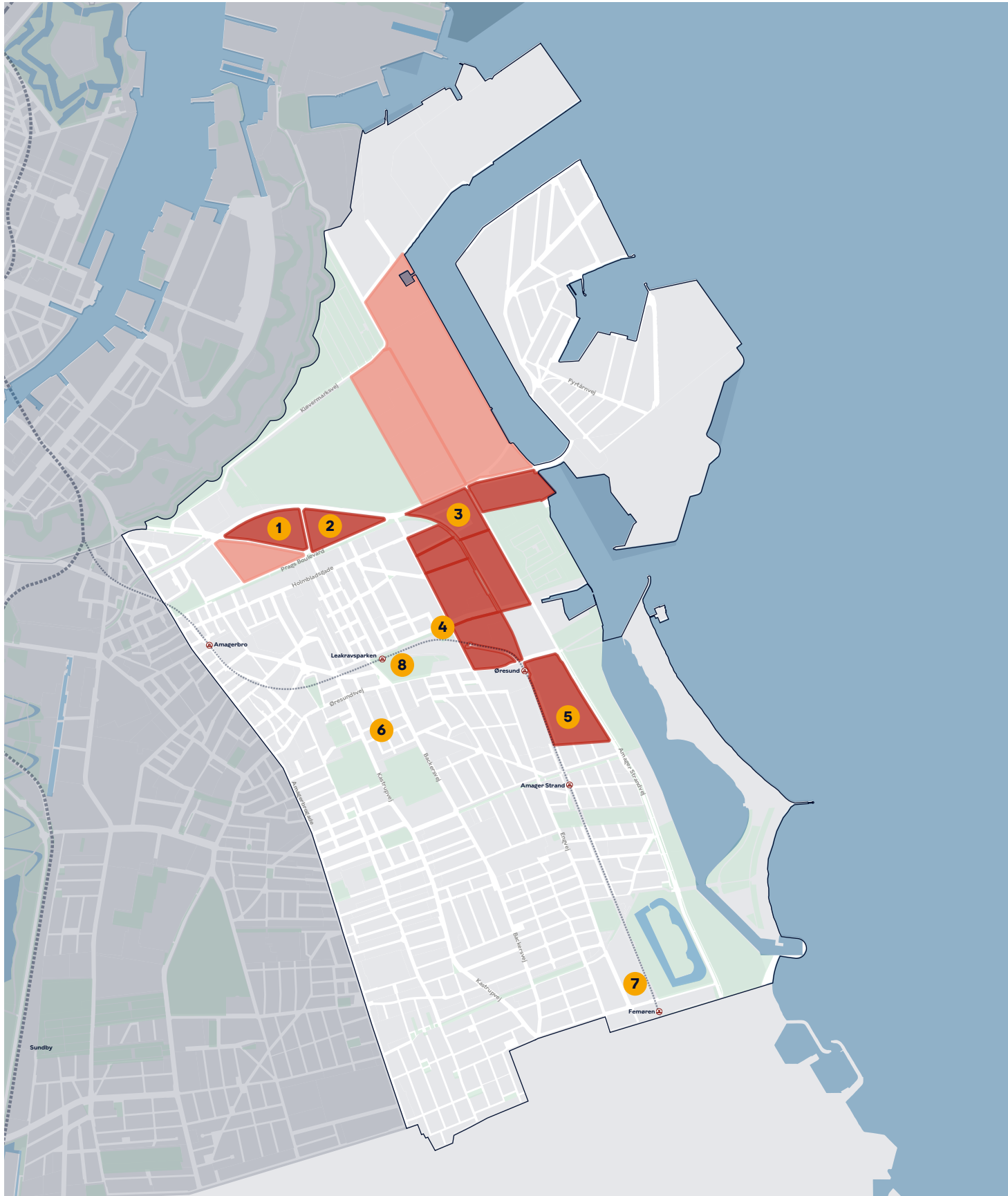
Nordøst for Kløvermarken ligger industriområdet Kløverparken. Området huser i dag en række forskellige virksomheder samt kultur- og fritidsfaciliteter som eksempelvis indendørs fodboldbaner og et koncertsted. Derudover er en stor del af området ubebygget og vil på sigt kunne bidrage med et nyt byområde centralt i København. Hele området fastholdes med Kommuneplan 2019 som perspektivområde. Det skyldes primært, at arealerne langs Kløverparken og Kraftværkshalvøen afventer håndtering af infrastruktur. En byudvikling i dag ville også begrænses af forurenende virksomheder og risiko- virksomheder beliggende i nærheden på Prøvestenen. Kommuneplanen giver mulighed for at udarbejde en lokalplan for Prøvestenen med henblik på zonerings af virksomheder efter forurenings- og risikograd. Målet er udarbejde en plan, der sikrer området for disse virksomheder med særlige beliggenhedskrav, men samtidig således at virksomheder med den største forureningsbelastning og/eller risiko fremadrettet placeres i størst mulig afstand fra Kløverparken.

## Kort over Amager Øst

### Rækkefølge for byudvikling

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)

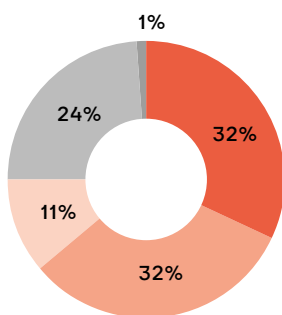
- Væsentlige rammeændringer  
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)



# Bispebjerg

## Fokus på kreative og traditionelle erhverv i Nordvest

### Boligmassen efter ejerforhold



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejebolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejt bolig

### Behov frem mod 2030

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

- > 9 Dagtilbudsgrupper
- > 132 Plejeboliger – ny kapacitet

### En sammensat bydel

Bispebjerg er et varieret område hovedsageligt med boliger. Bydelen består af kvartererne Nordvest, Ryparken-Lundehus, Emdrup, Bispebjerg og Utterslev. Bydelens største rekreative områder er Utterslev Mose og Lersøparken, som danner bydelens grønne grænser. Bispebjerg Kirkegård udgør desuden en grøn resurse også som rekreativt rum for Bispebjerg. Boligmassen i Bispebjerg er karakteriseret ved mange almene og andelsboliger og relativt få ejerboliger. Gennemsnitsstørrelsen på boliger er ca. 65 m<sup>2</sup>. Det er byens laveste, og bevirker at mange beboere må flytte væk, når der sker familieførgelse.

### Bedre kollektiv trafik og et nyt hus for kampsporten

Åbningen af Cityringen vil have positiv betydning for Bispebjerg, idet Nørrebro Station på grænsen mellem Nørrebro og Bispebjerg vil kunne betjene en stor del af Nordvest. Det vil betyde, at Bispebjerg bliver forbundet med resten af byen på en meget bedre måde. På længere sigt vil en mulig ny letbaneforbindelse mellem Nørrebro Station og Gladsaxe styrke

den kollektive trafik i store dele af Bispebjerg. Det kommende Kampsportens Hus ved Nørrebro Station vil desuden styrke området og skabe et naturligt samlingssted for flere af bydelens borger.

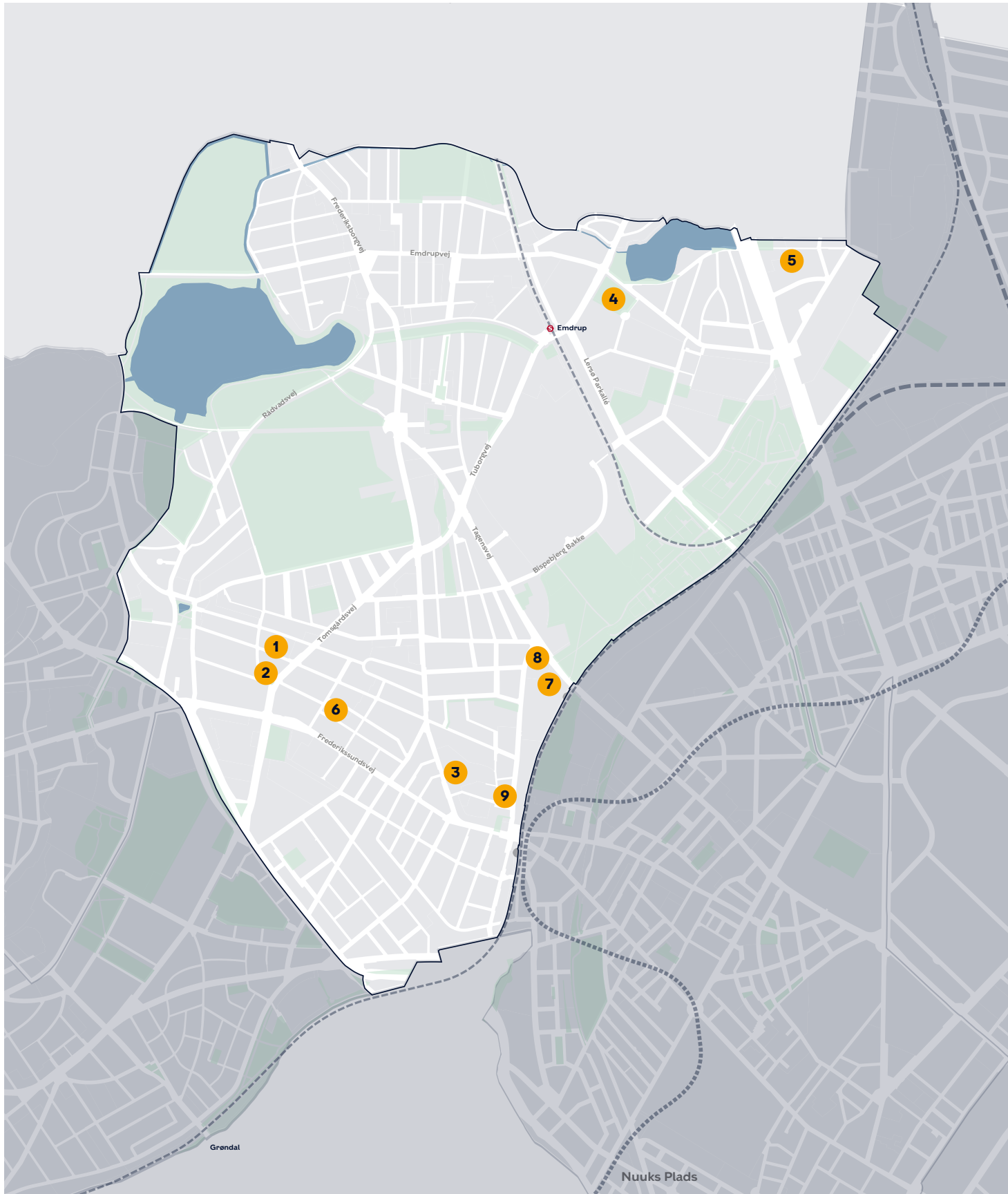
### Kreative og traditionelle erhverv i Nordvest

Københavns byudvikling har medført, at mange af byens nye erhvervsområder henvender sig til kontorvirksomheder. Bispebjerg og specielt Nordvest tiltrækker med sin varierede bygningsmasse og tidligere industriområder et bredere udsnit af virksomheder. Det kan eksempelvis være virksomheder inden for kreative eller traditionelle erhverv, som iværksættere, håndværksvirksomheder eller automekanikere, der finder Nordvest attraktiv på grund af muligheden for at have funktioner såsom varelager, oplagsplads og eventuelt værksted tilknyttet en mindre kontorbygning. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi i særlig grad at fokusere på Nordvest som et bykvarter for både kreative og traditionelle erhverv, hvorfor bydelens 3 kreative zoner bevares.

