



DEN TÆNKENDE STORBY

PLANREDEGØRELSE 2007



INDHOLD

B
INDLEDNING
OG
OPSAMLING

4
Tænk grønt
**DEN
BÆREDYGTIGE BY**

10
Tænk mangfoldigt
**BYEN
FOR ALLE**

18
Tænk blåt
**BYEN
NED TIL VANDET**

26
Tænk nyt
**DEN
DYNAMISKE BY**

© Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
September 2007

Fotos:

INDLEDNING OG OPSAMLING

Denne planredegørelse sammenfatter Københavns udvikling indenfor en række centrale emner. Den er grundlaget for Kommuneplanstrategi 2007

København har ændret sig meget de sidste 15 år. Vi er blevet 35.000 flere københavnere siden 1992. Der er blevet flere børnefamilier og færre ældre. Langs havnen og på byens pladser bliver der nu drukket både kolde øl og caffè latte, men også skatet og badet. København har fået en Metro der flytter omkring 100.000 københavnere rundt hver dag. Flere og flere københavnere cykler til arbejde, men der kører også flere biler over bygrænsen og på 3 år er antallet af veje med kritisk trængsel steget med ca. 30%. Virksomhederne flytter gerne til København for at komme tættere på City og bylivet og der er skabt 6000 nye arbejdspladser bare i 2006.

Sammenlignet med alverdens storbyer bliver København ofte udpeget som en af verdens bedste storbyer at leve i. En by hvor vækst og velfærd går hånd i hånd, og det er en unik fordel. Men det er ikke en selvfølge.

København står over for store udfordringer i fremtiden:

- Københavns skal være en mere bæredygtig og sund by og byens CO₂ udslip skal begrænses. Her er trafikken den største udfordring. I 2025 vil der - hvis der ikke bliver gjort noget - være 30-40 % mere biltrafik i København. Vi drukner i biltrafik og luftforurening hvis der ikke sikres mere metro, bedre forhold for cyklisterne og laves nye trafikløsninger. Også energiforbruget i byens bygningsmasse er en udfordring af få begrænset.
- I 2025 vil der være omkring 45.000 flere københavnere. Det svarer til, at Roskilde by flytter til København. Det kræver, at der bygges nye boliger - ellers bliver de nuværende bare endnu dyrere. I løbet af de næste 10 år går tusinder af skolelærere, pædagoger og politibetjente på pension. Det bliver svært at tiltrække nye medarbejdere til vores velfærdssektor, hvis de ikke kan betale for en bolig i byen.
- København er ved at blive en mere splittet by. Det er en stor udfordring, da en af Københavns styrkepositioner har været, at byen har haft stor sammenhængskraft og at der har været plads til alle i København. Det er især en stor udfordring fordi, byens menneskelige ressourcer er byens fundament.
- København er en by ved vandet og byens byudviklingspotentiale ligger især langs Øresundskysten. Men en større byudvikling både i Nordhavnen og på Nordøstamager indebærer en række udfordringer: der mangler veje og kollektiv transport betjening i områderne og der er behov for at få afklaret hvilke bymæssige kvaliteter der skal være i dette meget store område. En udbygning af hele Nordhavnen svarer til at bygge en hel Ørestad.
- København taber terræn til andre storbyer. Hovedstaden har ikke været i stand til at opretholde den samme vækst som Stockholm, Oslo og Helsinki. Region Hovedstaden har få succesfulde vækstiværksættere og få højtuddannede i arbejdsstyrken sammenlignet med andre storbyregioner. Der er brug for at tiltrække og fastholde højtuddannede og skabe gode rammer for iværksættere i Øresundsregionen. Det er en forudsætning for fortsat vækst og velfærd.

Københavns nye kommuneplan skal være med til at sikre, at København klarer de store udfordringer og samtidig er verdens bedste metropol at bo i.

DEN BÆREDYGTIGE BY

BÆREDYGTIG TRAFIK

Den stigende pendling i regionen har især sat Københavns trafiksystem under pres. God tilgængelighed er en af hovedforudsætningerne for en attraktiv by til gavn for københavnere og virksomhederne. Samtidig har København en CO₂-plan med en målsætning om at reducere CO₂-udledningen med 35 % i perioden 1990 til 2010.

CO₂-udslippet er reduceret med 20% siden 1990. Trafikken er klart den største udfordring. Regionens vækst skal ske på en bæredygtig måde, også når det gælder den trafikale afvikling.

Samlet set pendler 90.000 borgere fra Region Sjælland til region Hovedstaden for at arbejde – hver dag. Det forventes, at pendlingen til hovedstadsregionen fra Region Sjælland vil stige mærkbart i årene fremover. Også over Øresund forventes en stigning fremover. I 1994 pendlede 1950 personer over Øresund. I 2005 havde hen ved 10.000 mennesker en dansk-svensk hverdag med bopæl i det ene land og arbejde i det andet.

Samtidig kan forventes en byomdannelse og fortætning i København i de kommende år. Det stiller både nye krav til den trafikale betjening af byen og giver nye muligheder. Den tætte by understøtter et bæredygtigt transportadfærdsmønster. Den giver nemlig trafikanterne en reel valgmulighed mellem alle transportmidler, mens den spredte by har en tendens til at blive en bilbetjent by. Hovedstadsområdet har i mange år udviklet sig i retning af større byspredning og højere andel biltrafik.

En tydelig konsekvens er regionens overfyldte motorveje på Sjælland og udsolgt kapacitet på alle hovedindfaldsveje til København. Det årlige spild i form af bilkøer og bilisternes køtid er alene i Hovedstadsregionen opgjort til næsten 6 mia. kr., og dette tal forventes at stige kraftigt i de kommende år. Også i den kollektive trafik spildes der dagligt tid på at vente på forsinkede tog og busser. Udviklingen har dermed skabt behov for at finde nye løsninger til afvikling af den stigende trafik. En konsekvent fortætning af Regionens stationsnære områder vil ifølge Miljøministeriets beregninger betyde en CO₂ reduktion på 100.000 tons over 30 år. København skiller sig ud fra det øvrige land ved at halvdelen af københavnere dagligt kører på cykel. Bolig-arbejdsstedsturene i København fordeler sig på 1/3-del bil, 1/3-del kollektiv transport og 1/3-del cykel. Det er en klar udfordring at fastholde denne fordeling i de kommende år. Det kræver et samspil mellem en række redskaber og at byudviklingen understøtter de trafikale investeringer. Ellers vil Københavns vejnet blive belastet af mere

biltrafik og en fortsat faldende hastighed på vejnettet.

Den stigende trængsel i byens gader har medført, at bilernes gennemsnitlige hastighed i myldretiden er faldet fra 33 km/t i 1995 til 27 km/t i 2005 svarende til et fald på 20 %. Hvis der ikke sker en regulering i form af fx indførelse af en eller anden form for kørselsafgifter, vil byens trafik i fremtiden bevæge sig med stadig mindre fart. Mobiliteten og tilgængeligheden vil dermed mindskes yderligere.

Det generelle biltrafkniveau på de københavnske gader stiger både som følge af københavnernes øgede bilejerskab og øgede bilbrug, og som følge af en stigning i indpendlingen med bil fra omegnen. Samtidigt har den bevidste politik for at fredeliggøre boligområderne trafikalt og samle de gennemkørende bilstrømme på de overordnede gader ført til, at trafikken på det overordnede gadenet nærmer sig kapacitetsgrænsen.

Den eksisterende by levner generelt ikke meget plads til flere vej-anlæg eller betydelige udvidelser af det bestående vejnet. Trafikken skal tilpasses den eksisterende by og ikke omvendt. Den eksisterende vejkapacitet skal udnyttes så hensigtsmæssigt og effektivt som muligt, men dette indebærer ikke kun en effektiv afvikling af biltrafikken. Alle erfaringer viser, at det er nødvendigt med både ”pisk og gulerod”: Regulering af biltrafikken kombineret med etablering af attraktive alternativer som f.eks. Metroen.

Byens kollektive trafik

Metro busser, regional- og S-tog udgør den kollektive trafikbetjening i København med hver sin rolle. Ringbanen har været med til at forbedre det regionale toget og skabt nye trafikale knudepunkter f.eks. ved Vanløse med Flintholm Station og Valby med Ny Ellebjerg station. De første metroetaper har samtidigt sat nye standarder for kollektiv trafik i København. Der skal være kort ventetid, det skal gå hurtigt og det skal være pålideligt. Endeligt er det regionale togsystem meget væsentligt for Københavns udvikling og en forbedring af togbetjeningen til resten af Sjælland anses som en væsentlig opgave. En god togbetjening er en forudsætning for at kunne flytte sjællænderne ud af bilen og ind i toget. En af de store planlægningsmæssige udfordringer i de kommende år bliver en nytænkning af hele det kollektive trafiksystem. I en situation (efter åbningen af Cityringen) hvor 85 % af alle mål i de tætte bydele er banebetjente, skal bussystemet og banesystemerne sammentænkes på ny. Busserne vil til den tid i højere grad skulle være dels fødelinjer til banerne, dels betjening af lokalområderne. De overordnede, hurtige rejsestrømme vil i højere grad blive varetaget af S-tog og Metro eller moderne letbaner.

Mere Metro, mere by

Den tætte by og Metroen spiller optimalt sammen. I den eksisterende, tætte by med de travle, smalle gader er Metroen den eneste mulighed for et tidssvarende, hurtigt kollektivt trafikmiddel. Også den relativt omkostningstunge Metro forudsætter tætbyens store passagerpotentiale for at driftsøkonomien hænger fornuftigt sammen. Metroens 4. etape - Cityringen - betjener først

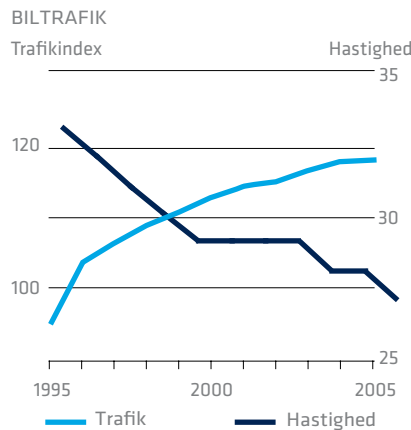
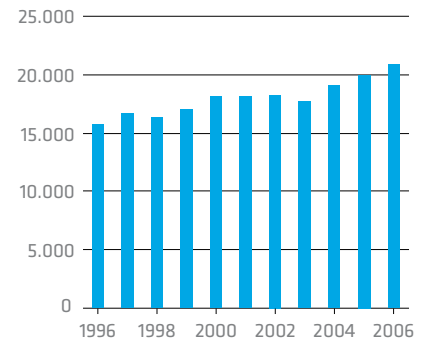
Øresundsbron har en strategisk central funktion i regionens infrastruktur. Allerede nu ses øget trafikbelastning på broen, som i disse år oplever en stor stigning i antallet af biler, der dagligt kører over broen - 16 pct. i 2006. De nye prognoser viser en fortsat stigning i antal rejsende over Øresundsbroen. Antallet af biler over broen i 2025 vil være 39.000 dagligt, mod i gennemsnit 15.800 køretøjer dagligt i dag.

Banetrafikken over broen oplever også kraftig vækst. I 2005 var der 6,5 mio. rejsende med tog over broen, og i 2006 steg tallet til 7,8 mio. Det forventede antal rejsende i 2030 er 13 mio., hvilket indikerer væsentlige kapacitetsproblemer i fremtiden. Øresundsinstittuttet vurderer, at 700 pendlere hver dag vil blive efterladt på perronen ved åbningen af Citytunnelen i 2011.



Københavns Lufthavn - har en særlig afgørende betydning for evnen til at fastholde de styrkepositioner, Øresundsregionen besidder. Lufthavnen har haft en vækst i antallet af passagerer generelt. Set i forhold til andre internationale lufthavne har væksten dog ikke været lige så kraftig. Københavns Lufthavns status er derfor ikke lige så sikker som Frankfurt, Paris eller Londons lufthavne. Det bliver i stigende grad vigtigt, at Københavns Lufthavn kan udvikle sine internationale forbindelser og rutenet ud af København.

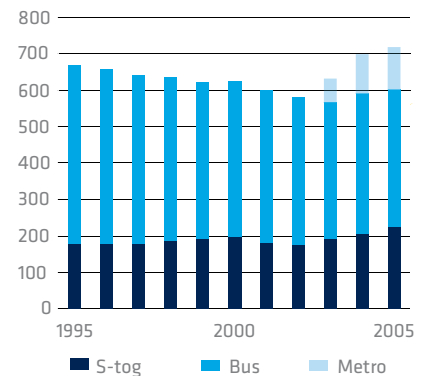
ANTAL PASSAGERER I ALT (1.000).
KØBENHAVNS LUFTHAVN



Når biltrafikken stiger (rød linie), falder den gennemsnitlige hastighed (blå linie).

Københavns overordnede vejnet 1995 - 2005

KOLLEKTIV TRAFIK



Passagerer med S-tog, bus og Metro i Københavns Kommune 1995 - 2005. Metroen har vendt den negative trend for den kollektive trafik i København

Metro i terræn eller som højbane er et billigere alternativ til Metro i boret tunnel



og fremmest næsten fuldt udbyggede byområder. Metrobetjening af de store, nye byudviklingsområder langs havnen forudsætter anlæg af nye metrolinier, som igen forudsætter byudbygning med en vis tyngde og tæthed, for at Metroens driftsøkonomi kan blive acceptabel. Der er analysearbejde i gang for at vurdere mulighederne.

Der ligger således en betydelig udfordring i at tilvejebringe midler til de store anlægsinvesteringer i forbindelse med Metroens næste etaper. Og der ligger en betydelig udfordring i at få tilvejebragt en tilstrækkelig god infrastruktur for den cykeltrafik og den biltrafik, som en fortsat dynamisk byomdannelse og byudvikling også vil give anledning til.

I de nye byudviklingsområder - som f.eks. Nordhavnen - er det muligt at sikre tilstrækkeligt brede "transportkorridorer" der i de første udbygningsfaser kan benyttes som bustracéer, for så senere at give plads til metrolinjer over jorden eller moderne letbaner, der kan fungere som "fødelinier" fra byudviklingsområdet til Cityringen og S-banerne. Men også fra andre korridorer - som f.eks. den nordvestlige korridor mod Brønshøj, Herlev og Gladsaxe - skal der etableres effektive, højklassede "tilbringerlinier" eller fødelinier til Cityringen og S-banesystemet. Og her - i de allerede udbyggede områder med relativt smalle gaderum - bliver det en udfordring at skaffe plads til hurtige kollektive trafikmidler i de eksisterende gaderum.

Det undersøges i 2007, om der kan etableres en metrolinie mod nordvest, og om der her findes relevante alternativer i form af f.eks. moderne letbaner. Eller det bliver en udfordring at skaffe tilstrækkeligt passagerunderlag til en metrolinie i tunnel. I denne forbindelse kan en undersøgelse af mulighederne for en fortætning af byområderne langs potentielle metrofødelinier blive en af de planlægningsopgaver, der skal løftes i den kommende periode. Busserne er med til at dække hele byen

I København er der mere end 1200 busstoppesteder og 40 stationer. 98 % af københavnere har mindre end 350 meter til et af disse svarende til 4-5 minutters gang. Ser man alene på den del af byens kollektiv betjening der har hyppige afgang, så har 78 % af københavnere mindre end 350 meter til en station eller et stoppested.

Den centrale udfordring frem mod cityringens åbning er at forbedre bussernes fremkommelighed. Det gælder først og fremmest de 6 A-buslinjer. Investering i busfremkommelighed er det bedste virkemiddel i København til at gøre bustrafikken mere attraktiv. Den løbende udbygning af busbetjeningen i de nye byudviklingsområder bliver et andet centralt tema i de næste års busplaner.

CYKELBYEN KØBENHAVN

Cyklen dækker en væsentlig del af transportbehovet i Københavns Kommune. Cyklen er populær og der er gennem årene skabt bedre muligheder for at cykle gennem byen. Cyklen er klart det mest foretrukne transportmiddel for københavnere. Mere

end halvdelen benytter cyklen dagligt, mens kun hver femte københavnere benytter personbil dagligt. Ses alene på de københavnere, der har en arbejdsplads inden for kommunens grænser, er det næsten 60 % der benytter cyklen.

Fordelingen af bolig-arbejdsstedsture på transportmidler. Det er målet at øge cykelandelen yderligere.

Cyklen er i forhold til biltrafikken pladsbesparende, forureningsfri og bidrager til et bedre helbred. Vej og miljøbelastningen bliver mindre, når cyklen anvendes. Københavns Kommunes cykelpolitik har blandt andet som mål, at øge andelen af bolig-arbejdsstedsturene og skabe hurtigere rejsehastighed. Cykelstier langs veje er bærende i infrastrukturen for cykler i København.

Allerede med den nuværende brug af cykler mangler der kapacitet, fremkommelighed og sikkerhed i cykelstinet. De grønne cykelruter er et godt supplement til cykelstierne, men udbygningen af et helt net af grønne cykelruter vil bl.a. på grund af de store omkostninger tage mange år. Med en forventet yderligere vækst i cyklismen vil det i de kommende år i stigende grad blive et problem at skaffe plads til de mange cykler, - herunder også til de mange parkerede cykler.

