



# DEN SAMMENHÆNGENDE BY

FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI  
FOR KØBENHAVN 2014



# FORORD

Mange mennesker vælger København til i disse år. De er tiltrukket af byens dynamik og gode muligheder for at udleve drømme og ambitioner. København skal rumme alle disse drømme, uanset om det drejer sig om at give de bedste rammer for familielivet, arbejdslivet, uddannelsesmuligheder, fritidsliv, kulturoplevelser eller noget helt andet.

Flere københavnere er et godt grundlag for at skabe en mere bæredygtig livsstil. Når man bor i byen, kan man nøjes med færre ressourcer, anvende bæredygtige energiløsninger, transportere sig mindre samt benytte sig af kollektiv transport og cyklen.

Med flere københavnere kommer der også flere forskellige københavnere. Det er noget af det, som gør det spændende at bo i København. Med større forskellighed kan det dog ske, at folk grupperer sig, eller at nogle hægtes af. Vi skal ikke være ens, men vi skal have lige muligheder, og solidariteten i vores by er en grundsten for det trygge liv, vi lever. Solidariteten og trygheden kommer bl.a. af, at vi møder hinanden på gader, pladser og i parker og til de mange arrangementer, som finder sted i byen.

Når byen vokser, og nye kvarterer kommer til som naboer til de eksisterende, skal vi sikre, at byen fysisk og socialt hænger sammen. Vi skal derfor fortsat arbejde for, at der bliver boliger til - og for - alle. Det er altså ikke kun vigtigt, at sørge for et tilstrækkeligt antal boliger. Det er lige så vigtigt, at byen har boliger i alle prislag, så folk med forskellige indkomster kan bosætte sig i København.

Befolkningsvæksten giver kommunen mulighed for at foretage nye investeringer og skabe nye løsninger. Vi skal sørge for stadig at udvikle vores service til københavnere, så hverdagen fungerer godt for den enkelte.

Særligt vigtigt er det at sørge for, at der er uddannelsesmuligheder og arbejdspladser til alle dem, som ønsker at bo i byen. Som landets hovedstad og vækstlokomotiv har København nogle særlige forpligtelser over for hele Danmark, men også en række muligheder, som vi bør gribe og udnytte til glæde for københavnere og for resten af landet. Vi skal sørge for, at væksten baserer sig på de mange kvaliteter, som København har, og at vi udvikler kvaliteterne til gavn for københavnere. Med denne kommuneplanstrategi lægger vi op til en debat om, hvordan vi bedst sikrer dette.

Jeg glæder mig til at høre fra københavnere og andre, der bruger byen, hvordan vi fremover skal udvikle byen til glæde for os alle.



Frank Jensen  
Overborgmester





# INDHOLD

## **5 VISIONEN FOR BYEN**

## **9 TEMAER**

### **10 Plads til flere københavnere**

10 Flere boliger

12 Bolig- og bosætningspræferencer hos tilflyttere til Københavns Kommune

16 Udvikling i den eksisterende by

### **20 Bæredygtig udvikling**

20 København i den regionale byudvikling

22 Regional infrastruktur

24 Mobilitet og tilgængelighed

### **28 Flere arbejdspladser i København**

28 Sammenhængende region

30 Erhvervsudvikling

34 Uddannelse og beskæftigelse

### **36 En sammenhængende by**

36 Sammenhængende byområder

40 Social balance

### **44 Kvalitet i byen**

44 Klima og miljø

46 Bæredygtig anvendelse af arealer og bygninger

50 Sunde rammer for københavnere

## **53 DE FORMELLE RAMMER OG DET VIDERE ARBEJDE**

## **54 BILAG I**







# VISIONEN FOR BYEN

## DET GODE LIV

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

Befolkningsvæksten og flere arbejdspladser udgør grundlaget for en god kollektiv trafik, som reducerer byens CO<sub>2</sub>-udledning. Væksten skaber mulighed for en udbygning af den offentlige service i form af eksempelvis nye daginstitutioner, renoverede skoler, fritidstilbud, moderniserede plejeboliger samt en ren og tryk by med attraktive rekreative muligheder og et stort kulturudbud.

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

både den nære region og omverdenen gennem samarbejder og gennem trafikale forbindelser som eksempelvis Københavns Lufthavn.

Når man bosætter sig i København, vælger man nogle af de mange kvaliteter i byens forskellige kvarterer. Disse kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare. København skal også fortsat have boliger i forskellige prisklasser. Derved sikres, at byens mangfoldighed bevares. Det er derfor vigtigt at sørge for, at der er forskellige boliger til forskellige priser i alle bydele, så hele byen vedbliver at være for alle. Samtidig fortsætter arbejdet med at sikre lige muligheder for uddannelse, beskæftigelse, sundhed etc.

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

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

af ressourcer. Nytænkning af funktioner skal kombineres med et kvalitetsløft i den kommunale service.

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

I Kommuneplanstrategien gennemgås en række af de muligheder og udfordringer, som blandt andet befolkningsvæksten giver for byens udvikling og dens fortsatte sammenhængskraft. Københavnerne har vekslede behov og forskellige forventninger til København. Kommunen kan og skal ikke løfte alle opgaver. Vi vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan gøre så meget som muligt selv. De skal kunne skabe, bidrage til og påvirke Københavns fremtid. Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre.













# TEMAER

## PLADSTIL FLERE KØBENHAVNERE

- Flere boliger
- Bolig- og bosætningspræferencer
- Udvikling i den eksisterende by

## BÆREDYGTIG UDVIKLING

- København i den regionale byudvikling
- Regional infrastruktur
- Mobilitet og tilgængelighed

## FLERE ARBEJDSPLADSER

- En sammenhængende region
- Erhvervsudvikling
- Uddannelse og beskæftigelse

## EN SAMMENHÆNGENDE BY

- Sammenhængende byområder
- Social balance

## KVALITET I BYEN

- Klima og miljø
- Bæredygtig anvendelse af arealer og bygninger
- Sunde rammer for københavnere

# PLADS TIL FLERE KØBENHAVNERE

# FLERE BOLIGER

## MÅLSÆTNINGER

Københavns Kommune ønsker en rummelig by, der er rustet til at tage imod nye københavnere. Vi vil derfor skabe plads til den forventede befolkningsvækst og de forskellige boligbehov.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

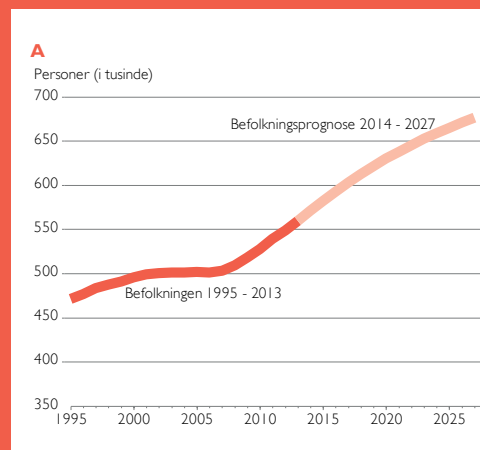
### Befolkningsvækst

København oplever en stærk befolkningsvækst. I 2025 vil vi være 670.000 københavnere. Det er 100.000 flere end i 2014 og en stigning på 33 % set over 20 år. Udviklingen drives af mange unge tilflyttere, et betydeligt overskud af nyfødte i forhold til døde og indvandring fra udlandet. København er blevet en attraktiv by at bo i, og mange vælger at blive i byen, også når de stifter familie. Københavns Kommune nye bosætningsanalyse viser, at folk tiltrækkes af mulighederne for at finde arbejde og for at studere. Også et varieret byliv, et mangfoldigt boligudbud, mange kulturelle og rekreative tilbud og den generelt høje livskvalitet med god adgang til grønne arealer spiller ind i valget af bopæl.

Væksten i befolkningen skaber grundlag for et levende butiks- og kulturliv, et trygt byliv, en effektiv kollektiv trafik og for bedre udnyttelse af energi- og miljøløsninger. Når folk bosætter sig i regionens centrum, så modvirker vi, at byen spreder sig over yderligere landbrugsjord og natur i den omgivende region. At bo i byen bidrager generelt til et mindre ressource- og arealforbrug pr. indbygger. Vi skal tage denne udfordring op ved at tænke i intelligente og integrerede løsninger i byen, så vi kan nå vores høje mål inden for byliv, kollektiv trafik samt klima og miljø.