## Kort over Bispebjerg

- Væsentlige rammeændringer

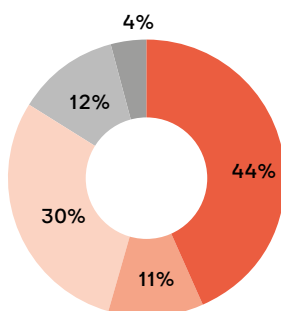
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)



# Brønshøj- Husum

## Udvikling af Bystævneparken og Tingbjerg skal løfte hele Brønshøj-Husum

### Boligmassen efter ejerforhold



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

### Behov frem mod 2030

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

- > 23 Dagtilbudsgrupper
- > 1 Skolespor
- > 1 Idrætshal
- > 1 Kunstgræsbane
- > 375 Plejeboliger – ny kapacitet
- > 1 Driftsplads

### En sammensat bydel med behov for bedre kollektiv trafik

Andelen af stationsnære områder er væsentlig lavere i Brønshøj-Husum end andre bydele i København og de centrale dele af Brønshøj-Husum er i dag udelukkende busbetjent. Borgerrepræsentationens beslutning om at undersøge mulighederne for etablering af en letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe er samtidigt en undersøgelse af muligheden for at løfte Brønshøj-Husum og understøtte udviklingen af Tingbjerg og Bystævneparken. Der skal i den fremtidige planlægning tages hensyn til den foreslåede linjeføring for letbanen, der fremgår af kortet bagerst i kommuneplanen.

### En samlet plan skal løfte Tingbjerg

Tingbjerg er et udsat byområde beliggende ved Utterslev Mose. Med Kommuneplan 2019 bliver Tingbjerg udpeget som et byudviklingsområde. Københavns Kommune og de to almene boligorganisationer SAB og fsb samarbejder om at realisere den ambitiøse byudviklingsstrategi for Tingbjerg-Husum, som blev vedtaget i 2015. Visionen er en gennemgribende omdannelse af området, med udgangspunkt i Københavnermodellen, hvor det primære greb er fortætning

med private boliger samt forbedret trafikal infrastruktur. De private boliger skal medvirke til at skabe varieret og attraktivt boligudbud, så beboersammensætningen i højere grad kommer til at afspejle resten af København.

### Bystævneparken omdannes til et attraktivt bykvarter

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

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



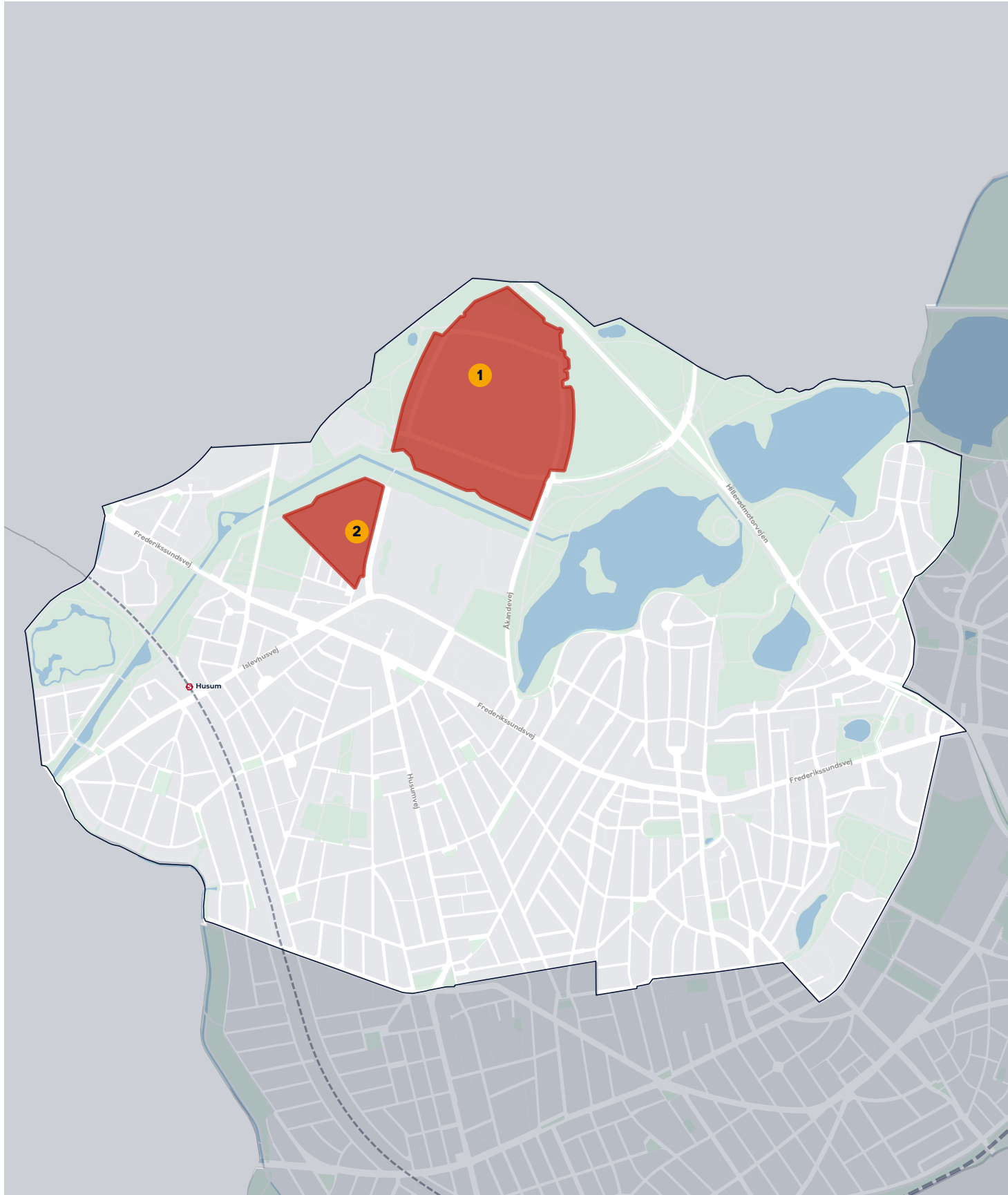
## Kort over Brønshøj-Husum

### Rækkefølge for byudvikling

■ 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)

● Væsentlige rammeændringer

(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)

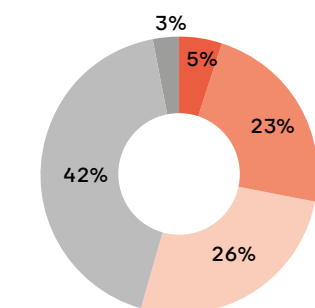


# Christianshavn

## Omdannelse af et gammelt forsvarsområde og industriområde

### Boligmassen efter ejerforhold

\*Data for Indre By og Christianshavn



- Almenyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

### Behov frem mod 2030

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

- › 31 Dagtilbudsgrupper
- › 1 Skolespor
- › 35 Botilbudspladser – ny kapacitet
- › 130 Plejeboliger – modernisering

### En ny helhedsplan for Nyholm

Med Holmens udvikling har Christianshavn de senere år gennemgået store forandringer. Operaen, nye uddannelsesinstitutioner og senest en udvikling af Papirøen og Kuglegården har og vil bidrage med nye muligheder til Københavns mindste bydel. Nyholm har ligesom resten af Holmen spillet en central rolle for det danske forsvar i flere århundreder. Med udflytningen af Søværnet fra Nyholm har staten igangsat arbejdet med en ny helhedsplan for området. Helhedsplanen forventes færdig i 2020, hvorefter en nærmere kommune- og lokalplanlægning skal finde sted. Nyholm indgår som en del af det udpegede kulturmiljø for Holmen, Nyboder, Holmens Kirke/Kirkegård og Søkvæsthuset. Ved ændring af de nuværende bygninger til anden anvendelse, fx til boliger, erhverv og institutioner er det vigtigt at bevare bygningernes militære ydre fremtoning. Der bør tænkes i formidling af de tidligere militære bygninger, idet de rummer en stor historisk værdi for såvel lokale som besøgende.

### Refshaleøen som perspektivområde

Refshaleøen har siden 1990'erne udviklet sig fra at være et lukket industriområde til at være et åbent område i København med masser af muligheder. Refshaleøen er, særligt i sommerhalvåret, blevet et populært udflugtsmål for københavnernes og byens gæster med attraktioner som museet Copenhagen Contemporary, madmarkedet Reffen og den store klatrehal Blocs & Walls. Refshaleøen fastholdes i Kommuneplan 2019 som perspektivområde i rækkefølgeplanen for byens udvikling. Det betyder, at en byudvikling først kan finde sted efter 2031 og at der i området fortsat vil være gode lokaliseringsmuligheder for kreative erhverv, midlertidige tiltag, festivaler og events. I forbindelse med udviklingen af Lynetteholmen og planlægningen af ny infrastruktur skal Refshaleøen indtænkes samt sammenhængen til den omkringliggende by.

