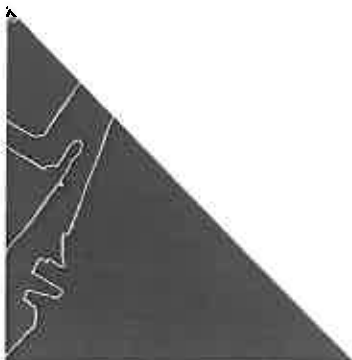
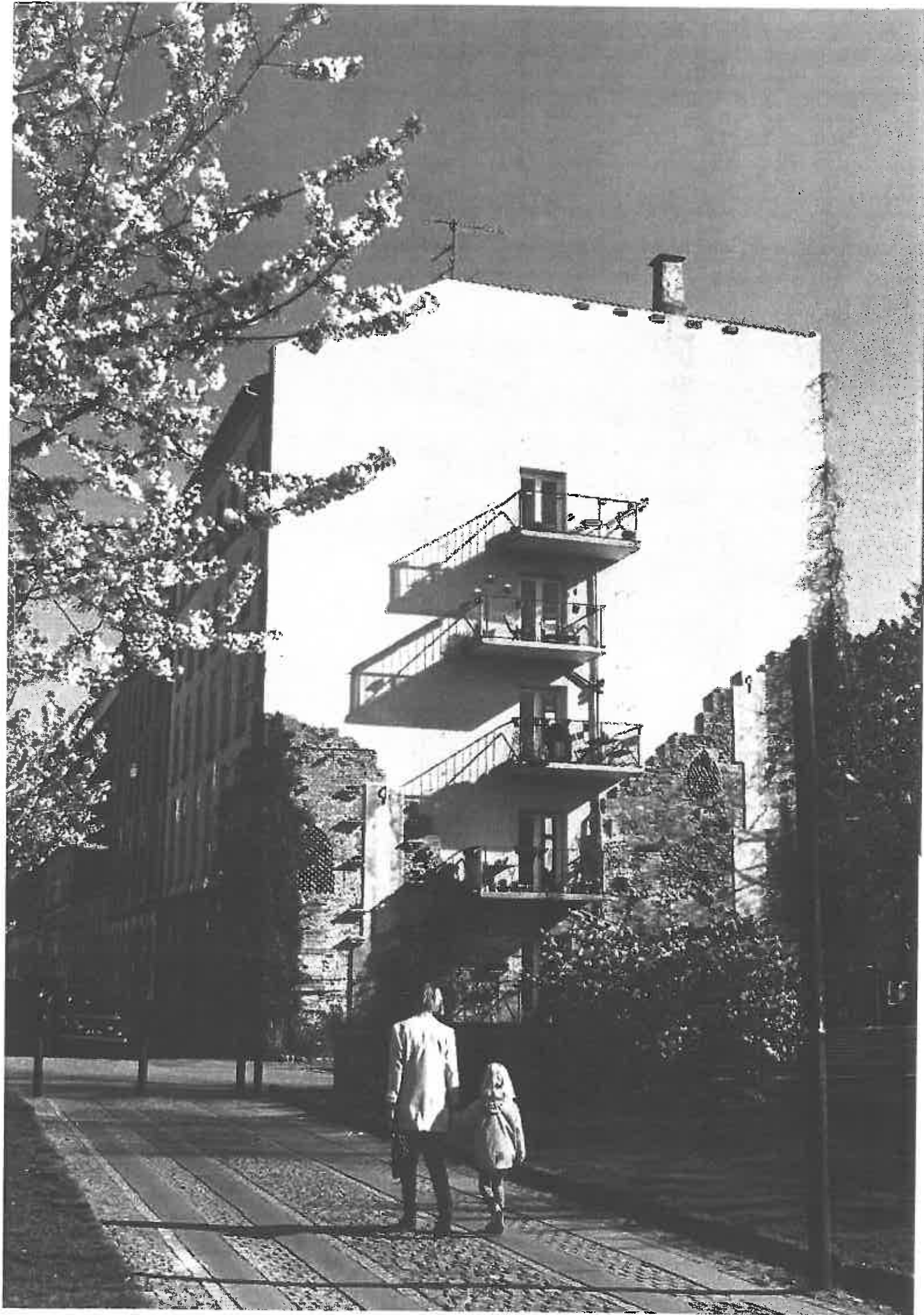


Forslag til  
KØBENHAVNS KOMMUNE  
**KOMMUNEPLAN 2015**





# FORORD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Frank Jensen  
Overborgmester





# INDHOLD

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

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





# 1. VISION

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

Befolkningsvæksten og flere arbejdspladser udgør ved en koncentreret udbygning grundlaget for en god kollektiv trafik, som reducerer byens CO<sub>2</sub>udledning. Væksten skaber mulighed for en udbygning af den offentlige service som eksempelvis nye daginstitutioner, renoverede skoler,

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

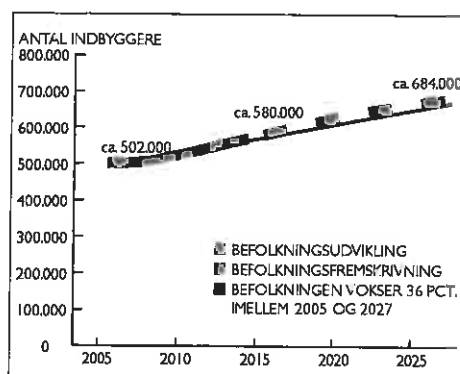
Den høje livskvalitet i København tiltrækker mennesker og virksomheder. Kommunen skal være med til at sikre, at københavnernes uddannelsesniveau danner et solidt grundlag for den enkeltes arbejdsliv. Samtidig skal de store vidensinstitutioner i byen og byens erhvervsliv i højere grad udnytte den geografiske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

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

## BEFOLKNINGSUDVIKLING OG - FREMSKRIVNING 2005-2027

Figuren viser Københavns befolkningsudvikling 2005-2015 samt den forventede udvikling frem til 2027.

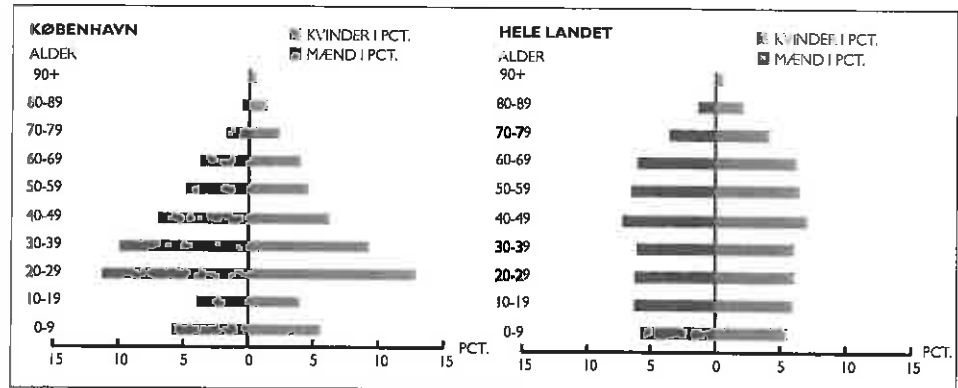
Kilde: Danmarks Statistik, Københavns Kommunes befolkningsprognose.



**BEFOLKNINGSPYRAMIDE 2014**

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

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



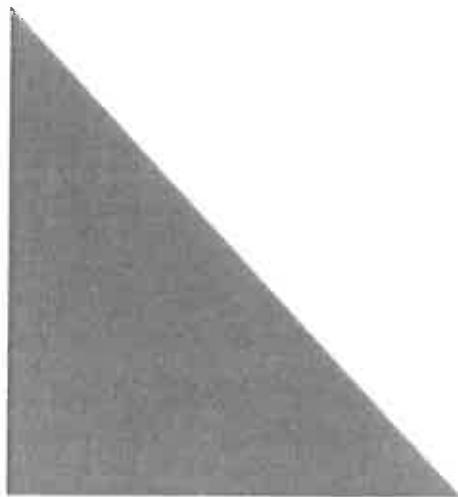
Byen skal være en velfungerende ramme om hverdagslivet og samtidig skabe plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige. Her skal være mulighed for det tilfældige møde på tværs af kulturer og sociale grupper i en tryk og åben atmosfære. Det giver sammenhængskraft. Vækst og livskvalitet skal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

For at forbedre disse muligheder skal københavnere kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner. Det kan eksempelvis bidrage til at understøtte, at folkeskolen får en stærkere rolle i lokalsamfundet som stedet med plads til bibliotek, idræt og leg.

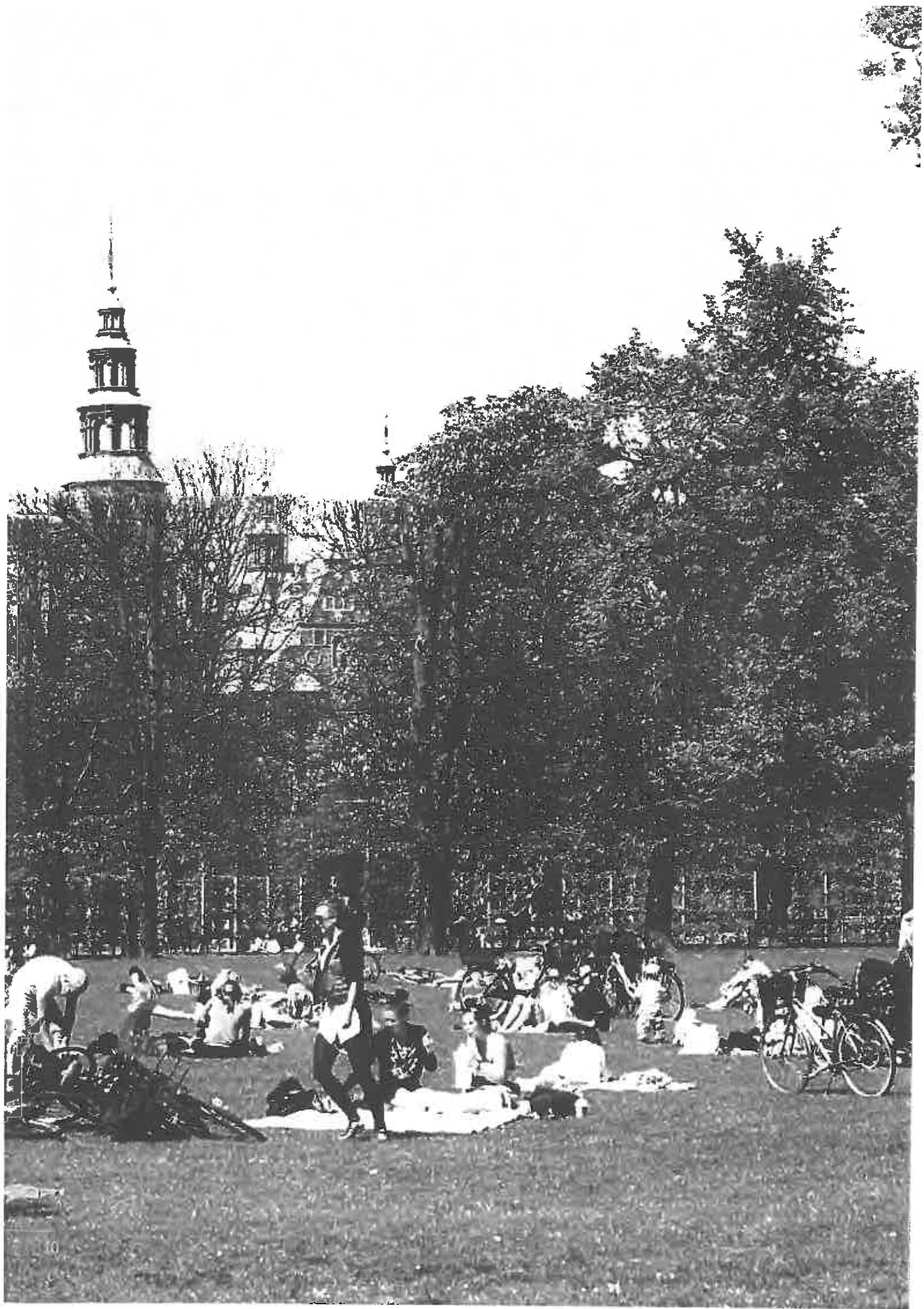
På den måde kan vi med nye bæredygtige løsninger imødegå et eventuelt fremtidigt pres på arealer og samtidig bidrage til et mindre forbrug af ressourcer. Nyttækning af funktioner skal kombineres med en løbende kvalitetsudvikling i den kommunale service.

København vil være CO<sub>2</sub>neutral i 2025. Grøn omstilling af vores energiproduktion, et markant mindre energiforbrug, bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet og grøn mobilitet er vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe grøn vækst og førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger. Vi skal være parate til at omsætte klimaudfordringerne til at løfte København til et højere niveau af vækst og livskvalitet.