### A. BEFOLKNINGSVÆKST

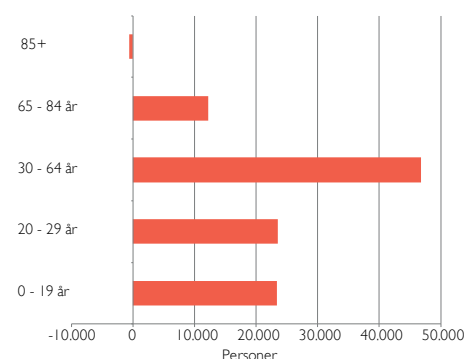
København 1995 - 2027



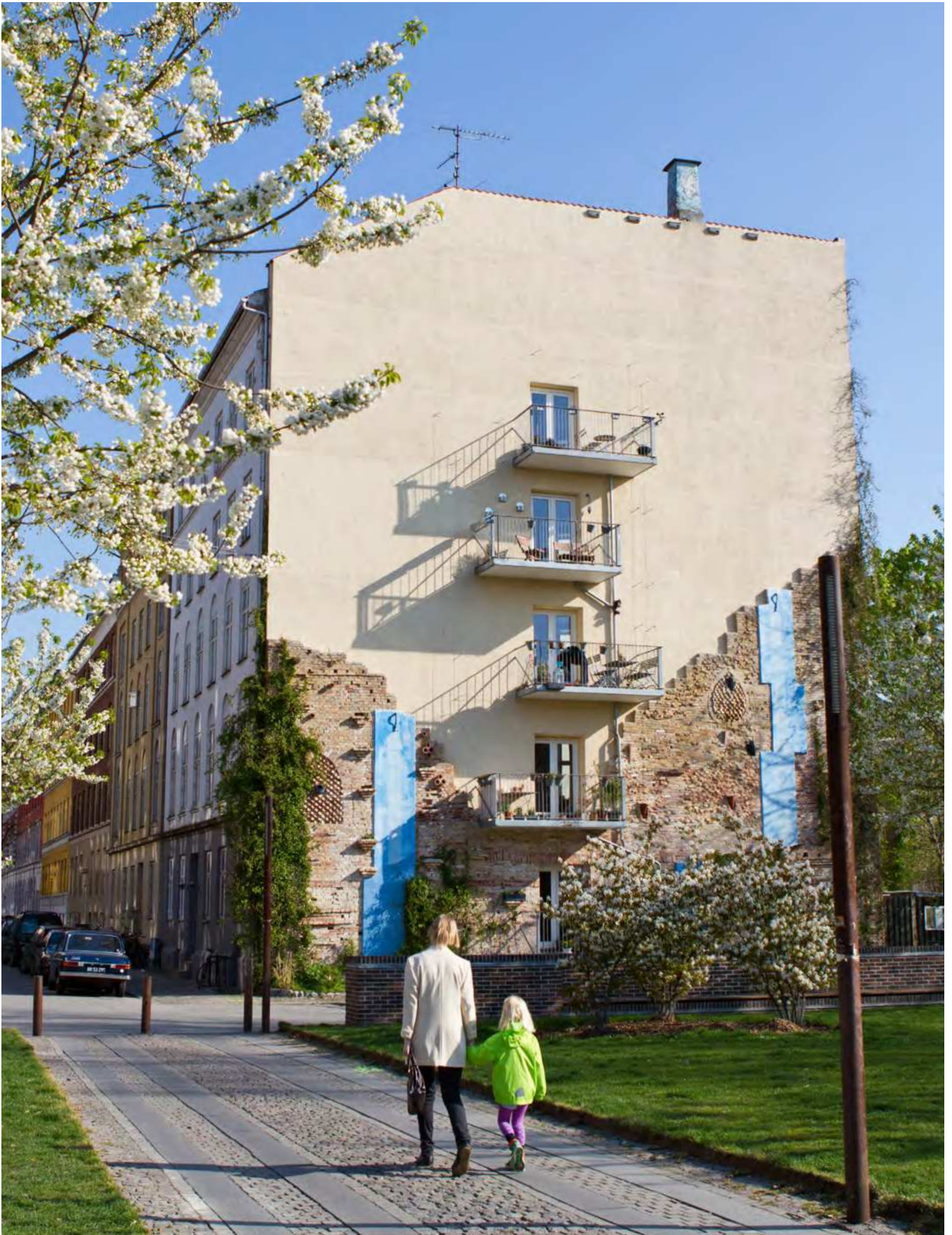
### B. BEFOLKNINGSVÆKST EFTER ALDER

København 2014 - 2027

### B







# BOLIG- OG BOSÆTNINGSPRÆFERENCER HOS TILFLYTTERE TIL KØBENHAVNS KOMMUNE

## BAGGRUND

I 2012 var mere end 63.000 husstande i København berørt af en flytning. For at få indblik i hvilke forhold, der havde betydning for den enkelte husstands flytning, har Københavns Kommune gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt 1.331 borgere, der enten flyttede til Københavns Kommune eller flyttede internt i kommunen i 2012. Undersøgelsen fokuserede på følgende grupper:

- Unge (18-29 år) uden børn
- Børnefamilier i gamle boliger (opført før år 2000) og nye boliger (opført år 2000 og derefter)
- Voksne uden børn (30-64 år), herunder særligt 50-64-årige tilflyttet fra andre kommuner

### DE UNGE



#### BOLIGEN

De unge foretrækker at bo i egen lejlighed og mere end halvdelen foretrækker en bolig på 40-79 m<sup>2</sup>. Boligens pris er vigtig for 85 % af de unge.

#### KVARTERET

De unge foretrækker at bo centralt, gerne i brokvartererne eller indre by, og der skal helst være gode muligheder for at cykle. 52 % ønsker at bo nær et gårdmiljø eller et grønt område.

#### BYEN

De unge ønsker at bo i en by, hvor der er byliv, natteliv, caféer og selvrealiseringsmuligheder. Karrieremulighederne har stor betydning for 75 % af de unge.

### BØRNEFAMILIERNE I GAMLE BOLIGER (OPFØRT FØR ÅR 2000)



#### BOLIGEN

65 % af børnefamilierne i gamle boliger foretrækker at bo i lejlighed, flest ønsker en andelslejlighed. 26 % foretrækker at bo i hus eller rækkehus.

47 % af børnefamilierne i gamle boliger foretrækker en bolig, der er mellem 80 og 120 m<sup>2</sup>. 30 % foretrækker en bolig, der er større end 120 m<sup>2</sup>.

#### KVARTERET

Kort afstand til gårdmiljøer og grønne områder har stor betydning for 73 % af børnefamilierne og egen have har stor betydning for 43 %.

Lokale offentlige tilbud som skoler og børneinstitutioner samt kort afstand til arbejde har stor betydning for omkring 60 %.

#### BYEN

82 % synes det vigtigt at bo i en by, hvor der er liv, og der sker noget. For 65 % af børnefamilierne er det også vigtigt, at der er karrieremuligheder i byen.



**NØGLETAL**

83 % af de adspurgte vil anbefale venner og familie at flytte til Københavns Kommune.

70 % af børnefamilierne synes i høj grad, at København er en god by for børn at vokse op i.

83 % af de adspurgte vurderede gode muligheder for at cykle som vigtigt for valg af bopæl.

**BØRNEFAMILIERNE  
I NYE BOLIGER  
(OPFØRT ÅR 2000  
OG DEREFTER)**
**BOLIGEN**

61 % af børnefamilierne i nye boliger foretrækker at bo i lejlighed, flest ønsker en lejelejlighed. 28 % foretrækker dog at bo i hus eller rækkehus.

60 % af børnefamilierne i nye boliger foretrækker en bolig, der er mellem 80 og 120 m<sup>2</sup>. 34 % foretrækker en bolig, der er større end 120 m<sup>2</sup>.

**KVARTERET**

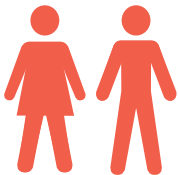
77 % ønsker kort afstand til gårdmiljø eller grønne områder. Egen altan har stor betydning for 63 %.

Lokale offentlige tilbud som skoler og børneinstitutioner samt kort afstand til arbejde har stor betydning for mere end 60 %.

34 % foretrækker at bo i et nyt byområde.

**BYEN**

80 % af børnefamilierne synes det vigtigt at bo i en by, hvor der er byliv og aktiviteter. For næsten 71 % er det vigtigt, at der er karrieremuligheder i byen.

**VOKSNE UDEN  
BØRN  
(30-64 ÅRIGE)**
**BOLIGEN**

77 % foretrækker at bo i lejlighed, og flest ønsker en lejelejlighed. Halvdelen ønsker en bolig, der er 40-79 m<sup>2</sup>, og resten foretrækker en større bolig.

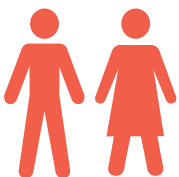
Boligens pris har stor betydning for 85 % af de voksne uden børn.

**KVARTERET**

Størstedelen af de voksne uden børn foretrækker at bo i brokvartererne eller indre by. For 71 % er det vigtigt med kort afstand til gårdmiljø eller grønne områder. 53 % synes, det er vigtigt at have egen altan.

**BYEN**

Byliv, kulturliv, natteliv og caféer har stor betydning for de voksne uden børn. For 65 % af de voksne uden børn er det vigtigt at bo i en by, hvor de kan gøre karriere. 80 % mener det er vigtigt at bo i en by, hvor de kan realisere og udfordre sig selv.

**VOKSNE UDEN BØRN,  
TILFLYTTET FRA  
ANDRE KOMMUNER  
(50-64 ÅRIGE)**
**BOLIGEN**

84 % af de 50-64 årige fra andre kommuner foretrækker at bo i lejlighed. 45 % ønsker en bolig, der er 40-79 m<sup>2</sup>, resten ønsker en større bolig.

Boligens pris har stor betydning for 87 %.

**KVARTERET**

79 % ønsker kort afstand til gårdmiljø eller grønne områder, og mere end 70 % synes, det er vigtigt med nærhed til butikker og kulturtilbud.

**BYEN**

Mere end 80 % af de 50-64 årige mener, det er vigtigt at bo i en by, hvor der er byliv og kulturliv. De 50-64 årige er den gruppe, hvor spændende arkitektur har betydning for flest. Karrieremulighederne har derimod kun stor betydning for 26 %.

Det er en forudsætning for befolkningsvæksten, at der opføres nye boliger til de mange nye københavnere, og at det mangfoldige boligudbud fastholdes. Der er igen stor interesse for at investere i og udvikle boliger i København efter flere år med et beskedent nybyggeri som følge af finanskrisen. Når kommunen udlægger nye byudviklingsområder, prioriterer vi områder med god kollektiv trafikbetjening for at skabe en bæredygtig og sammenhængende by.

### Investeringer i byudvikling

Samtidig planlægger vi for en rettidig udbygning af den kommunale service med institutioner, der sikrer den sociale og kulturelle infrastruktur i udbygningen af byen. Fra 2010 til 2013 har kommunen således etableret 4.772 nye daginstitutionspladser og 302 nye boliger til personer med sindslidelse eller handicap og andre udsatte borgere. Samt foretaget en række investeringer i kultur- og idrætsfaciliteter som fx den nye arena i Ørestad, skøjtehal, multihaller, kunstgræsbaner mv.

### Boliger for alle

Det er blevet dyrere at bo i København – uanset ejerform. København skal kunne tilbyde boliger, som retter sig imod forskellige ønsker og behov. Der er først og fremmest efterspørgsel på flere boliger til familier, unge og studerende, men der er også behov for

boliger til mindre økonomisk ressourcestærke borgere og borgere med sindslidelse, fysiske eller psykiske handicap. Kommunen kan ikke regulere boligens ejerform, men bygger boliger til grupper med særlige behov og yder støtte til byggeri af almene boliger for at sikre boliger til mennesker med forskellige indkomster.

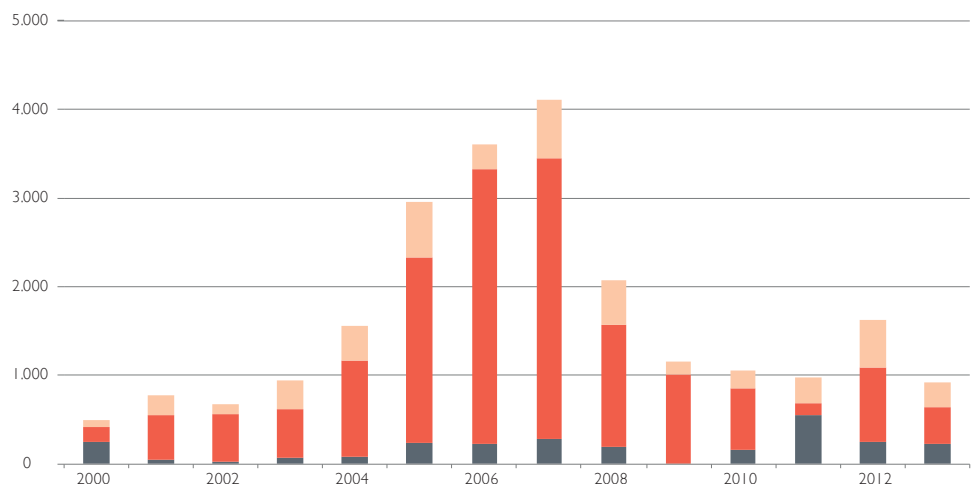
For at imødekomme behovet for kollegie- og ungdomsboliger har vi skabt mulighed for opførelse af op til 6.000 stk. i perioden fra 2011 til 2023.

Vi sikrer, at der opføres nye familieegnedede boliger via kommuneplanens krav om en gennemsnitlig boligstørrelse på mindst 95 m<sup>2</sup>. For at sikre variation i boligernes størrelser i de nye byudviklingsområder, stiller vi endvidere krav om, at der her skal være mindst 20 % boliger mellem 50 og 70 m<sup>2</sup>. Det skal være med til at give mangfoldighed i alle byens kvarterer. Der skal være fokus på boligkvalitet i alle boligstørrelser, og der kan arbejdes med fleksible indretninger, som gør boligen egnet til forskellige livsfaser og ændringer i bolig efterspørgslen. Det skal ligeledes sikres, at der er adgang til gode opholdsarealer i tilknytning til boligen. Med udviklingen af grønne tage og forskellige grønne klimaløsninger i byggeriet er der mulighed for at arbejde med nye måder at integrere bebyggelse og friarealer.