## Kort over Christianshavn

### Rækkefølge for byudvikling

■ Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)

- Væsentlige rammeændringer  
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder

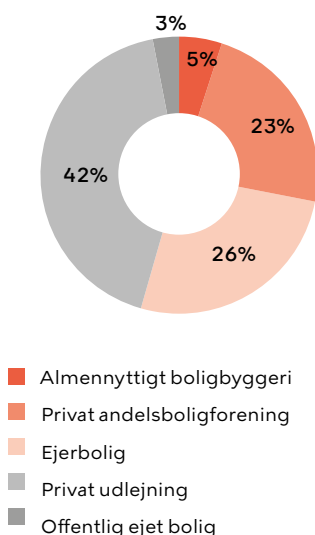


# Indre By

## Københavns historiske centrum

### Boligmassen efter ejerforhold

\*Data for Indre By og Christianshavn



### Behov frem mod 2030

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

- > 31 Dagtilbudsgrupper
- > 1 Skolespor
- > 35 Botilbudspladser – ny kapacitet
- > 130 Plejeboliger – modernisering

### En plan for den gennemkørende trafik

Med indvielsen af Cityringen åbner der fem nye metrostationer i Indre By. Det skaber en bedre sammenhæng til resten af byen og gør det lettere at komme rundt. Indre By oplever i dag meget gennemkørende trafik. I forbindelse med de igangværende undersøgelser om en ny Østlig Ringvej, udarbejdes der en særskilt trafiksaneringsplan. Trafiksaneringsplanen omfatter Indre By og eventuelt andre områder, som kan trafiksaneres, hvis der etableres en Østlig Ringvej om København. Formålet med trafiksaneringsplanen er at begrænse den gennemkørende trafik i bl.a. Indre By. Beboere, kunder, lokale erhvervsdrivende mv. skal stadig kunne anvende bil til de relevante områder og strækninger. Udover at trafiksaneringsplanen skal kunne give et bud på, hvordan den gennemkørende trafik begrænses i relevante områder, skal planen eksemplificere, hvilke vejarealer der kan frigøres som følge af den begrænsede trafik og illustrere, hvad de frigjorte vejarealer alternativt kan anvendes til. Resultaterne af trafiksaneringsplanen forventes at være klar i løbet af 2020.

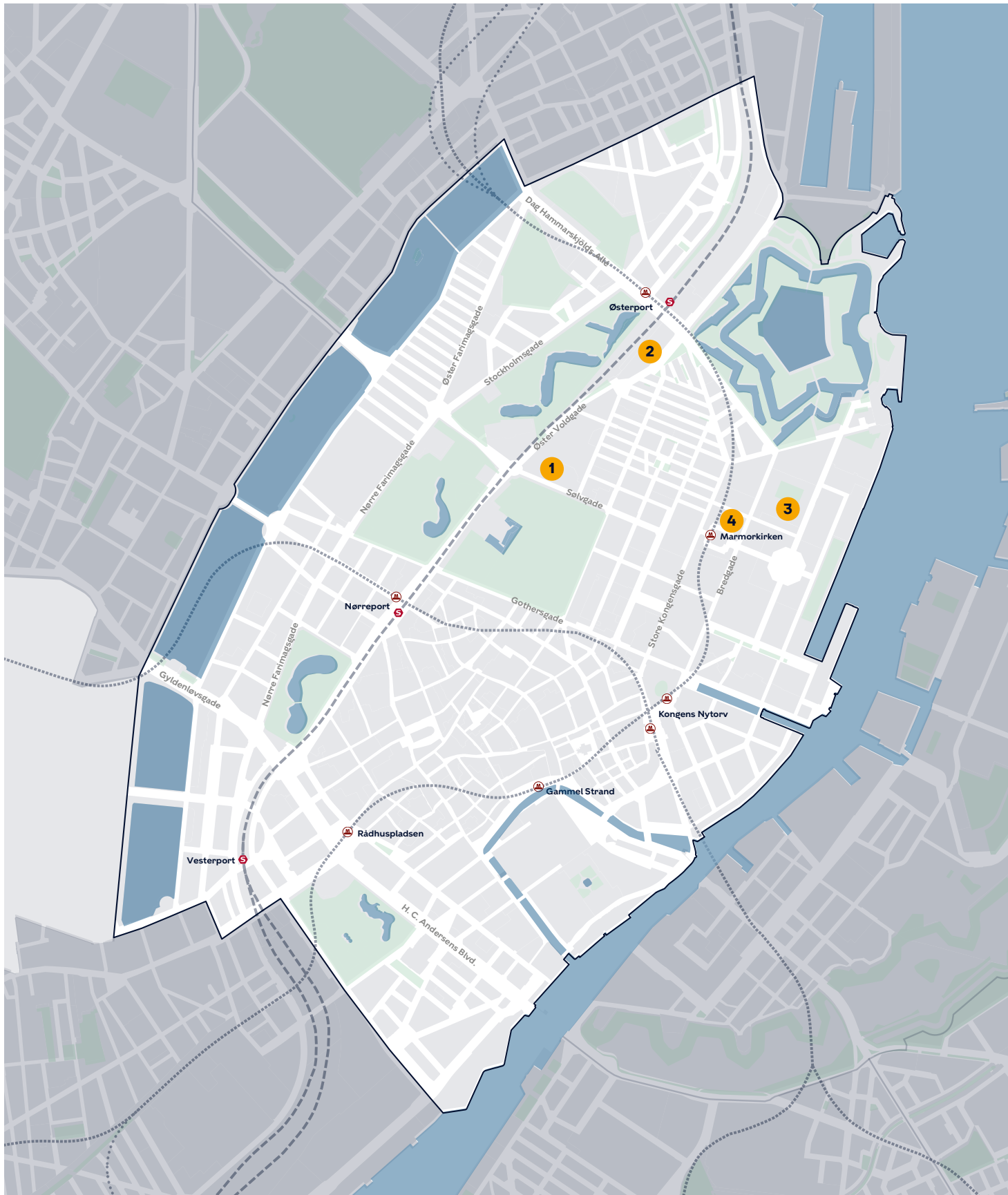
### Centrum for turisme og arbejdspladser

Hovedstadsområdet største koncentration af arbejdspladser findes i Indre By. Gennem de seneste 15 - 20 år er der sket en markant udvikling og fornyelse af området. Der er bl.a. foretaget store offentlige investeringer i opførelsen af kulturelle institutioner og i etableringen af metroen. Indre By har udviklet og fastholdt sin særlige historiske karakter samtidigt med at mange arbejdspladser, et stort udbud af butikker, kulturelle institutioner og restauranter er kommet til. Udviklingen de senere år hænger tæt sammen en voksende turisme, der i København primært koncentrerer sig i de indre bydele i København. Turismen har bidraget til et aktivt handelsliv og byliv, men kan også indimellem give visse udfordringer for de lokale københavnere. Med Kommuneplan 2019 ønsker vi at skabe rammerne for en turisme, der fordeler sig i hele byen. Samtidig er det vigtigt, at der fortsat er plads til nye virksomheder, som ønsker at placere sig i området omkring Indre By. Her kan bl.a. nævnes udviklingen af Axel Towers og den kommende udvikling af Danske Banks hovedsæde på Bremerholmen.

## Kort over Indre By

- Væsentlige rammeændringer

(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68 )

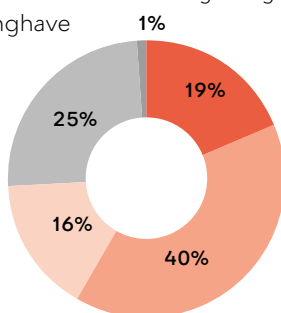


# Kongens Enghave

## Byudviklingen forsætter i Københavns Sydhavn

### Boligmassen efter ejerforhold

\*Data for Vesterbro og Kongens  
Enghave



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejt bolig

### Behov frem mod 2030

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

- > 37 Dagtilbudsgrupper
- > 3 Skolespor
- > 3 Idrætshaller
- > 1 Bibliotek/Kulturhus
- > 1 Svømmehal
- > 20 Botilbudspladser – ny kapacitet
- > 70 Plejeboliger – ny kapacitet
- > 3 Stiforbindelser