Parkeringsproblemet skal løses

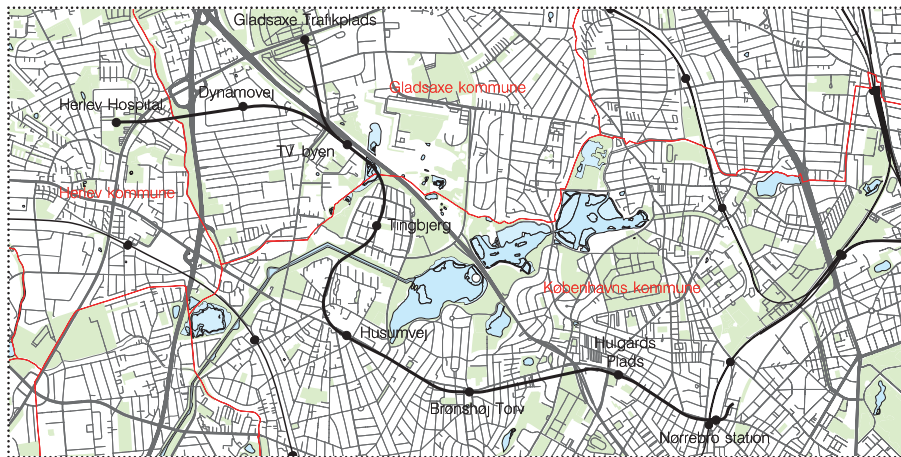
Københavnernes bilejerskab ligger trods de senere års stigning i dag på under 200 biler pr. 1000 indbyggere, mens det i resten af Hovedstadsområdet, det øvrige Danmark og alle øvrige storbyer i Norden ligger på over 300 biler pr. 1000 indbyggere. På grundlag af en fremskrivning af befolkningstallet og alderssammensætningen i Københavns Kommune forventes bilejerskabet at stige til godt 230 biler pr. 1000 indbyggere i 2020.

Bilejerskabet i Københavns bydele varierer stærkt mellem de enkelte kvarterer. Og så på bydelsniveau er der betydelige variationer. Bilejerskabet varierer således fra 138 biler pr. 1000 indbyggere på Nørrebro til 248 biler pr. 1000 indbyggere i Vanløse. Presset på parkeringsmulighederne er størst i de dele af de indre brokvarterer, hvor det bliver sværere og sværere for beboerne at finde ledige parkeringspladser om aftenen og natten.

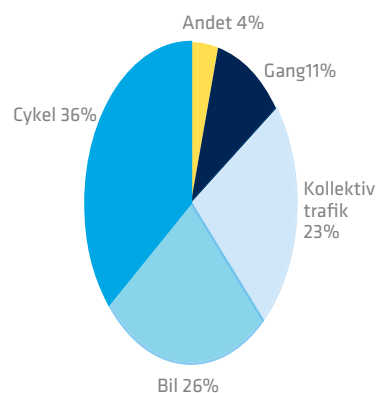
Den stigende erhvervsaktivitet medfører alt andet lige øget bilpendling og øget parkering. Og så den erhvervs-mæssige udvælselse (distributionsbiler, montørbiler etc.) er stigende. Biltrafikken og de mange parkerede biler udgør en barriere for udviklingen af et mere attraktivt bymiljø.

I 2007 implementeres i de indre brokvarterer dele af ny parkeringsstrategi, hvis vision er at københavnere ligesom andre danskere skal have mulighed for at eje en bil og parkere den i nærheden af deres bolig. Samtidig er det hensigten, at der skal ske en regulering, så der er færre pendlere, der parkerer i byen. Beboernes parkeringsbehov skal prioriteres højere end pendlerparkering. Parkeringsstrategien sikrer midler til at etablere 4.000 nye parkeringspladser i parkeringskældre og parkeringshuse over de kommende 10 år. Samtidigt nedlægges 1.000 gadeparkeringspladser for at friholde nogle af de lokale pladser og gadestrækninger for parkering. Det er en udfordring at implementere den nye

Infrastrukturkommission er nedsat med henblik på, at analysere de fremtidige infrastrukturbehov på transportområdet og komme med forslag og strategier til håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen. Kommissionen har indtil videre peget på, at der i dag er trængsels- og flaskehalsproblemer på visse motorvejsstrækninger i hovedstadsregionen. Kommissionen peger endvidere på, at kapaciteten på visse hovedbaner og S-banen er fuldt udnyttet. Denne udvikling vil fortsætte med massive trængselsproblemer og stigende pres på eksisterende flaskehalse og et dermed øget samfundsøkonomisk tab. Kommission afslutter sit arbejde i oktober 2007.



Det undersøges i 2007, om der kan etableres en metrolinie mod nordvest, og om der her findes relevante alternativer i form af f.eks. moderne letbaner. Det undersøges i 2007, om der kan etableres en metrolinie mod nordvest, og om der her findes relevante alternativer i form af f.eks. moderne letbaner



Nye genveje for cyklisterne i form af bl.a. broer over havnen medvirker til at fremme cykeltrafikken og mindske brugen af bil.



parkeringsstrategi på en måde, der på en gang vil kunne løse beboernes parkeringsproblemer uden at påføre bydelen øget biltrafik, og uden at mobiliteten og tilgængeligheden for udefra kommende mindskes så meget, at det vil hæmme bydelenes udvikling.

Der er et behov for, at parkeringsnormerne for nybyggeriet tages op til revision. Der er i dag generelt krav om, at der ved nybyggeri skal være en plads pr. 100 etagem², dog i Ø restaden en plads pr. 200 etagem². Det kan f.eks. overvejes, om der skal kræves færre parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri nær stationer.

Men også i forbindelse med nybyggede boliger er der behov for at se på parkeringsnormerne. Der er flere eksempler på, at det er vanskeligt at indpasse parkeringen, særligt i den tætte by. Og samlet set belaster øget bilbrug vejnettet.

- ET BÆREDYGTIGT LOKALMILJØ

Flere boliger i København har en række miljømæssige fordele set med regionale briller, i form af en mere bæredygtig transportadfærd. Men de mange flere som arbejder og bruger byen giver nogle lokale udfordringer med at håndtere de lokale miljømæssige problemer og et øget ressourceforbrug.

Et sundt bymiljø

En af de væsentlige udfordringer er at få nedbragt luftforureningen til et niveau, der ikke skader københavnernes sundhed, at få antallet af stærkt støjbelastede boliger ned og at få nedbragt antallet af dræbte samt alvorligt tilskadede i trafikken. Københavns Kommunes trafikikkerhedsplan fra 2001 havde som mål, at antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadede senest i 2012 skulle være reduceret til 345. Dette mål blev nået allerede i 2005. Der er tale om en halvering på 10 år. Men det er stadig mange mennesker, der bliver ramt. Især er der behov for at fokusere på cyklister, fodgængere, ulykker i kryds og unge risikobilister.

Trafikken er den væsentligste kilde til forurening i byen, og den påvirker københavnernes sundhed. Specielt partikelforureningen fra trafikken er et stort sundhedsproblem for folk, der bor og færdes i København. Det er især luftvejsygdomme, kræft og kredsløbssygdomme, som forværres af luftforureningen.

Trafikstøjen er et sundhedsproblem for mange af de borgere, der bor ud til de mere trafikerede gader. Støjen genererer og kan føre til stress, forhøjet blodtryk samt øge risikoen for hjertesygdomme. Selvom Københavns Kommune gennem flere år har søgt at fredeliggøre boligområder ved at stille krav til nybyggeri, gennemføre trafiksaneringer, nedsætte hastighederne lokalt m.v., er der flere boliger, der bliver støjbelastede i takt med at trafikken stiger.

Energi- og miljørigtigt byggeri

Byudviklingen og det store nybyggeri i kommunen vil også med-

føre en stigning i materiale-, vand-, varme og elforbruget, CO₂-udledninger samt en stigning i affaldsmængder og spildevand. Det er en udfordring for kommunen at få reduceret de negative konsekvenser bl.a. ved at stille krav om, at nybyggeriet og renoveringer sker så energi- og miljørigtigt som muligt. Der er generelt et meget stort potentiale for energibesparelser og dermed nedbringelse af CO₂-udledningen ved energirigtige renoveringer af det bestående byggeri.

Københavns Kommune har besluttet retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg", der stiller en lang række krav til fx projektering, energiforbrug, materialer, støj, affald m.v. Kommunen har i dag kun mulighed for at stille særlige krav til bygge- og anlægsarbejder i forbindelse med kommunens eget byggeri eller støttet byggeri som almennyttige boliger og i byfornyelsen. Der kan desværre ikke stilles samme krav til private bygherrer, hvilket betyder, at den overvejende del af nybyggeriet kan opføres uden særlige hensyn til miljøet. En nylig ændring af planloven betyder dog, at åbnes mulighed for at udpege områder til lavenergibebyggelse.

Affald

For at fremme genbrug og genanvendelse af affald er der behov for at etablere flere genbrugsstationer samt nærgenbrugs- og kvartermiljøstationer.

Det har til trods for en stor indsats vist sig vanskeligt at finde og fastholde arealer, der er velegnede til at etablere af især genbrugsstationerne. Der er ikke mange egnede arealer tilbage i den eksisterende by til den slags funktioner, og ofte er der stor lokal modstand mod etablering af en genbrugsstation. Det vil være væsentligt i den kommende planlægning af især de store byudviklingsområder, at der fra starten tages højde for placering af genbrugsstationer. Der er derfor også behov for at tænke i faciliteter, der er mindre pladskrævende.

Grønne områder

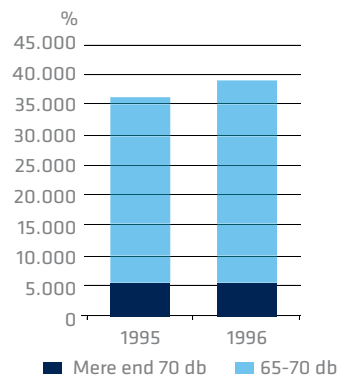
Fordelingen af byens parker o.l. er historisk betinget, og visse områder af byen har få større fælles friarealer. Flere end tidligere bruger i dag byens parker. Det er imidlertid kun i større byudviklings- eller omdannelsesområder, der er mulighed for at skabe nye, større rekreative byrum.

Kommunen har vedtaget en handlingsplan for udvikling af byens rum. Strøggader, forbindelser, pladser samt gågader og promener skal udvikles for at styrke bylivet lokalt og skabe sammenhæng mellem de enkelte bykvarterer og byens tilbud. Udviklingen af byens parker og grønne områder tager udgangspunkt i kommunens parkpolitik, hvor visionen er let adgang til smukke parker, der giver lyst til ophold og bevægelse i det fri. Trafikken øges i takt med, at der bliver flere københavnere og arbejdspladser, og flere får råd til en bil. Det præger bybilledet, og der ligger en særlig udfordring i at sikre god fremkommelighed for den motoriserede færdsel, samtidig med at byrummene skal være gode at færdes og opholde sig i såvel for cyklister og fodgængere som borgere med funktionsnedsættelser.

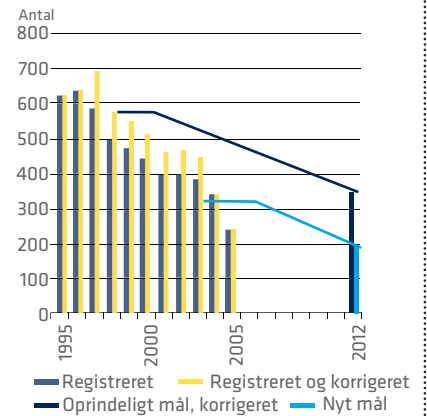


Hedebygade







TRAFIKSTØJ



DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE



Københavns grønne områder er vigtige for byens miljø. I flere af byens parker findes skolehaver hvor byens børn dyrker grøntsager. I naturskolen lærer de om naturens kredsløb. Det er vigtigt for byens miljøprofil. Det samme er de byøkologiske eksempelprojekter som i Hedebygade. Det er fortsat en stor udfordring at håndtere de lokale miljøproblemer.

-  Offentligt ejede
-  Privatejede, alment tilgængelige områder
-  Naturskole
-  Skolehaver
-  Internationalt beskyttelsesområde
-  Genbrugsstationer mm.



BYEN FOR ALLE

Der bliver flere københavnere i de kommende år. Befolkningstallet forventes at stige med ca. 45.000 frem til 2025. Der bliver således brug for flere boliger for unge, familier og ældre.

Skal København forblive en blandet by med boliger for alle, har kommunen en særlig udfordring i at sikre nye billige boliger for familier med almindelige indkomster. Samtidig er byfornyelsen vigtig for, at byens mange gamle boliger kan få en tidssvarende standard. Den sociale opdeling af byen er en af de allerstørste udfordringer kommunen står overfor. Derfor er der fortsat behov for både områdefornyelse og indsats i de udsatte boligområder for at tage hånd om ghettoproblemer, men også forbedringer på skoleområdet er i den sammenhæng vigtig.

De flere københavnere og nye måder at leve på stiller også krav til, hvad de enkelte kvarterer skal kunne rumme af tilbud og mødesteder. Kommunens bydelscentre med detailhandel og service er vigtige at fastholde, for at borgerne har let adgang til de lokale tilbud. Samtidig er der behov for at udvikle byens grønne områder og pladser samt kultur- og fritidstilbud til at kunne rumme flere og mere forskelligartede aktiviteter.

På miljøområdet står kommunen også overfor vigtige udfordringer med at få skabt en miljømæssig bæredygtig udvikling, der kan håndtere, at en by i vækst ikke øger miljøbelastningen, men får skabt et sundt bymiljø, reducerer CO₂-udledningen kraftigt og behandler affald miljørigtigt.

BOLIGER FOR ALLE

Behov for billige familieboliger

Der er et meget stort behov for nye billige boliger til familier med almindelige indkomster - som f.eks. sygeplejersker og skolelærere. Boliger til mellemløstkomstgruppen er vigtige, hvis København fremover skal være en socialt blandet by, og at det skal være muligt for kommunen at sikre sig medarbejdere inden for vigtige områder som sundhed og undervisning. I dag forlader et stigende antal familier byen, bl.a. fordi de ikke har råd til at blive boende. Stadig flere familier flytter således længere ud i Øresundsregionen - til Vest- og Sydsjælland samt Malmø-området, hvilket også giver problemer med øget biltrafik i forbindelse med pendling.

Et andet forhold der har betydning for at man flytter fra København er boligernes størrelse. Omkring halvdelen af Københavns ca. 290.000 boliger er på et eller to værelser. De små boliger

passer godt til de boligbehov mange unge og enlige har. Men det gør det imidlertid svært for de børnefamilier der gerne vil bo i København, at finde en passende bolig i byen. Selvom der i de senere år er bygget mange nye familieboliger og lagt mange lejligheder sammen i København, har familierne fortsat et stort boligefterslæb. Det skyldes også, at man i takt med den stigende velstand stiller krav om en større bolig. Fremover forventes også et stigende arealforbrug pr. indbygger.

Den store efterspørgsel efter boliger har fået priserne på ejerlejligheder til at stige markant. Prisen på en lejlighed i én byens mange andelsboligforeninger er også steget betydeligt, og nærmer sig niveauet for en ejerlejlighed. De høje boligpriser har betydet, at familier med almindelige indkomster, som er førstegangskøbere, ikke længere har råd til en ejerbolig i hovedstaden. Endvidere er der gennem de sidste 10 år blevet færre billige udlejningsboliger, da mange private udlejningsejendomme er blevet omdannet til andelsboliger. I løbet af de næste 10 år går mange offentligt ansatte på pension. Endelig er det almene boligbyggeri gået i stå inden for de sidste år. Det skyldes først og fremmest de høje grundpriser, som betyder, at byggeomkostningerne ikke kan holdes inden for det rammebeløb Staten har fastlagt for nye almene boliger. Det kan blive svært at tiltrække nye medarbejdere, hvis de ikke kan betale for en bolig.

For at der kan komme flere billige boliger i København har Borgerrepræsentationen besluttet, at der over en femårig periode skal opføres 5.000 boliger til en husleje på max. 5.000 kr. om måneden.

Fortsat byfornyelse

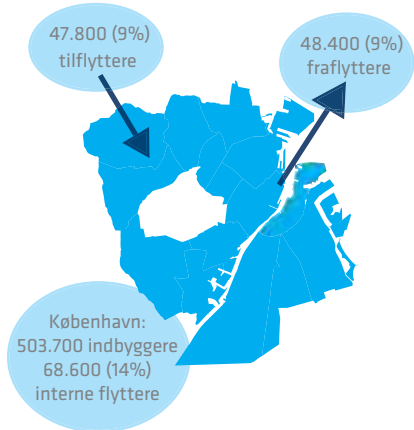
København har stadig mange små boliger med væsentlige installationsmangler. Der er derfor også i de kommende år behov for en betydelig offentlig byfornyelsesindsats.

I de sidste 20 år er antallet af boliger uden eget wc eller bad halveret. Der er dog stadig omkring 31.000 boliger uden bad og ca. 7.000 uden eget wc. Borgerrepræsentationen vedtog i oktober 2006 en strategi for de kommende års byfornyelse. Indsatsen vil primært blive målrettet mod ejendomme med manglende wc uanset beliggenhed og dernæst mod udlejningsejendomme uden bad i udpegede indsatsområder. Herudover vil der fortsat blive afsat midler til karrévis indsats i form af nedrivninger og gårdanlæg.

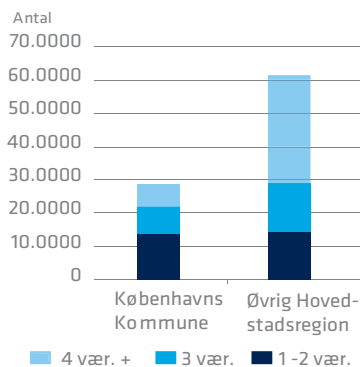
Boliger for unge

Fra 2010 forventes antallet af unge mellem 20 og 29 år at stige igen. Der vil således være behov for, at en større andel af kommunens små boliger kan bebos af de unge samtidig med, at antallet af ungdomsboliger udvides i de dele af byen, hvor andelen er lav.