### UDVIKLINGEN I BOLIGBYGGERIET I KØBENHAVN DE SENESTE ÅR

København 2000 - 2013

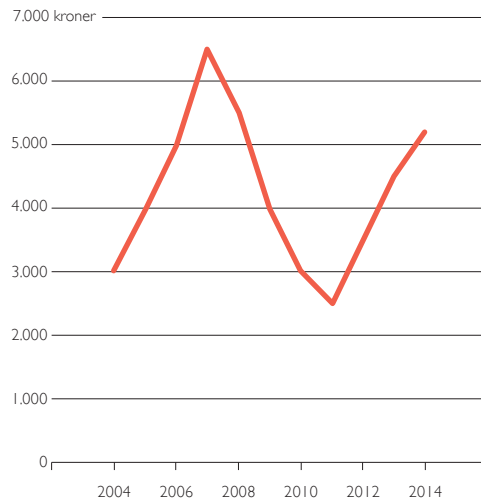
- Nye boliger fra omdannelse
- Nyopførte boliger (ejerboliger, privat udlejning og andelsboliger)
- Nyopførte almene boliger





### UDVIKLING I GRUNDPRISER, GENNEMSIT FOR EJERBOLIGER I KØBENHAVN

Kilde Sadolin & Albæk



De fleste nye boliger opføres som etagebebyggelse, fx som karrébebyggelse eller høje punkthuse bl.a. ved Amager Strand, men der er også stor efterspørgsel efter rækkehuse som eksempelvis Margretheholmen og AlmenBolig+ boligerne på Grøndalsvænge Allé. I nogle tilfælde er de eksisterende planbestemmelser en barriere for at bygge nye rækkehuse og tæt-lav bebyggelse. Ligeledes kan reglerne for parkering begrænse byggeriet af boliger. Forskellige mennesker - fx unge - har forskellige behov for adgang til parkering, hvilket kommunen vil prøve at imødekomme.

### RETNING OG INDSATSER

For at sikre, at byen er parat til at rumme de mange nye københavnere uden at gå på kompromis med de kvaliteter, der gør København til en af verdens bedste byer at leve i, vil vi i Kommuneplan 2015:

- Vurdere behovet for at udlægge nye arealer til byudvikling. Det vil vi gøre ved at gennemføre en analyse af behovet for nye boliger blandt andet på baggrund af en bosætningsanalyse, som belyser københavnernes præferencer ved valg af bolig.
- Som et grundlæggende princip kun byudvikle hvor udbygning og finansiering af infrastruktur og kommunal service er på plads.
- Sikre et varieret udbud af nye boligtyper og -størrelser til både familier og singler, unge og ældre. Det vil vi bl.a. gøre ved at evaluere bestemmelserne om boligstørrelser, herunder kravet om mindst 20 % boliger på 50-70 m<sup>2</sup> i de nye byudviklingsområder.
- Vurdere om der er behov for at justere de generelle rammebestemmelser, bestemmelser om parkering og bestemmelser om bebyggelse og friarealer.

# PLADS TIL FLERE KØBENHAVNERE UDVIKLING I DEN EKSISTERENDE BY

## MÅLSÆTNINGER

Københavns Kommune ønsker at skabe rammer for en løbende fornyelse og udvikling i byens eksisterende bykvarterer bl.a. for at opfylde behovet for arealer til nyt bolig- og erhvervsbyggeri. Vi ønsker at rette et særligt fokus på udviklingsmulighederne omkring eksisterende og nye stationer.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Metrocityringen og metro til Nordhavn

Flere eksisterende bykvarterer i København bliver bedre tilgængelige og dermed mere attraktive, når de nye stationer på metrocityringen åbner. Det samme gælder for Nordhavn, når de nye metrostationer er færdige, og for de områder, som eventuelt vil blive betjent af nye metro- og letbanelinjer. Den nye infrastruktur giver mulighed for at udnytte eksisterende arealer i byen bedre ved fx at opføre bolig- og erhvervsbyggeri i nærheden af stationer. Det understøtter en bæredygtig byudvikling, hvor flere kan bruge den kollektive trafik.

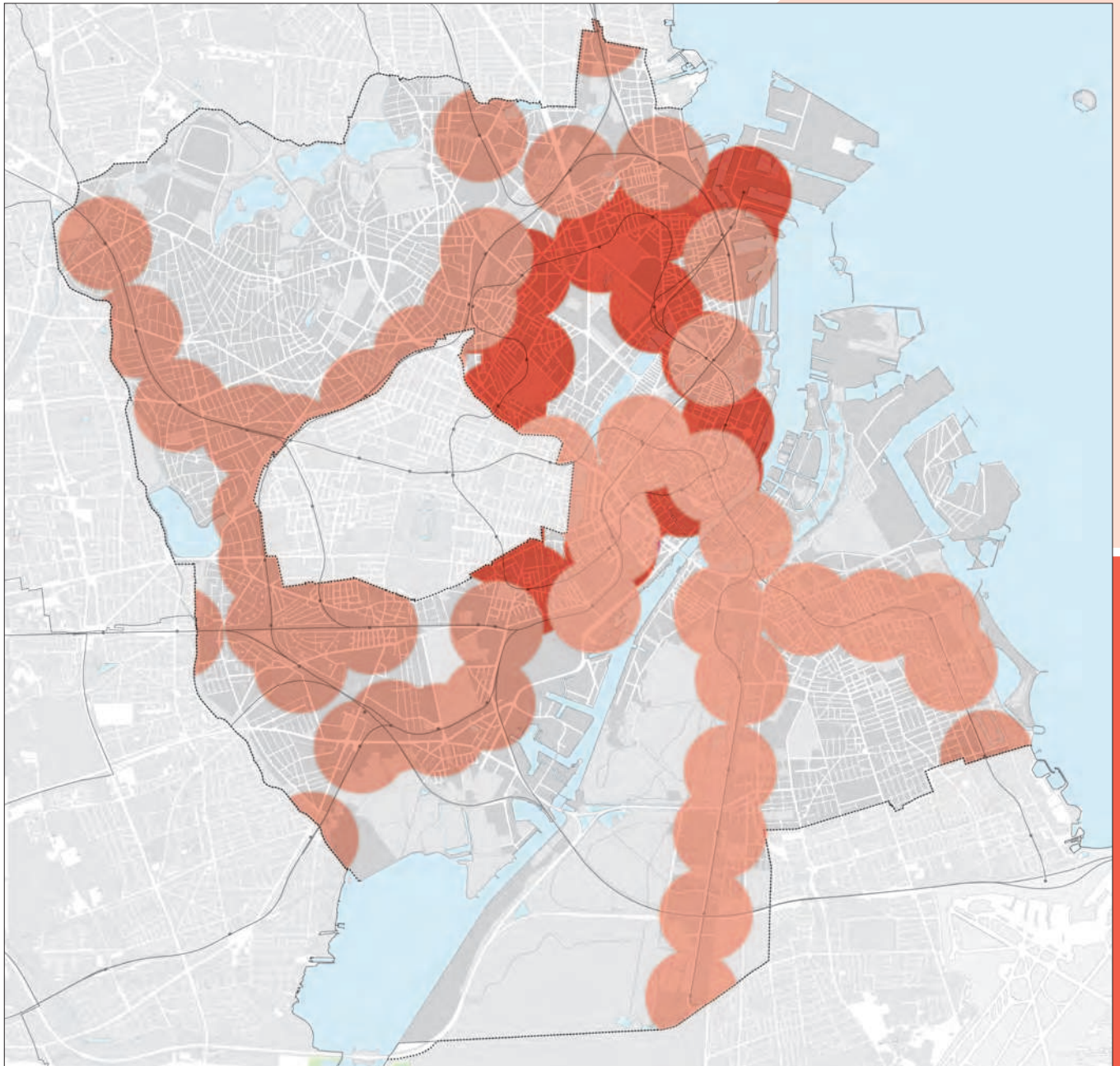
Det skønnes, at 25-30 % af de seneste ti års byggeri har fundet sted i den eksisterende by. Investeringer bidrager til en fornyelse og styrkelse af kvartererne, som er til glæde for både nuværende og nye beboere. Det kan være en omvæltning, når nye boliger eller arbejdspladser skyder op på arealer, der har ligget hen, eller når hele karreer fornyes. Men grundlaget

for butikker, institutioner og god kollektiv trafik kan derved sikres, og nye beboere og brugere bidrager til livet i kvartererne.

Byens kulturmiljøer og bygningsarv bidrager til bykvarterernes identitet og særpræg, som er tiltrækkende for mange mennesker, så det er vigtigt at tænke de historiske spor ind i omdannelsen og byudviklingen i byen.

### Fremme af projekter i den eksisterende by

De fleste ejendomsudviklere og investorer har blikket rettet mod de nye byudviklingsområder, hvor byggemulighederne er tydelige, og arealerne lige til at gå til. Udviklingsprojekter i den eksisterende by kan af økonomiske og praktiske årsager være vanskelige at realisere. Det kan bl.a. skyldes komplicerede ejerforhold og omkostninger til oprensning af forurenede jord. Også kommuneplanens bestemmelser



#### NYE STATIONSNÆRE OMRÅDER VED DE NYE METROSTATIONER



Nye stationsnære områder ved Cityringens metrostationer og metrostationer i Nordhavn (600 meter)



Stationsnære områder ved eksisterende tog- og metrostationer (600 meter)





om bebyggelsens omfang, friarealer og parkering kan skabe udfordringer. Endelig kan de ofte mindre grunde medvirke til, at investorer umiddelbart overser mulighederne.

Christiania er et særligt område i den eksisterende by, hvor det hidtil har været vanskeligt at bygge nyt og bygge om, da der har manglet de formelle rammer. Særloven om Christiania er nu blevet ophævet, og der er skabt basis for en udvikling af det planmæssige grundlag for området.

I nogle områder ligger lejeindtægten for boliger og særligt erhvervsjendomme på et lavt niveau, hvilket gør det vanskeligt at skabe økonomisk grundlag for udvikling. Der er derfor behov for at skabe større opmærksomhed om udviklingsmuligheder i den eksisterende by bl.a. ved at udpege udviklingsområder og beskrive

deres potentialer i kommuneplanlægningen. Det skal kædes sammen med information om Københavns Kommunes byfornyelsesindsatser og tryghedsskabende indsatser. Ejendomsudviklere og investorer skal samtidig have konkret information og vejledning om byggemuligheder i forskellige områder. De mere komplekse sager gør det hensigtsmæssigt at skabe én indgang til kommunen og en tværgående sagsbehandling. Endelig er der behov for debat med områdets beboere og brugere om, hvordan nye investeringer kan bidrage positivt til områdernes udvikling.

#### INVESTERINGER I DEN EKSISTERENDE BY – ET EKSEMPEL FRA VIDENSBYEN

Vidensbyen Copenhagen Science City er skabt med investeringer på i alt ca. 6 mia. kr. fra staten, Region Hovedstaden og private fonde. Der er investeret i bl.a. modernisering af laboratorier, udbygning af Rigshospitalet og nybyggerier på Københavns Universitet. Der er et stort potentiale i at se disse investeringer i sammenhæng med udviklingspotentialer i Aldersrogade- og Haraldsgadekvartererne. De tre kommende metrostationer i området og de forbedrede busforbindelser med planen "Bedre bus til Nørre Campus" vil skabe et betydeligt potentiale for at skabe en tæt by med plads til nye virksomheder i området og sikre et kvalitetsløft af bydelen. Udfordringen er at skabe byudvikling i den eksisterende by.