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







## 2. GRØN BOLIGBY

### Mål for udviklingen af København

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

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

## GRØN BOLIGBY - 2.A.

# BOLIGER NOK TIL ALLE DÆMPER PRISSTIGNINGER

## MATCHE BOLIGUDBUD OG BOLIGEFTERSØRGSEL

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

## PLANEN ER KLAR

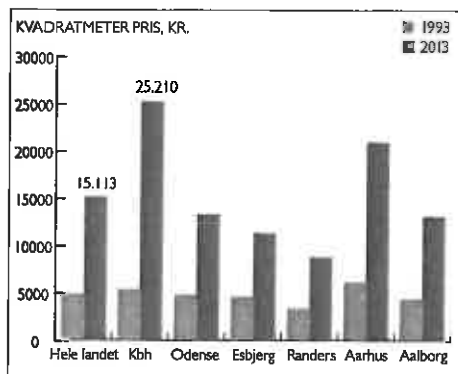
Med de områder, der allerede er udlagt til byudvikling i København, er der sikret tilstrækkelig plads til nybyggeri af boliger. Der er en rummelighed i den eksisterende by på ca. 8.000 - 10.000 nye boliger og i de nye byudviklingsområder på ca. 40.000 boliger. Det er ønskværdigt for beboerne, at de enkelte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

### UDVIKLING I BOLIGPRISER

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

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

Kilde: Realkreditrådet



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

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

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

## GRØN BOLIGBY - 2.B.

# TÆT OG BÆREDYGTIG BY OMKRING STATIONER

### **TÆT BY SKABERVÆKST**

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

### **BYUDVIKLING SKAL VÆRE BÆREDYGTIG**

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

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

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





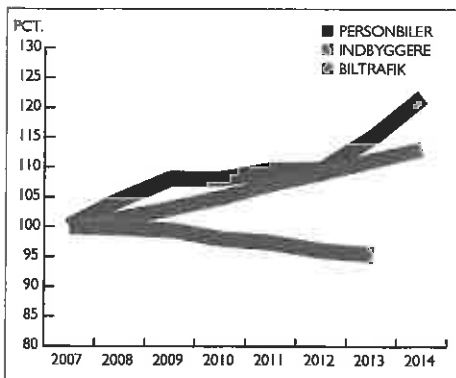
**VISUALISERING AF DE NYE UNGDOMSBOLIGER PÅ BORGMESTERVANGEN**

Illustration: Arkitema Architects

**BILEJERSKAB OG BILTRAFIK**

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

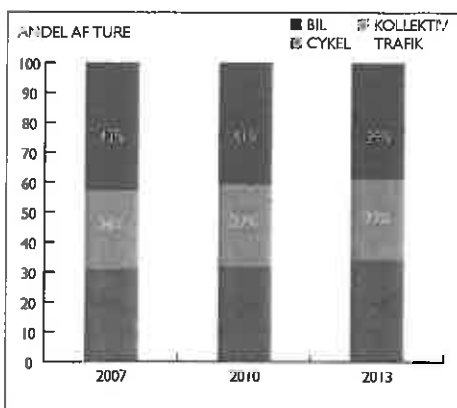
Kilde: Københavns Kommune



**FØRDELING PÅ TRANSPORTFORMER**

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

Kilde: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

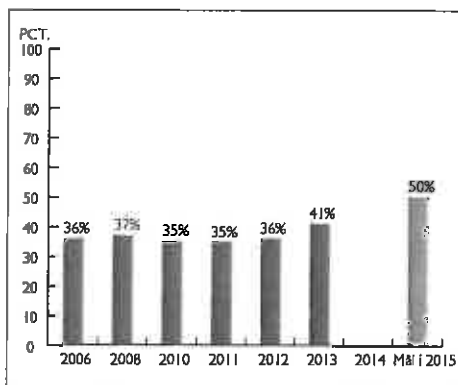


**CYKLING TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE**

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

Figuren viser procentandelen af personer (både københavnere og ikke-københavnere), der cykler til arbejde eller uddannelse i København.

Kilde: DTU, Transportvaneundersøgelse 2013.



**MINDRE BILTRAFIK OG MERE CYKLING OG KOLLEKTIV TRANSPORT**

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

I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv transport. Det stiller krav til, at væksten i trafikken skal være båret af kollektiv transport og cykler, og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn, dvs. kollektiv transport eller cykel. For at understøtte en bæredygtig udvikling i trafiksammensætningen i København og for at fremtidssikre behovet for plads til cykelparkering ved boliger opjusterer vi med Kommuneplan 2015 parkeringsnormen for cykler ved boliger til 3,0 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Da gang også er en vigtig form for grøn transport, vil vi frem mod Kommuneplan 2019 undersøge, hvordan vi kan revidere vores trafikmål med et supplerende mål for gang.

For at forbedre miljøet, sundheden og fremkommeligheden i København skal vi fortsætte med at udbygge den kollektive trafik og et attraktivt cykelstinet i takt med befolkningsudviklingen. I 2019 åbner vi metrocityringen, der giver et stort løft til den kollektive trafik i København, så over 100.000 nye passagerer hver dag vil benytte sig af muligheden for at rejse kollektivt. For at sikre bedst mulig sammenhæng mellem transportformerne, skal der med projekt Bynet 2019 ske en tilpasning

af busnettet frem mod metrocityringens åbning, så der skabes bedre sammenhæng mellem bus, tog og metro.

Den gode nyhed er, at vi i København rent faktisk er lykkedes med at vokse i indbyggertal og bilejerskab, uden at biltrafikken er steget, fordi 100 pct. af trafikvæksten i København i en årrække er sket med grønne transportmidler. Den tætte by understøtter indfrielsen af dette mål, fordi det for mange københavnere er nemt at tage cyklen på arbejde eller til uddannelse. Når vi flytter transporten over til cykel, gang og det kollektive, bliver der samtidig bedre plads på vejene for virksomhedene og de borgere, for hvem bilen er en forudsætning for, at hverdagen hænger sammen. Kollektiv transport og god afvikling af trafikken i København understøttes i høj grad med den nye metro til Sydhavn og til Nordhavn samt med den nye hurtige busbane fra Nørreport Station til Ryparken Station.

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

## GRØN BOLIGBY - 2.C.

# GRØN BY TIL KØBENHAVNERNE

### **BOLIGBYGGERI GØR BYEN GRØNNERE**

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

Temaet uddybes i kapitel 4, Kvalitet i bylivet.

### NYE PARKER TIL KØBENHAVNERNE

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

Vi har eksempelvis fået offentlig adgang til haven på Carlsberg, som er privatejet, og på det gamle Grønttorv i Valby er et nyt familieegnet

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



GRØN BOLIGBY

**DET ER DESUDEN  
VIGTIGT FOR  
KØBENHAVN**

### OVERORDNET BYUDVIKLING SKAL TAGE HENSYN TIL DE KOMMUNAL- ØKONOMISKE KONSEKVENSER

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

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

### NORDHAVNSTUNNEL

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

### SYDHAVNSMETRO

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

### DEPONERING AF JORD

Udgravningen til de nye metrolinjer i København betyder, at der er behov for at vi ser på den fremadrettede deponeringskapacitet for jord. Derfor vil vi forud for næste kommuneplanrevision iværksætte et arbejde, som skal fremkomme med løsninger på behovet for at finde kapacitet til deponering af jord indenfor eller udenfor kommunegrænsen. Som et led i dette arbejde undersøges anvendelsesmulighederne af jorden.

### RÆKKEHUSE ER EN EFTERTRAGTET BOLIGFORM

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





# 3. SAMMEN- HÆNGENDE BY

## Mål for udviklingen af København

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

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

## SAMMENHÆNGENDE BY - 3.A.

# UDVIKLING AF DEN EKSISTERENDE BY

## FORNYELSE OG OPGRADERING I DEN EKSISTERENDE BY

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

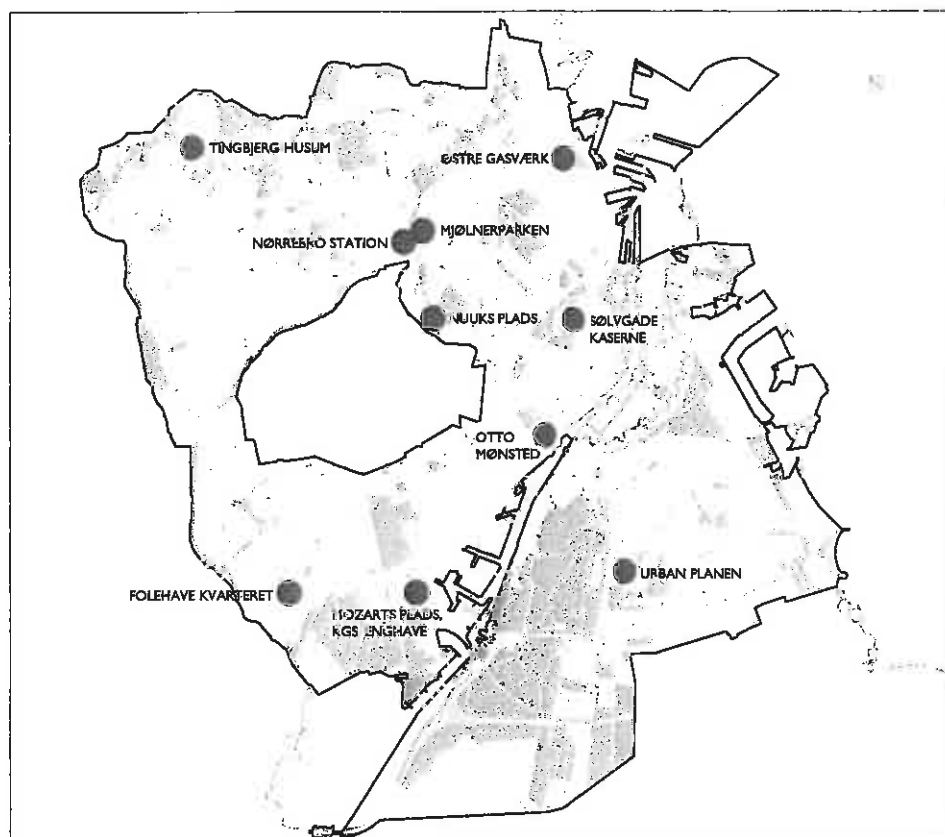
udlejningsejendomme, men det forudsætter, som ved alle andre forbedringsarbejder, at der er et flertal blandt beboerne for beslutningen.

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

I de gamle udbyggede byområder kan der, ligesom i udviklingsområderne, også opstå behov

**UDVIKLING I EKSISTERENDE BY**

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



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

**UDVIKLINGSPOTENTIALE I DEN EKSISTERENDE BY**

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

**KOMMUNEN BANER VEJEN FOR BÆREDYGTIGE OMDANNELSER I DEN EKSISTERENDE BY**

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

## SAMMENHÆNGENDE BY - 3.B.

# SOCIAL SAMMENHÆNGS- KRAFT

## LØFT AF UDSATTE BYOMRÅDER

København rummer stadig en større andel fattige end landsgennemsnittet, og det socio-økonomiske københavnerkort viser betydelige forskelle i indkomstniveau, arbejdsløshed, sundhed mv. mellem de forskellige bydele i København. Vi har derfor fokus på, at byen ikke må blive yderligere socialt opdelt. Nye byudviklingsområder grænser flere steder op til de udsatte byområder, og vi skal derfor arbejde på, at de private og offentlige investeringer i de forskellige områder kommer hinanden til gavn, og løfter det samlede byområde. Der er behov for en særlig indsats i forhold til de

udsatte boligområder i København, og vi arbejder derfor både med sociale indsatser med fokus på kommunens kernedrift og med fysiske indsatser, der har social effekt. Den kommunale kernedrift er eksempelvis vores øgede indsatser i børnesundhedsplejen, daginstitutioner, skoler, sundhedstilbud, kriminalitetsforebyggelse og beskæftigelsesindsatser mv.

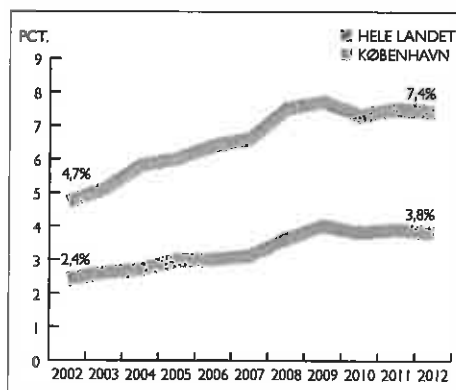
For at løfte de udsatte byområder arbejder vi strategisk på at ændre de grundlæggende fysiske strukturer og ser således på mulighederne for at skabe mere blandede ejerformer og boligtyper, bedre forbindelser og koblinger til den omkringliggende by, nedrivning for at give plads til nye attraktioner, butikker, erhverv mv. Arbejdet med udviklingen af de udsatte byområder indgår i en lang række byudviklingsindsatser i form af områdefornyelser, udviklingsplaner, gårdsaneringer og boligsociale helhedsplaner, som kommunen udfører i samarbejde med de almene boligorganisationer og andre relevante aktører. Det er målet, at københavnere vil bosætte sig og færdes mere på tværs uden at opleve diskrimination og i gensidig tillid, samt at forskellene mellem

### FATTIGDOM

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

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

Kilde: Danmarks Statistik, AE rådet.



områderne udviskes, i takt med at de udsatte områder løftes.

### GODE FYSISKE FORBINDELSER ØGER SOCIAL SAMMENHÆNGSKRAFT

København skal være en åben og inviterende by, hvor vi har lyst til og mulighed for at færdes og mødes på kryds og tværs af bydele. Veje, stier og kollektiv trafik skal skabe gode og trygge overgange mellem byens nye og eksisterende områder. Derfor arbejder vi også løbende på at forbedre belysning og tryghed på stier; så andelen af folk, der cykler om vinteren, når det er mørkt, er den samme som om sommeren. Vi har særligt fokus på, at ingen udsatte boligområder ligger som isolerede øer.

Særligt fysisk tilgængelighed er vigtig for alle borgere, der på et tidspunkt i deres liv oplever, at de har svært ved at komme rundt som følge af alderdom, familieforøgelse, ulykke eller sygdom. Borgere med handicap mærker især de fysiske begrænsninger. Derfor skal vi, når vi udvikler byen og bygger nyt, bestræbe os på, at byens rum så vidt muligt indrettes, så det er let at komme rundt og forcere kantsten og fortove eksempelvis med en barnevogn, kørestol eller rollator.

Aktuelt arbejdes der på at åbne Mjølnerparken og Tingbjerg-Husum op for den omkringliggende by med veje og cykelstier, samt med nye

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

### BLANDEDE EJERFORMER

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

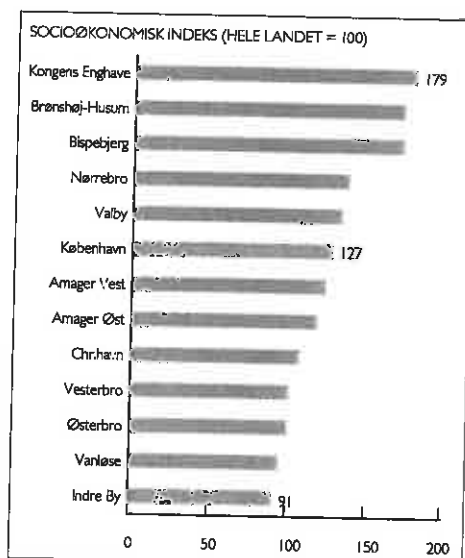
### JÆVN FORDELING AF ALMENE BOLIGER ØGER SOCIAL BALANCE

I København har vi længe haft som mål at få en mere jævn fordeling af almene boliger i de forskellige bydele. Almene boligområder i København består overvejende af gode

#### SOCIOØKONOMISK INDEKS FORDELT PÅ BYDELE 2013

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

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



boliger med velfungerende naboskaber. Men områder med en stor koncentration af almene boliger er også karakteriseret ved at have en højere andel af borgere med dårlig tilknytning til arbejdsmarkedet, lavere uddannelsesniveau, dårligere helbred mv.

I København er det visionen, at alle boligområder skal have en bred beboersammensætning og gode rollemodeller, og alle folkeskoler skal have et opland, der giver en balanceret og velfungerende elevsammensætning. Københavns Kommune har derfor arbejdet målrettet på at opnå bedre redskaber til at føre en aktiv boligpolitik, og det er nu lykkedes. I Folketinget er vedtaget ændringer af lov om planlægning og lov om almene boliger, der styrker kommunens mulighed for at sikre en god fordeling af almene boliger i byen. Vi kan med de nye

regler stille krav om 25 pct. almene boliger i lokalplaner for nye boligområder og give støtte til grundkøb til almene boliger i de dyrere dele af København, hvor det ellers ikke har været muligt at opføre almene boliger pga. de høje grundpriser. Reglerne omfatter både almene familie-, ungdoms-, ældre- og plejeboliger.