### En ny metro til Sydhavnen

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

### Bedre sammenhæng mellem det nye og gamle Sydhavn

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

### Udviklingen af Bådehavnsgade skal ske med respekt for det nuværende miljø

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

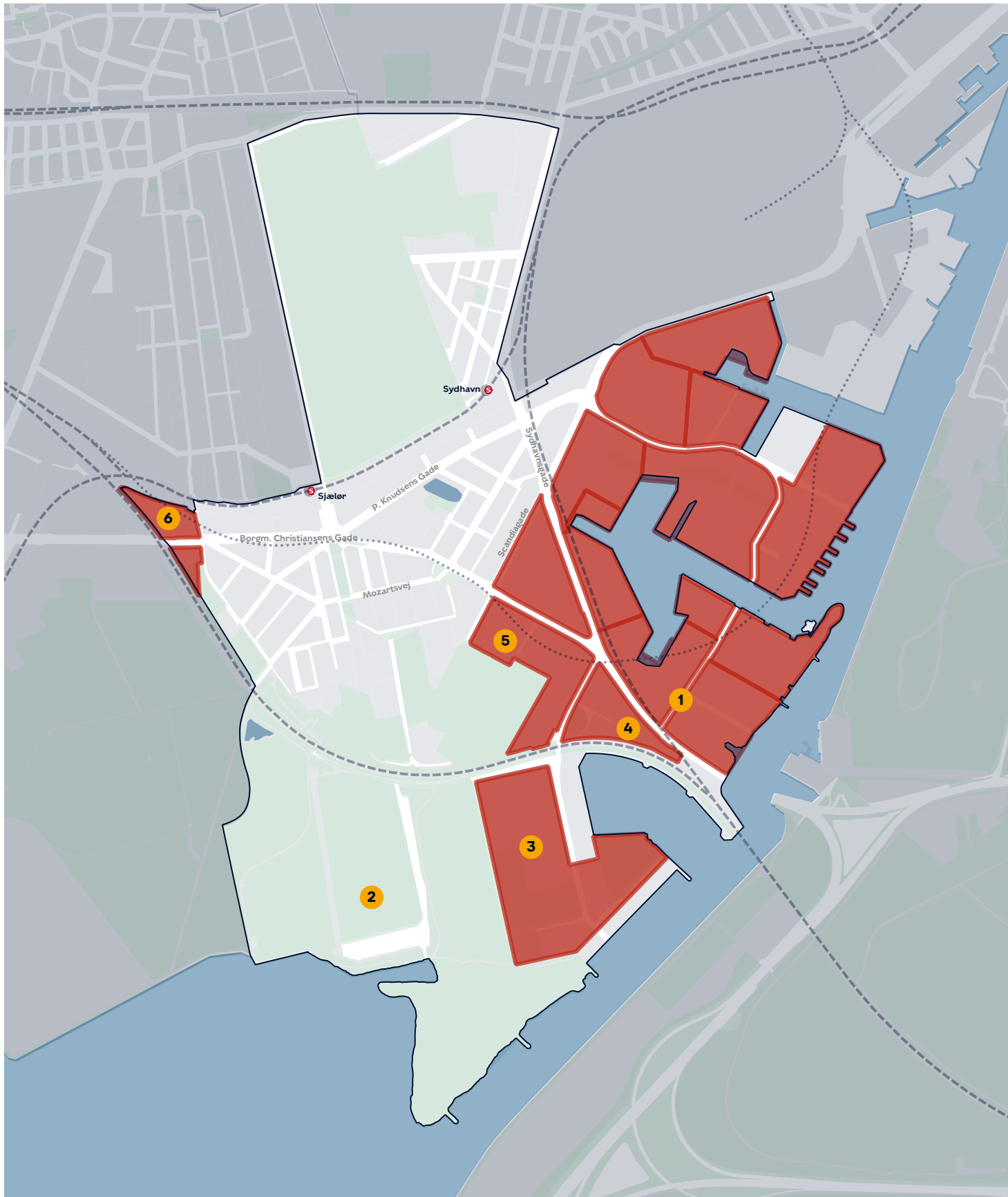
Som led i aftalen om alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter skal "Stejlepladsen" indgå i udviklingen af området. Området omkring Fiskerhavnen er sammen med området omkring Slusen udpeget som kulturmiljø. I udviklingen af Bådehavnsgade er det væsentligt at bevare det havneliv, der i dag udspiller sig, så Fiskerhavnen og bådeklubmiljøets unikke stemning og karakter også fremadrettet vil være med til give stedet dets identitet. Kulturmiljøet skal sammen med naturområdet på Sydhavnstippen ses som en ressource, der kan skabe sammenhæng i områdets udvikling.

## Kort over Kongens Enghave

### Rækkefølge for byudvikling

■ 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)

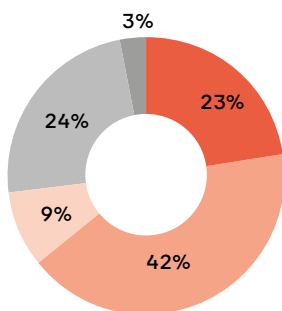
● Væsentlige rammeændringer  
*(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)*



# Nørrebro

## Fokus på Mjølnerparken, De Gamles By og fire nye metrostationer

### Boligmassen efter ejerforhold



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

### Behov frem mod 2030

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

- > 31 Dagtilbudsgrupper
- > 4 Skolespor
- > 2 Idrætshaller
- > 1 Kunstgræsbane
- > 24 Botilbudspadser - modernisering

### Metro til Nørrebro

Med åbningen af Cityringen har Nørrebro fået hele fire nye metrostationer. Det betyder, at Nørrebro er blevet forbundet med den resterende by på en helt ny måde. Det er bl.a. muligt at komme fra Nørrebro Station til Rådhuspladsen på 11. minutter. Udover bedre forbindelser til resten af byen betyder åbningen af Cityringen, at de fire nye stationspladser bliver en central del af gadebilledet på Nørrebro.

På Nørrebro Station forventes der i 2025 ca. 20.000 rejsende med metro hver dag. Dertil kommer rejsende med S-tog og busser. Det kræver et løft af stationsområder generelt. Der arbejdes bl.a. på, at der skal indrettes butikker under højbanen, ligesom stationsområdet skal give mulighed for mere byliv og plads til ophold. Derudover er der planer for etablering af en plads på Basargrunden.

Der er samtidig mulighed for at bygge flere nye boliger stationsnært. Eksempelvis gives der mulighed for at opføre nye studieboliger på Hermodsgade ved metrostationen Skjolds Plads.

### De Gamles By

De Gamles By er et kommunalt ejet areal med kommunale funktioner i hjertet af Nørrebro. Navnet De Gamles

By kom til i 1919 grundet den store andel af plejehjem og ældreboliger. Borgerrepræsentationen har i 2018 besluttet, at der skal bygges en ny skole og et diabetescenter, hvilket giver anledning til at se på, hvordan de kommunale funktioner i De Gamles By spiller sammen med ønsket om en grøn bydel i byen. Dette skal en ny helhedsplan bl.a. besvare i 2019.

### Gennemgribende plan for Mjølnerparken

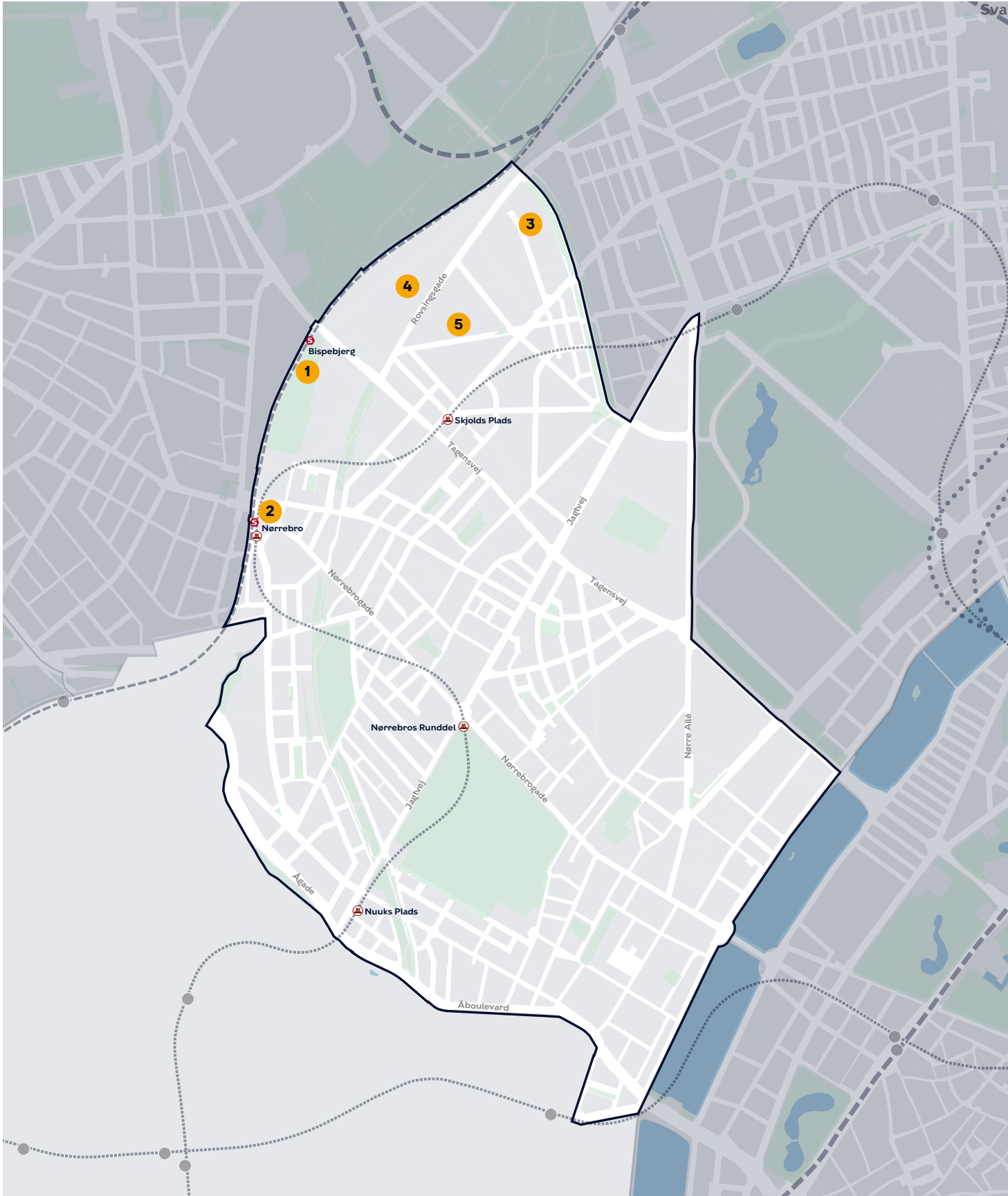
Mjølnerparken ligger på en attraktiv placering kort fra Nørrebro St. mellem Mimersgade og Tagensvej. Mjølnerparken har en høj andel udsatte borgere, og kommunen arbejder derfor sammen med den almene boligorganisation Bo-Vita om at realisere en gennemgribende helhedsplan for området.

Planerne indebærer, at samtlige boliger gennemrenoveres, og at der tilbygges tagboliger og nye ungdomsboliger mv. Herudover bliver hele området åbnet for gennemstrømmende trafik, og der tilføjes udadvendte funktioner i stueetagerne. Dette suppleres af en omfattende byudvikling i kvarteret omkring Mjølnerparken med nye ungdomsboliger og ny metrostation på Nørreport St. mv.