I de nævnte områder findes der i dag en række muligheder for at bygge og skabe udvikling inden for de eksisterende kommuneplanrammer. Vi har dog konstateret, at disse muligheder ikke udnyttes af ejendomsbranchen i dag. Kommunen har derfor et særligt fokus på at stimulere udvikling af områder, som rummer uudnyttede muligheder. Det gør vi blandt andet ved at gå i dialog med private investorer for at udbrede kendskabet til Vidensbyen. Vi arbejder også generelt med at udvikle værktøjer og nye tilgange, som kan understøtte udviklingen af områder som dette.

#### RETNING OG INDSATSER

For at skabe rammer for en løbende fornyelse og udvikling af de eksisterende bykvarterer, vil vi i Kommuneplan 2015:

- Udpege byudviklingsområder i den eksisterende by og beskrive deres potentialer for bl.a. nybyggeri.
- Belyse byggemulighederne i de stationsnære områder i den eksisterende by, særligt omkring de nye stationer på metrocityringen og omkring de eventuelt kommende letbanestationer og stationer på Sydhavnsmetro.
- Undersøge om de generelle rammebestemmelser for bygningers omfang, friarealer og parkering mv. udgør en barriere for omdannelse og nybyggeri i den eksisterende by og derfor har behov for justeringer.

# BÆREDYGTIG UDVIKLING KØBENHAVN I DEN REGIONALE BYUDVIKLING

## MÅLSÆTNINGER

Københavns Kommune ønsker at udfylde sin rolle i Fingerbyens tætte centrum og dermed understøtte en bæredygtig regional byudvikling. Vi ønsker et tættere samarbejde med kommuner og regioner på Sjælland og i Skåne og en fælles forståelse af den regionale byudvikling og arbejdsdeling, hvor vi prioriterer helheden.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Regionalt samarbejde

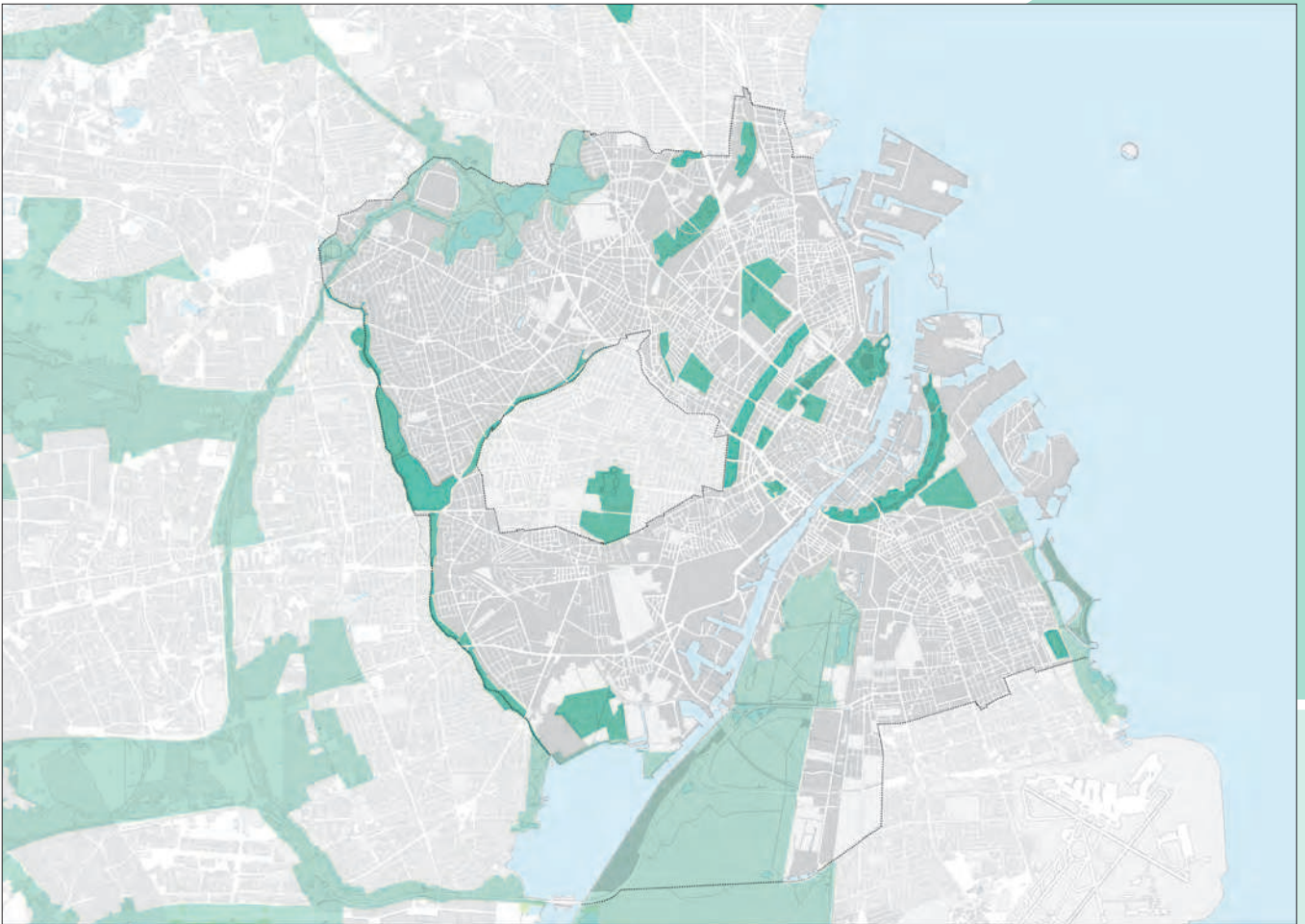
Befolkningen og byerne i regionen vokser. Udviklingen afspejler en global tendens til urbanisering, hvor befolkningstal og arbejdspladser udvikler sig stærkest i de store byområder. Byens vækst reguleres af den statslige Fingerplan 2013. Fingerplanen fungerer som det overordnede redskab til at sikre en bæredygtig regional udvikling og undgå byspredning. Fingerplanen har i mange år bidraget til at sikre en tæt sammenhæng mellem udviklingen af byen og infrastrukturen, samtidig med at der friholdes grønne kiler til rekreation og natur.

Københavns Kommune arbejder aktivt for at realisere Fingerplanens ambitioner, så byudviklingen ikke sker på bekostning af grønne områder og grøn mobilitet. En tæt by medfører, at københavnere har kort afstand til arbejde, uddannelse, børneinstitutioner, indkøb, kultur- og fritidsaktiviteter mv. Det mindsker

miljøbelastningen og reducerer trængslen, når det meste ligger inden for cykelafstand. Samtidig strækker de grønne kiler sig helt ind midt i byen. København har løbende skabt nye rekreative områder og er derfor godt rustet til flere indbyggere. Naturpark Amager er eksempelvis tre gange så stor som Dyrehaven.

Der er en stigende regional bevidsthed om behovet for at samtænke byudviklingen. De centrale bydele har behov for et stærkt opland på samme måde, som de omkringliggende byer har behov for storbyens dynamik. Når både boligmarkedet og arbejdsmarkedet er regionalt, kræver det, at man i højere grad håndterer byudviklingen på tværs af kommunegrænserne. Regionen har gode muligheder for at rumme den voksende befolkning, tiltrække erhvervsudvikling og drage nytte af byudvikling, når blot de regionale aktører udvikler og formidler de mange kvaliteter i fællesskab.





### REGIONALT KORT MED GRØNNE OMRÅDER

Kilde: Naturstyrelsen

■ Bykiler                      ■ Regionale kiler

### RETNING OG INDSATSER

For at fremme bæredygtig og koordineret regional vækst og udvikling vil vi i Kommuneplan 2015:

- Arbejde for et tættere samarbejde med de sjællandske og skånske kommuner og regioner og for en fælles forståelse af den regionale byudvikling.
- Fremme en fælles fortælling i tæt samarbejde med de sjællandske og skånske aktører, der illustrerer den fokuserede byudvikling, mulighederne for en funktionel arbejdsdeling og den sammenkoblede infrastruktur.
- Udvikle fælles strategiske illustrationer af den regionale byudvikling i et samspil med flere sjællandske og skånske kommuner.

# BÆREDYGTIG UDVIKLING

# REGIONAL

# INFRASTRUKTUR

## MÅLSÆTNINGER

Mobiliteten i regionen skal øges og trængslen skal reduceres gennem bl.a. investeringer i kollektiv transport. Københavnerne og virksomhederne skal sikres gode forbindelser internationalt bl.a. i kraft af lufthavnens position som internationalt knudepunkt.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Internationale forbindelser

Konkurrencen tager til blandt de nordeuropæiske lufthavne, og kapaciteten i vej- og baneforbindelserne til og fra København er næsten fuldt udnyttet. Københavns Lufthavn fungerer fortsat som Nordens internationale knudepunkt, og passagertallet er stigende. Men den kommende store lufthavn i Berlin og stigningen i antallet af interkontinentale ruter fra de øvrige nordeuropæiske lufthavne kan true Københavns Lufthavns position. Med åbningen af den nye Ringstedbane i 2018 og Femern Bælt-forbindelsen i 2021 bliver der skabt mulighed for højhastighedstog og en øget godstrafik i transportkorridoren fra Oslo og Stockholm i nord til Hamborg i syd. Den øgede trafik vil udfordre jernbanekapaciteten over Øresund.

For at fastholde Københavns Lufthavn som et internationalt knudepunkt med mange direkte flyforbindelser – til glæde for københavnerne og byens virksomheder – er det nødvendigt

at sikre en mere sammenhængende regional og international infrastruktur, der kan øge lufthavnens opland. Og hvis København for alvor skal drage nytte af Femern Bælt-forbindelsen, er der behov for nye forbindelser over Øresund, der kan øge den regionale transportkapacitet. De igangværende undersøgelser af nye forbindelser over Øresund viser, hvordan man kan øge transportkapaciteten og styrke sammenhængen med den svenske del af regionen.

For at forbedre virksomhedernes tilgængelighed og borgernes mobilitet samt mindske trængslen i og omkring København, må kapaciteten i Fingerbyens radiale S-baner øges, og der skal investeres i højklasset kollektiv transport på tværs af "fingrene". En række af Københavns omegnskommuner har indgået en aftale med staten om at etablere en letbane ad Ring 3, der skal forbinde Lyngby med Ishøj.

## RETNING OG INDSATSER

For at fastholde regionen som internationalt knudepunkt, øge den bæredygtige mobilitet og reducere trængslen vil vi i forbindelse med Kommuneplan 2015:

- Undersøge hvordan en mere sammenhængende regional og international infrastruktur kan udnytte potentialet ved Femern Bælt-forbindelsen og udvide oplandet for Københavns Lufthavn, fx via højhastighedstog.
- Anvise hvilke løsninger, der kan binde byerne omkring Øresund endnu bedre sammen.
- Analysere behovet for nye forbindelser i den regionale infrastruktur.
- Vise hvordan man ved hjælp af bedre forbindelser kan reducere trængslen i og omkring København.
- Belyse mulighederne for at anlægge letbaner, som forbinder de tætte bydele, der har metrostationer, med omegnskommunerne og den kommende letbane i Ring 3.