Det betyder, at der kan opføres almene boliger i de nye byudviklingsområder men også på mindre byggegrunde rundt omkring i den eksisterende by, eksempelvis på Østerbro og i Indre By, hvis grundejer er indstillet på at sælge til et alment boligselskab. Disse nye redskaber vil, i dialog med de almene boligselskaber og private grundejere, blive anvendt i København for at understøtte målet om en socialt sammenhængende by og kan tilvejebringe op mod 5.000 nye almene boliger frem mod 2025.

#### TINGBJERG-HUSUM UDPEGES SOM UDVIKLINGSOMRÅDE

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

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

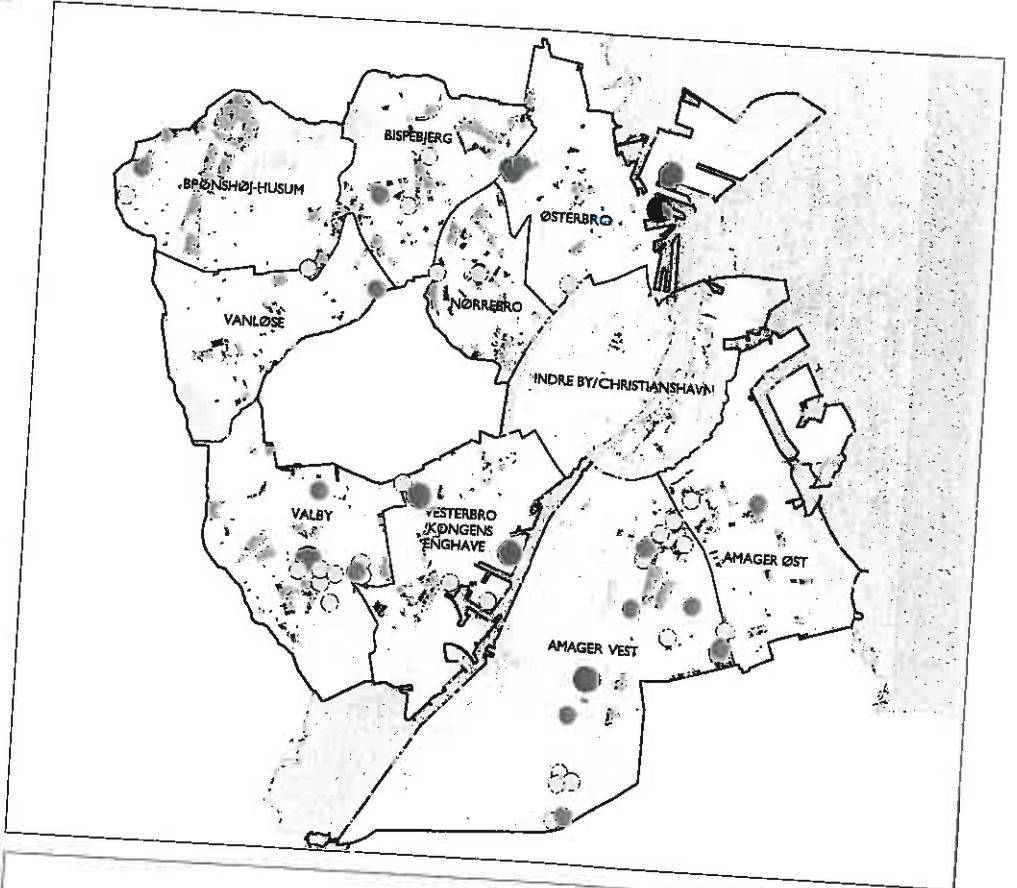
fridsaktiviteter og andre byfunktioner samt bedre trafikforbindelser til de omkringliggende bydele i form af nye vej-, cykel- og gangforbindelser og kollektiv transport. Udviklingen skal løftes af både offentlige og private investeringer, og de mange allerede eksisterende tiltag og investeringer skal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



**ALMENE BOLIGER I  
KØBENHAVN**

Opgjort pr. dec. 2014

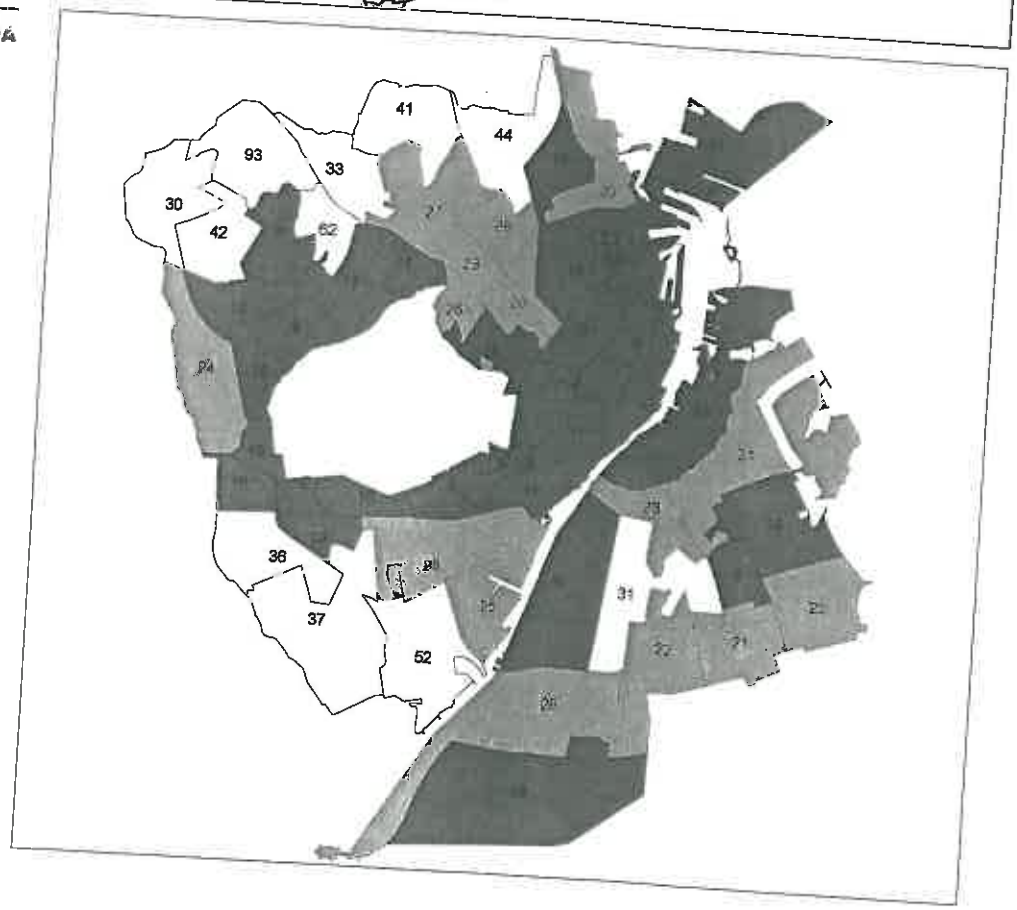
- Almene boligafdelinger. Ca. 59.600 boliger
- Almene boliger opført fra 2011-2014. Ca. 700 boliger
- Almene boliger under udvikling. Ca. 1.900 boliger
- Aftaler om fremtidige almene boliger. Ca. 1.500 boliger
- + Ydeligere afsatte midler til ca. 1.200 boliger



**ALMENE BOLIGER FORDELT PÅ  
SKOLE DISTRIKTER**

Skolegrunddistrikter pr. aug. 2015  
og boliger pr. nov. 2014.  
Andel almene boliger i pct.

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



## SAMMENHÆNGENDE BY - 3.C.

# GODE BOLIGER TIL ALLE

### STORE FLEKSIBLE BOLIGER TIL FREMTIDENS BEHOV

København skal kunne imødekomme fremtidens differentierede boligbehov. Vi analyserer den demografiske udvikling, boligpræferencer og virkningen af kommunens krav til boligstørrelser mv. for i så høj grad som muligt at målrette boligbyggeriet til de behov, de forventede 100.000 nye københavnere afføder. Over halvdelen af boligerne i København er i dag under 75 m<sup>2</sup> og består hovedsagligt af et- og toværelses lejligheder. Mange københavnere, både familier og andre, der ønsker at bo sammen, efterspørger større, mere fleksible boliger. Et større udbud vil mindske det høje efterspørgselspres og dermed dæmpe prisstigningerne på de store boliger.

Nye boliger skal derfor som hovedregel have en størrelse, som imødekommer behovet hos familier, par og singler, der ønsker at dele en bolig. Boligerne sikres ved, at der i kommuneplanen stilles krav om, at hovedparten af de nye boliger skal have en gennemsnitsstørrelse på minimum 95 m<sup>2</sup>. Se endvidere analyse af boligbygge- og boligstørrelsesbehov, som Københavns Kommune har udarbejdet som

grundlag for Kommuneplan 2015 samt de konkrete retningslinjer på [www.kp15.kk.dk](http://www.kp15.kk.dk).

### MULIGHED FOR FLERE MINDRE OG BILLIGERE BOLIGER

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

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



VISUALISERING AF ÅBNING AF  
FJEDLERFAMILIEN.  
Illustration: Boligselskabet Lejerbo



**BEHOV FOR SÆRLIGT BILLIGE  
BOLIGER TIL VISSE MÅLGRUPPER**

Boliger til personer med fysisk og psykisk handicap, samt boliger til borgere med særlige sociale problemer, friholdes med den nye kommuneplan fra kravene til boligstørrelse. Det betyder, at vi med Kommuneplan 2015 forbedrer mulighederne for at bygge små og billige boliger til grupper med særlige behov. For at sikre meget billige boliger, der er egnet til boligsocial anvisning, er der i den politiske Hovedaftale 2015-2018 mellem Københavns Kommune og de almene boligorganisationer, som et centralt mål, sat fokus på at reducere huslejestigninger. Der er endvidere indgået aftale om at etablere 10 pct. mindre boliger til en husleje under 3.200 kr/mdr. i nye boligafdelinger

i Københavns byudviklingsområder. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på [www.kp15.kk.dk](http://www.kp15.kk.dk).

**MANGFOLDIGE NYE  
BOLIGKVARTERER OG STOR  
VARIATION I BOLIGTYPER**

Især i de nye byudviklingsområder i København er der blevet bygget en relativt homogen og forholdsvis dyr boligmasse. Det er visionen, at også de nye byudviklingsområder skal være mangfoldige og have boligtilbud til mange forskellige mennesker. Derfor vil der fremover i disse områder blive stillet et særligt krav om, at 15 pct. af etagearealet til boliger etableres som mindre boliger på 50 - 70 m<sup>2</sup>.



NYE ALMENE BOLIGER I ØRESTAD  
Illustration: Boligforeningen AAB

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

#### NYE MULIGHEDER FOR AT BYGGE KOLLEGE- OG UNGDOMSBOLIGER

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

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

SAMMENHÆNGENDE BY

**DET ER DESUDEN  
VIGTIGT FOR  
KØBENHAVN**

### TRYGHED ER EN FORUDSÆTNING FOR LIV I BYENS RUM

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

### VELFUNDERENDE OFFENTLIGE RUM STYRKER DEN SOCIALE SAMMENHÆNGSKRAFT

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

### GODT SAMARBEJDE MED BYENS ALMENE BOLIGORGANISATIONER

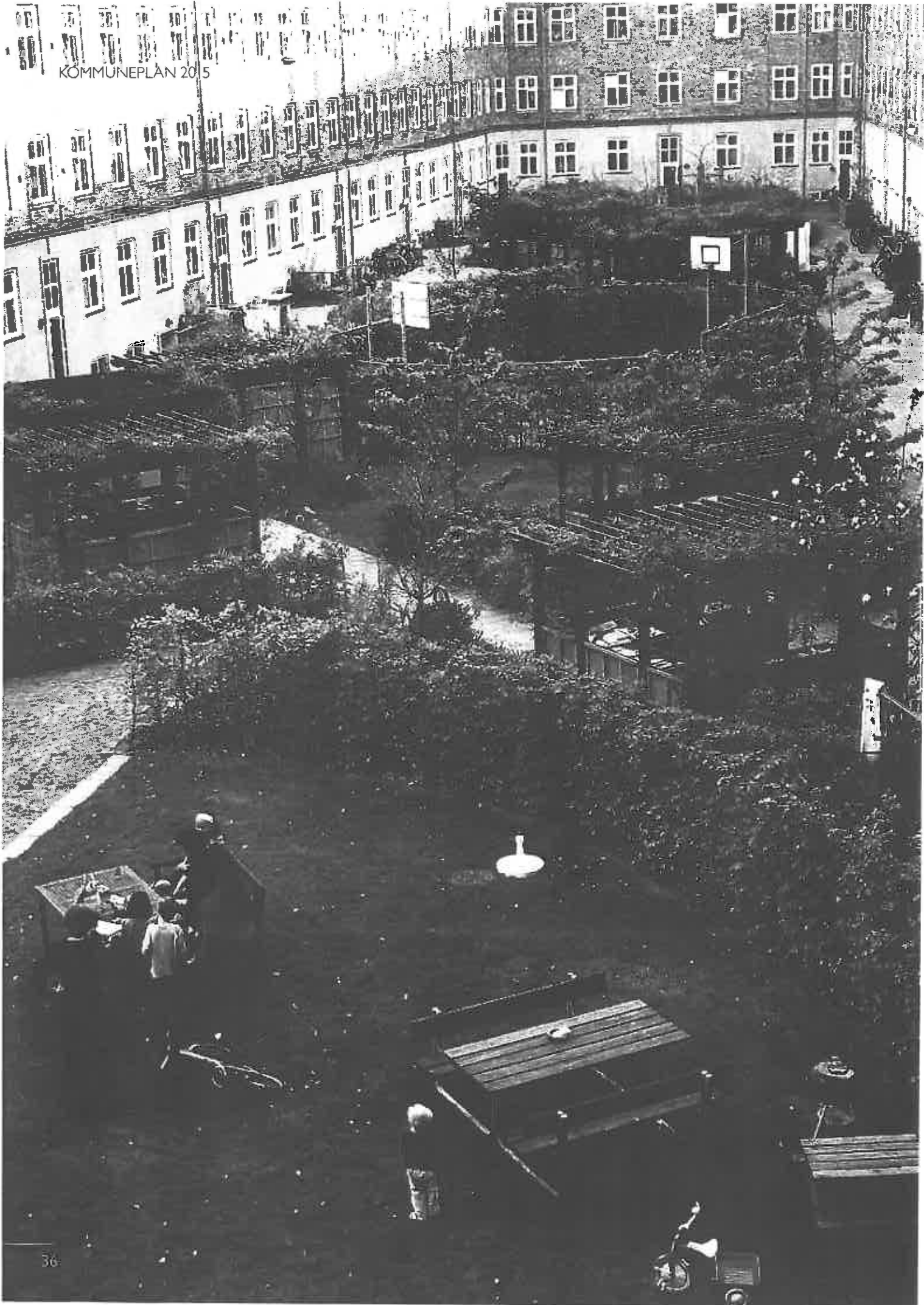
Københavns Kommune har et godt og bredt samarbejde med de almene boligorganisationer. Kommunen og Boligselskabernes Landsforening i Kreds har netop indgået en ny politisk hovedaftale, der styrker samarbejdet om nybyggeri, fremtidssurede almene boliger og de boligsociale opgaver og prioriterer en bedre social balance i boligområderne, samt boliger til studerende og til borgere med meget lav betalingssevne.