## Kort over Nørrebro

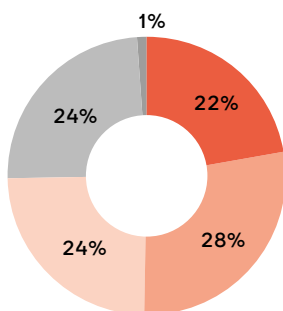
- Væsentlige rammeændringer  
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)



# Valby

## Flere nye byudviklingsområder og bedre forbindelser i Valby

### Boligmassen efter ejerforhold



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

### Behov frem mod 2030

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

- > 45 Dagtilbudsgrupper
- > 3 Skolespor
- > 1 Bibliotek/Kulturhus
- > 1 Idrætshal
- > 2 Kunstgræsbaner
- > 24 Botilbudspladser – ny kapacitet
- > 24 Botilbudspladser – modernisering
- > 66 Plejeboliger – modernisering
- > 145 Plejeboliger – ny kapacitet
- > 1 Genbrugsstation
- > 2 Stiforbindelser

### Udvikling omkring Ny Ellebjerg

De senere år har udviklingen i Valby centreret sig omkring Grønttorvet og det tidligere Valby industri kvarter. Planerne er lagt for disse områder og forventes fuldt udbygget inden for 10 år. Ny Ellebjerg Station får med indvielsen af Ringstedbanen og en kommende Sydhavnsmetro en central betydning for den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet. Det skaber grundlag for udvikling af området omkring stationen.

Syd for stationen ligger området "Strømmen", mod Ellebjergvej, hvor arbejdet med etablering af sporskiftekammer i undergrunden er afsluttet. Der er i dette område mulighed for at udvikle et nyt stationsnært byområde, som kobles op på Ny Ellebjerg Station og med stiforbindelser forbindes op mod byområdet omkring Grønttorvet og mod syd til Valby Idrætspark og Valbyparken.

Også nordvest for stationen findes særligt på det smalle areal mellem jernbanerne og op mod Gammel Køge Landevej et byudviklingspotentiale, som skal udvikles i samarbejde med staten, som ejer området. Der skal i arbejdet fokuseres på at skabe en attraktiv bymæssig helhed omkring stationen.

### Nye byudviklingsområder

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

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

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

### Helhedsplan for Toftegårds Plads

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

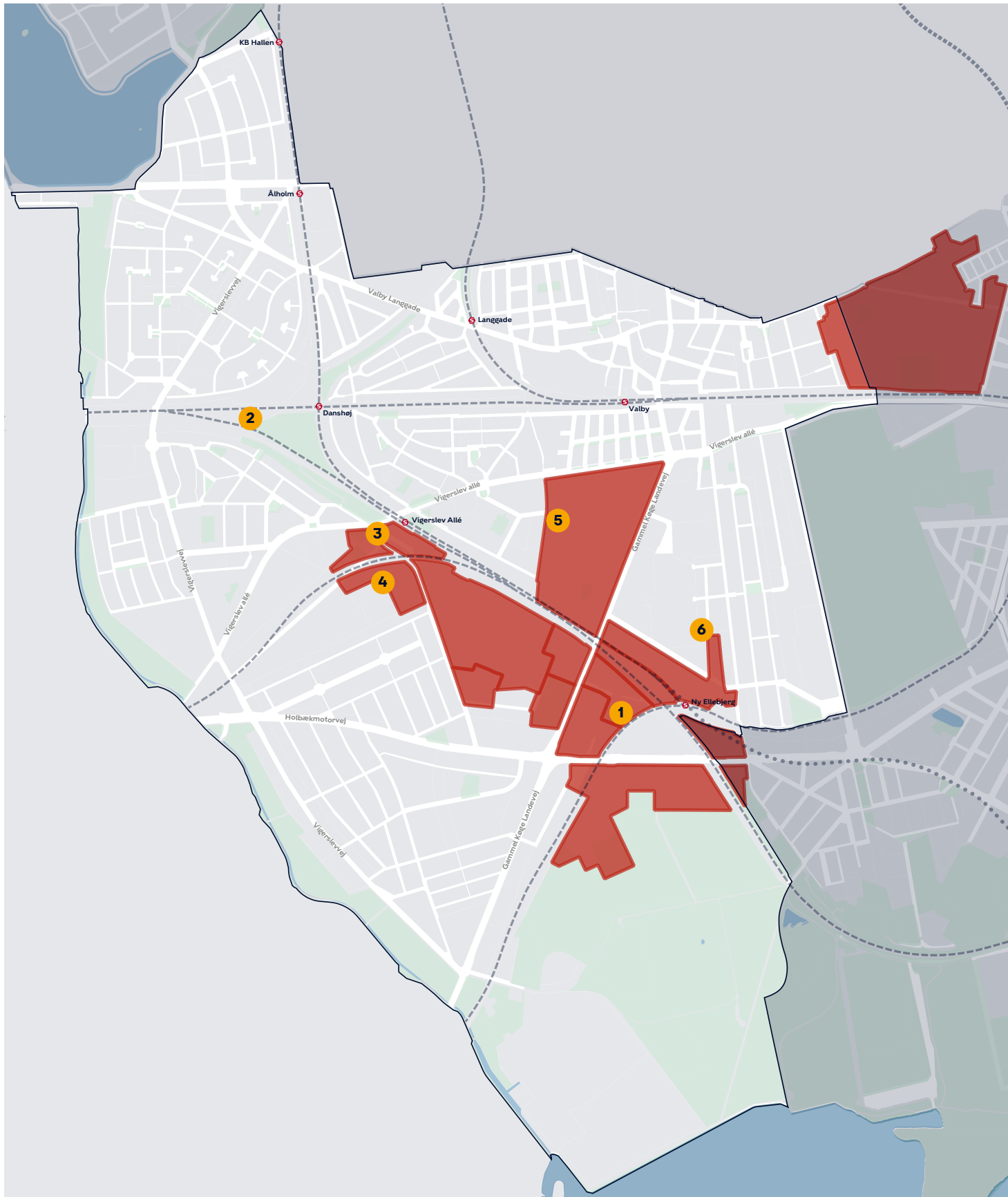
## Kort over Valby

### Rækkefølge for byudvikling

■ 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)

● Væsentlige rammeændringer

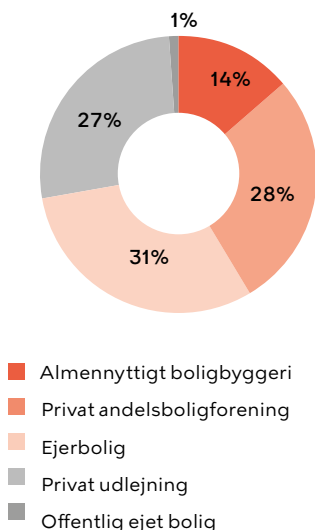
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)



# Vanløse

## Omdannelse af erhvervsområder ved Slotsherrensvej og Kastanie Allé

### Boligmassen efter ejerforhold



### Behov frem mod 2030

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

- > 11 Dagtilbudsgrupper
- > 1 Bibliotek/Kulturhus
- > 1 Kunstgræsbane

### Vanløse bymidte

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

### Konvertering af erhvervsområder ved Slotsherrensvej og Kastanie Allé

Med Kommuneplan 2019 konverteres erhvervsområdet beliggende syd for Slotsherrensvej til boligformål. Der har i området været en markant nedgang i arbejdspladser på næsten 80 % og en mindre nedgang i antal virksomheder,

hvorfra bl.a. Rigspolitiet er fraflyttet. Området er i dag det eneste område til detailhandel med pladskrævende varegrupper i Vanløse, Brønshøj-Husum og Bispebjerg. En konvertering til boligformål er oplagt henset til omkringliggende boligområder og faldet i antal arbejdspladser. Udviklingen skal dog tage hensyn til byggemarkedet og en fortsat udvikling med butikker med pladskrævende varegrupper.

På Kastanie Allé konverteres den nuværende kreative zone og industriområde til boliger og serviceerhverv. Området er omgivet af boliger i etagebebyggelse og omfatter en enkelt mindre vejforbindelse, hvilket vanskeliggør indpasning af virksomheder af støjende karakter, som industriområder ellers giver mulighed for. Der har været interesse for at etablere et nyt konceptbyggeri med mindre boliger kombineret med kontor- og værkstedslokaler i en funktionstømt erhvervsbygning. Et sådan koncept vurderes at kunne indpasses i området.