KØBENHAVNS LUFTHAVN  
– ET NORDEUROPEISK HUB





# BÆREDYGTIG UDVIKLING

# MOBILITET OG

# TILGÆNGELIGHED

## MÅLSÆTNINGER

Frem mod år 2025 er det målet, at mindst 2/3 af væksten i trafikken - målt som det samlede antal personture - skal ske inden for fodgænger-, cykel- og kollektiv trafik, så trafikken sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning. På langt sigt er det visionen, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

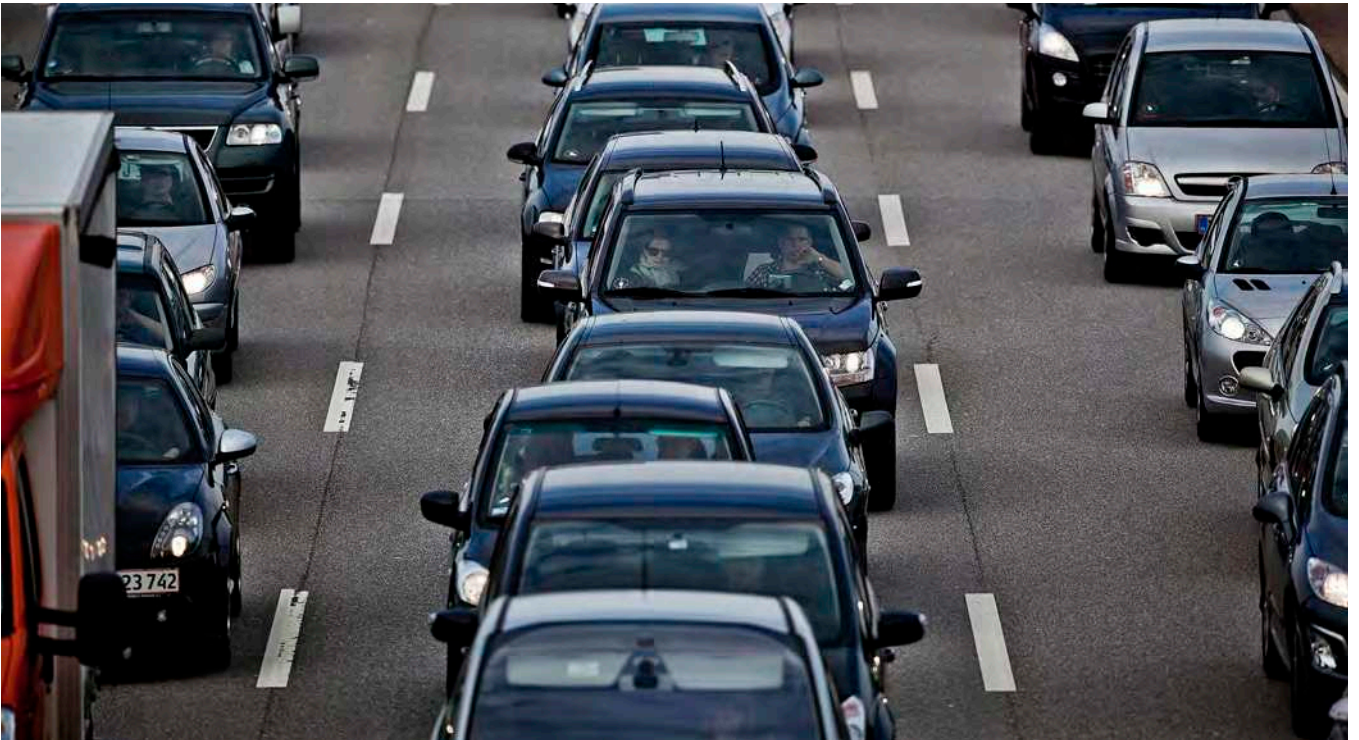
### Bedre kollektiv trafik

København hænger godt sammen trafikalt, og den lette adgang til byens mange funktioner spiller en rolle, når mange vælger København. Den relativt høje mobilitet og tilgængelighed kan kun fastholdes gennem en udbygning af infrastrukturen, styrkelse af den kollektive trafik og yderligere forbedringer af forholdene for cyklister.

Københavns befolkningsvækst giver passagermæssigt grundlag for yderligere udbygning af metrosystemet i de tætte bydele. Udbygningen kan forbedre den samlede kapacitet i infrastrukturen uden at beslaglægge mere af pladsen i gaderne.

Kombinationen af metroudbygningen i de centrale bydele og forbedringer af de regionale banesystemer muliggør, at en større andel kan pendle til og fra København med kollektiv trafik.

I dag pendler ca. 170.000 ind til arbejdspladserne i København, og det giver bl.a. pres på indfaldsvejene. Dette pres kan mindskes, ved at beboerne i omegnskommunerne parkerer ved stationerne uden for byen og benytter kollektiv trafik. Mulighederne for at cykle helt ind til byen fra de nærmeste omegnskommuner kan udbygges gennem etablering af nye cykelsuperstier. I den modsatte retning pendler



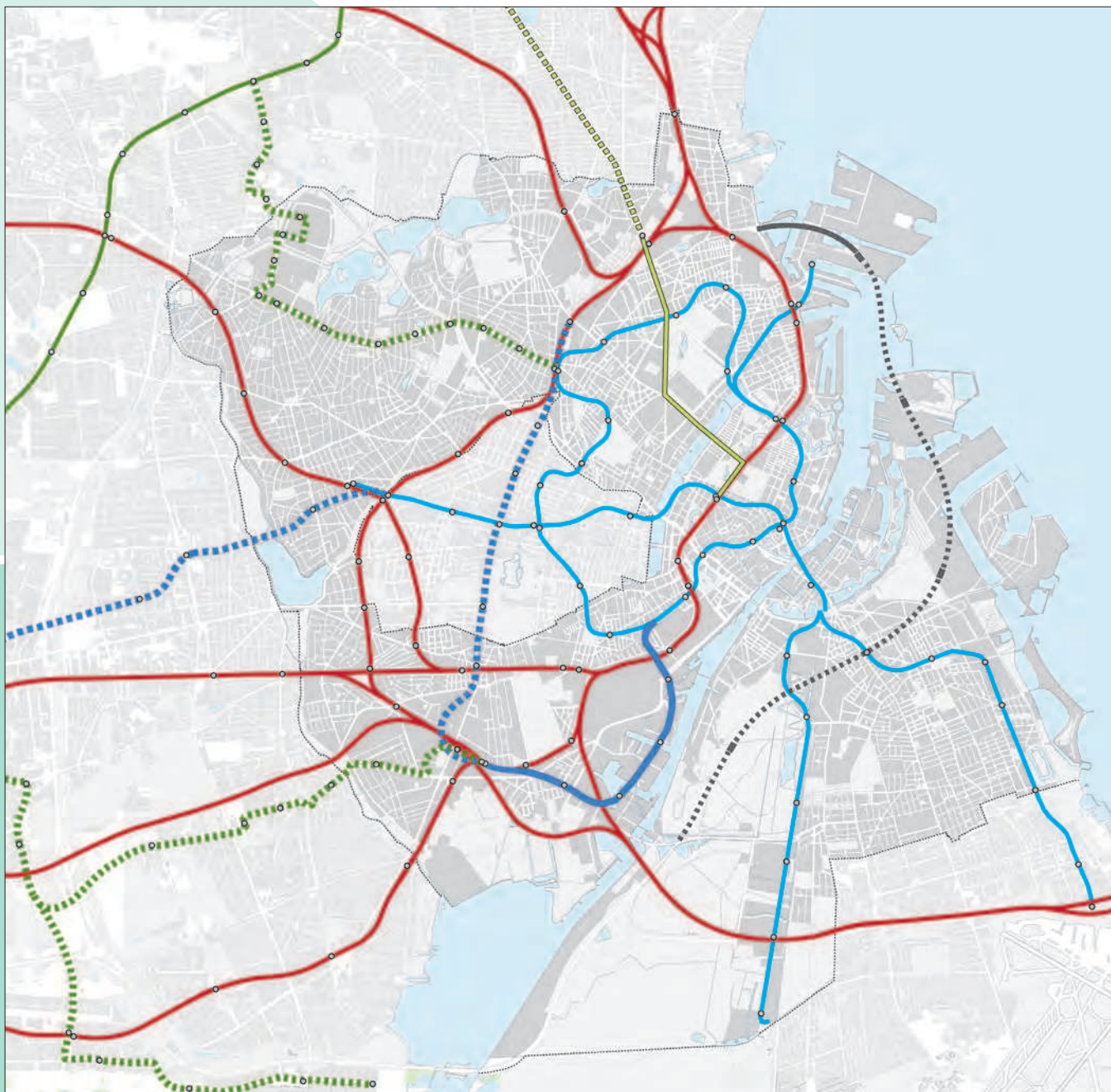
ca. 110.000 københavnere hver dag til arbejdspladser uden for Københavns Kommune. En del af disse arbejdspladser er placeret relativt langt fra stationerne, så en betydelig del af udpendlingen fra København foregår med bil.

### Bedre trafikafvikling










Byens vækst og den forventede stigning i biljerskabet sætter trafikafviklingen på gaderne under pres. Potentialet i større brug af intelligente trafikløsninger (ITS) skal derfor undersøges. Det er vigtigt, at brugen af de eksisterende gadearealer optimeres, således at den høje mobilitet og tilgængelighed kan oprettholdes. Det er i denne forbindelse nødvendigt at prioritere mellem de forskellige trafikformer, parkering og grønne gaderum.

Transportministeriet offentliggjorde i december 2013 den strategiske analyse af en Østlig Ringvej i København, og samme år anbefalede Trængselskommissionen at etablere første del af Østlig Ringvej i form af en ny vejforbindelse til Nordhavn (Nordhavnstunnel).





**EKSISTERENDE OG PLANLAGTE METROLINJER, LETBANELINJER OG ØVRIGE BANER**

- |  |   |  |
|--|---|--|
|  S-baner og øvrige baner                  |  Forslag Sydhavnsmetro     |  Nordhavnstunnel                          |
|  Metrolinjer, eksisterende og under anlæg |  Forslag nye metro linjer  |  Princiell linjeføring for Østlig Ringvej |
|  Højklasset busløsning                    |  Planlagt letbane i Ring 3 |  |
|  |  Forslag nye letbaner      |  |

## RETNING OG INDSATSER

For at sikre Københavns trafikale sammenhæng, den høje mobilitet og tilgængelighed og den fortsatte bæredygtige trafikudvikling vil vi i Kommuneplan 2015:

- Arbejde for en yderligere udbygning af metro-systemet i de tætte bydele. På kort sigt for at forbinde Sydhavn med City og det kommende regionale knudepunkt i Ny Ellebjerg. På længere sigt for at udbygge metroen i Ydre Nordhavn i takt med byudviklingen og for en metrolinje på tværs af havnen.
- Analysere effekterne af en letbane fra Nørrebro Station ad Frederikssundsvej, via Husum og Tingbjerg til Gladsaxe og den kommende letbane i Ring 3.
- Udarbejde Bynet 2018 for at sikre en forbedret fremkommelighed og sammenhæng i den kollektive trafik, dels gennem tilpasninger af buslinjer, dels gennem forbedringer af trafikale knudepunkter.
- Arbejde for flere og bedre cykelstiforbindelser internt i Københavns Kommune og for flere cykel-superstier, der kan forbinde København og Frederiksberg kommuner med omegnskommunerne.
- Arbejde for at fremme en Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten til det kommende byudviklings-område i Ydre Nordhavn, containerterminalen og krydstogtterminalen.