### OPGØRELSE AF ANTAL ALMENE BOLIGER

For at sikre et andelen af almene boliger i København og udviklingen heri opgøres som nettoudviklingen i den reelle boligforsyning, opgøres antallet af almene boliger fremadrettet som antallet af almene familieboliger, almene ungdomsboliger samt almene plejeboliger i forhold til den samlede boligforsyning. For såkaldte nye kategorier udelades dog antallet af nyopførte plejeboliger, der opføres som erstatningsboliger for eksisterende udsiddende ikke-almene plejeboliger.

### HISTORIER I GAMLE BYGNINGER OG BYDELE FÅR NYT LIV

Byens kulturmiljøer og bygningsarv fra forskellige perioder bidrager til bykvarterernes særpræg og udtryk. Det er vigtigt at tænke de historiske spor ind i områdemåden og udviklingen i byen, både de der bevares, og de der som kontrast til om- og nybygninger kan tydeliggøre kvarterets liv og udvikling. Kommunen ønsker en god og tidlig dialog om værdifulde kulturmiljøer og bygningsarv, der skal have en ny anvendelse, så der kan findes løsninger der bidrager til at opretholde kulturværdierne. De værdifulde kulturmiljøer og de bevarelsesværdige bygninger er sikret i kommuneplanens retningslinjer. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på [www.kp15.kk.dk](http://www.kp15.kk.dk).



# 4. KVALITET I BYLIVET

## Mål for udviklingen af København

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

- København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025, svarende til et fald på ca. 200.000 tons pr. år
- Reduktion i udledning af NO<sub>x</sub> med ca. 150 tons årligt og partikelforurening (PM<sub>2.5</sub>) med ca. 10 tons årligt frem til 2025

## KVALITET I BYLIVET - 4.A.

# HØJT NIVEAU I DEN KOMMUNALE SERVICE

### **BEFOLKNINGSVÆKSTEN SKAL FØLGES AF UDBYGNING AF KOMMUNAL SERVICE**

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

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

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

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

Indenfor den 12-årige planperiode forventes en stigning i antallet af ældre og dermed et øget behov for plejecentre. I København vil vi sikre det tilstrækkelige antal boliger til ældre inden for planperioden. Plejeboligbehovet løses inden for aftalerne om almene boliger, og der foretages derfor ikke særskilte arealudpegninger hertil.



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

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

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

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

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

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



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

Som en del af Kommuneplan 2015 er der indarbejdet konkrete rammeændringer, der muliggør etablering af forskellige offentlige formål som eksempelvis ny skole på Artillerivej, fornyelse af plejehjem på Sølund, Statens Naturhistoriske Museum og Campus Emdrup, der samler en række af Aarhus Universitets aktiviteter. Desuden er bestemmelser vedrørende parkering ændret således, at antallet af parkeringspladser til institutioner og andre offentlige og almene formål kan fastsættes efter konkret vurdering, og at antallet af parkeringspladser til plejeboliger - i lighed med ungdomsboliger - fastsættes til 1 plads pr. 300 etagemeter byggeri med mulighed for at tilpasse dette på baggrund af en konkret vurdering. De konkrete retningslinjer og rammer fremgår af Kommuneplan 2015 på [www.kp15.kk.dk](http://www.kp15.kk.dk).

### **KØBENHAVN TAGER ANSVAR FOR MILJØET**

Vi ønsker at tage ansvar for miljøet og vise en bæredygtig vej for fremtidens byudvikling, og derfor arbejder vi fortsat med realisering af vores Klimaplan og mod det ambitiøse mål om, at København - som den første hovedstad - skal blive CO<sub>2</sub> neutral i 2025. I København ønsker vi også at få gevinster ud af klimaproblemerne ved at tænke nyt inden for bl.a. grøn omstilling af vores energiproduktion (biomasse og -gas, vindmøller, geotermi), fortsat markant reduktion af energiforbrug, øget grøn mobilitet etc. Det skal bl.a. ske gennem samarbejde med private parter og ved at skabe førende udviklingsmiljøer for fremtidens bæredygtige løsninger.

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

### **KØBENHAVN GEARES TIL FREMTIDENS KLIMAUDFORDRINGER**

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

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



## KVALITET I BYLIVET - 4.B.

# ATTRAKTIVT HVERDAGSLIV FOR KØBENHAVNERNE

### **SAMLOKALISERING GIVER BEDRE UDNYTTELSE, MERE BYLIV OG GAVNER MILJØET**

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

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

Flerfunktionalitet i bygninger betyder også, at udnyttelsen af byens arealer og bygninger kan optimeres til glæde for de stadig flere københavnere, så eksempelvis skolens idrætshaller bruges til foreningsidræt om aftenen. Vi arbejder derfor for at opdyrke potentialerne ved multifunktionalitet i forhold til bygninger og udearealer på bl.a. dagtilbudsområdet og for, at visse af kommunens bygninger kan udnyttes bedre henover døgnet 24 timer.

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

### **ET GRØNT OG BLÅT KØBENHAVN**

En af Københavns største styrker er, at vi på alle måder er en grøn by. Nuværende



københavnere og tilflyttere lægger stor vægt på adgang til parker, naturoplevelser, grønne gårdrum, badning og vandsport, mulighed for at finde fred og ro samt mulighed for at løbe en tur eller blot cykle til arbejde med en grøn udsigt på vejen eller et kig til vandet rundt i byen. Vi er verdenskendte for vores grønne profil; cykelby, rent badevand i havnen, mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet, kollektiv energiforsyning mv. Vi formår med vores gode bymiljø at tiltrække mere international opmærksomhed og flere hældrende priser; end vores by størrelsesmæssigt berettiger til.

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

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

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

#### **BEDRE UDNYTTELSE AF REKREATIVE AREALER**

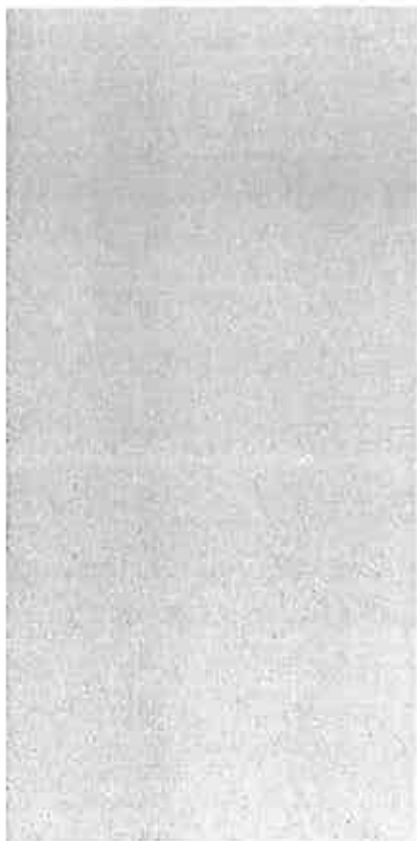
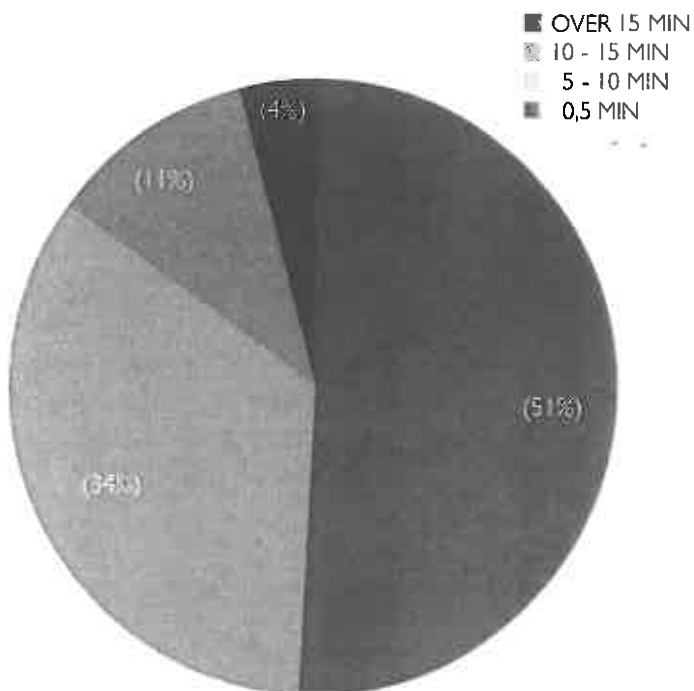
Vi bevarer byens eksisterende grønne og rekreative arealer ved, at de planmæssigt er fastlagt til friareal eller parker, der for de flestes vedkommende er omfattet af fredning. Samtidig arbejder vi for - og sammen med

**REKREATIVE OMRÅDER  
- GÅAFSTAND**

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

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

Kilde: Geoinformatik



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

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

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

### DEN REKREATIVE HAVN

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

Der arbejdes videre med at omsætte både denne vision og andre projekter, hvor borgere,

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

### SIKRING AF EN GRØN OG BLÅ BY OGSÅ I FREMTIDEN

Udviklingen i byens rekreative arealer skal ses i sammenhæng med befolkningens udvikling og sammensætning. Det er et mål, at der skal være let og god adgang til grønne og blå rekreative områder af høj kvalitet i København. Derfor skal vi fremme etablering af offentligt tilgængelige grønne områder, havneområder og fritidsfaciliteter som led i byudviklingen. I København anvender vi en række forskellige redskaber her:

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

For det andet sikres mulighed for større anlæg af offentlige parker mv. i Københavns nye udviklingsområder ved udpegning af behov for arealerhvervelse på de 8 udviklingskort og



**GRØNNE OMRÅDER**

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

Kilde: Naturstyrelsen og Københavns Kommune



efterfølgende i de årlige handlingsplaner, der udarbejdes til budgetforhandlingerne. Opkøb af jord er et redskab til at sikre kommunalt ejede og drevne grønne områder, som kan anvendes både i de nye udviklingsområder og i den eksisterende by, til at opfylde målet om let adgang til grønne og blå rekreative områder.

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

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

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

havedyrkning på tage, grønne elementer på fællesveje og midlertidige grønne arealer.

## BEDRE SUNDHED OG HØJERE LIVSKVALITET

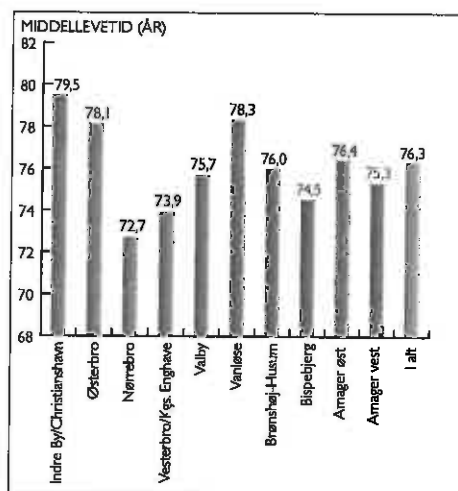
Sundhed er en væsentlig ressource både for det enkelte menneske, og for hele København som by med en vision om vækst og livskvalitet. Derfor arbejder vi med en ambitiøs målsætning om, at københavnere i 2025 er blandt de borgere i verden, som har den bedste livskvalitet - og det skal alle københavnere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

### MIDDELLEVETID – FORDELT PÅ BYDELE

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

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

Kilde: Københavns Kommune.



## KVALITET I BYLIVET - 4.C.

# ATTRAKTIVT HANDELSLIV

## ET STÆRKT BUTIKSLIV OG STYRKELSE AF HANDELSGADERNE

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

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

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

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



KVALITET I BYLIVET

**DET ER DESUDEN  
VIGTIGT FOR  
KØBENHAVN**

### REN LUFT OG MINDRE VEJSTØJ

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

### EN SÆRLIG MILJØINDSATS I BUSSENE

I 2025 skal den kollektive trafik være CO<sub>2</sub>-neutral, og udslippet af NO<sub>x</sub> og partikler skal reduceres med henholdsvis 60 pct. og 30 pct., så luften bliver renere. Kommunen udarbejder en plan, der sikrer CO<sub>2</sub>-neutrale busser i 2025, og har samtidig forsøg med el og hybridbusser. Byudviklingen skal styrke brugen af disse klimavenlige trafikformer eksempelvis via byfortætning, bedre busfremkommelighed og mulighed for ladepladser til busserne i byrummet.

### MILJØET ER VORES FÆLLES ANSVAR

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

### MIDLERTIDIG BRUG AF BYGNINGER OG AREALER

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

### CO-CREATION OG AKTIV INVOLVERING AF KØBENHAVNERNE

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



# 5. SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER

## Mål for udviklingen af København

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

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

## SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER - 5.A.

# FLERE INVESTERINGER OG ARBEJDSPLADSER GIVER EN STÆRK HOVEDSTAD

### PLADS TIL ERHVERVSUDVIKLING

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

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

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

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



**ERHVERVSNUMMELIGHED  
FORDELT PÅ  
BYUDVIKLINGSOMRÅDER**

Kilde: Københavns Kommune.