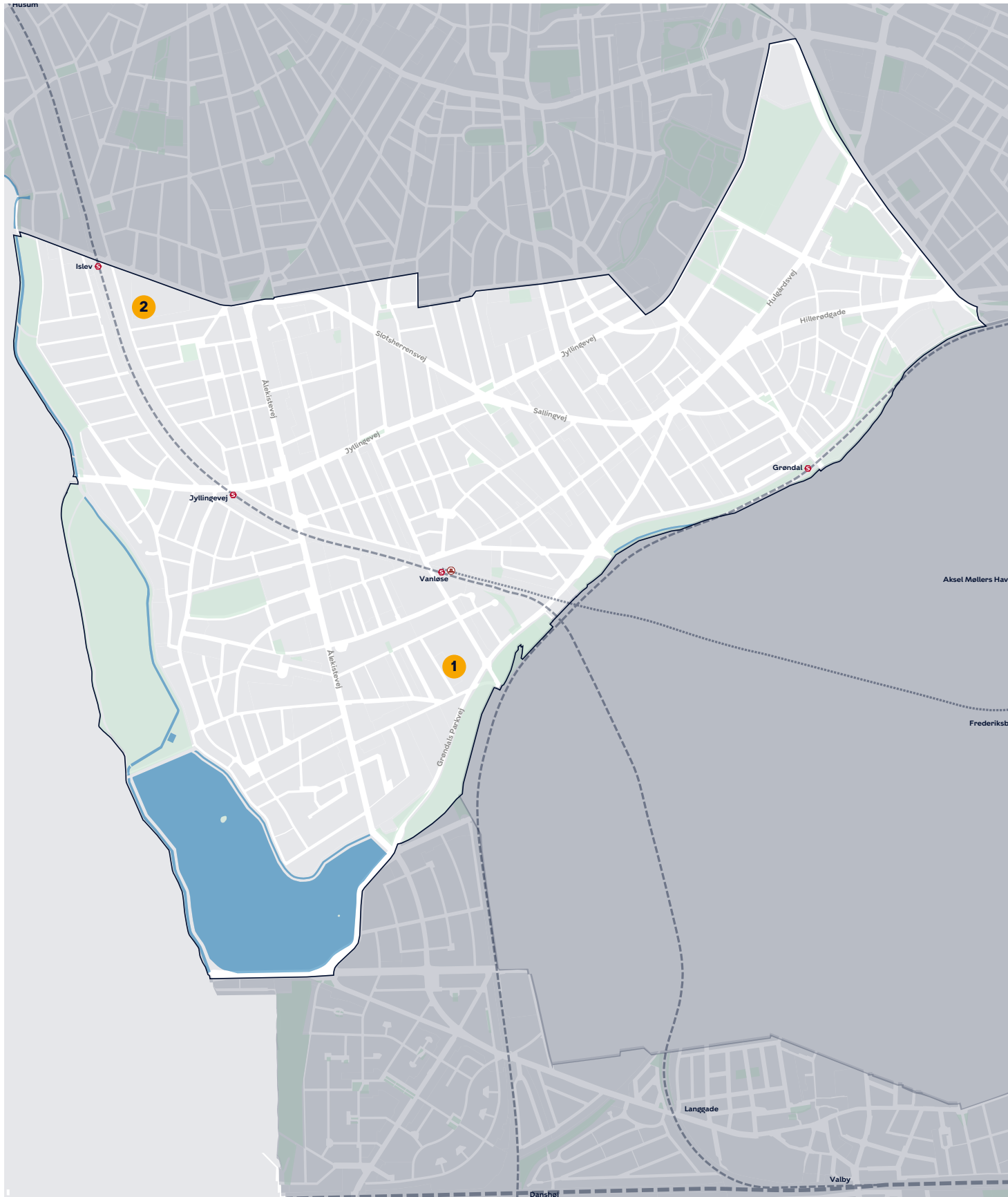
## Kort over Vanløse

### Rækkefølge for byudvikling

1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)

● Væsentlige rammeændringer

(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)

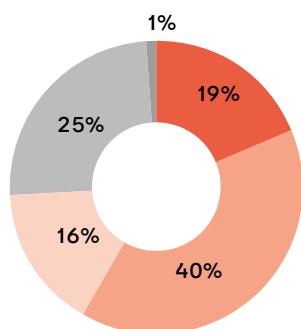


# Vesterbro

## Udvikling af Carlsberg Byen, Godsbanen og udpegning af tre nye grønne potentialeområder

### Boligmassen efter ejerforhold

\*Data for Vesterbro og Kongens Enghave



- Almennyttigt boligbyggeri
- Privat andelsboligforening
- Ejerbolig
- Privat udlejning
- Offentlig ejet bolig

### Behov frem mod 2030

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

- > 37 Dagtilbudsgrupper
- > 3 Skolespor
- > 3 Idrætshaller
- > 1 Bibliotek/Kulturhus
- > 1 Svømmehal
- > 20 Botilbudspladser – ny kapacitet
- > 70 Plejeboliger – ny kapacitet
- > 3 Stiforbindelser

### Godsbanearialet som nyt byudviklingsområde

Godsbanearialet er et ca. 550.000 m<sup>2</sup> stort område beliggende i den sydlige del af Vesterbro, tæt på Kongens Enghave. Området afgrænses af jernbanearialer mod nord og vest samt Vasbygade mod syd. Metroselskabets klargøringscenter deler området i to dele. Områdets grundejere har et ønske om at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde.

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

### Udvikling af Carlsberg Byen og Postgrunden

Carlsberg Byen har siden 2008 været et markant byudviklingsområde på Vesterbro. Plangrundlaget for udviklingen af området er fastlagt og bydelen forventes færdigudviklet frem mod 2025. Til den tid vil Carlsberg Byen være hjem for

ca. 8.000 københavnere og danne ramme for ca. 10.000 arbejdspladser.

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

### Flere grønne områder på Vesterbro

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

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

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

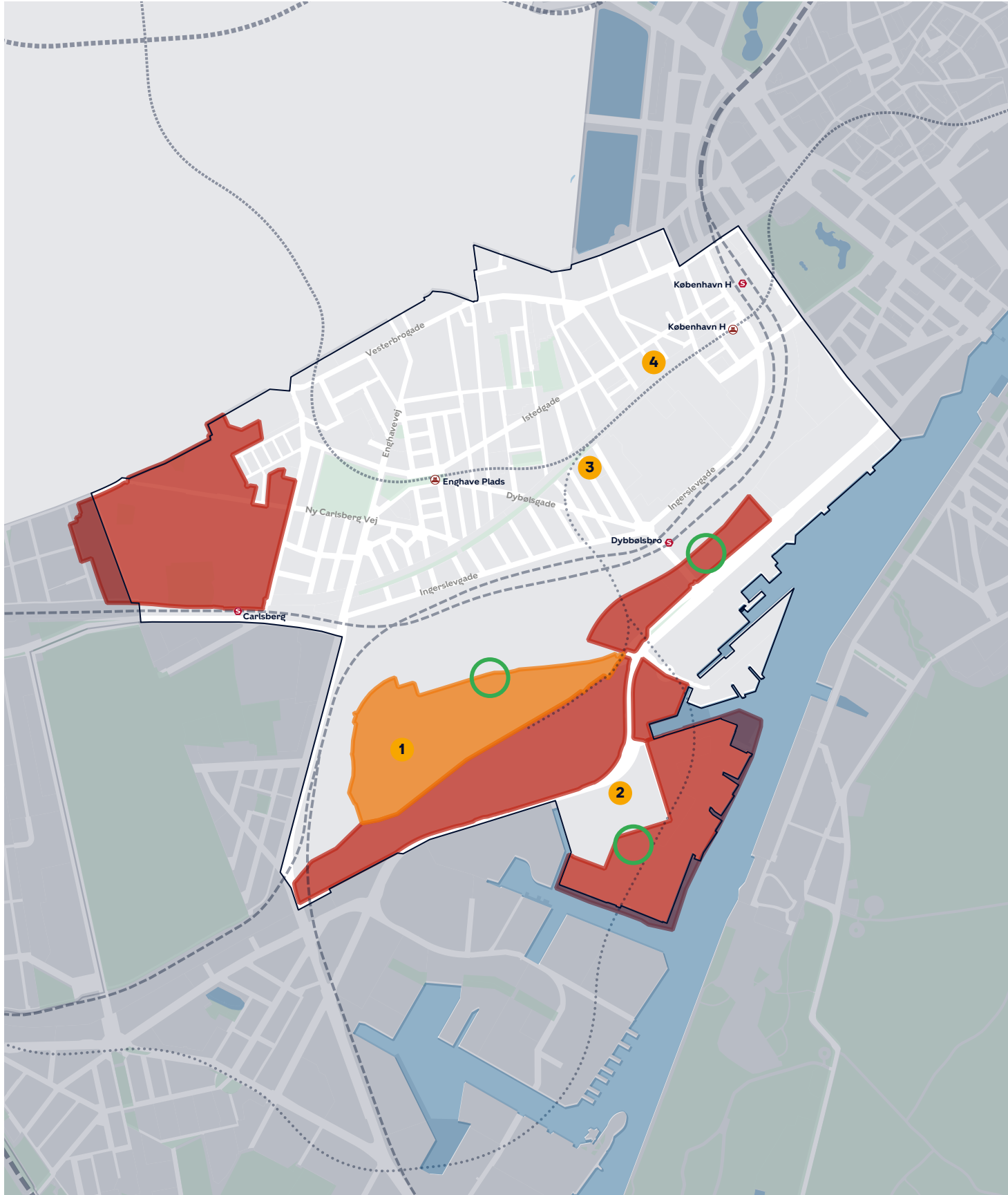
## Kort over Vesterbro

### Rækkefølge for byudvikling

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

- Væsentlige rammeændringer  
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)

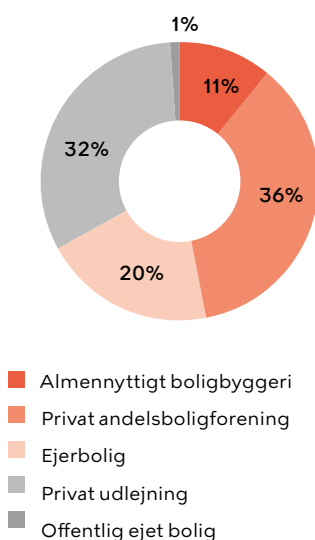
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder



# Østerbro

## Havnetransformation og en udvikling af området ved det gamle gasværk

### Boligmassen efter ejerforhold



### Behov frem mod 2030

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

- > 51 Dagtilbudsgrupper
- > 3 Skolespor
- > 9 Særlige dagtilbudspladser
- > 2 Biblioteker/Kulturhuse
- > 1 Idrætshal
- > 2 Kunstgræsbaner
- > 2 Svømmehaller
- > 61 Botilbudspladser - modernisering
- > 51 Botilbudspladser - ny kapacitet
- > 440 Plejeboliger - ny kapacitet
- > 1 Driftsplads

### Et nyt bykvarter ved Østre Gasværk

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

### Fornyelse af Vibenshus Runddel

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

### Udviklingen af Nordhavn

Nordhavn er Københavns største nuværende byudviklingsområde og skal på sigt rumme 40.000 beboere og arbejdspladser. Visionen for Nordhavn har fra starten været at blive en foregangsby for bæredygtig byudvikling og miljørigtigt byggeri. De første boliger stod færdige i 2014 og Århusgadekvarteret, som er den første del af Nordhavn, er godt på vej til at være udbygget. I 2020 åbner de første metrostationer ved Nordhavn Station og Orientkaj Station. En udvikling af Nordhavn er på grund af de trafikale forhold begrænset til 870.000 m<sup>2</sup> byggeri indtil Nordhavnstunnellens åbning (foreløbigt planlagt åbning i 2027). Det betyder, at de resterende etagemeter i Nordhavn tidligst kan udvikles efter Nordhavnstunnellens åbning. Med Kommuneplan 2019 udlægges Århusgadekvarteret, Trælastholmen, Sundmolen, Holm 8, Levantkaj Vest og Tunnelfabrikken til byudvikling fra 2019, hvor Tunnelfabrikken er tænkt som et nyt kulturelt centrum i Nordhavn. Levantkaj Øst og Holm 12 tidligst kan udvikles fra 2025, mens den resterende del af Nordhavn fastholdes som perspektivområde.