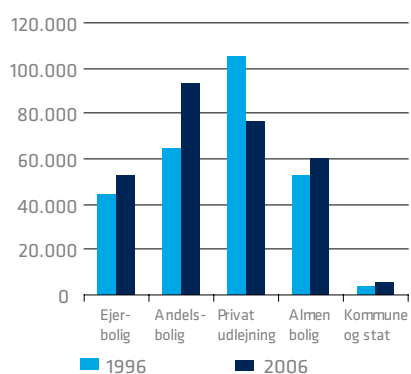
Trods et faldende antal unge i de senere år har kommunens andel af regionens unge været stigende, da stadig flere studerende vælger at bosætte sig i København. Og i dag er der således langt flere studerende med bopæl i kommunen end studiepladser.



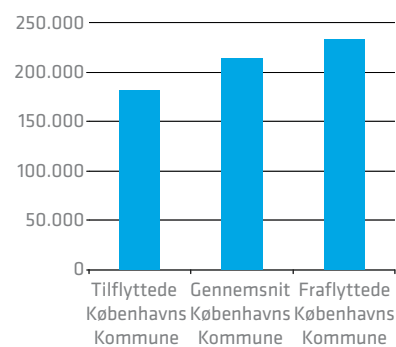
FORDELING AF BOLIGER EFTER STØRRELSE 2005



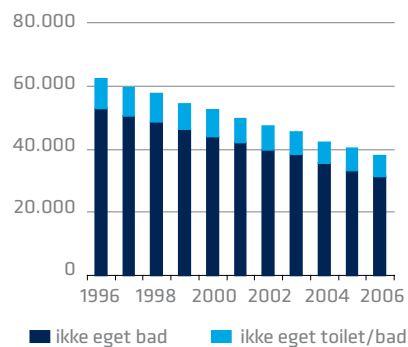
FORDELING AF BOLIGER EFTER EJERFORM 1996 OG 2006



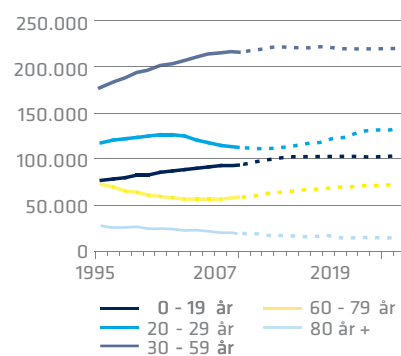
BRUTTOINDKOMST PR. PERSON I KØBENHAVN (2004)



BOLIGER UDEN EGET BAD/TOILET 1996 - 2006



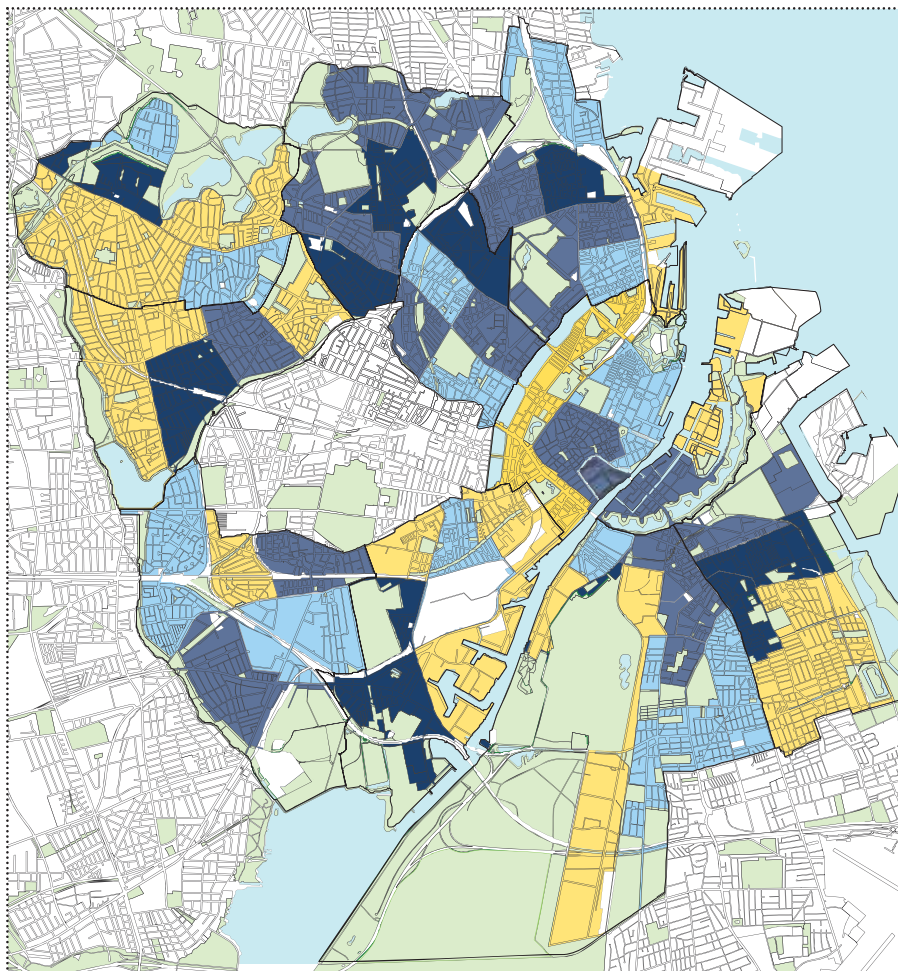
UDVIKLINGEN I BEFOLKNINGEN I KØBENHAVN



København har mange små boliger sammenlignet med resten af Hovedstadsregionen, og stadig en del boliger uden eget bad. I mange kvarterer bor der overvejende singler, men byfornyelsen og de ændrede bosætningsønsker har betydet at der nu igen bor familier i brokvartererne. Fremover vil der forsat være flere 30 - 59 årige i København end for 10 år siden, men især flere 20 - 29 årige.

Kvarterer efter procent boliger med singler 1. januar 2006

- 63 % og dero. (10 kvarterer)
- 58 til 63 % (16 kvarterer)
- 53 til 58 % (13 kvarterer)
- under 53 % (16 kvarterer)



I 2006 blev der færdiggjort ca. 1.200 nye ungdomsboliger i København. O g små almene familieboliger bliver omdannet til ungdomsboliger. I 2004 blev der oprettet en akutliste for nye studerende for at sikre dem en bolig i forbindelse med studiestart.

Flere seniorboliger

Fremover peger prognoserne på flere ældre i aldersgruppen mellem 60 og 80 år i København. For de 80-årige og derover vil der fortsat være tale om et fald. Der er samtidig en stigende tendens til, at de ældre gerne vil blive boende i deres nuværende bolig. Det stiller højere krav til den eksisterende boligmasse med hensyn til at gøre den mere ældregegn – f.eks. bedre adgangsforhold. Mange seniorer føler sig knyttet til deres lokalmiljø og sætter pris på nære fællesskaber. Derfor er det vigtigt, at nye seniorboliger bygges, så der gives mulighed for socialt samvær f.eks. i form af seniorbofællesskaber.

Antallet af ældre på 60 år og derover har været faldende i mange år i Københavns Kommune. Det markante fald i antallet af ældre i København har betydet mindre behov for pleje- og ældreboliger. Københavns Kommune er i gang med udmøntningen af den 10-års strategiplan for den overordnede boligpolitik for ældre som Borgerrepræsentationen godkendte i 2004. Planen betyder, at kommunens plejeboliger bliver moderniseret, og antallet tilpasses - også i forhold til behovene i de enkelte bydele.

Fremtidens københavnertilboliger

Byens og boligmarkedets udvikling gør det til en vigtig udfordring for hovedstaden at udvikle forskellige bud på fremtidens københavnertilbolig.

De nye familiemønstre og livsmåder skaber behov for at nytænke københavnertilboligen, som en bolig, der kan modsvare de forskellige husstandstypers behov – unge, familier og seniorer - og som man selv har mulighed at sætte præg på alt efter smag og pengepung. Det er således en vigtig udfordring at få udviklet fremtidens fleksible københavnertilbolig.

Allerede i dag sker der en fornyelse af boligudbudet i København med tagboliger, boliger indrettet i tidligere erhvervsbyggeri og havneboliger. Disse nye tilbud fremhæver byens særlige kvaliteter. Men det er også vigtigt at have de forhold, der afgør om familierne bliver boende i byen for øje. Tidligere undersøgelse viser, at udover boligens størrelse og huseje er kvarteret, indkøbsmuligheder, transportmuligheder, afstand til arbejde, familie og venner og trafikstøj afgørende faktorer, men det varierer fra livsform til livsform.

KVARTERER FOR ALLE

Københavns kvarterer er forskellige. Det er en styrke ved København, at byen både har tætte kvarterer med storbyliv og åbne kvarterer med en roligere bypulv, der appellerer til forskellige livsformer. Men byens forskellige kvarterer har også gennemgået en udvikling, der har haft konsekvenser for byens sociale sammen-

sætning, og det er en væsentlig udfordring at få sat fokus på dette i de kommende års byudvikling.

Den stærke befolkningstilvækst, prisstigningerne på ejerboliger og nye måder at bo i og bruge byen på har skabt store ændringer af byens kvarterer de sidste 10 år. Det har betydet, at nogle områder er blevet mere blandet. For eksempel har byfornyelsen af Vesterbro fået flere børnefamilier til at blive i området, men også medført at nogle ikke har haft råd til at blive boende. Det omfattende boligbyggeri i havneområderne og Ørestad har også været med til at fastholde familierne i byen. Men de høje boligpriser har gjort, at disse områder ikke har fået den sociale bredde, som ellers kendetegner København.

Den stigende sociale opdeling af byen er en af de allerstørste udfordringer København står overfor. Over en længere årrække er der foregået en udvikling, hvor personer af ikke-vestlig herkomst og socialt svage i stigende grad koncentrerer sig i de almene bebyggelser i København. Den sociale ulighed ses også på sundhedsområdet. Personer med en kort uddannelse lever ikke så længe som personer med en lang uddannelse. O g sygeligheden blandt beboere i almene boligområder er høj.

De kommende års udfordring bliver at sikre den tværgående koordinering af indsatsen, så der i byens udvikling kan skabes de bedst mulige rammer for trygge lokalmiljøer, som kan understøtte de enkelte bydeles særpræg.

Borgerrepræsentationen har besluttet at nedsætte lokaludvalg i alle bydele. De nye lokaludvalg sættes i gang successivt frem til 2009. Frem til 2011 skal der i samarbejde mellem kommunen og lokaludvalgene udarbejdes bydelsplaner for alle bydelene. Samarbejdet vil bidrage til at kortlægge kvarterer, lokale kvaliteter og lokalt behov for udvikling og omdannelse over et bredt felt af indsatsområder.

Områdefornyelse

Der ligger fortsat en væsentlig udfordring i at løfte socialt svage og fysiske nedslidte områder i byen. For at vende udviklingen i de områder af byen, hvor der er en høj koncentration af sociale problemer og behov for fysiske forbedringer har Københavns Kommune arbejdet med områdebaseret og helhedsorienteret byfornyelse gennem en længere årrække. Områdefornyelsen bygger på borgernes direkte deltagelse i forbedringen af deres eget kvarter. Indsatsen omfatter f.eks. forbedringer af boliger, byrum, friarealer samt de sociale forhold, herunder integration og det kulturelle liv. Der er i dag 7 områdefornyelsesprojekter i gang i byen. Det forventes, at der igangsættes et eller to områder i 2008.

Udsatte boligområder

Udfordringen for Københavns Kommune er at gøre beboersammensætningen bredere i de udsatte boligområder samtidig med at der ikke opstår nye udsatte områder.

I Københavns Kommune er der 5 boligområder, som Socialministeriet har udpeget som udsatte, fordi områderne har en høj



Kreative og trendsættere

Tæt på byens mangfoldighed, liv og puls. Igangsættere og projektmagere. Utraditionelle boliger som fx i gamle industribygninger, husbåde mv.



Karrierefolket

Prioriterer karrieren og bruger byens mange tilbud og kulturlivet. Ejerlejlighed, privat udlejet lejlighed, hus fx i Brønshøj.



De udsatte

Der vil altid være grupper i byen, som står uden for arbejdsmarkedet eller er socialt udsatte. De bor ofte i de almentnyttige bebyggelser eller i private udlejningsboliger.



Familie og fritidsfolket

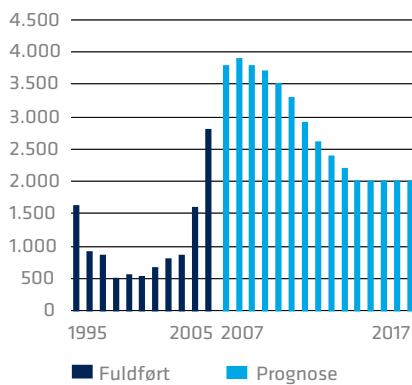
Prioriterer familien, hjem og lokale netværk før karrieren. Bor i hus, rækkehus eller andelsboligforeninger.



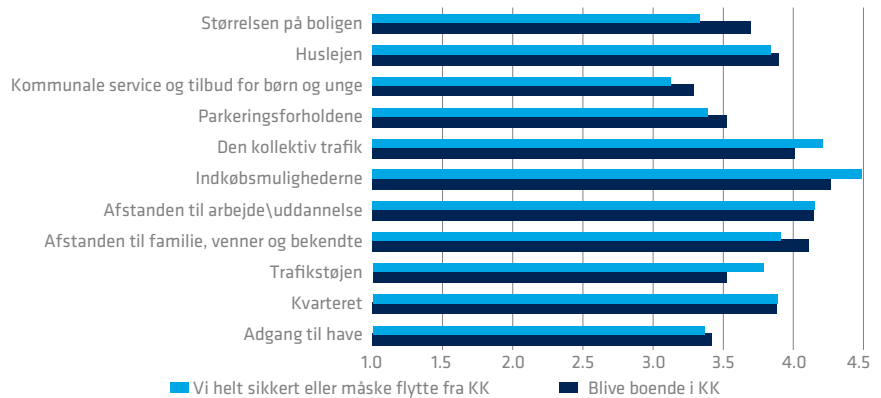
De selvstændige

Bor alene og arbejder flere steder i byen. Tilgængelighed, bymiljø og prisniveau er afgørende for dem. Kollektiv trafik, parkering og byens faciliteter ligeså.

BOLIGBYGGERI I KØBENHAVN

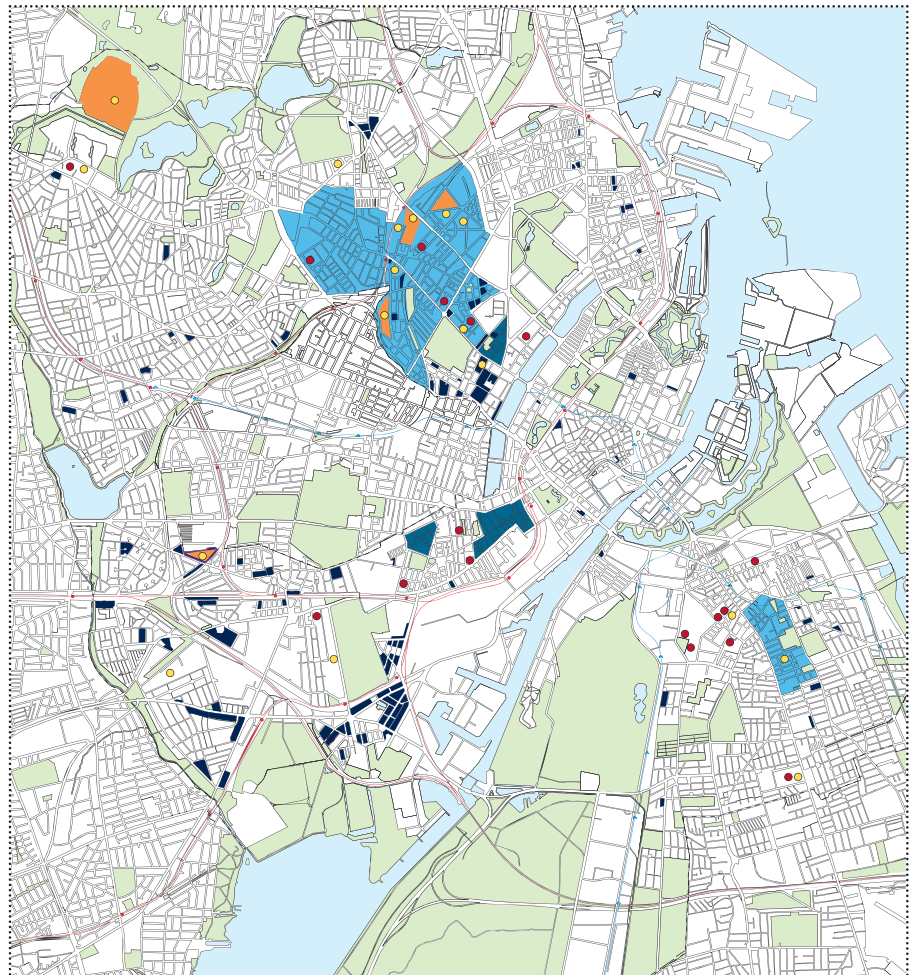


FAMILIERNES ØNSKER OG FORVENTNINGER TIL DERES FREMTIDIGE BOLIGSITUATION



Der er blevet bygget mange nye boliger de sidste år. Københavnerne boligønsker afhænger tildels af deres livsform. For københavnerfamilierne generelt gælder, at nærhed til indkøb, arbejde og familie er vigtigt, ligesom boligens husleje og kvarteret er vigtigt. Men undersøgelsen af københavnerlivsformer fra 2004 viste, at for nogle københavnerne er lokalmiljøet meget vigtigt mens for andre er det byens kulturtilbud og karriere muligheder. Derfor er forskelligheden i Københavns kvarterer en styrke ved København.