OMRÅDE	ERHVERVS- RUMMELIGHED (M)
Nordhavn - Lavankeaj - Indre Nordhavn	630.000
Carlsberg	330.000
Valby - Grøntløvet - Øvrige områder	240.000
Nordøstamager	110.000
Sydhavn - Enghave Brygge - Øvrige holme	440.000
Ørestad - Ørestad Syd - Bella Center - Øvrige kvartaler	1.080.000
Øvrige områder	20.000
<b>Total</b>	<b>2.850.000</b>

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

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



## SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER - 5.B.

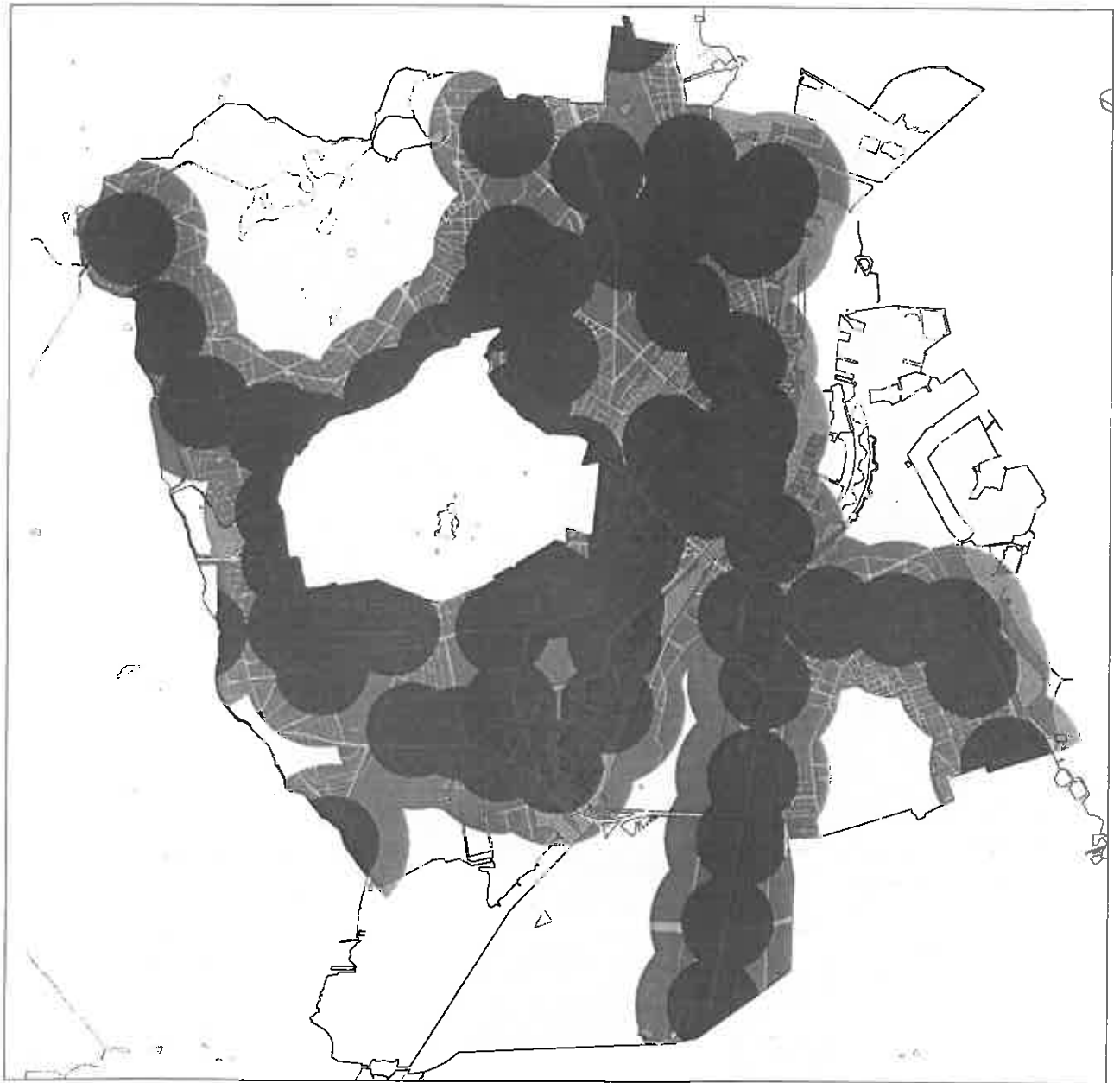
# BÆREDYGTIG LOKALISERING AF ERHVERV



### FREMTIDENS JOBS ER BÆREDYGTIGE

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

Det handler især om at sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen. Dette princip ligger direkte i forlængelse af den regionale Fingerplan 2013, der fastlægger, at kontorbyggerier over 1.500 m<sup>2</sup> og større besøgsintensive funktioner skal placeres stationsnært, dvs. højst 1.000 meter fra en station.

Der er mulighed for at opføre ca. 1,3 mio. m<sup>2</sup> erhvervsbyggeri inden for 600 meter fra en station. Det svarer arealmæssigt til ca. 33.000 arbejdspladser, hvilket matcher den estimerede vækst i antallet af private arbejdspladser i planperioden. Det giver potentielt en samlet reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet på 95.000 tons i løbet af hele planperioden, under forudsætning af at virksomhederne alternativt ville blive placeret i et ikke-stationsnært område. Det svarer til, at vi i København, med stationsnær placering af erhverv, kan reducere det årlige CO<sub>2</sub> udslip med ca. 0,7 pct. af Københavns samlede udledning. Uden ekstraudgifter for kommunen men alene ved progressiv byplanlægning kan dette hjælpe til opfyldelse af målet om CO<sub>2</sub> neutralitet.

**STATIONSNÆRE OMRÅDER**

-  Stationsnærhed, 1.000 m
-  Stationsnærhed, 600 m

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

## SAMMEN OM VÆKST OG ARBEJDSPLADSER - 5.C.

# ET BREDT UDVALG AF VIRKSOMHEDER OG ARBEJDSPLADSER

### **PRODUKTIONSERHVERV, SERVICEERHVERV, KREATIVE ERHVERV MV. GIVER FORSKELLIGE JOBMULIGHEDER**

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

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

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

### **ATTRAKTIVE RAMMER FOR IVÆRKSÆTTERE OG KREATIVE ERHVERV**

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



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

### Vision

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

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

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

### Det gør vi

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

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

### STORE VIRKSOMHEDER SIKRER MANGE JOBS

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

### UDDANNELSE OG BESKÆFTIGELSE GIVER LIVSMULIGHEDER OG UNDERSTØTTER KØBENHAVNS VÆKSTBETINGELSER

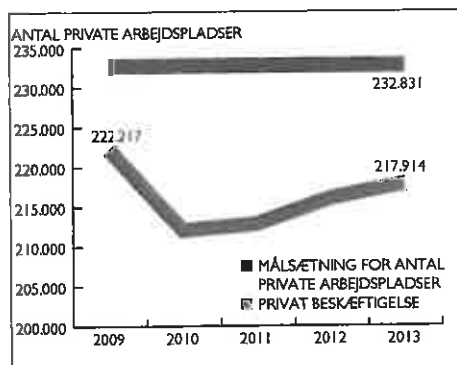
Uddannelse, beskæftigelse og vækst hører sammen. Uddannelse er vejen frem for byer, der skal skabe arbejdspladser og vækst via viden og innovation. Flere skal derfor have en relevant uddannelse og kompetencer, som matcher virksomhedernes behov. Det er afgørende for København, at erhvervslivet har adgang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

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

#### PRIVATE ARBEJDSPLADSER I KØBENHAVN

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

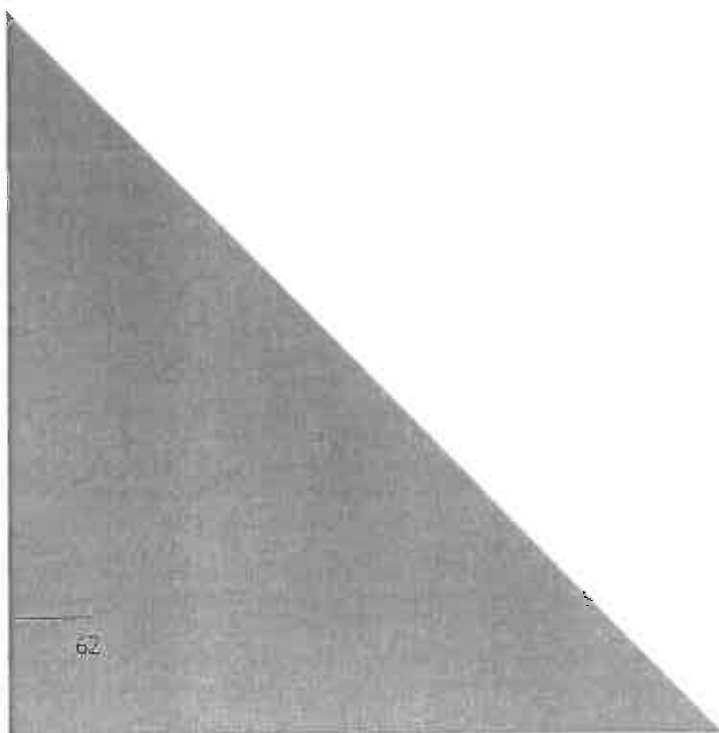
Kilde: Danmarks Statistik.





SAMMEN OM VÆKST OG  
ARBEJDSPLADSER

**DET ER DESUDEN  
VIGTIGT FOR  
KØBENHAVN**





## ERHVERVSANALYSEN

Som grundlag for dele af revisionen af Kommuneplan 2015 har Københavns Kommune udarbejdet en analyse af byens erhvervsområder med henblik på at foretage en vurdering af hvilke typer byområder kommunen fremover har behov for i forhold til den by- og erhvervsudvikling kommunen gennemgår. Analysen har særligt fokus på at undersøge hvilke erhvervsområder der skal fastholdes til erhvervsudvikling for at sikre, at der fortsat er gode lokaliseringsmuligheder for erhvervslivet samt hvilke der kan omdannes til andre formål, eksempelvis boliger, for at understøtte den generelle byudvikling i København. Erhvervsanalysen kan læses som baggrundsmateriale til Kommuneplan 2015 på [www.kk15.kk.dk](http://www.kk15.kk.dk).

## ET BEDRE STED FOR VIRKSOMHEDER

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

## KØBENHAVNS ERHVERVSHUS

Københavns Kommune oplever i disse år en opblomstring af en række private initiativer, som styrker Hovedstadens økosystem for vækssættere. Med Københavns Erhvervshus' service tilbud er der mulighed for at understøtte udviklingen af den enkelte virksomhed, og derudover skal der arbejdes på at styrke koblingen til de øvrige erhvervsfremmetilbud i København.

## ET KØBENHAVN MED UDSYN

For at styrke København som vidensby skal vi blive bedre til at tiltrække og fastholde udenlandske studerende, forskere, medarbejdere og virksomheder. Vi arbejder på at forbedre internationaliseringen i København på en række punkter, så det bliver lettere at komme hertil for udenlandske virksomheder og medarbejdere. For at understøtte tiltrækningen af

højtuddannet og specialiseret arbejdskraft har vi bl.a. åbnet International House Copenhagen, der hjælper udenlandske statsborgere til at få en god start på et nyt liv i Danmark. Vi har desuden etableret den nye Europaskole, og i 2016 åbner den nye store internationale skole i Nordhavn.

## SKÆVVRIDNING I TILKNYTNING TIL ARBEJDSMARKEDET

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

## VI SKABER PRAKTIKPLADSER OG FAIR ARBEJDSFORHOLD

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

## JUSTERING AF PARKERINGSNORMER

I Kommuneplan 2015 foretages mindre justeringer af parkeringsnormerne, som matcher ændringer i virksomhedernes behov, og giver mulighed for mere fleksibilitet i form af konkret behovsvurdering ud fra bl.a. hensynet om stationsnærhed, projektets karakteristika mv. Parkeringsnormen i områder til blandet bolig- og erhvervs i tætbyen og byudviklingsområderne fastlægges til 1 parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i områder til service- og erhvervs der fastholdes til 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup>. Parkeringsnormen kan maksimeres til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, hvis en konkret vurdering påviser et andet p-behov. Derudover fastsættes en norm for cykelparkeringspladser, der matcher målet for cykeltrafik i kommunen. Der skal være balance mellem målene om en bæredygtig byudvikling på den ene side og gode betingelser for byens virksomheder på den anden side. De konkrete retningslinjer fremgår af Kommuneplan 2015 på [www.kk15.kk.dk](http://www.kk15.kk.dk).



# 6. GREATER COPENHAGEN

## Mål for udviklingen af København

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

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

## GREATER COPENHAGEN - 6.A.

# VÆKST, INVESTERINGER OG JOBS VIA REGIONALT SAMARBEJDE

## INTERNATIONAL GENNEMSLAGSKRAFT

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

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

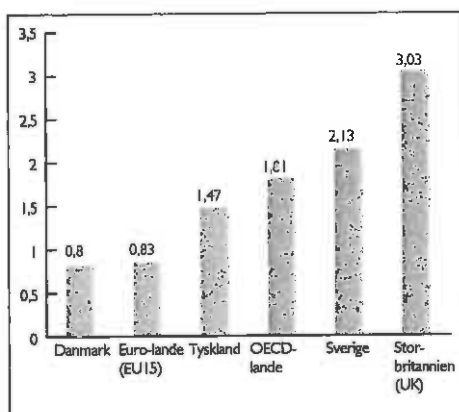
Derfor fastholder vi det ambitiøse mål om 5 pct. årlig vækst i BNP i Københavns Kommune frem mod 2020 og er gået sammen med Region Hovedstaden, Region Sjælland og regionernes 45 kommuner i det politiske samarbejde Greater Copenhagen. Vi arbejder for, at Region Skåne og de skånske kommuner ligeledes træder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

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

## ØKONOMISK VÆKST I BNP I DE SAMMENLIGNET MED ANDRE LANDE

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

Kilde: OECD.



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

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

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

#### **KØBENHAVNSK 'LIVEABILITY' ER ET STÆRKT KØRT I DEN INTERNATIONALE KONKURRENCE**

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

### **KØBENHAVNS GRØNNE BRAND SKABER VÆKST OG ARBEJDSPLADSER**

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

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

## EUROPEAN SPALLATION SOURCE – ET EKSEMPEL PÅ HVORDAN GREATER COPENHAGEN SAMARBEJDET FREMMERVÆKSTMULIGHEDERNE I REGIONEN

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

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

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

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



## GREATER COPENHAGEN - 6.B.

# INTERNATIONALT KNUDEPUNKT

## VELFUNKERENDE INFRASTRUKTUR UNDERSTØTTER BÆREDYGTIG UDNYTTELSE AF POTENTIALET I REGIONEN

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

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

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

## FÆLLES TRAFIKCHARTER I GREATER COPENHAGEN

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



styrke den eksisterende øresundsforbindelse og på sigt udbygge med nye faste forbindelser på tværs af Øresund.