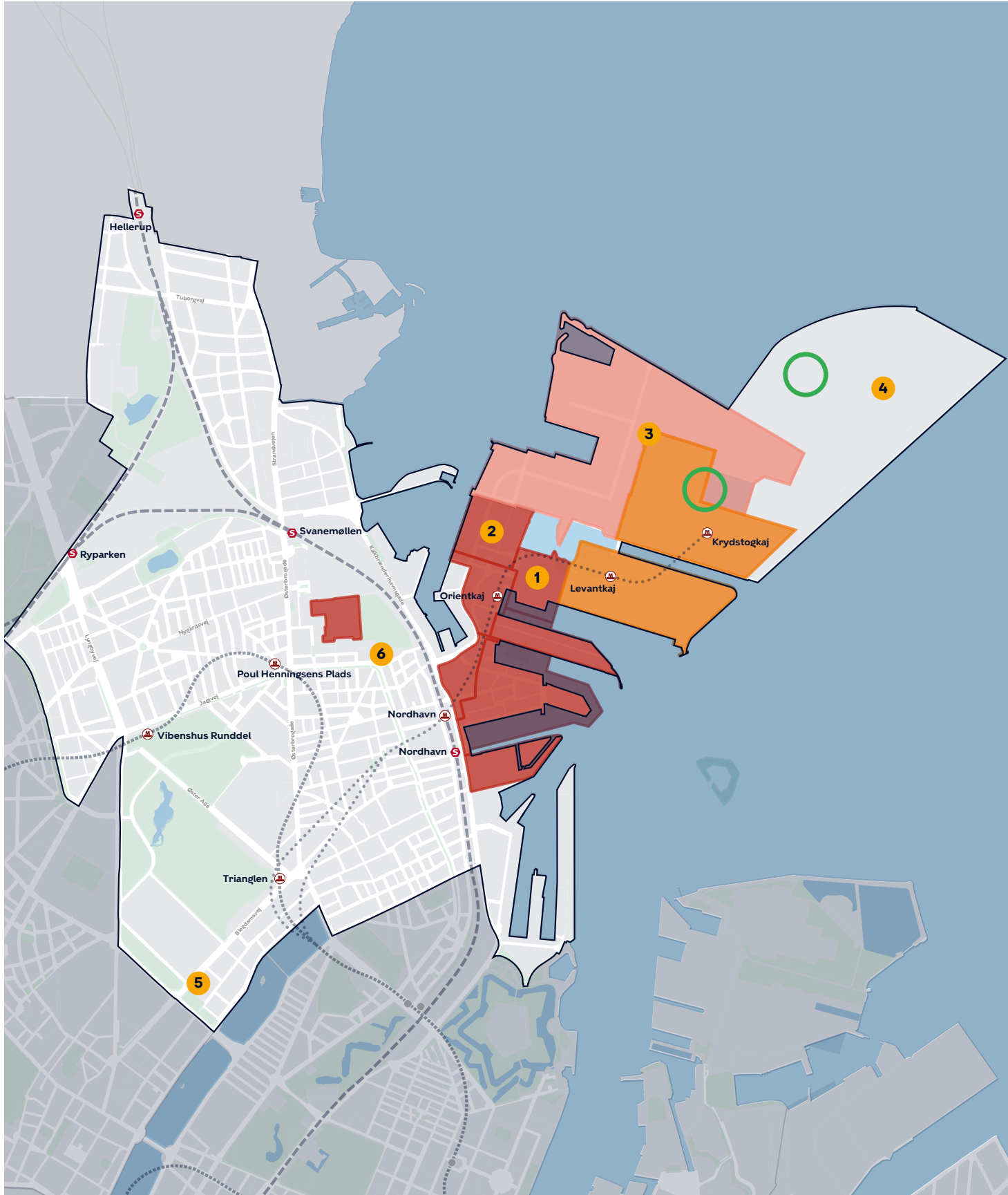


## Kort over Østerbro

### Rækkefølge for byudvikling

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- 2. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2025)
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)

- Væsentlige rammeændringer  
(For beskrivelse af væsentlige rammeændringer i bydelen se s. 68)
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder



# Lynetteholmen

## En ny ø anlægges efter 2031



### Et langsigtet bidrag til Københavns udvikling

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

Lynetteholmen vil bidrage med at løse tre overordnede udfordringer for København. Med en forsat befolkningsvækst vil København på langt sigt mangle arealer til byudvikling. Lynetteholmens areal på ca. 2 mio. m<sup>2</sup> vil derfor indgå som et vigtig bidrag til muligheden for forsat at bygge nye boliger til de mange nye københavnere og derved holde boligpriserne nede.

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

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



### Visionen for Lynetteholmen

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

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

### Et grundigt forarbejde

Det kræver et grundigt forarbejde at etablere projekter i den størrelsesorden, som Lynetteholmen, mere metro og en Østlig Ringvej er. Derfor skal der de kommende år udarbejdes en række undersøgelser og analyser, der belyser projekternes økonomi og indvirkning på omgivelserne, inden der kan tages en endelig beslutning om projektets fremtid.

Forundersøgelsen vedrørende metrobetjening samt finansielle analyser af etablering af Lynetteholmen, Østlig Ringvej og metro forventes afsluttet i begyndelsen af 2020. VVM-undersøgelsen vedrørende anlæg af Lynetteholmen forventes afsluttet medio 2020.

Herefter vil der skulle vedtages anlægslov for Lynetteholmen samt lov om selskabsdannelse af Lynetteholmen I/S, hvorefter jordopfyldningen kan påbegyndes.

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

## LISTE OVER VÆSENTLIGE RAMMEÆNDRINGER

### Amager Vest

**1. Ørestad City** - Der muliggøres yderligere bebyggelse som følge af Budget 2019 aftale om Ørestad Fælled Kvarter.

**2. Ørestad Syd** - Der muliggøres yderligere bebyggelse som følge af aftale om Ørestad Fælled Kvarter. Desuden udgår bestemmelse om erhverv i randområde.

**3. Ørestad Fælled Kvarter** - Ifølge Budget 2019 aftale om Ørestad Fælled Kvarter udgår dette areal af byudvikling og udpeges til offentlige formål.

**4. Ørestad - Vejlandskvarteret** Ifølge Budget 2019 aftale om Ørestad Fælled Kvarter udlægges dette areal til byudvikling.

**5. Selinevej Nord** - Ifølge Budget 2019 aftale om Ørestad Fælled Kvarter kan dette areal bebygges.

**6. Kigkurren** - Området ændrer anvendelse til blandet boliger og serviceerhverv.

**7. Artillerivej 69H** - Området udlægges til offentlige formål, der muliggør daginstitution og plejecenter.

**8. Kongelundsvej 48A** - Der muliggøres yderligere bebyggelse til boliger.

**9. Oliefabriksvej 100** - Ny ramme med boliger som villabebyggelse.

**10. Engelsvej 51** - Ny ramme med boliger som etagebebyggelse. Startredegerelse for projekt er politisk behandlet.

### Amager Øst

**1. Nordøstamager Vermlandsgade** - Som del af rækkefølgeplanen fastholdes området til industri med særlig bestemmelse om, at udvikling af området til miljøfølsomme anvendelser forudsætter, at der tages hensyn til de fortsatte

drifts- og udviklingsmuligheder for den nærliggende produktionsvirksomhed.

**2. Nordøstamager - Siljengade** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**3. Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**4. Strandlodsvej 48** - Anvendelsen ændres til blandet boliger og serviceerhverv.

**5. Krimsvej** - Der muliggøres en højere boligandel.

**6. Kastrupvej m.fl.** - Flere boligrammer til havehuse er revurderet af forvaltningen, for at tilpasse rammer til eksisterende forhold.

**7. Engvej** - Der muliggøres yderligere bebyggelse til boliger.

**8. Sundparken** - Der muliggøres plejecenter iht. vedtaget startredegerelse.

### Bispebjerg

**1. Dortheavej** - Anvendelse ændres til serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

**2. Smedetoften 10** - Smedetoften 10 lægges over i naboramme til blandet boliger og serviceerhverv i overensstemmelse med ejendommens eksisterende anvendelse.

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

**4. Emdrupvej** - Der muliggøres boliger til udsatte.

**5. Ryparken 75-81** - Der muliggøres institution med boliger til sindslidende.

**6. Thoravej 22** - Der muliggøres herberg med overnatningsfaciliteter.

**7. Lygten** - Parkeringsnormen ændres for at muliggøre stationsnært bebyggelse, som godkendt i startredegerelse af Økonomiudvalget 30/3-18. Området fastsættes til byomdannelsesområde grundet miljøgodkendelse.

**8. Lygten - Kraftværk** - Området fastsættes til byomdannelsesområde grundet miljøgodkendelse.

**9. Drejervej** - Der muliggøres blandet boliger og serviceerhverv.

### Brønshøj-Husum

**1. Tingbjerg** - Byggemulighederne for Tingbjerg øges for at muliggøre Tingbjerg/Husum Byudviklingsstrategi med efterfølgende planer og programmer, idet området er på regeringens ghettoliste.

**2. Bystævneparken** - Rammen for Bystævneparken ændres for at muliggøre Tingbjerg/Husum Byudviklingsstrategi med efterfølgende planer og programmer.

### Christianshavn

**1. Bodenoffs Plads** - Der muliggøres yderligere bebyggelse til boliger.

### Indre By

**1. Sølvgade Kaserne** - Ejendommen flyttes over i en boligramme, idet der er etableret ungdomsboliger.

**2. Nyboder Skole** - For at muliggøre udvidelse af Nyboder Skole øges byggemulighederne.

**3. Amaliegade 23-25** - Ejendom lægges over i boligramme, idet bebyggelse konverteres til lejligheder.

**4. St. Kongensgade 96-100** - Ejendom lægges over i boligramme, idet bebyggelse konverteres til lejligheder.

## Kongens Enghave

**1. Sydhavn – Sluseholmen** - Byggemulighed øges for at muliggøre tættere bebyggelse ved kommende metrostation.

**2. Bådehavnsvej Syd – Stejlepladsen** - Ifølge Budget 2019 aftale om Ørestad Fælled Kvarter udlægges dette areal til byudvikling. Det udlægges til boliger.