- Områdefornyelser
- Byfornyelse
- Områder med en arbejdsløshedsprocent på 7 % og derover i 2003
- Udsatte områder
- Højrisiko-områder
- Landsbyggefondens puljemidler



andel af personer udenfor arbejdsmarkedet. Det drejer sig om Tingbjerg/ Utterslevhuse, Mjølnerparken, Akacieparken, Lundtoftegade og Aldersrogade.

Borgerrepræsentationen vedtog i 2006 en integrationspolitik med den målsætning, at der ikke må komme nye udsatte boligområder i Københavns Kommune og at andelen af personer uden tilknytning til arbejdsmarkedet i de udsatte boligområder skal reduceres med 10 procentpoint frem til år 2010. I forlængelse heraf vedtog Borgerrepræsentationen sidste år en omfattende aftale med Boligselskabernes Landsforening om nye udlejningsregler for almene boliger. De nye regler betyder, at bl.a. folk i arbejde eller under uddannelse nu får bedre muligheder for at få en bolig i disse områder. Samtidig indføres et stop for boligsocial anvisning til de udsatte områder og i højrisiko-områderne, hvor mere end 40 % af arbejdsstyrken er uden beskæftigelse. Aftalen giver mulighed for, at ressourcetsvage familier med flyttetilskud kan få en bolig i områder med mere alsidig beboersammensætning. Derudover er der ansat jobpatrolier, der skal kontakte kontanthjælpsmodtagere i de udsatte områder og tilbyde dem jobs eller aktivering. Under Landsbyggefonden er oprettet en pulje til en social og forebyggende indsats i almene boligafdelinger, hvor der er konstateret væsentlige problemer af økonomisk, social eller anden karakter. I 2006/ 2007 har 16 større projekter og 7 mindre projekter i København opnået tilsagn om støtte.

Integreret forebyggelsesindsats i boligområder

Det er en generel udfordring i udviklingen af byen at fremme lokalområder som virker befordrende på sundhedsfremmende adfærd og sundhed, både hvad angår fysisk, psykisk og socialt velbefindende.

Der er et stort potentiale i at forebygge på sundhedsområdet i almene boligområder. Som led i udmøntningen af Københavns Kommunes sundhedspolitik er der foreslået en indsats i 10 boligområder. I hvert område tilbydes en omfattende sundhedspakke af sundhedsfremmende og forebyggende aktiviteter og indsatser tilpasset det enkelte områdes ønsker, behov og ressourcer. Kommunens sundhedscentre står for det opsøgende sundhedsarbejde i socialt belastede boligområder. Det er en udfordring i tilrettelæggelsen af indsatser at sikre tilbud, der matcher den sproglige og kulturelle mangfoldighed blandt borgerne.

Faglighed for alle

Der er sammenhæng mellem boligformer, bosætningsmønstre, befolkningssammensætning og søgningen til kommunens daginstitutioner, skoler og andre tilbud for børn og unge i de enkelte bykvarterer.

I de kommende år er det en central udfordring at udvikle de københavnske skoler, så fagligheden styrkes for alle børn i en tryk skolehverdag.

De kommunale servicetilbud til børn og unge er vigtige i forhold til børnefamiliernes ønske om at blive boende i byen. På baggrund af undersøgelser må det vurderes, at kommunens tilbud til

småbørnsfamilierne (vuggestue, børnehave, dagpleje m.v.) er tilfredsstillende. Når børnene kommer i den skolesøgende alder står børnefamilierne over for et afgørende valg om, hvor man ønsker at bo for en årrække. Der er således stor fokus på skolernes faglige kvalitet, elevsammensætning og fysiske rammer. Kommunens befolkningsprognose viser, at der kommer flere skolesøgende børn. I nogle bydele synes udviklingen stabiliseret, således at der ikke forventes at være behov for udbygning af det kommunale tilbud til børn og unge, mens der i andre bydele må påregnes en fortsat udbygning af skoler og daginstitutioner. Det gælder specielt i de nye store byområder, som Ørestad, Sydhavn, Nordhavn og Østamager. Endvidere fremstår flere skolebygninger nedslidte. Med baggrund i det uddannelses- og socialpolitiske forandringsprogram "Faglighed for alle" er der taget skridt til en lang række initiativer, som blandt andet omfatter:

- Udbygning med nye skoler og daginstitutioner samt renovering og modernisering af skolerne
- Faglighed, kvalitet og tryghed styrkes i skolerne
- Integrationen fremmes ved en bedre fordeling af eleverne og ved etablering af heldagsskoler

For at få skabt bedre helhed i børnenes hverdag, styrke fagligheden, fremme socialt afbalancerede institutioner og skoler og udvikle de fysiske rammer er der behov for en sammentænkning af tilbudene for børn og unge og få skabt enheder lokalt, som er bæredygtige i forhold til de fremtidige udfordringer.

I forhold til ungdomsårgangene er det en særlig udfordring at tilbyde og fastholde de unge i de forskellige og varierede fritidstilbud og især fokusere på marginaliserede og udsatte unge.

Nærhed til service

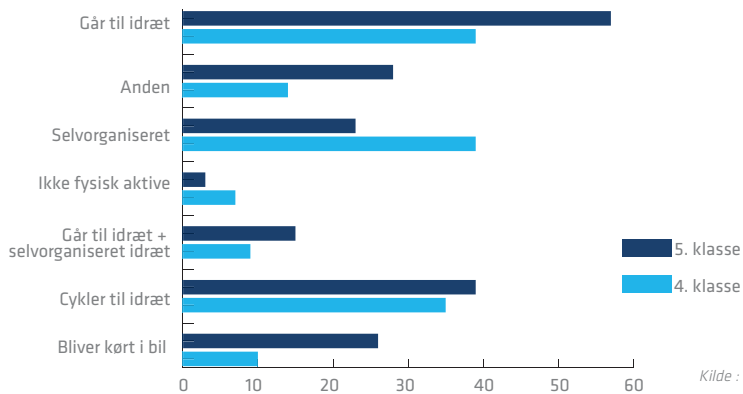
I en storby som København, er byens mange indkøbsmuligheder en klar styrke for kvaliteten af byens kvarterer. Udfordringen er at bidrage til at fastholde og udvikle kvarterernes butiksliv og service.

I enkelte områder kan der være behov for en særlig indsats for at understøtte levedygtige bydelscentre.

Kommunens bydelscentre er også vigtige mødesteder i bydele og kvarterer. Bydelscentre tilbyder i dag et alsidigt udbud af butikker, privat og offentlig service. Mange af bydelscentre har oplevet en opblomstring gennem de seneste 5-10 år. Det skyldes bl.a. forbedringer som kvarterløft og byfornyelse. I nogle bydelscentre er der også kommet nye butikstyper, f.eks. kreative værksteder, gallerier, caféer mv. Det er således lykkedes at udvikle byens lokale centerområder samtidig med, at byen har styrket sin regionale rolle med etablering af storcentre Fields og Fisketorvet.

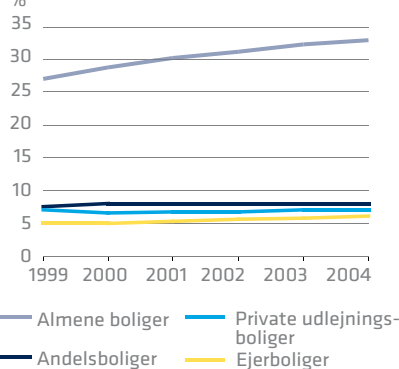
Etableringen af metrocityringen vil styrke flere af byens bydelscentre på grund af den større tilgængelighed. I detailhandlen går udviklingen imidlertid i retning af større enheder, hvilket sætter nogle af bydelscentre under pres.

AKTIVITETSPROFIL FOR BØRN I 5. OG 9. KLASSE



Kilde: Fritid og Idræt

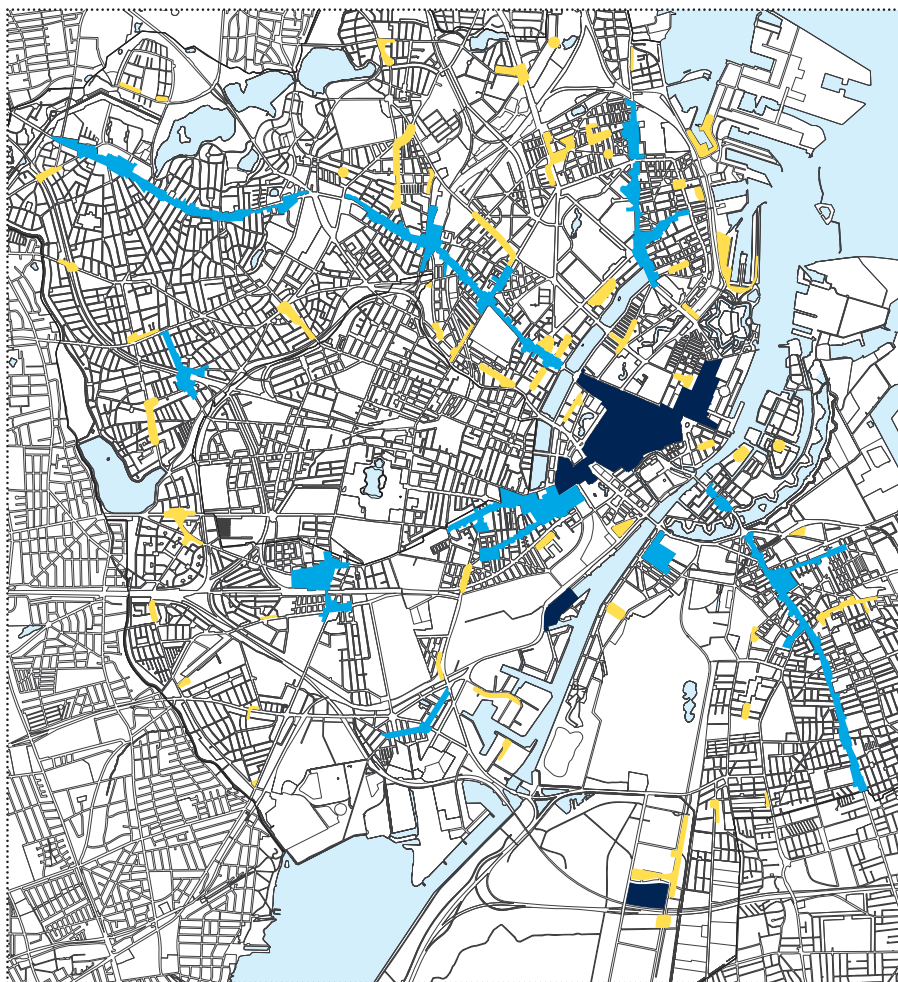
ANDEL AF IKKE-VESTLIGE ETNISKE I KØBENHAVN I PERIODEN 1999-2004



FORVENTET RESTLEVETID FOR EN 30-ÅRIG I KØBENHAVNS KOMMUNE ÅR 2000 TOTALT

	Mænd forventet restlevetid totalt	Kvinder forventet restlevetid totalt
Lang uddannelse	46,2 år	50,6 år
Mellem uddannelse	42,3 år	48,9 år
Kort uddannelse	38,8 år	45,8 år

København har en finmasket detailhandelsstruktur, hvor byens og brokvarterernes butiksstrøg giver nærhed til lokal service. Det værdsætter københavnere, og det er vigtigt at understøtte i den fortsatte byudvikling.



- Regionale centre
- Bydelscentre
- Lokale centre

Byrum

Mødestederne i byen spiller en afgørende rolle for livet i byens kvarterer. Udfordringen i de kommende år er at udvikle byens rum til at kunne rumme flere og mere forskelligartede aktiviteter, at skabe attraktive forbindelser mellem byens kvarterer og rekreative tilbud, samt at styrke kvaliteten i det enkelte byrum. Det er også en udfordring i udviklingen af byens rum, at hele 40 % af københavnere ikke lever op til anbefalingerne om en halv times daglig bevægelse. Byens udendørs rum - f.eks. parker og stier - kan med fordel indrettes, så de appellerer til bevægelse, og også transportforhold kan forbedres og tilskynde flere til at tage cyklen frem for bilen.

Byens parker, pladser, fortove, veje og stier er offentlige byrum, der fungerer som mødesteder for københavnere. Disse mødesteder danner ramme om et bredt spekter af aktiviteter, som f.eks. ophold og rekreation, fri motion og organiseret idræt, kulturelle arrangementer og handelsliv, hvor byens borgere og brugere mødes på tværs.

Lokale centre for kultur og idræt

De kommende års udfordring er i de enkelte bydele at få skabt kulturcentre med en bred vifte af tilbud og at få styrket lokale idrætsfaciliteter.

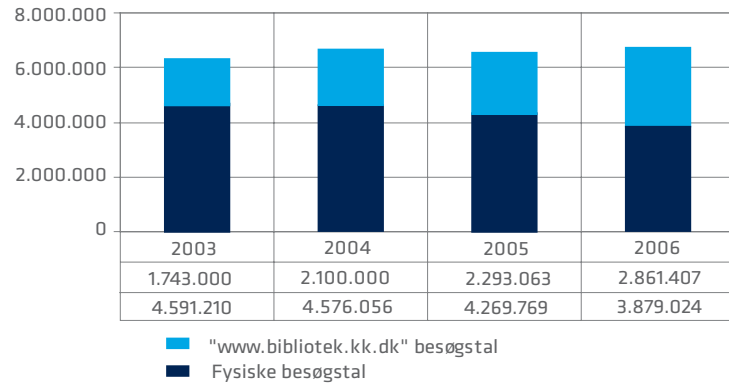
I Københavns Kommune er de kommunale kultur- og fritidstilbud en del af en helhed, hvor også de statslige og kommercielle institutioner og tiltag spiller en væsentlig rolle. De kommunale tilbud skal tage udgangspunkt i brugernes behov og udvikles, så de i højere grad tager hensyn til trafikmønstre, byudvikling, vækst og ændret befolkningssammensætning.

På biblioteks- og kulturhusområdet er der behov for at nytænke udbuddet. Erfaringerne viser, at nyindrettede biblioteker - og kulturhuse fungerer som mødesteder for borgerne. Det gælder især, når forskellige servicetilbud sammentænkes.

På idrætsområdet udnyttes faciliteterne i dag fuldt ud. Den største udfordring er at få plads og ressourcer til faciliteter til en voksende befolkning, der er stadig mere idrætsaktiv. Fra primært at være en børne- og ungdomsaktivitet er livslang idræts- og motionsdeltagelse blevet et mål for stadig flere voksne.

Udfordringen skal ses i sammenhæng med, at der allerede nu er store nye byområder, hvor der endnu ikke er anlagt egentlige idrætsfaciliteter. For at udnytte plads og ressourcer bedst muligt arbejder Københavns Kommune på at udbygge skolernes idrætsfaciliteter til egentlige idrætshaller frem for traditionelle – mindre – gymnastiksale. Det giver god udnyttelse af ressourcerne, sikre adgangsveje og nærhed for brugerne.

UDVIKLING I BESØGSTAL FOR BIBLIOTEKER I KØBENHAVNS KOMMUNE FRA 2003-2006



BYEN NED TIL VANDET

København har en unik placering ved vandet og er velsignet med søer og åer. Havnen og vandet er en væsentlig del af Københavns identitet og udgør et stort rekreativt potentiale for københavnere. Havnen er også stadig vigtig for København på grund af krydstogtskibsfunktionen, som er med til at forstærke Københavns position som et turistcentrum i Nordeuropa.

Københavns største fremtidige byudviklingspotentialer ligger langs havneløbet og Øresundskysten – i Nordhavnen og på Nordstamager. Der er tale om store arealer med ringe infrastruktur. Derfor kræver en byudvikling i disse områder ikke kun omtanke for de funktioner, der skal fremmes langs vandet og det rekreative potentiale, men også en nøje planlægning med udgangspunkt i vurderinger af det infrastrukturelle behov.

I de seneste år har der været forskellige holdninger til udviklingen ved vandet og der er en lang række ønsker fra borgerne om, hvad havnen skal bruges til – ønsker der ikke altid er forenelige. København har 42 kilometer havnekaj. Hvis der skal sikres et aktivt by- og havneliv på så lang en strækning, kræver det koncentration af de aktiviteter, som kan fremme byliv i udvalgte områder langs vandet. Kvarterene langs denne kaj er vidt forskellige, nogle steder er der boliger, andre steder opera eller kontorer. Det giver interesse for vidt forskellige funktioner langs vandet. Måske er havnebade mere oplagte tæt på boliger end tæt på kontorer? Derfor er der behov for analyser, der kan give et grundlag for at vurdere, hvor der er brug for flere rekreative funktioner langs havnen og hvor der f.eks. er behov for strækninger med fred og ro.

Antallet af boliger, arbejdspladser og erhvervsarealer (kvm) ved vandet

		Boliger jan. 07	Erhvervsareal jan. 06	Arbejds- pladser jan. 05
Søndre Frihavn		630	200.000	4000
Holmen		500	130.000	1500 - 2000
Kalvebod Brygge (kajsiden)		xxx	100.000	2000
Fisketorvet		xxx	88.000	1400
Havnestaden		1600	100.000	1300
Sydhavn	Planlagt og opført	9000		
Nordhavn	Planlagt	5000		
Artillerivej Syd	Planlagt og opført	2000		

Plandata CBU

Havnens udvikling

Havneområderne i København har ændret sig markant i de sidste 20 år. Der er kommet flere boliger, kontorer, kulturelle og rekreative muligheder dér hvor havneaktiviteter og industri er rykket ud. Den sorte diamant, skuespilhuset, operaen og de private hovedkontorer langs havneløbet har været med til at give havnen en ny rolle i byen og byen et nyt ansigt mod vandet. Promenaderne, de nye pladser og grønne områder som Havneparken er med til at give havnen et nyt præg, som et udfoldelsesrum og rekreativt sted i København.