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

#### **ET FÆLLES REGIONALT OPSLAG I KOMMUNEPLANER**

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

# GREATER CoPENHAGEN

## VISIONEN

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

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

## VI ER GREATER COPENHAGEN

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

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

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

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

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

## GREATER COPENHAGEN

### DET GØR VI I GREATER COPENHAGEN

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

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

Greater Copenhagen har to indsatsområder:

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

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

### SÅDAN BIDRAGER KØBENHAVNS KOMMUNE

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

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

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

# GREATER COPENHAGEN ER



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



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



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



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



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



Et madmekka med unikke kvalitetsprodukter fra jord til bord.



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



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



# 7. APPENDIKS

## APPENDIKS - 7.A.

# PLANSCENARIER

### FORUDSÆTNINGER

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

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

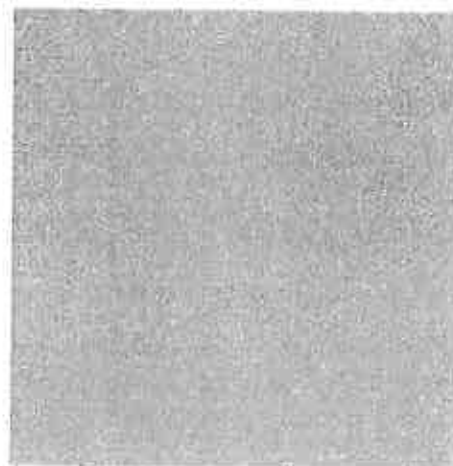
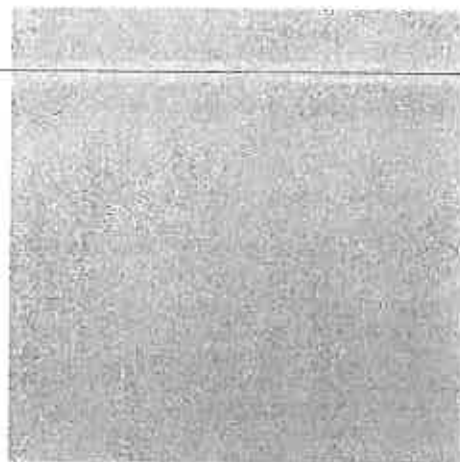
Befolkningsvæksten skyldes, at København er en attraktiv by, men er også et led i en større samfundsudvikling, som finder sted jorden rundt. Folk flytter efter gode uddannelses- og beskæftigelsesmuligheder, såvel som muligheden for adgang til et levende kultur- og fritidsliv.

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

### REGIONAL PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

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





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

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

**BOLIGBYGGEBEHOV****Baggrund**

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

- Forventet befolkningsvækst: 100.000 frem mod 2027
- Langvarig trend: forøget kvadratmeterforbrug pr. indbygger
- Boligstørrelsen er steget fra 75,1 m<sup>2</sup> i gennemsnit i 1995 til 80,5 m<sup>2</sup> i 2014, men der er stadig en overvægt af mindre og mellemstore boliger (47% er under 70 m<sup>2</sup>)
- Ny udvikling: Faldende kvadratmeterforbrug, bl.a. pga.:
  - At København huser flere børn
  - At unge flytter senere hjemmefra
  - At unge i stigende grad bor sammen med andre unge
  - At færre ældre bor alene
  - At der etableres flere store boliger, hvor der kan bo flere, fx familier, på færre kvadratmeter
- Boligmarkedet oplever store prisstigninger grundet stor efterspørgsel
- Grundpriserne udgør en del af salgspriserne

**Scenarie 1.Min.**

KP 15 muliggør byggeri af 31.000 nye boliger.

Konsekvens:

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

**Scenarie 1.KP 15**

KP 15 sikrer mulighed for 45.000 nye boliger.

Konsekvens:

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

**Scenarie 1.Max.**

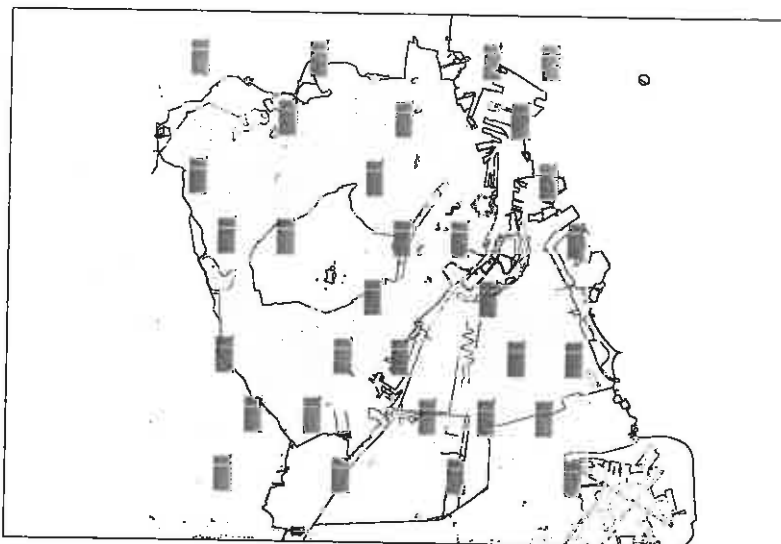
KP 15 muliggør byggeri af 56.000 nye boliger

Konsekvens:

- Alt andet lige, vil prisstigningerne blive mindre end i scenarie 1.Min.
- Større behov for kommunale investeringer i services, hvis byggeri sker i perspektivområder
- Inddragelse af perspektivområderne vil kræve investeringer i infrastruktur såsom nye vejforbindelser, skinnebåren offentlig transport, cykelstier og en havnetunnel
- Byudviklingsområderne vil være ufærdige i flere år jo flere områder, der åbnes for

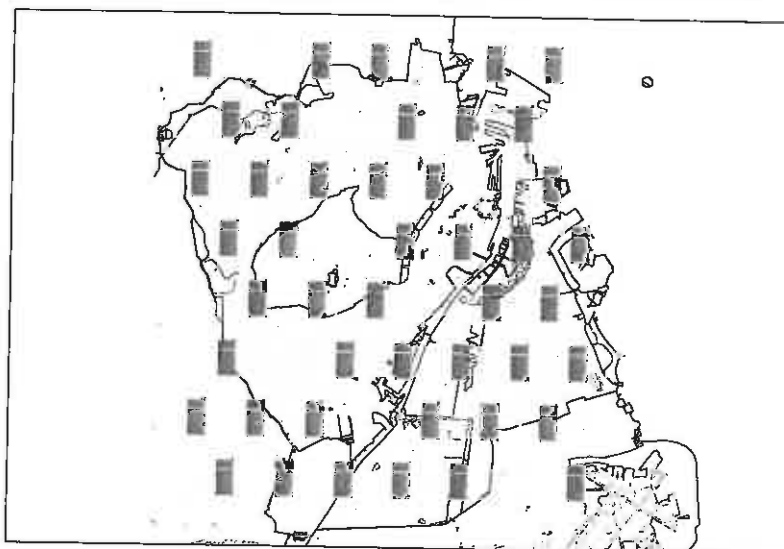
**SCENARIO I. MIN.**

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



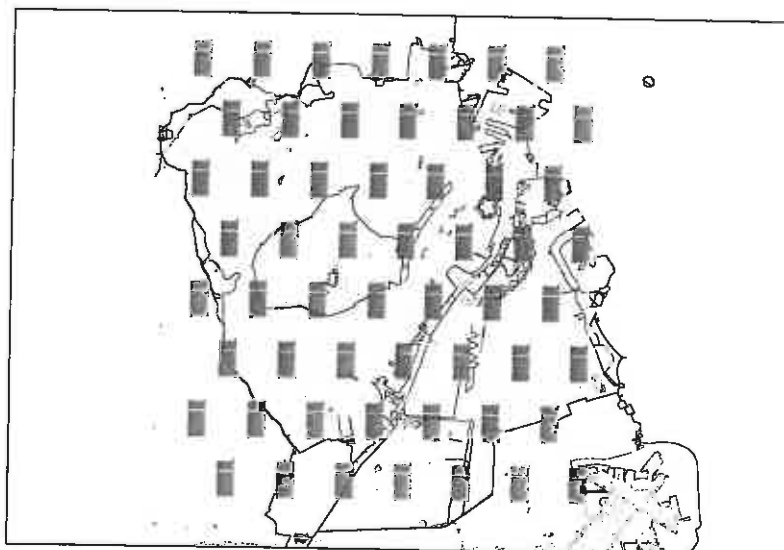
**SCENARIO I. KP 15.**

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



**SCENARIO I. MAX.**

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



## RÆKKEFØLGEPLANEN

### Baggrund

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

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

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

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

### Scenarie 2.Min.

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

Konsekvens:

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

### Scenarie 2. KP 15

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

Konsekvens:

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

### Scenarie 2.Max.

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

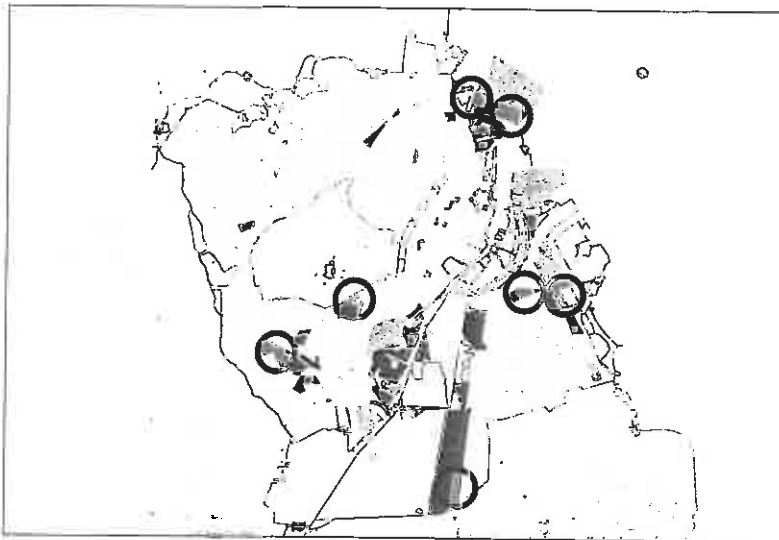
Konsekvens:

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

**SCENARIO 2.MIN.**

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

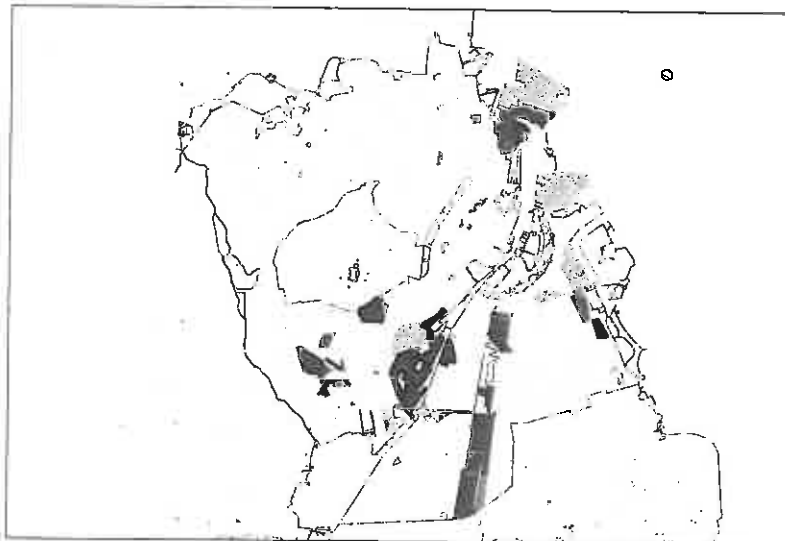
- 1. del af planperioden
- 2. del af planperioden
- Perspektivperioden



**SCENARIO 2.KP 15**

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

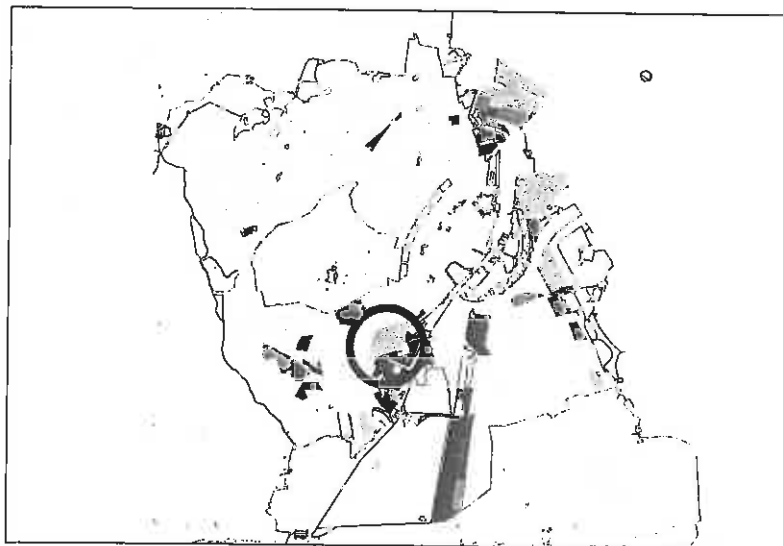
- 1. del af planperioden
- 2. del af planperioden
- Perspektivperioden
- Område med særlige regler for bydannelse



**SCENARIO 2.MAX.**

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

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



## BEBYGGELSESPROCENT

### Baggrund

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

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

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

### Scenarie 3.Min.

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

Konsekvens:

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

### Scenarie 3. KP 15

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

Konsekvens:

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

### Scenarie 3. max.

Konsekvent anvendelse af 185 pct. også udenfor de stationsnære områder

Konsekvens:

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

**SCENARIO 3.MIN.**

Anvendelse af 110% uanset stationsnærhed eller placering i byen.

Islands Brygge (117%).



**SCENARIO 3.KP 15**

Variert anvendelse af 150 – 185% vurderet ud fra stationsnærhed mv.

Randersgade (170%).



**SCENARIO 3.MAX.**

Konsekvent anvendelse af 185% også udenfor de stationsnære områder.

Classensgade (197%).