# FLERE ARBEJDSPLADSER I KØBENHAVN

# SAMMENHÆNGENDE

# REGION

## MÅLSÆTNINGER

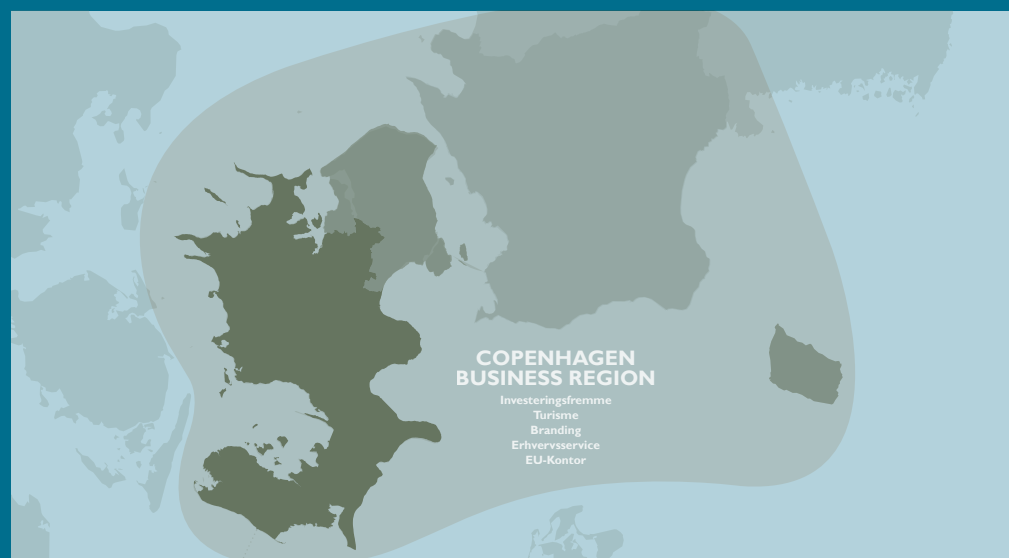
Københavns Kommune ønsker at bidrage til at skabe en sammenhængende region gennem et stærkt og forpligtende politisk samarbejde på Sjælland og i Skåne, der kan sikre, at alle parter arbejder efter én fælles strategi for vækst og beskæftigelse.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Storbykonkurrencen

Den internationale konkurrence mellem storbyregioner er intensiveret. Kampen om vækst og beskæftigelse foregår i stigende grad mellem sammenlignelige storbyregioner på tværs af stater og kontinenter. I forhold til storbyregioner som Hamborg og Stockholm er udviklingen i vækst og beskæftigelse beskeden

i København og de omkringliggende byer. Traditionelt har der været konkurrence internt i regionen om at tiltrække investeringer og arbejdspladser. Men det er mindre vigtigt, om en virksomhed vælger at lokalisere sig i Lund eller Lyngby, hvis alternativet er en lokalisering i Stockholm eller Berlin.

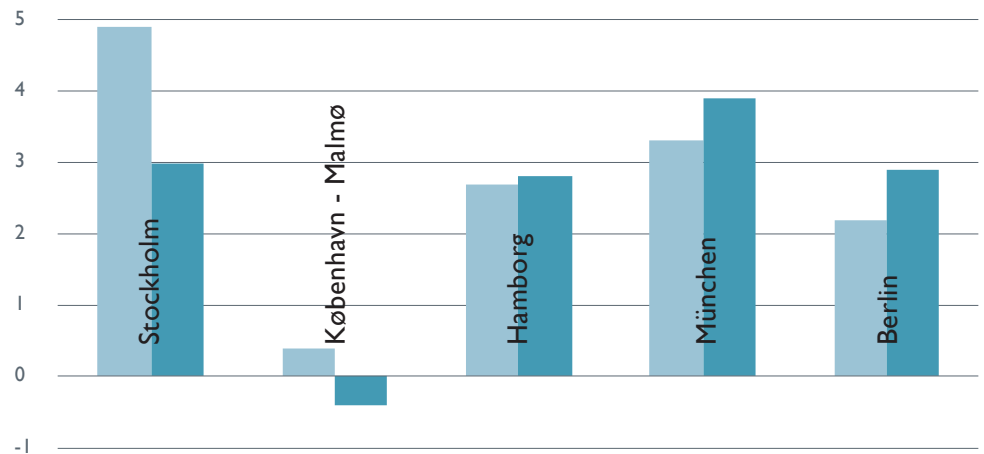


**VÆKST OG BESKÆFTIGELSE**

Økonomisk udvikling 2010- 2012

Kilde: Washington Brooking Institution, 2012

■ BNP vækst pr indbygger (%)  
 ■ Vækst i beskæftigelse (%)



Arbejdskraftens og virksomhedernes mobilitet er øget. Internationale virksomheder slår sig ned i København for at nyde godt af det høje uddannelsesnivea, de stabile forhold og de gode internationale forbindelser. For virksomhederne og deres ansatte er kommunegrænserne i bedste fald ligegyldige og i værste fald en forstyrrende barriere. Den administrative opdeling er en omstændighed, som kommunerne og regionen må tage højde for i arbejdet med at fremme regionens konkurrenceevne. I dag samtænkes de mange offentlige strategier og handlingsplaner ikke tilstrækkeligt.

I lyset af den øgede internationale konkurrence og den større mobilitet er der en stigende regional bevidsthed om, at de enkelte byer og bydele ikke længere konkurrerer mod hinanden. De er tværtimod hinandens forudsætninger for at skabe livskvalitet og vækst. København udgør en drivkraft for de omkringliggende byer, mens oplandet blandt meget andet sikrer et stort arbejdsmarked med kvalificerede medarbejdere og en bred sammensætning af virksomheder. Sammen står kommunerne stærkere end hver for sig. Hvis det skal lykkes at realisere regionens økonomiske potentiale, er der behov for en mere sammenhængende indsats for vækst og beskæftigelse. København vil derfor arbejde for dette i regi af Fokuseret Vækstdagsorden, som er et politisk initiativ til samarbejde om bl.a. vækst og beskæftigelse med deltagelse af samtlige kommuner og regioner på Sjælland og i Skåne.

**RETNING OG INDSATSER**

**For at skabe en sammenhængende konkurrencedygtig region vil vi gennem et stærkt og forpligtende politisk samarbejde mellem de sjællandske og skånske aktører realisere synergieffekter. Vi vil derfor i Kommuneplan 2015:**

- Formulere hvordan de regionale aktører kan skabe et stærkere strategisk samarbejde ved bl.a. at sammentænke og fokusere vækst- og beskæftigelsesindsatser, at styrke samarbejdet mellem universiteter, virksomheder og offentlige myndigheder og at tale med én stemme.
- Formulere hvordan man kan sikre bedre sammenhæng og et mere smidigt samarbejde mellem offentlige myndigheder og organisationer, fx ved en fælles strategi for vækst og beskæftigelse, ved at pulje de regionale midler hertil, og ved at alle organisationer inden for erhvervs- og investeringsfremme, turisme og europæisk interessevaretagelse ledes af ét centralt politisk beslutningsorgan.



# FLERE ARBEJDSPLADSER I KØBENHAVN

# ERHVERVSUDVIKLING

## MÅLSÆTNINGER

Københavns Kommune har et mål om 5 % gennemsnitlig vækst i BNP årligt og skabelsen af 20.000 nye private arbejdspladser frem mod 2020. Vi vil derfor skabe lokaliseringsmuligheder for nye erhverv og virksomheder samt gode rammer, som fastholder eksisterende arbejdspladser i kommunen.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Rammerne for arbejdspladserne

I 2011 - 2012 havde København en vækst i BNP på 2,2 %, hvilket var markant bedre end Danmark som helhed med en vækst på -0,4 %. Men det var lavere end vores mål og lavere end de storbyer, København kan sammenlignes med. For at imødegå denne udfordring er det afgørende, at virksomhederne har de rette rammebetingelser for at kunne vokse og skabe jobs.

Kommunen ønsker, at der fortsat er gode muligheder for, at københavnere kan få et job i København. Derfor arbejder vi aktivt på at understøtte en øget værditilvækst i de nuværende virksomheder, en øget jobskabelse og på at tiltrække flere private investeringer til byen. Vi arbejder samtidig på at skabe en attraktiv by, som kan danne grundlag for nye virksomheder i form af iværksætteri og etablering af udenlandske virksomheder. Dette sker blandt andet gennem udarbejdelsen af en erhvervs- og vækstpolitik.

Københavns Kommune adskiller sig fra andre kommuner i landet ved at have en større andel af arbejdspladser inden for vidensservice,

offentlig administration, finansiering samt hotel og restauration. I dag er der kun få større industrivirksomheder tilbage i København. Det er vigtigt for København, at der fortsat er plads til et bredt udvalg af virksomhedstyper i byen, herunder udvidelsesmuligheder for det nuværende erhvervsliv. Dette stiller krav til kommunens planlægning af erhvervsarealerne.

I dag kan de fleste typer virksomheder lokaliseres tæt på boliger. Derfor er der i de seneste årtier udlagt mange funktionsblandede områder med både boliger og erhverv i København. Enkelte brancher har dog fortsat behov for at være lokaliseret i byens traditionelle erhvervsområder. Dermed supplerer den eksisterende by og de nye byområder hinanden og kan tilbyde forskellige kvaliteter.

Kommunen overvejer at fastholde områder i byen som rene erhvervsarealer, hvor virksomheder med særlige krav til området kan fungere. Dette vil give gode lokaliseringsmuligheder for især mindre produktionsvirksomheder, håndværk, virksomheder med lagerbehov samt visse kreative virksomheder.



### UDVIKLINGSTENDENSER I VIRKSOMHEDERNES ØNSKER TIL KOMMUNENS ERHVERVSAREALER

Store kontorvirksomheder, der vælger at lokalisere deres hovedkvarter i København, efterspørger mulighed for at etablere sig i domiciler. Denne form for erhvervsbyggeri består ofte af store enheder og skal lokaliseres stationsnært.

Virksomheder, som er vigtige for byens service, har svært ved at finde muligheder for lokalisering i de nye byudviklings-

områder. Dette gælder fx for værksteder, service såsom håndværksvirksomheder, automekanikere mv. og mindre distributions- og logistikvirksomheder.

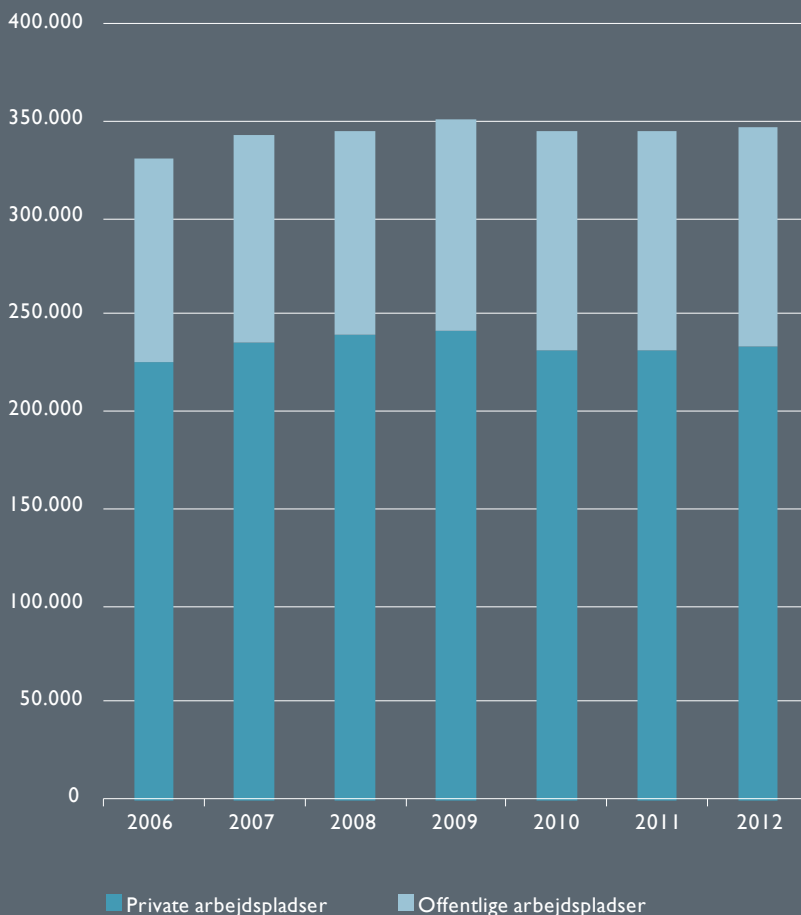
Vi oplever, at det for mange produktionsvirksomheder kan være vanskeligt at finde den rette lokalisering inden for kommunen, hvilket stiller krav til, at vi på tværs af regionen løfter denne vigtige opgave.