Omdannelsen er imidlertid langt fra slut, og de nye bykvarterer udvikler sig løbende. Interessen for nye områder langs havneløbet og Øresundskysten er stor. Flere områder står foran en omfattende omdannelse i de kommende år, mens andre først på længere sigt vil ændre indhold. Nogle områder vil ikke ændre sig ret meget, f.eks. de fredede grønne kyster.

Byens blandede havnefront

Byens kvarterer langs havn og vandet er meget forskellige. Overtalnet er der tre forskellige havnerum: kysthavnen, kulturhavnen og den grønne fjordkyst.

Den nordlige del af havnen og Øresundskysten er en kysthavn, hvor byen møder Øresunds åbne vand. Kysten er kunstigt skabt, præget af store industrielle anlæg, men der er også åbne arealer med udsyn til vandet og ind mod byen.

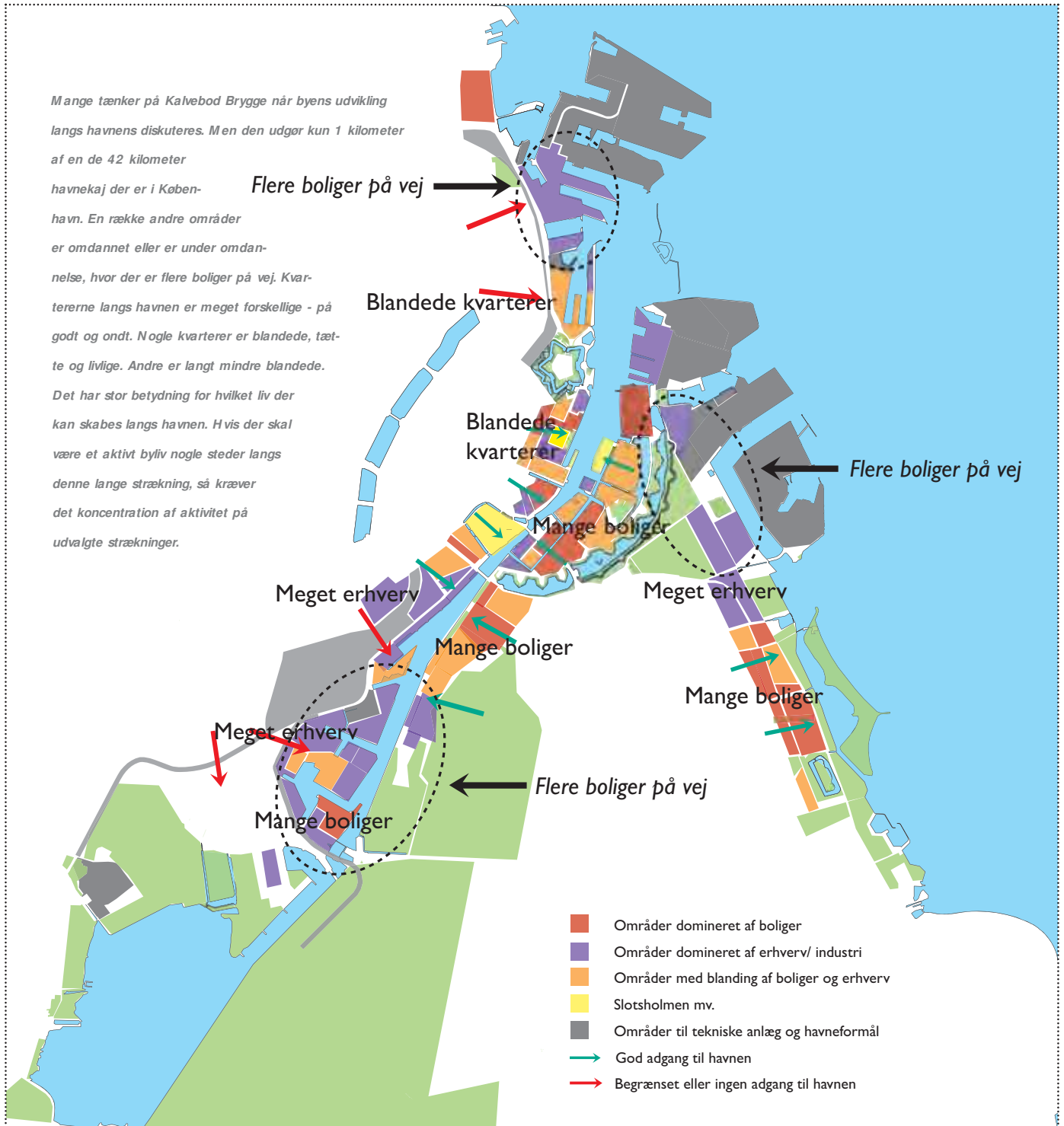
Havneløbet er den indre del af kulturhavnen, hvor havneløbet møder storbyen, med kulturliv, broer og dynamik. Dette er også Københavns historiske udspring med historiske bygninger, gamle træbåde og tæt koncentration af kontorer, Christiansborg og opera og skuespilhuset.

Den grønne fjordkyst ved Kalveboderne markerer enden af havneløbet mod syd. Her er der natur- og fritidsområder med roligt lavt vand, og selv om kysten er menneskeskabt ved opfyldning, har den naturpræg.

I den nordlige del af havnen er byudviklingen især sket i Søndre Frihavn. Især den sidste del af området omkring Amerika Plads, er udviklet med høj tæthed og som et langt mere blandet bykvarter end de første etaper på Midtermolen. Også området omkring Kalkbrænderihavnen er omdannet, men som et område præget af kontorer. Resten af Nordhavnen er stadig udlagt som havneareal. Arealerne på den anden side af havneløbet, Refshaleøen og Prøvestenen og Kløverparken er ligeledes udlagt som havne- og erhvervsarealer, og præget af store tekniske anlæg, Amagerforbrændingen og Lynetten. Amager Strandpark giver et billede af, hvilket potentiale der ligger langs Øresundskysten.

Kulturhavnen i byens hjerte har været under dramatisk omdannelse. Holmen, Operaen, den sorte diamant og nu skuespilhuset er udtryk for en havnefront der har fået fornyet styrke. Ikke alle steder er lige vellykkede. Metropolzonens møde med vandet ved Kalvebod Brygge og Christians Brygge er langt fra udnyttet. Men ikke alle strækninger har det samme potentiale. Langs Havnegade er der en fornyelse i gang, som både giver nye promenader, restau-

Mange tænker på Kalvebod Brygge når byens udvikling langs havnens diskuteres. Men den udgør kun 1 kilometer af en de 42 kilometer havnekaj der er i København. En række andre områder er omdannet eller er under omdannelse, hvor der er flere boliger på vej. Kvartalerne langs havnen er meget forskellige - på godt og ondt. Nogle kvartaler er blandede, tætte og livlige. Andre er langt mindre blandede. Det har stor betydning for hvilket liv der kan skabes langs havnen. Hvis der skal være et aktivt byliv nogle steder langs denne lange strækning, så kræver det koncentration af aktivitet på udvalgte strækninger.



ranter og cafeer. Denne strækning er også tæt på byens centrum og ligger i et tæt kvarter med mange boliger. På den modsatte side er Operaens café lukket, på grund af manglende gæster. Det understreger betydningen af koncentration, og at strækninger med potentiale til spændende byliv, udnyttes til dette. Så er det muligt, at andre strækninger "kun" skal bruges til at spadsere og cykle.

Fjordhavnen, i den sydlige del af havnen, har også været under omdannelse i de senere år. Islands Brygge er blevet en langt større bydel, med flere boliger i Havnestaden. Der er endnu flere på vej i området Artillerivej Syd. Hvor denne side af havnen er omdannet med flest boliger, er Sydhavnen på vej til at blive et mere blandet byområde. Den første omdannelse i Sydhavnen var præget af IT sektorens indmarch langs Teglværkshavnen. Resten af omdannelsen bliver præget af en langt tættere bymæssig blandet bebyggelse, der bygger på Københavns identitet som en kanal- og karréby. Her er udfordringen at få skabt bedre sammenhæng til Kgs. Enghave, men også til Vesterbro og City. Det er også en udfordring at bygge et nyt tæt byområde på Enghave Brygge tæt på store tekniske anlæg som H.C.Ørsted Værket og en gastransmissionsledning.

Fjordhavnen er allerede præget af mere grønne strækninger på Kalvebod siden og flere rekreative aktiviteter, som havnebadet, roklubber og nye lystbådepladser. Det harmonerer med boligudbygning i området.

Havnen er en del af Københavns bæredygtigheds profil

Havnebadet har sendt et klart signal til verden om, at København er i stand til at gøre en miljøindsats, der gør en stor forskel.

Vandkvaliteten i kommunens havnområder er forbedret meget gennem de seneste år. Der er opnået badevandskvalitet i store dele af havnen og langs Øresundskysten.

I de kommende år går arbejdet med at udbygge kloaksystemet videre, så det kan rumme store regnmængder og overløb kan reduceres. Ferskvandsområdernes tilstand er knap så god, og de opfylder i flere tilfælde ikke deres kvalitetsmål. Det påvirker også havvandet, således at der ikke kan bades i Kalveboderne, før van-

det i Harrestrup Å, som kommer fra flere kommuner er blevet renere. For at mindske overløbene kan regnvand opsamles og bruges til at skabe rekreative elementer i byen, og til at reducere brugen af drikkevand.

København henter også en del af sin energi ved vandet. Både på Refshaleøen og på Middelgrunden er der opstillet vindmøller. Potentialet for at hente mere vedvarende energi fra vinden er kun til stede på vandet, da nutidens møller har store afstandskrav til bebyggelse og ikke kan integreres i byen. Der kan være et potentiale for etablering af flere havmøller i nærheden af København, men det kræver koordinering med sejlruiter, lufthavnens krav, naturbeskyttelsesinteresser mv.

Tilgængeligheden til vandet

Jærnbaner og veje er betydelige fysiske barrierer som begrænser sammenhængen mellem byen og vandet. Kommunen har arbejdet for at skabe flere og bedre overgange mellem havnen og de bagvedliggende bykvarterer, men de barriereskabende anlæg er overvejende ikke-kommunale. En forbedring af adgangsforholdene på tværs af disse barrierer er en betingelse for en bedre udnyttelse af de rekreative muligheder ved vandet. Her er kvaliteten af den valgte løsning meget vigtigt. Langeliniebroen er et eksempel på en adgang af høj kvalitet, hvor stien giver direkte adgang til et stort rekreativt anlæg. Derimod er gangbroen over Kalkbrænderihavnsgade ved Nordhavns Station et eksempel på en forbindelse af ringe kvalitet og uden et rekreativt mål.

Der er stadig behov for at forbedre tilgængeligheden langs og på tværs af havneløbet. Muligheden for at forbedre adgangsforholdene på tværs af havneløbet, er vigtig for at sammenbinde byen. Bryggebroen har hurtigt fået mange brugere og en forbindelse mellem Kvæsthusbroen og Holmen vurderes at kunne få 10.000 daglige brugere. Broer udgør også en særlig oplevelse i havnen, da de hører til de få offentligt tilgængelige punkter med udsigt over havnen.

ANSVARET OG KOMPETENCEN FOR HAVNEN ER FORDELT PÅ EN LANG RÆKKE PARTER.

- Københavns Kommune planlægger for landarealer og enkelte anlæg på vandet, f.eks. husbåde. Kommunen er også miljø myndighed for vandkvalitet, støj mv.
- Københavns Havn A/S forvalter og udvikler sine havneområder og sit vandareal, fastlægger et reglement for havnen, vedligeholder anlæg, udlejer områder til f.eks. bådklubber. Kompetencen videreføres i et nyt selskab (med Ørestadsselskabet).
- Copenhagen-Malmø Port AB forestår den erhvervsmæssige havnedrift med gods og passagerer og etablerer anlæg hertil, f.eks. til krydstogtskibe.
- Kystdirektoratet varetager statens højhedsret over vandet og skal give tilladelse til mange anlæg, og det forvalter vandet udenfor Københavns Havns vandområde.
- Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen forvalter regler vedr. farvandssikkerhed, afmærkning til søs, sejlads, fartøjers sikkerhed.
- Politiet håndhæver bl.a. regler om sejladshastighed og badning i havnen.
- Grundejerne langs vandet beslutter inden for kommunens planlægning og havnens regler, hvad deres kajer mv. skal bruges til, om der skal være aktiviteter eller ej, og de vedligeholder deres kajer og promenader.

En af de største udfordringer langs havnen er at skabe en bedre sammenhæng til byens kvarterer. Banearealerne ved Østerbro, Vesterbro og Kongens Enghave udgør markante fysiske barrierer for sammenhæng og adgang mellem Københavns bykvarterer og de nye kvarterer ved vandet, samt for adgang til vandet. Fredningsbestemmelserne for kanalerne og for de grønne områder langs vandet er med til at bevare kulturmiljøet og naturen.



Både og havnebusser

Der er stadig trafik med lystbåde, roere og andre både i havnen. Det er en af de væsentlige attraktioner ved havnen. Der er ikke tællinger af lystbåde og andre mindre fartøjer. Men der kan dog konstateres en stigning i deres antal i de senere år og der er en markant stigning i antallet af både gennem Slusen i perioden 2001 til 2006. For noget af denne havnetrafik, er det vigtigt at kunne åbne byens broer. Knippelsbro og Langebro drives indtil 2012 af Københavns Havn, der har et beredskab til at åbne dem, og typisk gør det 3 gange om ugen. Fra 2012 overgår ansvaret til kommunen.

Havnebusserne har bidraget til at betjene havneområderne på tværs af havneløbet, primært i den indre del af havnen. Der ses en stigning i passagertal. Det er væsentligt at få vurderet, om havnebusbetjeningen kan effektiviseres ved tekniske løsninger og hurtighed, og om den kan tilbyde en transport betjening langs havneløbet, når områderne i Nordhavnen og Sydhavnen er fuldt udviklet.

Flere havnepromenader

Omdannelsen langs havnen har medført en væsentlig bedre tilgængelighed til vandet og flere kilometer havnepromenade. Kommunen har allerede i 1999 samlet sit grundlag for at give offentlig adgang til samtlige områder langs havnen, kanalerne og kysten i retningslinjerne i rapporten "Promenader langs havnen, kanalerne og kysten". Her fastlægges krav til minimumsbredder (4-8 m), udformning, belægninger, bolværker, belysning, beplantning, siddemuligheder og mulighed for skibsanløb og lystbåde. Retningslinjerne er optaget som bestemmelser i den lange række af lokalplaner, der er vedtaget for havne- og kystområder, både før og siden. Langs flere strækninger er der en bredde på mere end 8 m. Bredden betyder meget for bylivet på promenaderne. På 8 m bredde kan det være svært at indpasse både siddende, gående, rulleskøjtende og cyklende, herunder egentlige cykelruter. Der er i et vist omfang tilføjet bredde ved at lægge pontoner ud i vandet, f.eks. ved Ingeniørforeningens Hus på Kalvebod Brygge (café på vandet) og i Teglværkshavnen. En brygge udenpå bolværket giver på samme måde opholds- og passagemulighed helt tæt på vandet, f.eks. på Islands Brygge.

Der er også etableret bådophaling for kajaker og kanoer blandt andet på Kalvebod Brygge, og denne type aktiviteter bidrager positivt til bylivet på promenaden. Men de fleste steder er kajernes højde på 2 m fortsat en begrænsning for den fysiske adgang til og fra vandet.

Rekreative og kulturelle muligheder

De rekreative muligheder langs havnen er mest knyttet til promenaderne, pladser, grønne områder, og klubarealer mv. Men de midlertidigt ubenyttede arealer kan også udgøre en ressource for rekreative aktiviteter. Private grundejere stiller i stigende grad arealer til rådighed for kortvarige begivenheder, mens egentlige rekreative faciliteter primært er skabt ved offentlige arealer. Der er en stigende interesse for at anvende havnen til motion

såvel fra den organiserede som den selvorganiserede vandsports. I nogle københavnske vandsportsklubber er der i dag stop for tilgang af nye medlemmer samt ventelister flere steder. Der er i dag et stigende behov for at have de nødvendige faciliteter og adgangsmuligheder til rådighed mellem land og vand. Også kulturbegivenheder, fester og andre fritidsaktiviteter har opdaget havnens muligheder.

Midlertidige rekreative anvendelser og begivenheder spiller en særlig rolle. Mange aktiviteter kan ikke lade sig gøre permanent, men man kan prioritere dem en gang imellem. For eksempel er det ikke sikkert (eller tilladt) at svømme i havnen udenfor havnebadene, men havnen har bl.a. været brugt til kapsvømning rundt om Slotsholmen og en svømning hele vejen rundt om Amager. Der har også været holdt kapsejlad med racerbåde, flydende bådudstilling osv. Også landarealer bruges midlertidigt til koncerter, sommercafeer, sportsbegivenheder, markeder mv. Der er allerede skabt forskellige flytbare faciliteter til midlertidige aktiviteter, men der er et ønske om flere, for at lette forskellige aktørers adgang til at afholde arrangementer. Kommunen har også arbejdet med at lempe de regler for arrangementer der har udgjort en begrænsning, for eksempel vedrørende lydniveau.

Realisering af rekreative aktiviteter

Der eksisterer en række interesse modsætninger mellem forskellige anvendelser og brugere, samt vanskeligheder relaterede til forvaltningen af land og vand arealerne.

Hensynet til sikkerhed vejer tungt, også ved andre myndigheders afgørelse om nødvendige tilladelser. Men også forskellige former for rekreativ brug kan stride mod hinanden.