## APPENDIKS - 7.B.

# UDVIKLINGSOMRÅDER I KØBENHAVN

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

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







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

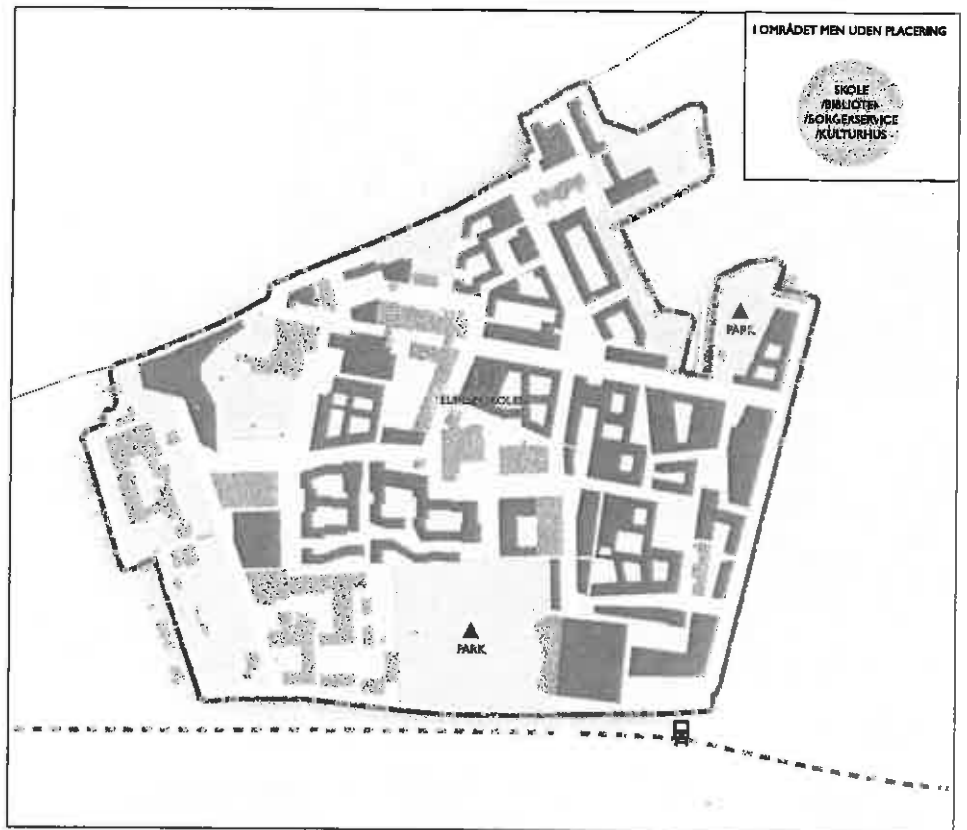
Følgende kort viser arealbehov og investeringsforslag for skoler, kultur- og idrætsfaciliteter, rekreative områder og infrastrukturanlæg som fx broer og tunneller. Kendetegnet for disse kommunale faciliteter er, at de er pladskrævende, og at midler til realisering derfor skal afsættes så tidligt på kommunens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