En række af byens iværksættere foretrækker lokalisering i områder af byen, hvor huslejen er lav, miljøet er råt og inspirerende, og ejendommene rummer mulighed for lagerplads. Denne form for virksomheder udgør en vigtig del af kommunens vækstlag, og derfor skal der fortsat være gode lokaliseringmuligheder for dem i København.

### ANTALLET AF ARBEJDSPLADSER HAR VÆRET STIGENDE I KØBENHAVN

Der er i alt 348.000 arbejdspladser i København. Ca. 235.000 personer er beskæftiget i den private sektor, som har haft en stigning i antallet af arbejdspladser på ca. 2.500 fra 2010-2012. I nedenstående tabel ses antallet af arbejdspladser i København.

Kilde: Københavns Kommune



### Parkering

Erhvervslivet efterspørger bedre fremkommelighed på vejene, let adgang til varetransport og distribution, bedre parkeringsforhold samt god tilgængelighed for medarbejdere og kunder. Der er stor variation i valget af transportmiddel til virksomhederne og dermed også forskel på behovet for bil- og cykelparkering i forbindelse med kontorerhverv, forskellige typer virksomheder og detailhandel. Moderne kontorbyggeri indrettes i dag således, at der i de enkelte bygninger arbejder flere mennesker end tidligere. Det har desuden vist sig vanskeligt at dobbeltudnytte bilparkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. Kommunen vil derfor undersøge, om der bør ske en justering af parkeringsnormerne.

### Detailhandel og turisme

Kommunen ønsker at understøtte byens handelsliv, der er et vigtigt grundlag for et attraktivt og trygt byliv. Handelsstrøg og butikscentre udfordres i disse år af store ændringer i folks indkøbsvaner, herunder særligt handel på internettet. Derfor er det vigtigt, at nye butiksområder indgår i en bæredygtig sammenhæng med de eksisterende byområders handelsliv.

Turisme bidrager til en stor jobskabelse inden for de serviceerhverv, som beskæftiger mange af de ufaglærte og kortuddannede københavnere. København arbejder for at være et oplevelsescentrum med et mangfoldigt udvalg af aktiviteter, hvilket er afgørende for, at turisterne og københavnere fortsat finder byen interessant. Derfor vil disse elementer også indgå i arbejdet med kommunens nye erhvervs- og vækstpolitik, der blandt andet vil fokusere på, hvordan vi gør det attraktivt for investorer, international arbejdskraft og turister at komme hertil.



## RETNING OG INDSATSER

For at understøtte målet om 5 % vækst i BNP årligt og for at fastholde eksisterende arbejdspladser i kommunen samt sikre lokaliseringmuligheder for nye erhverv, vil vi i Kommuneplan 2015:

- Vurdere behovet for at reservere arealer til erhvervsformål i dele af byen på baggrund af et serviceeftersyn af kommunens eksisterende erhvervsarealer.
- Sikre gode fysiske rammer for forskellige erhvervs-typer, herunder iværksættere, produktions- og håndværkererhverv, større kontorvirksomheder og hovedsæder samt forskningsmiljøer.
- Fastholde København som regionens overordnede indkøbssted og arbejde for gode lokale indkøbsmuligheder i alle dele af byen. Vi vil gennemføre en analyse af de aktuelle tendenser for at vurdere behovet for en revision af detailhandelsstrukturen, herunder bl.a. fastsætte bestemmelser for udvalgsvarebutikker over 2.000 m<sup>2</sup> i kommunens bymidter.
- Sikre Indre Bys særlige status som arbejdssted og indkøbs- og oplevelsescentrum for hele regionen. Vi laver derfor en analyse af udviklingen i Indre By.
- Undersøge behovet for en revision af parkeringsnormerne for bil og cykel for erhvervsbyggeri under hensyntagen til blandt andet det stigende antal arbejdspladser pr. m<sup>2</sup> og kommunens målsætning om en bæredygtig trafiksammensætning.

# FLERE ARBEJDSPLADSER I KØBENHAVN

# UDDANNELSE OG

# BESKÆFTIGELSE

## MÅLSÆTNINGER

København har en målsætning om, at 95 % af de unge gennemfører en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse, at flere unge får en erhvervskompetencegivende uddannelse, og at Københavns overledighed fjernes.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Folkeskolens rolle

Det er vigtigt, at alle har gode muligheder for at få en uddannelse og dermed bedre muligheder for at få et arbejde sidenhen. Samtidig er det afgørende for Københavns muligheder for vækst, at erhvervslivet har adgang til en kvalificeret arbejdsstyrke.

På folkeskoleområdet sker der mange ændringer i disse år: I Københavns Kommune stiger børnetallet, og der vil være behov for omkring 18 nye skolespor frem mod år 2023. Samtidig er der kommet en ny folkeskolereform, som betyder, at folkeskolerne skal omdannes til helhedsskoler.

### COPENHAGEN SCIENCE CITY:

#### VIDEN SKAL VÆRE EN VÆKSTMOTOR FOR KØBENHAVNS ERHVERVSUDVIKLING

I Københavns Kommune har vi igangsat projektet Copenhagen Science City sammen med en række af byens vidensinstitutioner og vigtige samarbejdspartnere for at sikre en god kobling mellem forskning og erhverv. Projektet omfatter området ved Rigshospitalet, Københavns Universitet og Professionshøjskolen Metropol på Nørrebro og Østerbro. Ambitionen er at skabe et miljø, hvor man på tværs af virksomheder og offentlige institutioner frit skaber, deler og udnytter viden. Over 30.000 personer arbejder eller studerer i området til dagligt. Dette er et

potentiale, som kommunen sammen med vidensinstitutionerne vil arbejde på at udnytte, bl.a. med henblik på at skabe flere arbejdspladser i området. Da området rummer en af Europas største koncentrationer af uddannelse, grundforskning og anvendt forskning inden for farmaci, sundhedsvidenskab og naturvidenskab vil det være naturligt, at man udvikler et campusmiljø, hvor nye virksomheder kan drage nytte af den viden, der dagligt skabes på vidensinstitutionerne. Dette skal give flere jobmuligheder.



Københavns kommunale skoler skal fortsat tilbyde en god og attraktiv uddannelse for de københavnske børn. Som følge af reformen skal det undersøges, om skolerne har behov for nye indendørs og udendørs faciliteter. Disse faciliteter kræver dog store kommunale investeringer. Derfor skal det også undersøges, hvordan andre borgere i højere grad kan anvende skolernes faciliteter uden for skolernes åbningstid, hvor mange lokaler står ubenyttede hen efter kl. 15, så man opnår forbedrede faciliteter og en mere bæredygtig udnyttelse af bygningerne. Analyser af tre konkrete skoler viser, at der er omkring 50 % ledig lokalkapacitet på skolerne i tidsrummet mellem kl. 8 og 15. Visse steder skal den ledige kapacitet bruges til at udvide skolen, fordi der er behov i skoledistriktet, men andre steder er der en oplagt mulighed for bedre udnyttelse af byens ressourcer.

Det skal undersøges, om det er muligt at udforme reglerne, så bygningerne kan ændre funktion uden krav om dyre ombygninger. Der er gevinster ved at lave multifunktionelle bygninger, som kan rumme flere af de forskellige kommunale faciliteter; der skal være distribueret ud over byen med udgangspunkt i skoler og fritidstilbud. Dette kan understøtte folkeskolernes rolle som et samlingspunkt med flere funktioner i kvarteret.

At de unge efter folkeskolen gennemfører en ungdomsuddannelse har stor betydning for deres videre liv. Derfor arbejder kommunen på at øge andelen af unge, som gennemfører deres uddannelse. Ungdomsuddannelsesstederne er nære samarbejdspartnere for kommunen, og det er en vigtig dagsorden, at byens virksomheder kan tilbyde de unge fra erhvervsskolerne en praktikplads for at give de unge praktisk erfaring med deres kommende arbejde.

Flere københavnere skal i job. Konkrete eksempler på aktuelle udfordringer er, at der er 25 % ledighed blandt nyuddannede akademikere i København, og at der på sigt er behov for flere borgere med erhvervsuddannelser. I dele af København er andelen af borgere i beskæftigelse lav, og vi arbejder derfor målrettet på at løfte beskæftigelsesgraden i de udsatte byområder op på niveau med københavnergennemsnittet.



## RETNING OG INDSATSER

**For at understøtte målene om, at 95 % af de unge gennemfører en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse, at fjerne overledigheden i København og at styrke folkeskolens rolle i bydelene, vil vi i Kommuneplan 2015:**

- Fremme planlægning som understøtter folkeskolereformen på baggrund af en vurdering af kommuneplanens generelle bestemmelser med relevans for skoler.
- Undersøge om der i kommuneplanen kan arbejdes med principielle udpegninger for placering af folkeskoler. I det arbejde skal der arbejdes med folkeskolereformens muligheder for at skabe et samlingspunkt i lokalsamfundet og få mere sammenhæng i byen på tværs af skoledistrikter og bydelsgrænser.
- Undersøge om nytænkende løsninger kan forbedre faciliteterne, føre til en bedre udnyttelse og højne den bæredygtige profil i bygningsmassen.
- Samarbejde med staten om de nødvendige udbygningsmuligheder for ungdomsuddannelser, erhvervsuddannelser og videregående uddannelser.
- Gennemføre en strategisk planlægning for byområder, hvor forskningsinstitutioner er lokaliseret, for at understøtte synergieffekter mellem forskningsmiljøer og erhverv, som eksempelvis Copenhagen Science City og Sydhavn.



# EN SAMMENHÆNGENDE BY

# SAMMENHÆNGENDE

# BYOMRÅDER

## MÅLSÆTNINGER

Det er ambitionen for byudviklingen i København, at byens nye og gamle kvarterer hænger godt sammen både fysisk, socialt og kulturelt. Udviklingspotentialerne i Københavns nye vækstområder og i den eksisterende by skal komme hele byen til gavn for fortsat at sikre en stærk social sammenhængskraft i hele København. Udsatte byområder skal løftes til københavnniveau for at sikre, at byen ikke bliver socialt opsplittet.