**3. Bådehavnsvej Syd** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**4. Bådehavnsvej Nord - Dansk Metal** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**5. Bådehavnsvej Nord - Midt** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**6. Strømmen** - Rammen rækkefølgebelægges og kan ændres ved kommende planlægning.

## Nørrebro

**1. Bispebjerg St.** - Ramme til serviceerhverv tilbageføres til jernbane, idet projekt for bebyggelse over banen ikke forventes.

**2. Borgmestervangen** - Der muliggøres plads ved Nørrebro St.

**3. Ragnildgade 1** - Byggemulighed øges for at muliggøre boliger.

**4. Røvsingsvej** - Byggemulighed øges for at muliggøre erhvervsbebyggelse samt yderligere udviklingsmuligheder i erhvervsområdet.

**5. Aldersrogade** - Byggemulighed øges for at muliggøre boliger i Bo Vitas boligafdeling Aldersrogade, der er på regeringens ghettoliste.

**6. Hermodsgade 26-28** - Der udlægges ny boligramme for at muliggøre ungdomsboliger.

## Valby

**1. Poppelvænget** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**2. Kulbanekvarteret – jernbanen** - Rammen rækkefølgebelægges og kan ændres ved kommende planlægning.

**3. Kulbanekvarteret – midt** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**4. Kulbanekvarteret – Datacentralen** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges en del af området til boliger.

**5. Vigerslev Alle F.L. Smidth** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges området til blandet boliger og serviceerhverv.

**6. Kløverbladsgade** - Ændres til boliganvendelse idet mulighed for eksisterende skole bevares.

## Vanløse

**1. Kastanie Alle** - Anvendelse ændres til blandet boliger og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

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

## Vesterbro

**1. Godsbanen** - Som del af rækkefølgeplanen udlægges del af området til blandet boliger og serviceerhverv.

**2. H.C. Ørstedværket** - Området udlægges til offentlige formål, dog med bemærkning om at dele af området forsat kan anvendes til tekniske anlæg.

**3. Skelbækgade 2-4** - Anvendelsesmuligheden for ejendommen ændres fra boliger til serviceerhverv for at muliggøre en forsat udvikling af ejendommen til serviceerhverv.

**4. Halmtorvet 20** - Byggemulighed øges for at muliggøre flere boliger, herunder ungdomsboliger.

## Østerbro

**1. Nordhavn – Holm 9** - Byggemuligheden justeres som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området.

**2. Nordhavn – Holm 8** - Området ændres fra havneformål til boliger og serviceerhverv som følge af, at området inddrages i første del af planperioden i rækkefølgeplanen.

**3. Nordhavn – Holm 12 og Tunnel-fabrikken** - Der tillades mulighed for projekt i ØTC-hallen samt for administration ved UNICEF's højlag.

**4. Nordhavn** - Der udlægges ved Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S af 29. november 2018 et rekreativt areal i Nordhavn nordøstre del, der i kommuneplanen udpeges til offentlige formål.

**5. Blegdamsvej 56-62** - Der udlægges et område til serviceerhverv tæt på Rigshospitalet som led i Copenhagen Science City med mulighed for boliger.

**6. Strandboulevarden 120-130** - Den vestlige del af erhvervsramme udlægges til blandet boliger og serviceerhverv som følge af kommunens udførte erhvervsanalyse til baggrund for Kommuneplan 2019.

## Kapitel 4

# Rammer for byggeriet i København

---

Kommuneplan 2019 fastsætter de overordnede rammer for byggeriet i København. Det sker gennem specifikke regler, som kommunen skal følge, når den laver lokalplaner. De anvendes også i den daglige byggesagsbehandling, når der ikke er lokalplan og et projekt ikke kræver lokalplan. Rammerne for lokalplanlægningen og byggeriet kan deles op i generelle bestemmelser og konkrete kommuneplanrammer.

### Generelle bestemmelser

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

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

## GENERELLE BESTEMMELSER I KOMMUNEPLAN 2019

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

- > **Boliger**  
Bestemmelser om boligens størrelse, ungdoms- og kollegieboliger, samt etablering af boliger i husbåd.
- > **Detailhandel**  
Rammer for etablering af butikker i kommunens bydele, såvel for konkret udpegede områder som for de øvrige områder.
- > **Parkering**  
Normer for bilparkering og cykelparkering ved nybyggeri eller ændring af eksisterende bebyggelse.
- > **Støj**  
Bestemmelser for forebyggelse af støjgener.
- > **Friarealer**  
Bestemmelser om friarealer til områdets beboere og brugere ved nybyggeri eller ændring af eksisterende beby.
- > **Særlige bebyggelsesforhold**  
Særlige bestemmelser for bebyggelsesforhold gældende for områdetyper generelt.
- > **Klimatilpasning**  
Bestemmelser til sikring af, at bebyggelse kan tilpasses klimaudviklingen.

### Områdetyper og kommuneplanrammer

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

### Visionskort for fremtidens København

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

## OMRÅDETYPER I KOMMUNEPLAN 2019

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

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

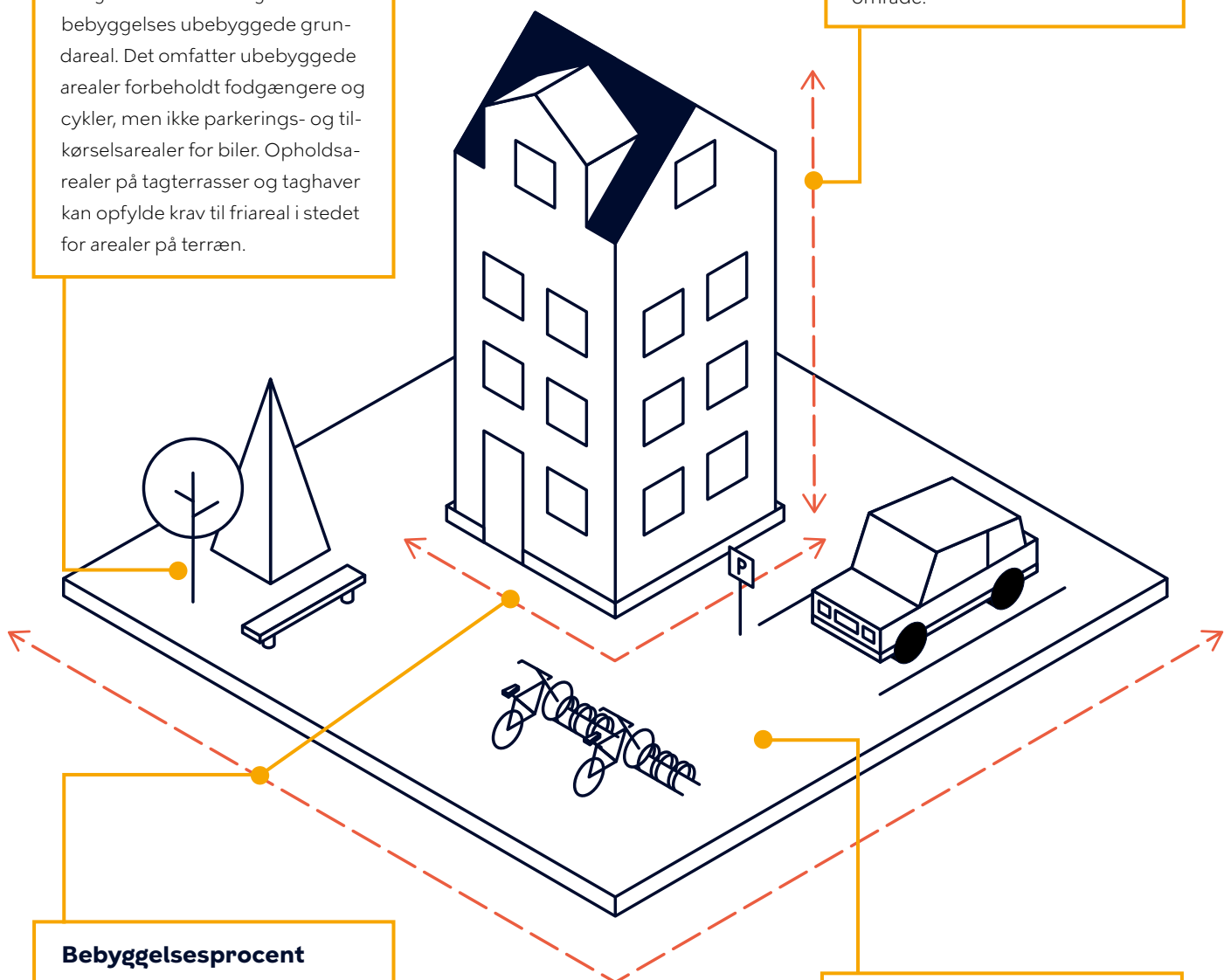


### Friareal

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

### Bygningshøjde

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



### Bebyggelsesprocent

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

### Parkeringsnorm for cykel og biler

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

## **KOMMUNEPLAN 2019**

Københavns Kommune

### **Udarbejdet af:**

Udarbejdet af en gruppe med repræsentanter fra kommunens forvaltninger.

### **Redaktion:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling

### **Layout, kort og illustrationer:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
KKdesign

### **Fotos:**

Rasmus Hjortshøj  
By og Havn  
Astrid Maria Rasmussen  
Thomas Høyrup Christensen  
Daniel Rasmussen  
Nick Karvounis  
Jens Lindhe  
Charlotte Brøndum  
Morten Bjarnhof  
Marten Bjork  
Lindsay Martin

Kommuneplan 2019 kan  
hentes på: [kp19.kk.dk](http://kp19.kk.dk)

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

Telefon 3366 3366

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



# Visionskort for fremtidens København

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

## Forslag til fremtidig infrastruktur i København

- Letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørreport st.
- - - Østlig Ringvej
- Metro Havneringen
- Lynnettemetro
- Nordhavnsmetro
- - - Øresundsmetro

## Kollektiv trafik

- S-tog
- - - Eksisterende metro