Blandt de konstaterede interesse modsætninger og dilemmaer fremhæves:

- Øgede krav til sikkerhed medfører hegn omkring f.eks. krydstogtskibe, så borgerne får svært ved at opleve skibsanløb som attraktion i havnen.
- Beboere ved vandet kan føle sig generet af støj og trafik ved begivenheder og aktiviteter.
- Gående og cyklister har behov for forbedret sammenhæng langs og på tværs af havnen med flere broer, mens lystsejlere ønsker uhindret passage så vidt muligt uden broer.
- Nogle vandsportsklubber ønsker at fastholde deres klubarealer lukket for offentligheden.
- Roere og andre "bløde" trafikanter på vandet har problemer med hurtige motorbåde, havnebusser mv. og savner sikre rolige områder i havnen.
- En succesfuld brug af offentligt tilgængelige promenader mv. kan på grund af nedslidning, affald mv. give konflikter med ejerne.
- Brugen af vandet er koncentreret i sommermånederne, men en række tilbud (cafeer, udstillinger mv.) kan ikke overleve uden brugere hele året.
- I de industriområder, der ikke skal omdannes, er det svært at integrere nye faciliteter

Interessen for at inddrage vandarealerne i havneomdannelsen til

Kommunen tog i 2003 initiativ til et debatoplæg til Den Blå Plan. Interessen i offentligheden var stor, og debatten afdækkede mange konkrete ideer, synspunkter og dilemmaer. Mange ønsker var modstridende og lod sig vanskeligt omsætte i kommunal planlægning. Men debatten gav vigtige informationer om, hvilke interesser, der er knyttet til havnen. Siden da er der blevet arbejdet videre med mange ideer og projekter. Følgende er i overensstemmelse med eller direkte inspireret af debatoplægget til Den Blå Plan:

- Amager Strandpark (etableret) med en ny badeanstalt (undervejs)
- det Maritime Ungdomshus med vandsportsfaciliteter
- arealet ved Havnegade under omdannelse til rekreative formål
- foreningsfestivalen Kulturhavn er vokset til ca. 100.000 besøgende
- lystfiskeri tilladt fra 3 fiskepladser i havnen
- Bryggebroen mellem Havneholmen og Islands Brygge
- flere træbrygger med let adgang til vandet
- Havnescene til koncerter mv.
- yderligere kajak- og bådudlejning mv.
- vandtaxaer i havnen
- 70 nye lystbådepladser i Søndre Frihavn, 60 i Havnestaden og 100 i Sydhavnen
- et mindre antal husbåde forskellige steder i havnen
- Københavns Havns Byrådssekretariat som "fødsels-hjælper" for aktiviteter.



nye anlæg og formål, herunder til etablering af promenader, udgravning af kanaler og til rekreativ anvendelse mødes med et kompliceret regelsæt:

Planlovens regler gælder som udgangspunkt landarealer og ikke vandarealer, der er omfattet af statens højhedsret over søterritoriet.

Anlæg på søterritoriet administreres af Kystdirektoratet efter statens højhedsret over søterritoriet. Det betyder, at der ikke uden statens tilladelse må ske inddæmning, opfyldning, uddybning eller udgravning på søterritoriet, ligesom der heller ikke uden tilladelse må anbringes faste indretninger eller der skal anvendes til andet end sejlads. Her er der brug for en helhedsorienteret planlægning for omdannelsen, der omfatter både havnearealerne på land og på vand.

Den nylige ændring af planloven betyder, at kommunalbestyrelsen i en lokalplan kan fastsætte bestemmelser dels om anvendelsen af vandarealer i et byomdannelsesområde, om udformningen af anlæg på vandarealerne, og til etablering af kajanlæg og andre faste anlæg til for eksempel husbåde.

Udfordringerne for kommunen i forhold til fremme af den rekreative anvendelse bliver, hvordan kommunen gennem planlægning kan fremme/fjerne hindringer for realisering af en rekreativ plan for vandområderne.

Udfordringer for en sammenhængende udvikling langs Københavns Øresundskyst

Nordhavnen og kysten ved Nordøstamager rummer store potentialer for Københavns udvikling i de kommende år.

De potentielle byudviklingsområder langs Øresundskysten anvendes i dag til en lang række forskellige formål som gør, at forskellige muligheder for udvikling hænger indbyrdes sammen. Samlet set betyder det, at der ikke kan igangsættes en konkret byudvikling ét sted langs kysten uden at det skal ses i sammenhæng med den overordnede planlægning langs hele Øresundskysten. Hvis den fremtidige anvendelse af de enkelte områder ikke ses i et overordnet perspektiv kan vi risikere, at vi ved en mindre og måske kortsigtet byudvikling ét sted langs kysten begrænser Københavns langsigtede muligheder for at udnytte sin placering ved vandet. Den trafikale løsning for områdernes betjening vil heller ikke være i stand til at leve op til byens behov for en god trafikal løsning, der vil skabe sammenhæng og dynamik i byen og give et rigtigt svar til miljøbehovet både lokalt og regionalt.

Derfor er der brug for etablering af både en overordnet planmæssig ramme for en sammenhængende udvikling langs Københavns Øresundskyst og en mere konkret rækkefølgeplan for de enkelte delområder langs kysten.

Udfordringer for en sammenhængende planlægning

Der er flere udfordringer for en sammenhængende planlægning, da flere interesser og varierede miljøhensyn skal koordineres:

- En stor del af arealerne anvendes i dag til forskellige tekniske formål. Der er en aktiv containerterminal og en passagertermi-

nal i Nordhavnen, og flere tekniske anlæg ligger i Nordøstamager, blandt andet Renseanlægget Lynetten på Refshaleøen, kraftvarmeværket Amagerværket på Margretheholm og oliehavns infrastruktur på Prøvestenen.

- Amager Strandpark på Øst Amager er et rekreativt område af stor betydning for Amagers bykvarterer og for København.
- En mindre del af arealerne anvendes til erhvervmæssige formål.
- Der er en markant boligudvikling, især ved den sydlige del, tæt ved Amager Strandpark. Kommunen har været i dialog med forskellige partnere omkring udviklingen af Kløvermarken. Der er også en proces i gang omkring udvikling af boliger ved Nordhavn stationen.

Der er en udfordring i at håndtere på den ene side ønsket om at sikre en byudvikling langs hele Øresundskysten og på den anden side hensynet til, at der i tilknytning til en by af Københavns størrelse er en række tekniske anlæg, der er nødvendige - og som skal placeres på steder, hvor de påvirker byen mindst muligt.

En anden udfordring ligger i at imødekomme Krydstogsterminals behov for en ny terminal med en højere kapacitet, da kapaciteten i forhold til krydstogtskibe er dog tæt på fuld udnyttet. Antallet af krydstogtpassagerer er steget med 132% i perioden 1998-2004 og antal anløbne er vokset med 68%. Med de 280-300 krydstogtanløb, som årligt afvikles i København i sæsonen maj til september og ca. 400.000 krydstogtgæster om året (tal for 2006) er København indehaver af positionen som Nordeuropas største krydstogtdestination. Den position udfordres dog af Skt. Petersborg og Stockholm. Københavns regionale rolle i forbindelse med krydstogtindustrien skal styrkes, da den funktion er et af Københavns strategiske potentialer. Udfordringen i den videre planlægning er dels, hvordan denne terminal placeres bedst muligt uden at begrænse anvendelsen på de tilstødende arealer, dels hvordan der sikres en effektiv trafikal forsyning af terminalen.

Hertil kommer spørgsmålet om trafikal betjening. Det er både en stor planmæssig og økonomisk udfordring at sikre en trafikal betjening af høj kvalitet langs Øresundskysten. Øresundskystplanlægningen skal sikre, at der i tråd med byudviklingen sikres en forsyning af høj klasset kollektiv trafik som for eksempel en metrolinie fra Nordhavn over Refshaleøen til Amager med opkobling til Cityringen i begge ender samtidig med at der etableres gode trafikale forhold for bilister, gående og cyklister.

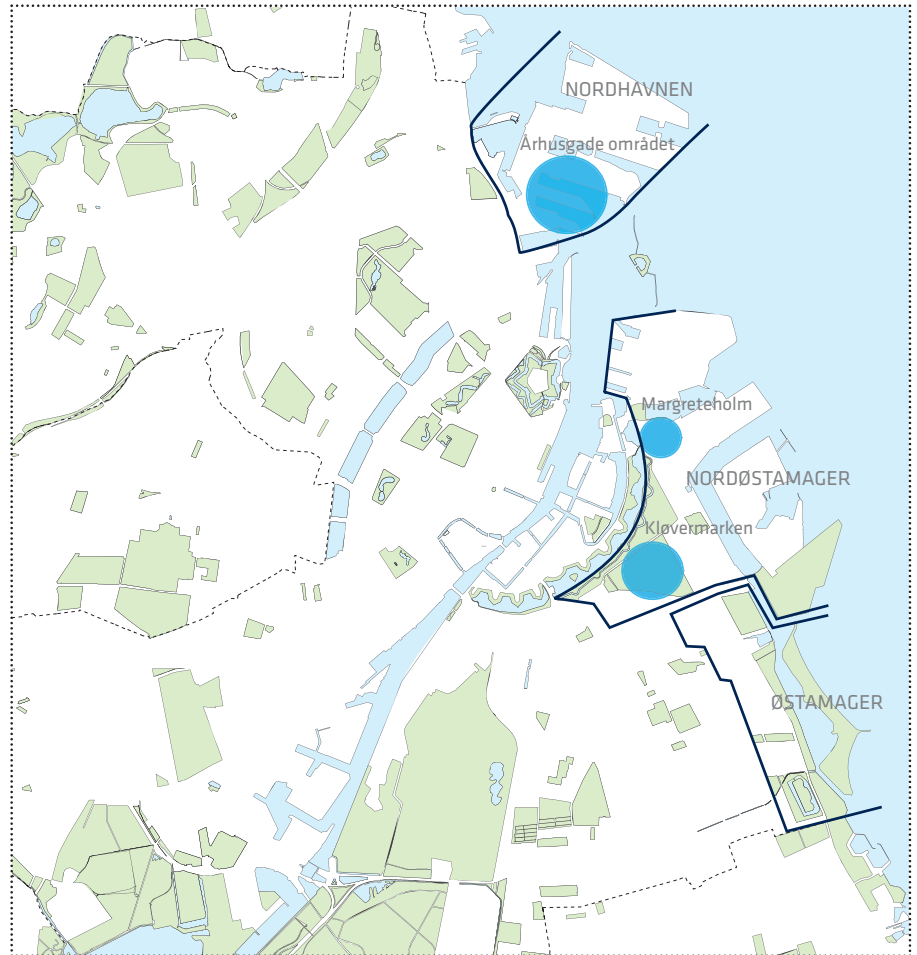
Vedtaget byudvikling langs Øresundskysten

Planlægningen af byudviklingen i Nordhavnsområdet er igangsat. Der udarbejdes først en strukturplan for hele området, og efterfølgende kommuneplantillæg og lokalplan for 1. etape af byudviklingen i Århusgadeområdet med omkring 2.000 nye boliger og 200.000 m² ny erhvervsbebyggelse.

På Nordøstamager er der i en netop vedtaget lokalplan åbnet mulighed for at opføre ca. 700 boliger på Margretheholm. I forslag til kommuneplantillæg om rækkefølgeplanlægning er der herudover givet mulighed for at igangsætte en byudvikling på og ved Kløvermarken med ca. 2300 boliger.

På Østamager har byudviklingen været i gang i flere år ved Amager Strandpark og omkring Metroen.

Den videre omdannelse af de gamle erhvervsområder til nye byområder med boliger vil formentlig give mulighed for at opføre omkring 3.000 flere boliger i dette område.



Potentielle byudviklingsområder og infrastruktur langs Øresundskysten

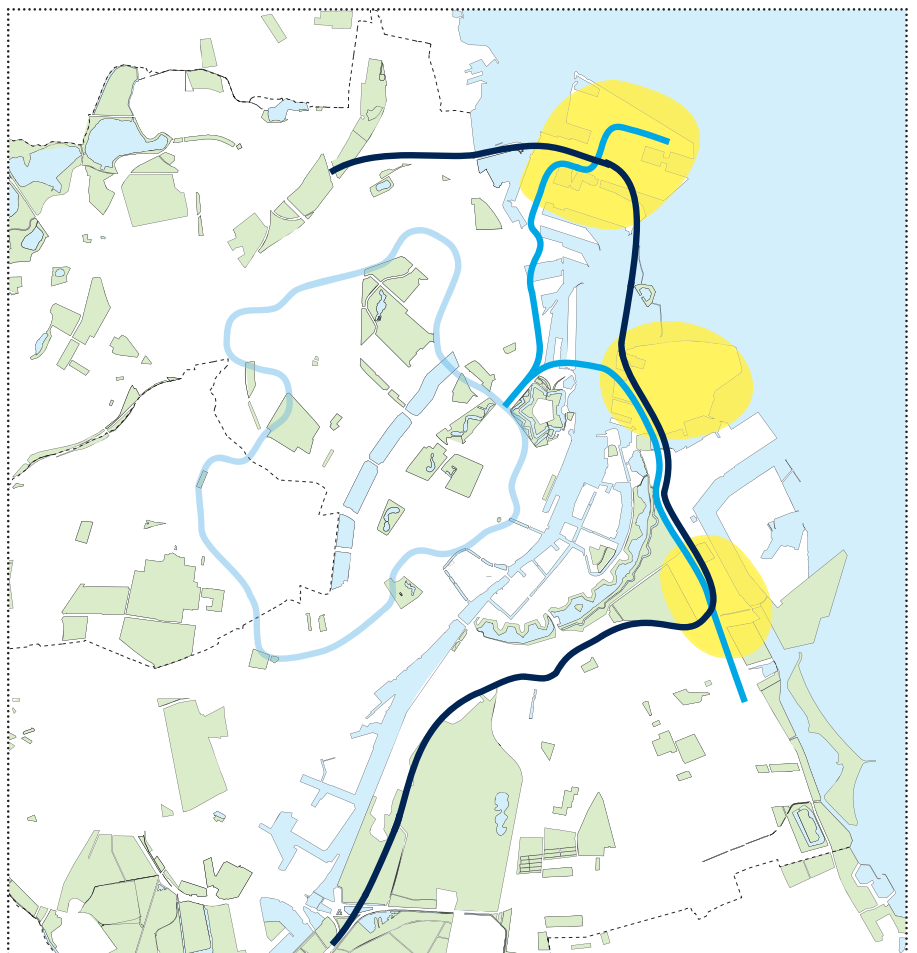
Borgerrepræsentationen vedtog i november 2006, at mulighederne for en langsigtet byudvikling i Nordhavnsområdet skal belyses set i sammenhæng med den nødvendige udbygning af infrastrukturen og byudviklingsmulighederne langs Øresundskysten.

Undersøgelsen belyser de trafikale og økonomiske konsekvenser af dels en koncentreret byudvikling i Nordhavnsområdet med op til 3 mio. etagemeter ud over de allerede planlagte 600.000 etagemeter, dels en yderligere byudvikling langs Øresundskysten illustreret med placering af op til 1 mio. etagemeter i hvert af de viste potentielle byudviklingsområder.

Det vil formentlig være hensigtsmæssigt at etablere infrastrukturen etapevis, i takt med byudviklingen.

Den videre rækkefølgeplanlægning og planerne for udbygningen af den overordnede vej- og banebetjening skal derfor koordineres i de kommende års kommuneplanstrategier og kommuneplaner.

Med blå er vist metrolinier, med rød overordnede vejforbindelser og med brunt potentielle byudviklingsområder langs Øresundskysten.



DEN DYNAMISKE BY

Københavns konkurrenceparametre

- God synergi mellem universiteter, erhvervsliv og det offentlige.
- Fokus på innovation, menneskelige ressourcer, iværksættere og informations- og kommunikationsteknologi
- God infrastruktur og høj tilgængelighed
- Stærk byidentitet, en velfærdsby med trygt bymiljø

International vækstsammenligning

Bnp vækst (1997-2003)	Beskæftigelsesvækst (1995 - 2002)	Befolkningsvækst (1995 - 2003)
1. Helsinki	Helsinki	Helsinki
2. Stockholm	Oslo	Oslo
3. Oslo	Amsterdam	Stockholm
4. Region Hovedstaden	Region Hovedstaden	Amsterdam
5. Amsterdam	Stockholm	Region Hovedstaden
6. Hamburg	Hamburg	Hamburg
7. Berlin	Berlin	Berlin

Region Hovedstaden - landets stærkeste

- Hovedstadsregionen har 36 % af landets arbejdspladser og skaber 40 % af landets BNP
- 2/3 af de 86.000 nye jobs skabt i Danmark siden 1997 er skabt her.
- 53 % af alle danskere med en lang videregående uddannelse bor her.
- miljø 80 % af vidensservicevirksomhederne i Danmark ligger i regionen.
- To af landets tre største universiteter ligger i regionen.
- Når der investeres 100 mio. kr. i Hovedstadsregionen skaber det 100 nye jobs i Hovedstadsregionen og 23 nye jobs i det øvrige land.

København har oplevet en positiv udvikling det sidste årti.

København har udviklet sig fra industriby til vidensby. Der er sket en vækst både i antallet af arbejdspladser og virksomheder.

Arbejdsløsheden er faldet og byens omdannelse vidner om en by i vækst.

Den væsentlige udfordring i de kommende år er at udvikle byens styrkepositioner og sikre, at byen fortsat kan være ramme om vidensmiljøer, kreative erhverv og et dynamisk erhvervsliv.

Det kræver en målrettet indsats.

Storbyerne konkurrerer i stigende grad indbyrdes om at tiltrække de kloge hoveder og vidensvirksomheder. I den konkurrence bliver Københavns internationale image på de "bløde" faktorer mere og mere vigtige: at byens har et spændende og levende bymiljø, er en tolerant by, men også, at byen er en velfærdsby, der har et veludbygget offentligt servicetilbud. Derfor er københavnernes byens vigtigste ressource, både den arbejdskraft der opretholder byens velfærdssystem og serviceudbud og den vidensarbejdskraft der sikrer Københavns position, som en dynamisk storby i Nordeuropa. Men byens fundament skal selvfølgelig være i orden: Der skal være en bæredygtig, veludbygget og vel fungerende infrastruktur.