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








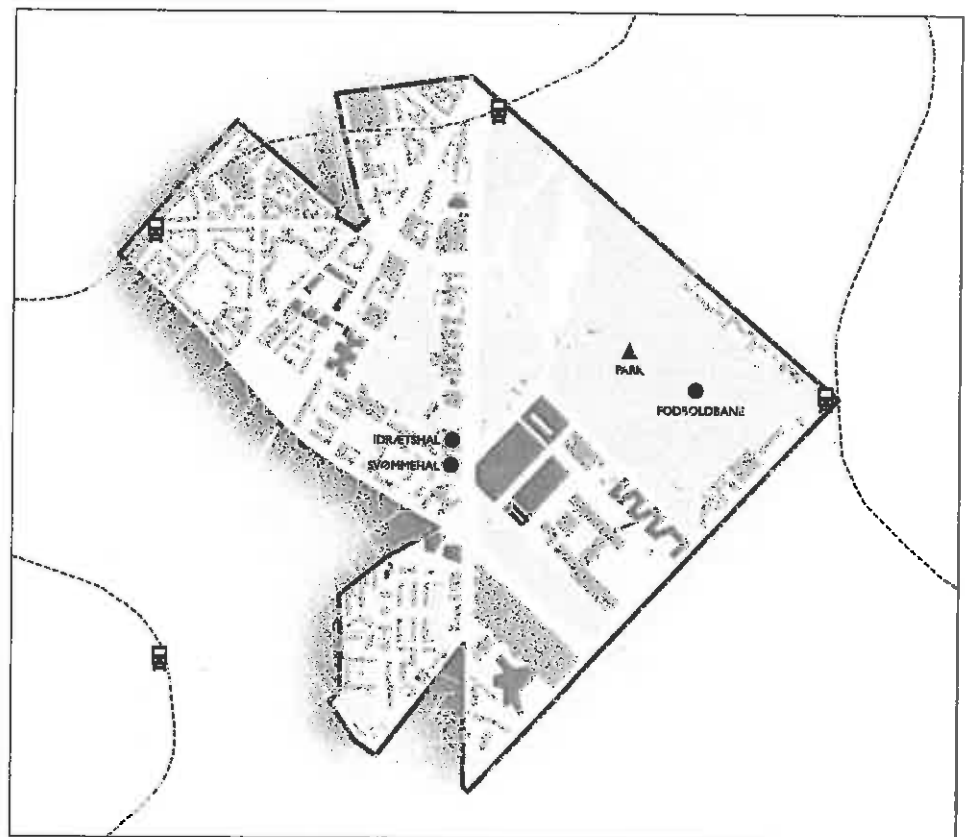
**CARLSBERG**

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












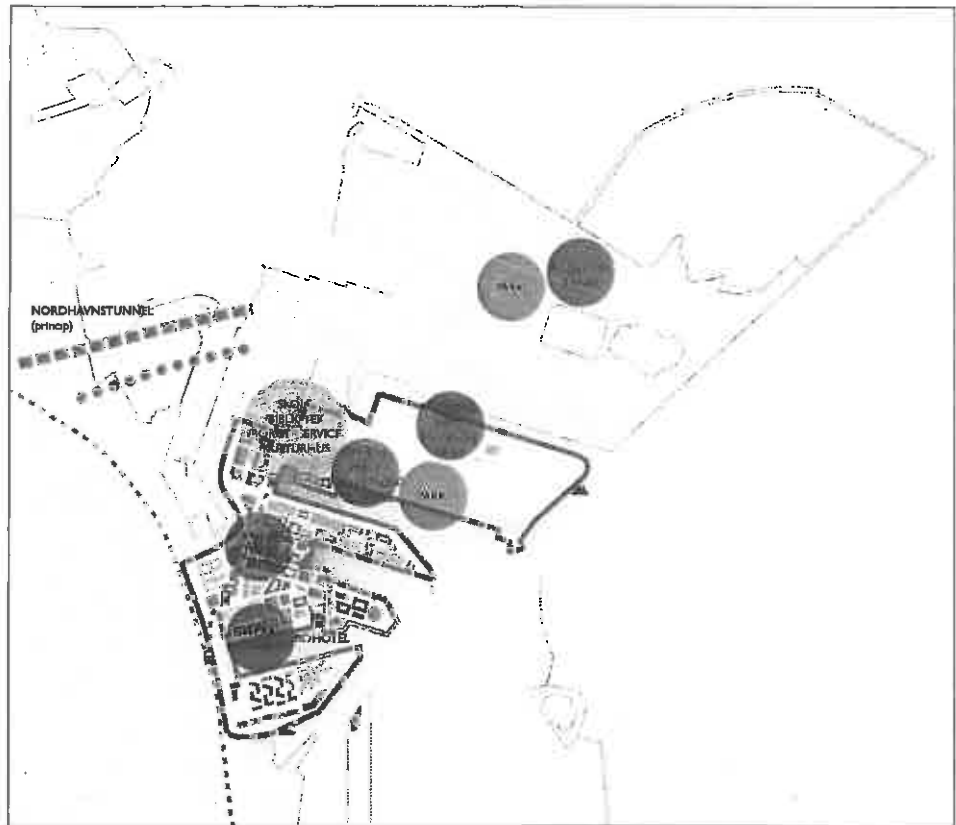
**COPENHAGEN SCIENCE CITY**

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











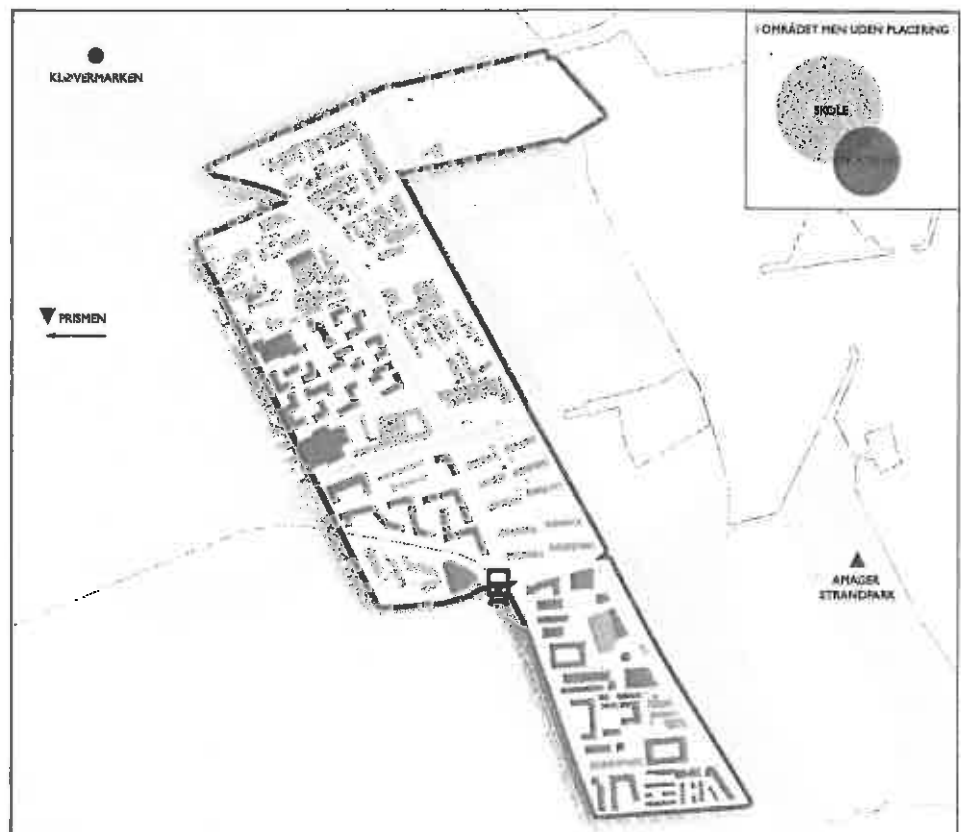
**NORDHAVN**

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













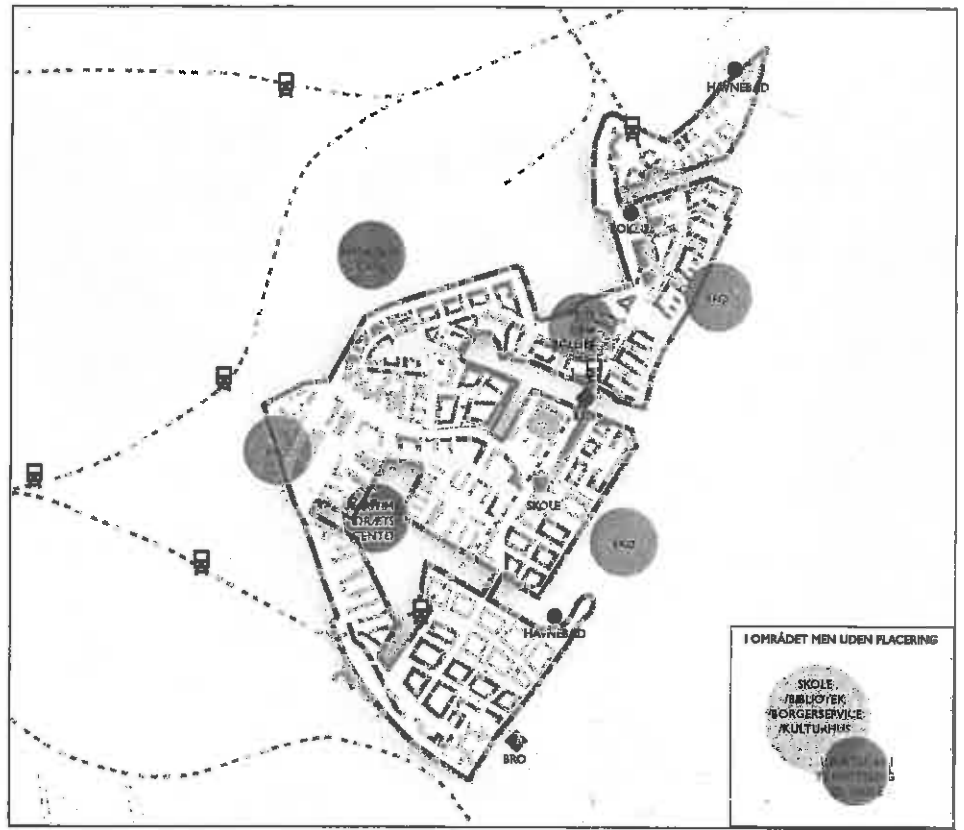
**NORDØST AMAGER**

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










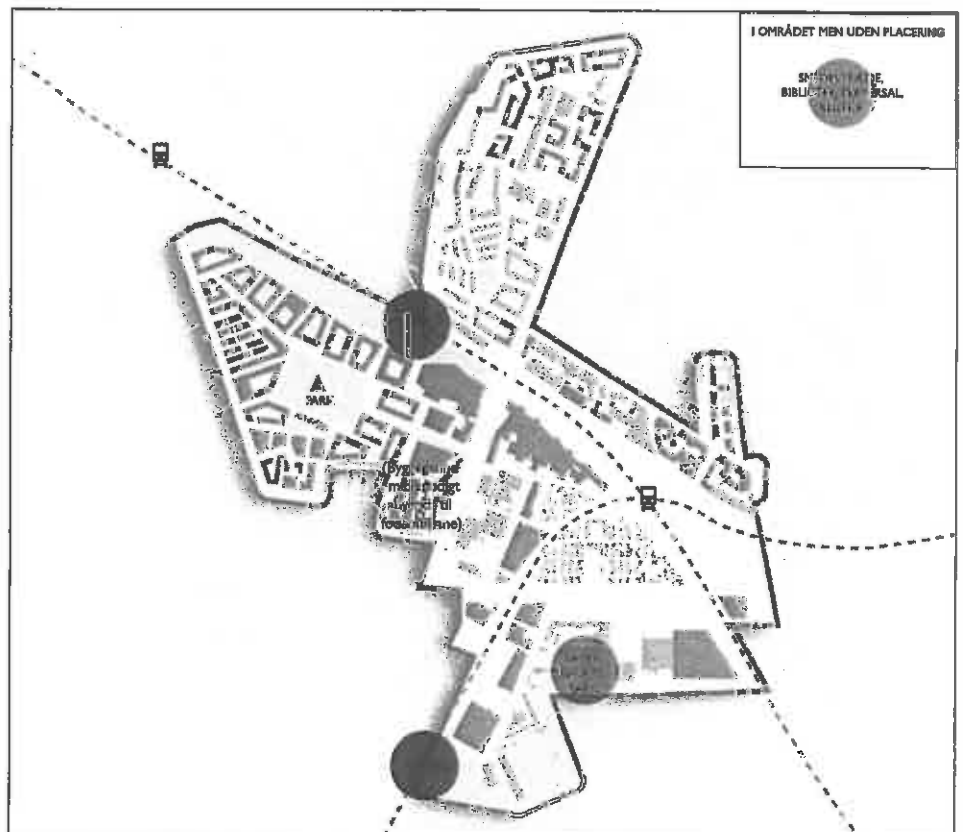
**SYDHAVN**

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













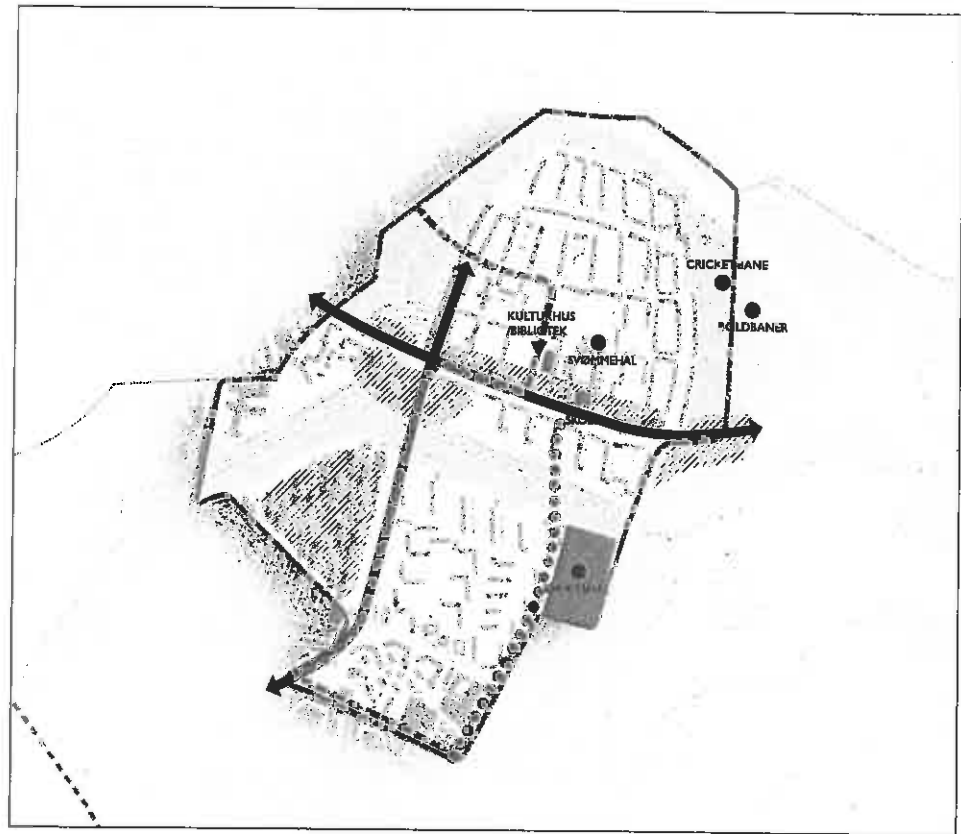
**VALBY SYD**

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










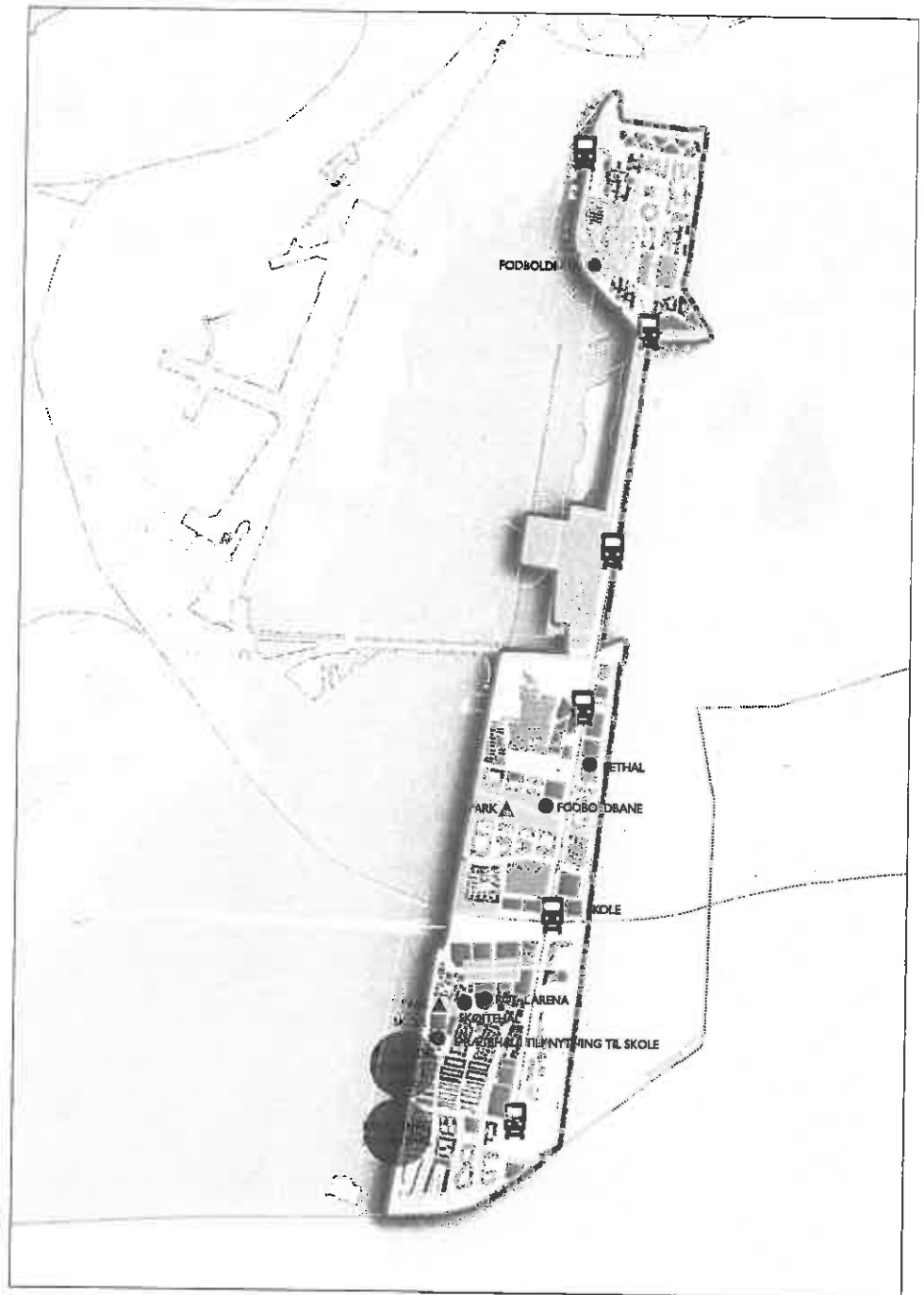
**TINGBJERG-HUSUM**

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



**ØRESTAD**

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





Forslag til  
**KOMMUNEPLAN 2015**  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**

**UDARBEJDET AF:**

Udarbejdet af en gruppe med repræsentanter  
fra kommunens forvaltninger

**REDAKTION:**

Lisebeth von der Lühne, Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

**LAYOUT, KORT OG ILLUSTRATIONER:**

Fredrikke Kjøbenhavn, Økonomiforvaltningen,  
København

**FOTOS:**

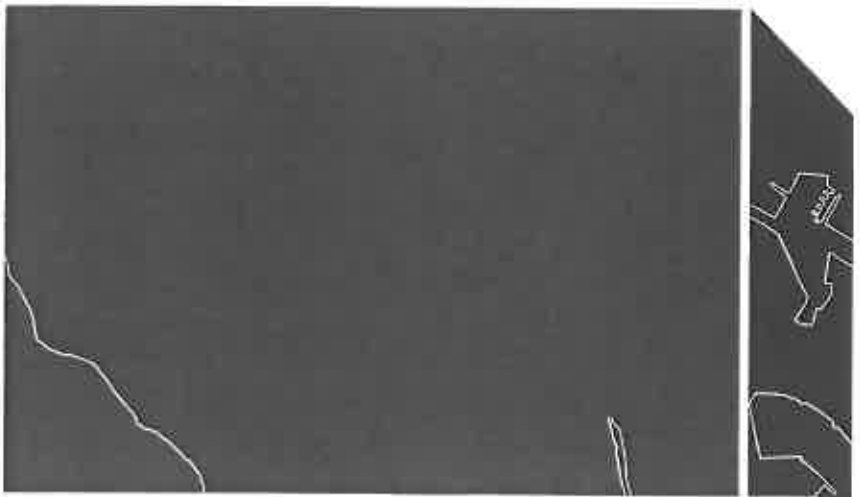
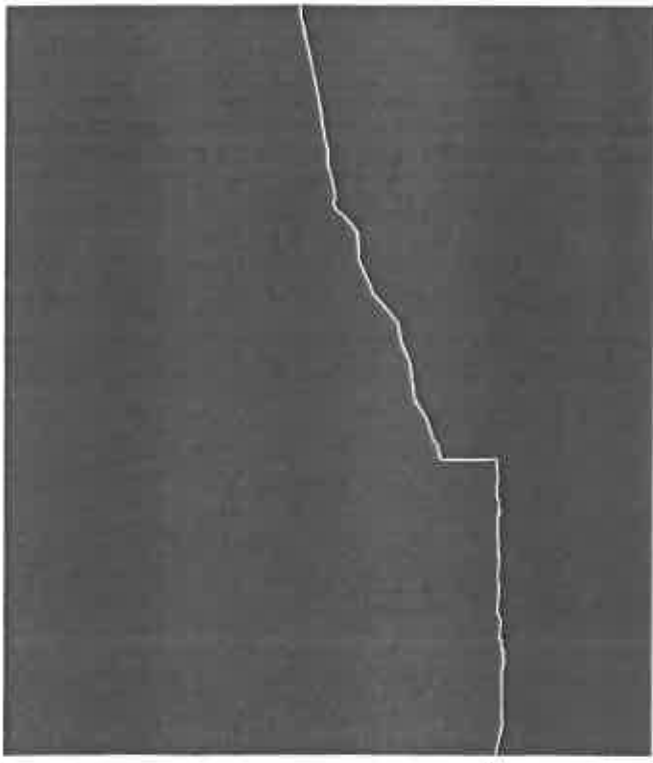
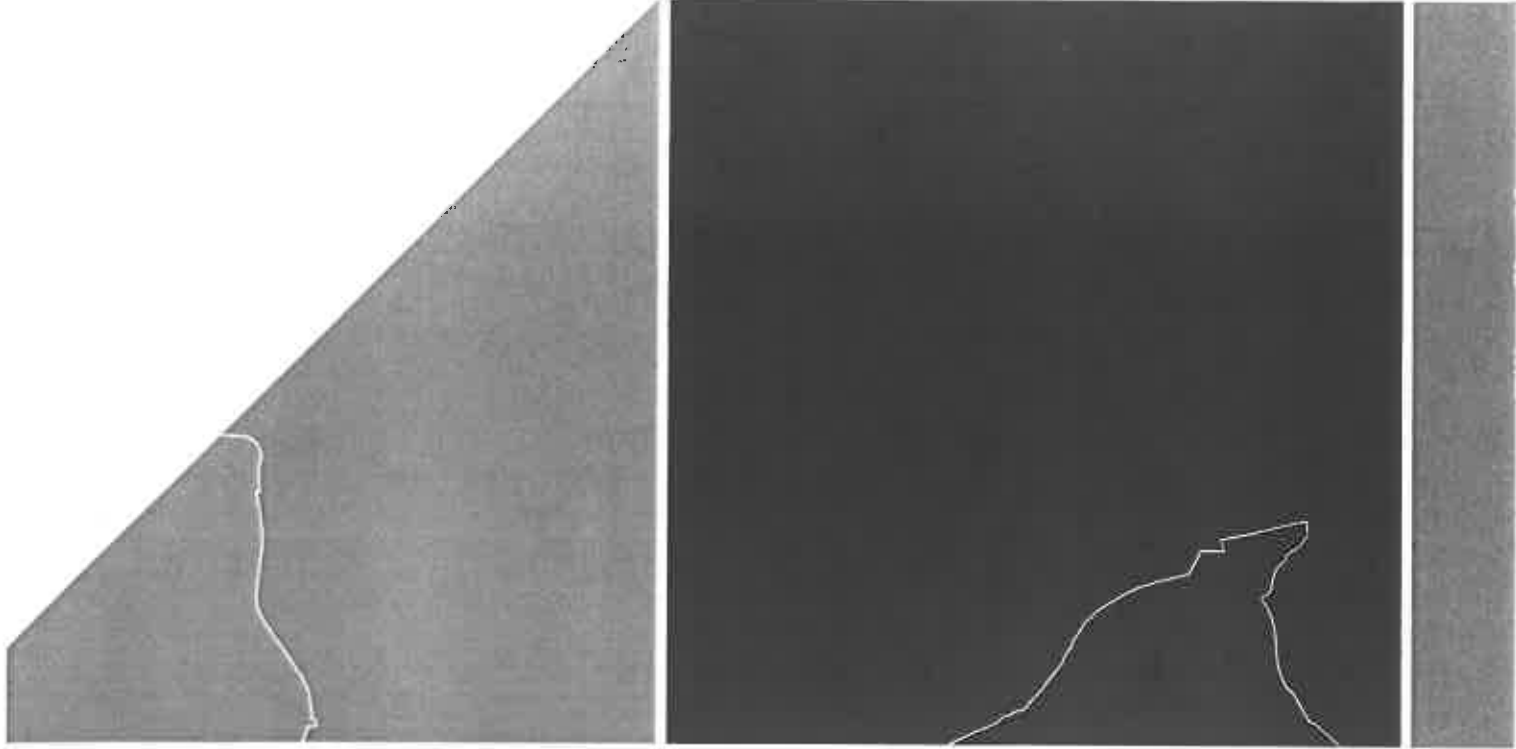
Waldemar  
Evligholm A&B  
Evligholm A&B  
Evligholm A&B  
Evligholm A&B  
DANIEL WITTE/Grønnesø  
T. Stang  
Niels Larsen  
Pascal Høfner  
Konstantin Tobia, Visions Design  
Gougeon  
Københavns Lufthavn  
Københavns Kommune

Forslag til  
Kommuneplan 2015 kan hentes på:  
[www.kpl15.kk.dk](http://www.kpl15.kk.dk)

Eller ved henvendelse til:  
Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset  
1559 København V

Telefon 3366 3366

Har du spørgsmål til Kommuneplan 2015,  
kan du sende en e-mail til:  
[cou@okf.kk.dk](mailto:cou@okf.kk.dk)



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