Den internationale udfordring

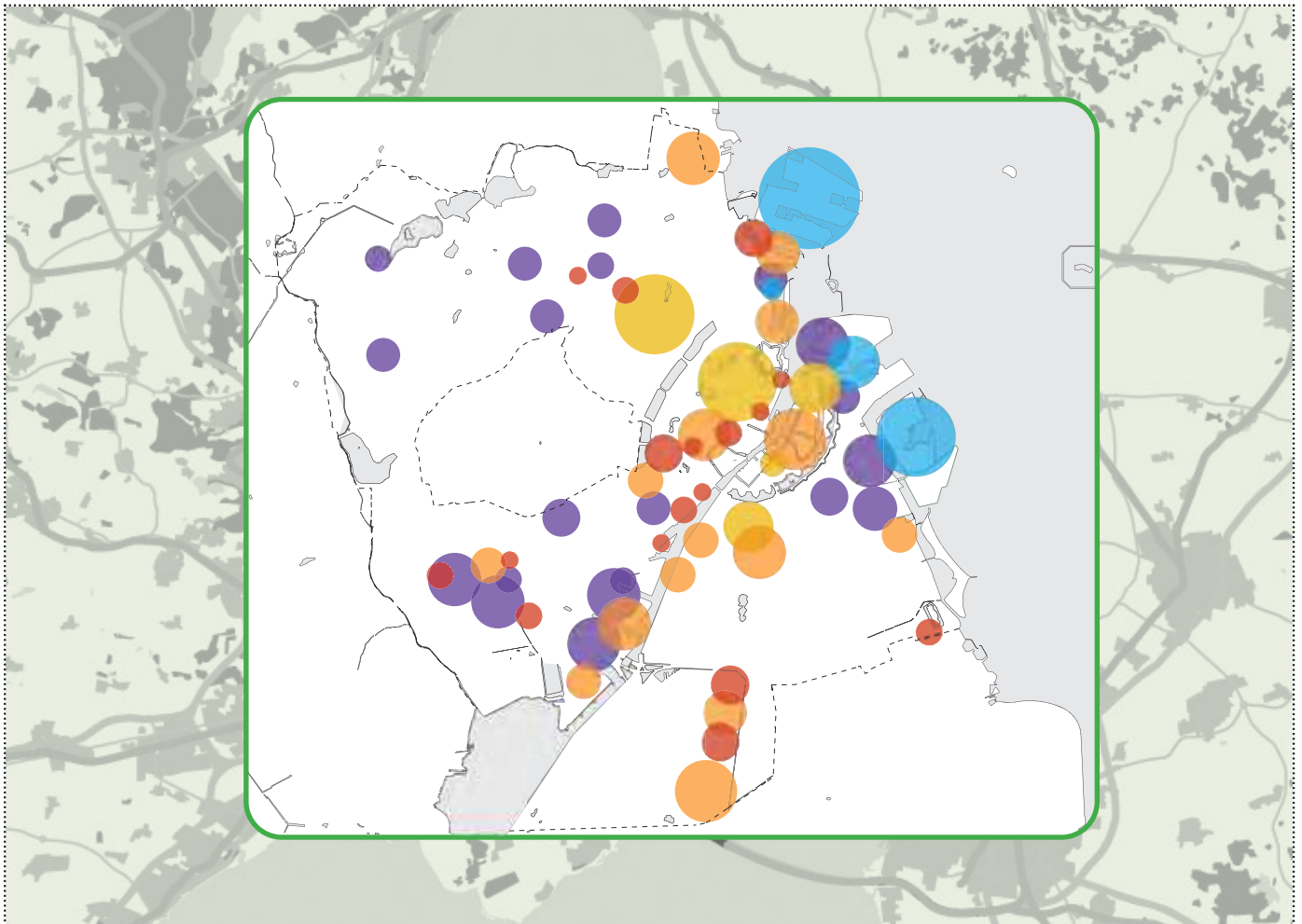
Sammenlignet med de øvrige regioner i Danmark går det godt for hovedstaden, men sammenlignet med øvrige europæiske metropoler klarer hovedstaden sig dårligere. F.eks. har de andre nordiske hovedstæder skabt en markant højere økonomisk vækst end den danske hovedstad.

Vi taber terræn til Stockholm, selv om mange internationale undersøgelser placerer København blandt de 20 bedste byer i verden at bo i – ofte højere end Stockholm. Undersøgelser viser, at Københavns styrker er bymiljøet, en forholdsvis god infrastruktur og en veluddannet og innovativ arbejdskraft. Men også Københavns position som hovedstad og centrum i Øresundsregionen har stor betydning for byens profil og tiltrækningskraft over for internationale virksomheder, kongresser og store events, internationale studerende og forskere samt turister.

En satsning på erhvervsudvikling i København er til gavn for hele landet. BNP er henholdsvis pr indbygger og arbejdsplads 50 % og 14 % højere i København og Frederiksberg end landsgennemsnittet. Væksten i BNP har siden 2001 været væsentlig højere i København og Frederiksberg end i landet under et.

Erhvervsjendomsmarkedet og de fysiske forhold for viden og innovation

Københavns udvikling fra industriby til vidensby ses mest tydeligt i udviklingen af byens erhvervsområder de sidste 10 år. Tidligere havde byen flere industriområder og havnearealer. De er nu omdannet til mere blandede byområder med plads til både bolig og erhverv. Det ses især i Nordhavnen, Sydhavnen, Valby og på Islands Brygge. Der er blevet konverteret 555.000 kvm fra erhvervsformål til blandede by- og boligformål i kommuneplan



For få erhvervslokaler og færre erhvervsarealer

- Ledighedsprocenten for kontorlokaler i hele kommunen er omkring 7 %. i de centrale dele af byen er ledigheden af kontorer under 4 %.
- Ledigheden af lokaler til detailhandel er 15 % for hele kommunen, mens den i den i Indre By er helt ned omkring 1 %.
- Erhvervsarealet i København er reduceret med 12 % i de sidste to planperioder.

Københavns serviceerhvervs miljøer er koncentreret langs havnefronten, i City og i Ørestaden ● ●

De mange ældre erhvervs- og industriområder der i byen er vigtige for iværksættere og kreative ● ●

ligesom at nogle af havnearealerne midlertidigt huser små kreative virksomheder og kulturinitiativer.

Universitetet koncentrerer sig nu i tre campusområder: Nørre Campus, City Campus og Sønder Campus ●

og Holmen har cementeret sin position som vidensmiljø for kulturinstitutioner, undervisning og kreative.

Det københavnske arbejdsmarked:

- 12 % af Danmarks arbejdspladser ligger i København.
- København har 37 % af Region Hovedstadens arbejdspladser.
- Fra 2005 til 2006 er der skabt næsten 6.000 nye job i hovedstaden, en stigning på godt 2 %.
- 3.600 af de nye job er skabt indenfor finansiering og forretningsservice, en vækst på godt 4 %.
- Der er skabt 1.400 job indenfor detailhandel og hotel- og restauranter - en stigning på 4 %.
- Der er stigende mangel på kvalificeret arbejdskraft.
- Mange ledige med dårlige eller ingen formelle kompetencer, og flere akademikere og ufaglærte sammenlignet med resten af Danmark.

2001, og yderligere 625.000 kvm i Kommuneplan 2005.

De blandede byområder der er udviklet i København er attraktive for en række videns erhverv, da de giver mulighed for nærhed til bylivet og har en god tilgængelighed med flere transporttyper. Men samtidig efterspørger en række virksomheder domicilbyggeri med gode parkeringsfaciliteter, hvilket kan være i konflikt med at bygge en blandet og levende by.

Der er en udfordring at sikre, at byens kvarterer udbygges og omdannes med en vis fleksibilitet. Mange virksomheder vil både gerne ligge i et erhvervsområde der er billigt, hvor der er et spillerum for kreativitet og udbygning. I Kommuneplan 2005 er der udpeget 8 kreative zoner for at sikre nogle af disse virksomheder bedre muligheder. Arealerne rummer cirka 40 % af de kreative erhverv som ligger i byens erhvervsområder. I nogle af områderne er der sket en positiv udvikling: Carl Jacobsens Vej i Valby er et eksempel på et område, hvor der er sket en stærk vækst i nye unge gallerier.

Efter en lang periode med høj aktivitet i boligbyggeriet er vurderingen, at der er behov for en udbygning af erhvervslokalerne. Andelen af ledige kontor- og detailhandelslokaler er de sidste år faldet kraftigt. De få tomme lokaler betyder store huslejestigninger i en række områder. Hvis København fortsat skal kunne tiltrække nye virksomheder fra ind- og udland, er det vigtigt, at der er et stort og bredt udbud af lokaler og kontorer til serviceerhverv og detailhandel. Det er ligeledes vigtigt, at København har billige erhvervslejemål til byens mange små iværksættere.

En fortætning af byens erhvervsområder er en mulig løsning på dette, for at sikre en større rummelighed til erhvervsudbygning. Landsplandirektivet Fingerplan 2007, medfører at nyt erhvervsbyggeri over 1500 etagemeter skal lokaliseres indenfor en afstand af 600m til en station. 60 % af byens områder hvor erhverv kan lokaliseres, er stationsnære. Derfor bør det vurderes, hvordan der kan ske en fortætning af disse områder, i den kommende kommuneplanrevision.

Vidensbyen København

De vidensmiljøer og virksomheder, der især er væsentlige i den kommende kommuneplanrevision er uddannelsesinstitutionerne, videns- og servicevirksomheder og de kreative erhverv, da det

især er indenfor disse områder, byens styrkeposition og vækstmiljøer findes.

I Øresundsregionen findes der 12 universiteter med 150.000 studerende og 12.000 forskere. Københavns Universitet er efter fusionen med Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole og Danmarks Farmaceutiske Universitet blevet Nordeuropas største universitet. Universitetet er vurderet til at være nr. 13 i Europa og nr. 56 på verdensplan. Fusionen skal bidrage til at afhjælpe det faktum, at byen og regionen har manglet et universitet og forskningsmiljø i verdensklasse.

Københavns Universitet har, som led i sin fornyelse og internationale satsning, udarbejdet en strategiplan - "Destination 2012"- og en Campusplan der skal forbedre universitetsmiljøet og understøtte de satsningsområder som universitetet har. Et eksempel på dette er det naturvidenskabelige miljø i Nørre Campus området, som er et af verdens førende. Campusplanen indeholder også nogle ønsker om at udbygge på universitetets områder, for at kunne tilbyde tidssvarende og moderne undervisnings og forskningsfaciliteter.

En udbygning og forbedring af universitetet skal være med til at give bedre synergi mellem uddannelsesmiljøet, forskningen og erhvervslivet. Det er flere gange blevet påpeget i internationale analyser og benchmarkings, at Hovedstadsregionen er dårlig til at udnytte regionens videnspotentiale i form af en vidensoverførsel til erhvervslivet. Men det er også væsentligt at sikre, at en fornyelse af universitetets områder giver liv i byen og nogle byrum der er til glæde for både københavnere og de studerende.

Udover uddannelse og forskning, har København en styrkeposition indenfor forretningsservice, hvor der også findes et væsentligt vækspotentiale. Der er 41.000 virksomheder i Københavns Kommune. 38 pct. af disse er indenfor finansierings- og forretningsservice, 22 pct. er indenfor handel, hotel og restauration. IT-sektoren, har haft den markant største stigning i beskæftigelsen gennem de seneste 10 år. Og det er stadig indenfor IT/kommunikation og turisme, at København skiller sig markant ud fra resten af landet, med omkring 20 % af det samlede antal arbejdspladser i de to brancher. Væksten inden for videns erhverv og forretningsservice er også til gavn for beskæftigelsen indenfor andre brancher, f.eks. detailhandel og hotel- og restaurationsbranchen.

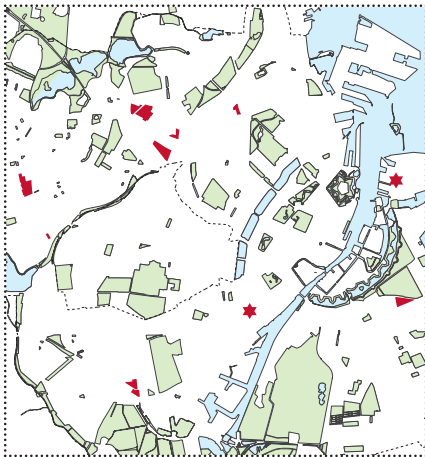
Arbejdspladser i København fordelt på sektorer 2005

	København 2005	Udvikling 1995-2005	Udvikling 1995-2005 i pct.
Landbrug, mv.	643	-215	-25 %
Fremstillingsvirksomhed	17.868	-8.621	-33 %
Bygge/anlæg	6.924	-1.457	-17 %
Offentlig sektor	105.223	5.385	5 %
Privat service	192.065	27.649	17 %
Øvrige (energi og uoplyst)	3.255	-373	-10 %
Ialt	325.978	22.368	7 %

Kilde: New Insight.

De kreative erhverv:

- De kreative arbejdspladser udgør 52.000 af byens i alt 332.000 arbejdspladser
- De sidste 10 år er der skabt 17.000 kreative arbejdspladser i København
- Indenfor musik og design har København 40 % af hele landets arbejdspladser, og inden for film og video er det over halvdelen.



I Kommuneplan 2005 blev der udpeget 8 kreative zoner. Det ser ud til at de har haft en positiv effekt. Bla. ses vækst i gallerierne i Valby. Men det skal evalueres om redskabet har fungeret og hvorvidt det skal fastholdes.

Den nye Fingerplan 2007 for Hovedstadsområdet betyder at stationsnærhedsprincippet nu er en radius på 600 m fra en station.

På kortet ses de områder hvor der kan indpasses erhverv i København. Det vil være fornuftigt at fortætte med erhverv i de stationsnære områder.

Københavns Kommune nedsatte i maj 2006 en tænketank med prorektor Lykke Friis fra Københavns Universitet som formand. Tænketanken fik til opgave at komme med en række konkrete forslag til politikerne i København om hvordan København som international vidensby kan styrkes. Tænketankens forslag er:

CPH Campus: Et mødested med information, rådgivning om uddannelser og sociale events der skal tiltrække internationale studerende

The welcome Shop: Et internationalt borger-service center, hvor gæsteforskere, vidensarbejdere og studerende kan finde alt hvad de skal bruge for at etablere sig i København.

Videnshotellet: En unik boligservice til internationale gæsteforskere og vidensarbejdere.

Potentialebørsen: stedet hvor mennesker med unnyttede potentailer kommer tættere på erhvervslivet.

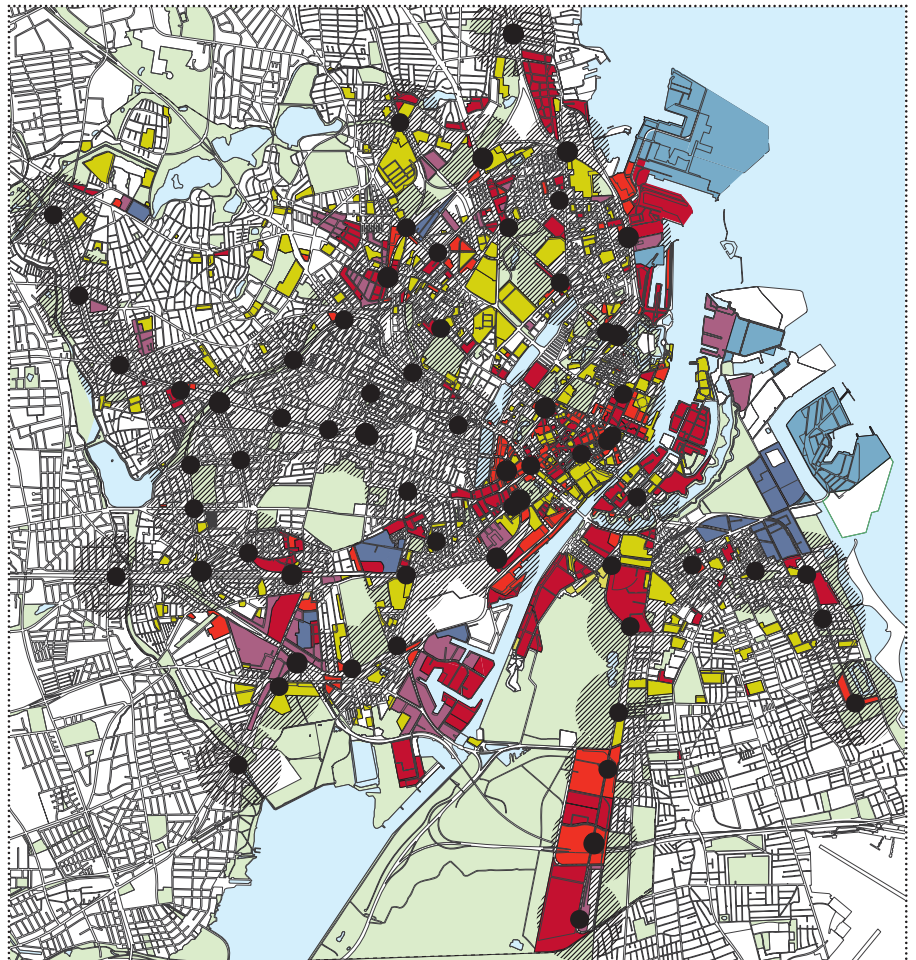
Smart stars: et målrettet talent- og praktikprogram for folkeskoleelever.

Carlsberg Business District: Et internationalt kraftcentrum med hovedkontorer for internationale virksomheder.

Byrumsinnovation: Unnyttede byrum skal kunne bruges kreativt

CPH Solutions: Et byrum forvandles til showroom for de bedste danske teknologier.

CPH Venture: Et iværksætter samarbejde mellem universitetet og erhvervslivet med nye iværksættermiljøer på universiteterne.



Det kreative København

I Kommuneplan 2005 blev der sat fokus på betydningen af de kreative erhverv og udpeget 8 kreative zoner. De kreative bør fortsat være et vigtigt indsatsområde, da de kreative arbejdspladser i Danmark er koncentreret i og omkring København og er i vækst. Hovedstadsregionen har 45 % af landets kreative arbejdspladser, og København, der kun har 12 % af alle landets arbejdspladser, råder over mellem hver 4. og 5. af de kreative. Væksten i de kreative brancher er størst i København, hvor de skabte 8.000 eller 17 pct. flere arbejdspladser fra 2000-2006. Udvikling af software og computerspil er den hurtigst voksende branche i København fulgt af Film/video og Musik og Fritid. I disse brancher har væksten i disse år været på mere end 70 pct. flere arbejdspladser.

De kreative erhverv har en række positive effekter på byen. De er med til at skabe øget innovation i andre virksomheder, økonomisk vækst, en mere spændende og kulturelt livlig by, samt en positiv branding. Men det er en udfordring for en storby i vækst som København, at sikre den type lejemål som de kreative efterspørger. En analyse fra 2006 viser, at de kreative gerne ser øget deregulering af hvordan de kan bruge det offentlige rum, billige erhvervslejemål og flere kreative klynger i København. Udpegningen af de kreative zoner har haft til formål at sikre billige lejemål og dermed indirekte en mulighed for klyngedannelse. Men det bør evalueres om redskabet har haft den ønskede effekt og hvorvidt der bør iværksættes andre initiativer.

Kommunens initiativ "Gang i København" har været med til at sikre deregulering indenfor en række områder og gøre det lettere at være iværksætter i byen ved at etablere én indgang til kommunen for erhvervslivet. Der vil blive givet tilladelse til flere koncerter og idrætsarrangementer på byens pladser og torve. Samtidigt bliver det nemmere og billigere at etablere fleksible stader rundt omkring i byens rum og udeservering fra byens restauranter og caféer.

Oplevelse og events i byen

Oplevelsesøkonomien i Hovedstadsregionen udgør et område i stærk vækst, hvor København kan skille sig ud fra de andre europæiske storbyer. Hovedstadsregionens oplevelsesøkonomi er de sidste fem år vokset med 31 pct., og bare inden for regionens turismebranche er der de seneste 10 år skabt 15.000 nye arbejdspladser.

Når det gælder vækst i storbyturismen står København stærkt. I perioden 1998-2004 har København opnået en placering over gennemsnittet og ligger på linje med byer som Hamborg, Prag, Milano og Madrid, mens byer som Stockholm, Rom, Lissabon, Amsterdam og München ligger under gennemsnittet.

I 2005 tegnede eventøkonomien i Hovedstadsregionen sig for i alt ca. 635 mio. kr. i omsætning. Event-branchen udgør en væsentlig del af den samlede oplevelsesøkonomi og den er i vækst. København rangerer, som den 3. mest attraktive by at afholde events i, lige efter Barcelona og Wien.

København er også blandt verdens ti mest populære kongresbyer og har været det siden 1996. Erhvervsturismen udgør 46 pct. af

samtlige overnatninger i Hovedstadsregionen. Den direkte, afledte effekt af erhvervsturismen i estimeres til at være 5,6 mia. kr. årligt. Det betyder, at der er behov for mere deltager- og pladskapacitet i form af kongresfaciliteter, multiarena og mere hotelkapacitet. Selvom der er bygget mange nye hoteller i København de seneste år, så udnyttes de allerede maksimalt, derfor er der stadig brug for nybyggeri.

Bella Centeret er p.t. det eneste kongrescenter i København, som kan rumme mere end 1500-2000 deltagere. Analyser viser, at København har et stort potentiale for at udvide kongresaktiviteter mht. størrelse og antal. Den nye multiarena, som skal ligge ved Parken på Østerbro, kan huse 4000 personer til sportsbegivenheder, og 8000 personer til koncerter. Til sammenligning har Stockholm Globen plads til 14.000 og det nye Malmö Stadion vil kunne rumme 24.000.

Mange højtuddannede københavnere – og mange helt uden uddannelse

For en storby som København er arbejdskraften den vigtigste ressource. I starten af 90'erne lå uddannelsesniveaet blandt 15-69 årige københavnere lavere end i Hovedstadsregionen og kun lidt over landsplan. I 1991 havde 15 % en videregående uddannelse i landet som helhed, mens tallet var 17 % i København. I 2006 var tallet henholdsvis 23 og 32 %. Væksten blandt dem med en videregående uddannelse har altså været særlig stor blandt københavnere. Det skyldes især at de bliver boende i de byfornyede og nybyggede lejligheder. Men københavnere har også en større spredning i deres uddannelsesbaggrund og beskæftigelsesgrad end den der gælder for det øvrige Sjælland. I København har 14 pct. en lang videregående uddannelse mod 7 pct. på det øvrige Sjælland. Men samtidigt er der også flere københavnere (17 pct.), med blot grundskoleuddannelse og uden beskæftigelse i forhold til befolkningen på det øvrige Sjælland (14 pct.).

Alligevel viser undersøgelser, at der tabes investeringer på baggrund af manglende kvalificeret arbejdskraft. Der er derfor et støt stigende behov, ikke kun for at opkvalificere den danske arbejdsstyrke, ikke mindst de mange ledige borgere med ringe eller ingen formelle kompetencer, men også for at tiltrække højtuddannet arbejdskraft til byen.

Udenlandske vidensarbejdere skal ikke kun betragtes som arbejdskraft. De bidrager også til et stærkere internationalt og innovativt miljø i København og Øresundsregionen, og styrker byens image som mangfoldig, kreativ, åben og tolerant. Undersøgelser viser desuden, at ansættelse af en udenlandsk vidensarbejder samlet set fører til 2 nye jobs på det danske arbejdsmarked. Som en illustration af "brain gain" problematikken viser en opgørelse, at ud af 42.000 københavnere med en lang videregående uddannelse har 4.800 eller 11 pct. en udenlandsk baggrund. Dette antal er dog kun steget svagt de senere år og andelen er faldet lidt.

Endvidere viser opgørelsen, at der i København bor godt 22.000 studerende tilmeldt lange videregående uddannelser. Blandt dem

har 2.300 eller 10 pct. en udenlandsk herkomst og her er væksten forholdsvis stor.

Brug for flere af samfundets kernemedarbejdere

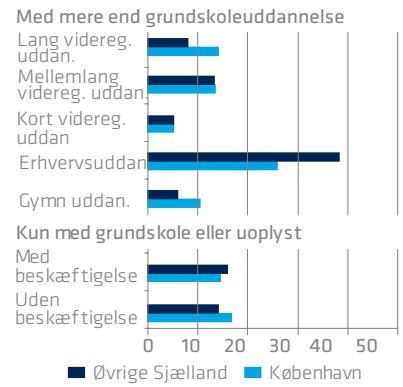
København adskiller sig markant fra udviklingen på landsplan med hensyn til beskæftigelsesudviklingen. Jobs bliver mere og mere vidensintensive. Samtidig skabes der flere job for kortuddannede i de private serviceerhverv. Til gengæld har København færre job for faglærte med en erhvervsmæssig uddannelse.

Den stigende beskæftigelse har givet København et godt grundlag for at få ledige ud på arbejdsmarkedet, men resulterer også i stigende mangelsituationer, hvor virksomhederne ikke kan få de medarbejdere, de har behov for. Problemerne ses især inden for håndværksfag og social- og sundhedsområdet.

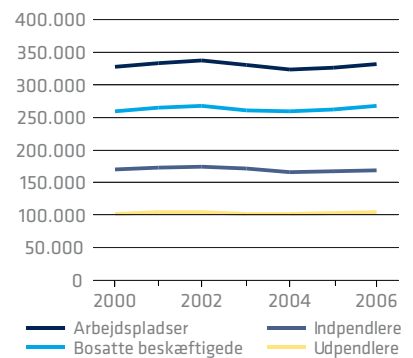
Det er derfor en stor udfordring at sikre flere bosatte beskæftigede københavnere, især når det drejer sig om velfærdssamfundets kernemedarbejdere, som er med til at sikre den service alle borgere i byen nyder godt af. Derfor er flere boliger, som netop denne type husstande har råd til at bo i, en vigtig indsats.

Virksomhedernes rekrutteringsområde udgør i dag hele Sjælland og Skåne. Det betyder, at de ledige borgere i København konkurrerer med andre ledige i resten af Sjælland og Skåne. Antallet af arbejdspladser i København er atter stigende og antallet af indpendlere fra Skåne stiger markant i disse år. Indpendlingen derfra består for en stor dels vedkommende af danskere der er flyttet til billigere boliger i Skåne. Det er især indpendling til finansiering og forretningservicejobs.

BEFOLKNING 15-69 ÅR HØJESTE FULDFØRTE UDDANNELSE ULT. 2005



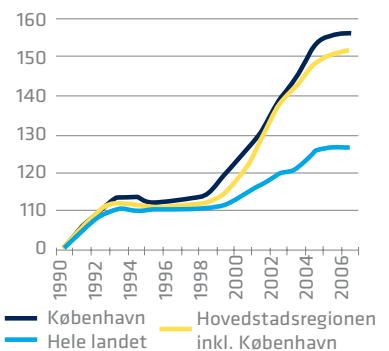
ANTAL BOSATTE BESKÆFTIGEDE, IND- OG UDPENDLERE OG ARBEJDSPLADSER I KØBENHAVN



Antal bosatte beskæftigede har været ret konstant de sidste 6 år, dog med en mindre stigning de sidste 3 år. Der er ligeledes stigning i antal arbejdspladser de sidste 3 år. Ud- og indpendlingen er ret konstant.



HOTELKAPACITET ANTAL HOTELVÆRELSE INDEKS 1990=100



Antallet af hotelværelser i København siden 1999 vokset med ca. 40 pct. og en række internationale hotelkæder har etableret sig i Hovedstaden. Der er dog stadig behov for mere hotelkapacitet. København har især få "high end" hoteller.

STORBYENS ARKITEKTUR

Københavns identitet og image har betydning for vores evne til at tiltrække virksomheder og medarbejdere, og for københavnernes oplevelse af deres by.

En storby som København vil ligesom andre europæiske hovedstæder udvikle sig hele tiden, og omdannes. I alle europæiske storbyer har omdannelsen af tidligere industriområder og havnearealer tilføjet nye kvarterer og moderne arkitektur til de historiske bydele. I København bygger omdannelsen i Sydhavnen og Nordhavnen videre på byens karréstruktur, men i en moderne arkitektur. I byens eksisterende kvarterer bygges også nyt, som tilføjer ny arkitektur til byens ældre kvarterer.

I en historisk by som København vil det altid være en central udfordring at skabe rum for nye projekter og ny arkitektur, samtidig med at byens klare identitet fastholdes, så København stadig er København og ikke hvilken som helst international storby. Der er en tendens til, at mange storbyer og arkitekter efterligner hinanden. Hotellerne ligner hinanden. Kontorhovedsæderne anno 2007 bygges i glas og stål i alle storbyer. Alt i alt er dette med til at skabe mere ensartede byer.

Arkitektur er mere end bygninger

I international sammenhæng har København på mange måder en klar identitet. Byens historiske kvaliteter er enestående og kan måle sig med byer som Amsterdam, Venedig, Wien etc.. Københavns originale egenart er byens skala med karréer i 4-5 etager og byens særegne profil med grønne kobbetårne. København er også det lave nordiske lys og enkelheden i arkitekturen, det folkelige, afslappede og den stramme moderne "Arne Jacobsenske" tradition som det ses i hotel SAS Royal. Det er livet mellem husene: det afslappede liv på byens pladser og torve, at byen er kendt for at være tryk af færdes i og for at være en by med beboelse i alle kvarterer. Det er også forskelligheden mellem byens kvarterer, der gør København til København: Nordvests boligbebyggelse med velfærdssamfundets første boligbebyggelse, Østerbros karréer bygget til borgerskabet i 1880'erne, Valbys boligkvarterer med ældre arbejderboliger. Hvert kvarter har spillet en rolle i byens historie. Det er et typisk europæisk fænomen, at udvikle de gamle byer og bydele ved en videreudbygning og tilbygning, frem for at rydde det gamle for at bygge nyt. Det er noget af det, der bevarer og understreger charmen i de europæiske storbyer. Arkitektonisk er udfordringen, hvordan man lokalt understreger og bygger videre på de eksisterende karakteristika vi gerne vil bevare og udvikle.

Højhuse en del af en bæredygtig by

Højhuse kan være med til at forny byens fremtidige profil og give identitet, så den afspejler vores tids arkitektur. Højhuse kan være et væsentligt bidrag til en mere bæredygtig storby: de kan være med til at skabe en tættere by og dermed fremme brugen af kollektiv transport og cykel. De kan være med til at skabe et aktivt byliv og bidrage med ny og spændende arkitektur. Arkitektonisk kan de

være med til at digte videre på byens profil med tårne og spir. Det er vigtigt at sikre, at stueetagen i højhuse bidrager til at sikre byliv og har udadvendte funktioner. Det er der gode erfaringer med i andre storbyer, som New York og Berlin.

Hvordan sikres kvalitet?

Gennem de seneste 10 år er der bygget mange etagemeter boliger og erhverv i byen og der bygges fortsat meget. Det giver gode muligheder for ny god arkitektur. En arkitektur, hvor miljø- og energirigtige tiltag er en integreret del af arkitekturen. En række internationale arkitekter i København er begyndt at agere i København. Arkitekter fra den internationale verden ser på byen med friske øjne, og tolker typisk byen på dens egne præmisser, og minder os til stadighed om de kvaliteter, vi har vænnet os til og tager for givet. Arkitektkonkurrencer i ordets brede forstand kan være et værktøj til at opnå kvalitet, og der gennemføres et stigende antal konkurrencer i forhold til såvel planlægning af områder som opførelse af enkeltbyggerier i København. Mere åben dialog om politik.

Plads til udfoldelse

For at sikre en fortsat høj kvalitet i udviklingen af byen, er der gennem de seneste år også gjort en stor indsats omkring byens rum, hvordan vi skaber byrum, der understøtter livet og oplevelserne i byen og kan bruges til flere forskellige formål. Et led i dette er også, hvordan vi "møblerer" byens rum - cykelparkering, reklamestandere m.v. så det fungerer godt og er med til at give positive oplevelser af byens rum og "Byens Lys" er et andet højt prioriteret projekt, der ud over den generelle lyssetting af byen introducerer en ny lyssetting af byens rum, pladser og facader.

Byens tæthed

I gennem en årrække er der sket en fortætning af byen. Omdannelsen af havneområderne, de tidligere industriarealer, men også muligheden for at udnytte den eksisterende bygningsmasse mere intensivt, er med til at fortætte byen.

Tæthed er en af forudsætningerne for, at København fortsat kan udvikle sig som en livlig metropol, med et intensivt byliv. En fortætning af byen giver også mulighed for at afrunde eksisterende karréer og skabe smukke byrum, gader og nye boliger.

I sydeuropæiske storbyer er tætheden med til at skabe et intensivt byliv med masser af udadvendte funktioner i gadeplan, som vi også gerne vil skabe grundlag for i København. Men tæthed er ikke blot at bygge højere, det kan også være at øge husdybden, tilføje tagboliger, punktvist bygge i højden og bygge tættere.

Det er en stor udfordring at fortætte byen, sådan at det understøtter byens identitet og skaber byliv. Både forhold som kvartrets arkitektur, lys, friarealer og trafik skal vurderes. Mange foretækker at have enten en privat altan eller et halvprivat uderum (f.eks. fælles gårdanlæg). De private og halvprivate uderum bidrager dog ikke til de fælles oplevelser på samme måder som de fælles uderum gør, og at skabe plads til begge dele udfordrer



For at opnå grundlag for byliv i byudviklingsområderne, f.eks. Ørestaden, Sluseholmen og Nordhavn, er det vigtigt at der er en høj tæthed. I øjeblikket arbejdes der med en tæthed på f.eks. 175 og 150 % i denne type områder. Brokvartererne typisk er mellem 125 og 190 %.

ønsket om tæthed. En blanding af funktioner er lige såvel som tæthed forudsætninger for et velfungerende og trygt byliv.

Københavns kulturarv

En lang række historiske spor karakteriserer Københavns udvikling. Det giver sig udtryk i forskellige strukturgivende træk, havnen, voldanlæggene, topografi og parkbånd samt planlægningsmæssige udviklingsidealer, der stadig ligger som spor i byen. Der er lovkrav om, at de kulturhistoriske spor udpeges i kommuneplanen. Næsten alle byens parker er fredet. Der er ca. 2.500 fredede bygninger og i alt 29.300 registrerede bygninger. Heraf er 7.200 bygninger klassificeret i kategori 1,2, og 3 - svarende til høj bevaringsværdi i bydelsatlas. Ca. 7.500 bygninger er klassificeret i kategori 4 svarende til den højeste kategori af middel bevaringsværdi, og 12.500 bygninger er klassificeret i kategori 5 og 6 svarende til de øvrige kategorier af middel bevaringsværdi. Resten er klassificeret i bevaringsværdi 7,8 og 9. Men det er af stor betydning at kortlægge denne kulturarv også i den store bymæssige skala og i bebyggelsesformer. Sidstnævnte varetages bl.a. i bevarende lokalplaner. Men det vil kræve en opdatering af analyserne i de eksisterende bydelsatlas.