## FOKUSERET BYUDVIKLING

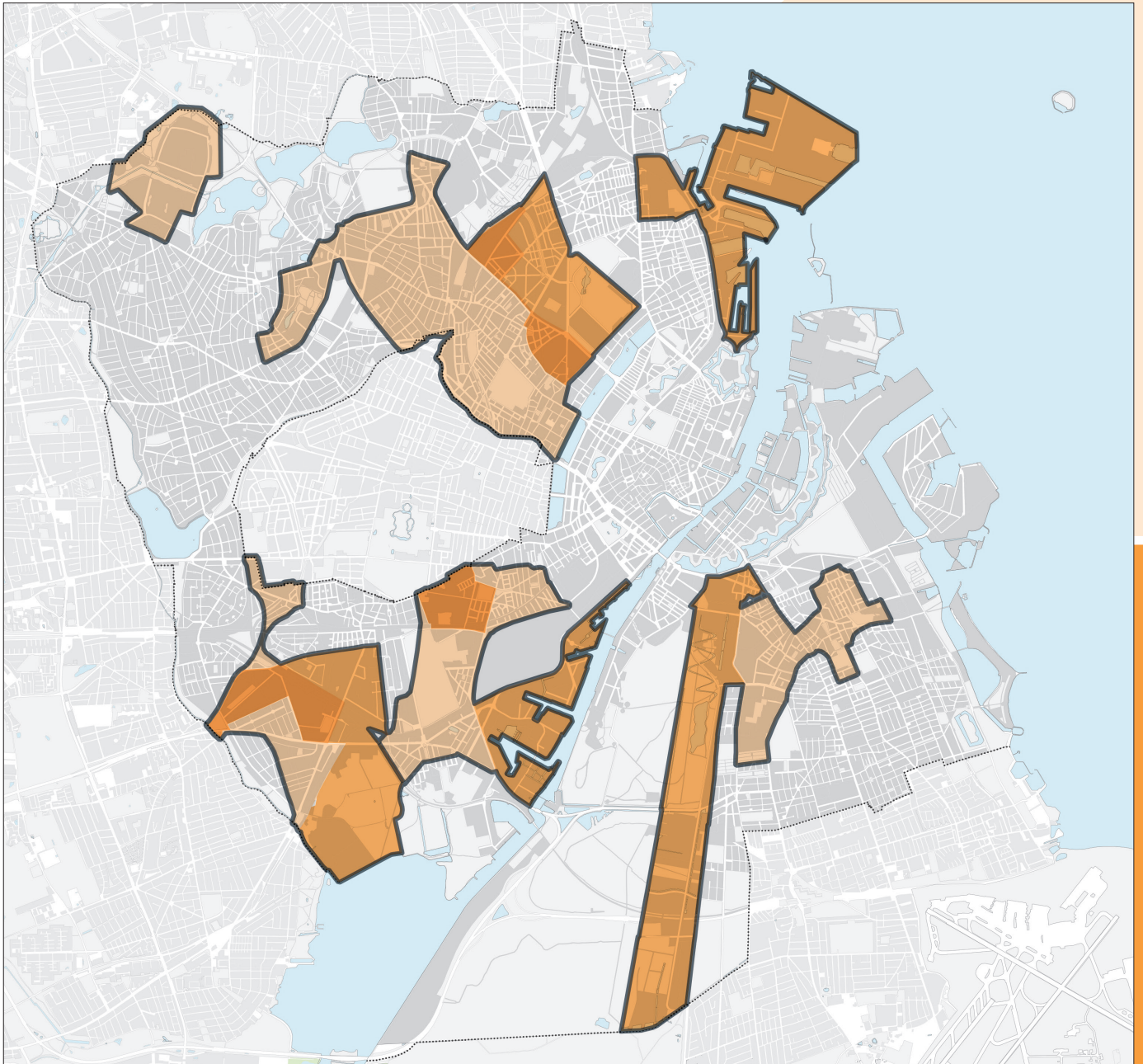
Handlingsplaner: København vokser, og nye byområder skyder frem. Københavns Kommune har for 2013 og 2014 arbejdet med fokuseret byudvikling i form af handlingsplaner for de nye byudviklingsområder Nordhavn, Carlsberg, Sydhavn, Valby og Ørestad samt for Copenhagen Science City og har investeret godt 2 mia. kr. over en 4-årig periode i kommunale faciliteter og service i de nye og omdannede områder. Desuden er der tidligere udarbejdet handlingsplaner for Nordøst Amager, Politortorvet og Nordvest.

Udviklingsplaner: I 2011 vedtog Københavns Kommune en politik for udsatte byområder, der har som overordnet mål, at vi skal gøre op med den sociale splittelse i byen, hvor nogle kvarterer halter bagud, mens andre udvikler sig hastigt.

Kommunen udarbejder på den baggrund udviklingsplaner for Tingbjerg/Husum, Bispebjerg/Nordvest, Nørrebro, Valby-Vigerslev,

Vesterbro-Kongens Enghave og Amager-Sundby. Desuden er der udarbejdet en supplerende udviklingsplan for Nørrebro, som sætter fokus på Mjølnerparken. Kommunen har med udviklingsplanerne investeret i størrelsesordenen 240 mio. kr. i områderne siden 2012.





#### OMRÅDER MED FOKUSEREDE BYUDVIKLINGSINDSATSER I KØBENHAVN

De udpegede nye byudviklingsområder, hvor der er udarbejdet handlingsplaner for 2013 og 2014, samt de i 2010 udpegede udsatte byområder:

- Område med fokuseret byudviklingsindsats
- Udsat byområde
- Nyt byudviklingsområde
- Overlap mellem nyt byudviklingsområde og udsat byområde

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Fokuseret byudvikling

Københavns Kommune arbejder med forskellige former for fokuseret byudvikling i nye byområder, i den eksisterende by og i udsatte byområder. Det er vores ambition at blive endnu bedre til at se på byen i sammenhæng og fokusere på det udviklingspotentiale, alle byområder rummer. At arbejde med byen som en helhed giver en robust og attraktiv by, hvor investeringer i et område kommer de øvrige områder til gavn.

Det er karakteristisk for de nye byudviklingsområder, at de flere steder grænser op til udsatte byområder. Her skal vi med fokuserede byudviklingsindsatser søge at fremme en positiv

udvikling og godt samspil ved at samtænke planlægning og investeringer i de nye og de eksisterende byområder.

I Sydhavn og Nordhavn er sammenhængen mellem den eksisterende by og de nye byudviklingsområder besværliggjort af fysiske barrierer. Sammenhængene kan styrkes ved at nedbryde trafikale barrierer og styrke mulighederne for at bevæge sig på kryds og tværs.

## I KØBENHAVN SKAL ALLE FØLE SIG TRYKKE ALLE STEDER I BYEN

### - SIKKER BY INDSATSER I KØBENHAVNS KOMMUNE

Tryghed er afgørende for, hvorvidt det er attraktivt at bosætte sig, arbejde og etablere erhverv i byen. Københavns Kommune har fokus på det kriminalitetsforebyggende og tryghedsskabende arbejde med en række Sikker By indsatser, som også bidrager til at skabe social sammenhæng og bygge bro mellem forskellige kvarterer i byen.

København er inde i en positiv udvikling, når det gælder kriminalitet og tryghed. Tal fra Københavns Politi viser, at anmeldelser af vold er faldet støt over de senere år, og i Københavns Kommunes Tryghedsindeks angiver københavnere, at de føler sig mere trygge ved at færdes i byen. Der er dog stadig områder i København, som nogle borgere oplever som utrygge at bo og færdes i. Derfor er der fortsat behov for at sikre social og fysisk sammenhæng mellem udsatte lokalområder og resten af byen, så ingen områder bliver isolerede og opleves som utrygge. Ligesom der stadig er behov for at opretholde et stabilt højt tryghedsniveau i resten af byen.

Vi har et stærkt samarbejde mellem de sociale myndigheder i kommunen, skolerne, politiet, kriminalforsorgen, boligforeningerne, jobcentre m.fl. Vi har fokus på de lokalområder, hvor der er behov for særlige, områdebaserede indsatser for at øge

trygheden og begrænse den borgerrettede kriminalitet. Dette arbejde er bl.a. forankret i lokale partnerskaber, der inddrager borgere og lokale aktører i udviklingen af et lokalområde.

I den fysiske udformning af byens rum lægger vi vægt på tryghedsskabende elementer som overskuelige forbindelsesveje, belyningsplaner, naturlig overvågning, videoovervågning i boligforeninger, hvor beboerne ønsker det, og generelt et incitament til at få flere folk til at færdes på gaden ved at arbejde for blandede funktioner som erhverv, butikker, idræt, kultur mv. i boligkvarterer.

### EKSEMPEL: PIN POINT – PARTNERSKAB MELLEM POLITI OG KOMMUNE PÅ INDRE NØRREBRO

En langsigtet indsats for at fjerne banderne og deres skadelige indflydelse på Indre Nørrebro kræver en helhedsindsats, hvor politi og kommune arbejder tæt sammen, og hvor lokalsamfundet inddrages. Derfor har Københavns Politi og Københavns Kommune indgået et forpligtende "Partnerskab for et trygt Indre Nørrebro". Den politimæssige indsats mod bandemiljøet er suppleret af en bred vifte af forebyggende og borgerinddragende sociale, beskæftigelsesrettede og byplanmæssige tiltag, der gennemføres af Københavns Kommune.



### Udsatte områder

Høj livskvalitet i et boligområde forudsætter bl.a. attraktive boliger og tryghed. Det forudsætter også gode skole-, kultur- og fritidstilbud samt beskæftigelsesmuligheder og sundhedsfremmende tilbud. Forskellene i uddannelses-, indtægts- og sundhedsniveau på tværs af bydelene i København vil skabe en mere opdelt by, hvis ikke vi sætter ind for at undgå det.

Kommunale investeringer i fx daginstitutioner, skoler, sportsanlæg, rekreative områder mv. kan bruges til at skabe mere sammenhæng i byen ved en strategisk placering, der giver os lejlighed til at møde hinanden på tværs af kvarterer. De udsatte områder rummer også potentiale for placering af erhverv eller kommunale arbejdspladser, som kan bidrage til et mere funktionsblandet byområde.

Letbane og anden højklasset kollektiv trafik samt veje kan også medvirke til at skabe bedre overgange mellem byområder samt åbne områder op, der ligger isoleret fra resten af byen.

De enkelte kommunale indsatser skal planlægges med udgangspunkt i områdernes forskelligheder samt forskellige ressourcer og behov. Derved kan de udsatte områders potentialer bidrage til en bedre livskvalitet i området såvel som i byen i øvrigt.

## RETNING OG INDSATSER

**For at sikre at Københavns nye og gamle byområder hænger godt sammen, vil vi i Kommuneplan 2015:**

- Arbejde koordineret med de områder i byen, hvor vi laver fokuserede byudviklingsindsatser, så vores indsatser og investeringer i byens udviklingsområder og i byens ældre områder understøtter hinanden.
- Understøtte fysiske og funktionelle indsatser for at knytte isolerede boligområder tættere til den omgivende by - blandt andet via strategisk placering af kommunal service som fx skoler og via fjernelse af trafikale barrierer - for at bevare den sociale sammenhængskraft.
- Revidere vejnettsplanen og cykelstikortet for at skabe overgange mellem de nye og de gamle byområder og for at overkomme nogle af de trafikale barrierer, der er i visse områder af byen.

# EN SAMMENHÆNGENDE BY

# SOCIAL BALANCE

## MÅLSÆTNINGER

København skal være en by, hvor der er blandede og mangfoldige boligområder med boliger til alle, hvor de almene boliger udgør minimum 20 % af kommunens boligmasse, og hvor flere oplever, at de hører til i København.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Store forskelle bydelene imellem

København rummer forskellige bydele og kvarterer med hver deres styrker og karakteristika. Sådan skal det blive ved at være, for mangfoldigheden og de forskellige områders særpræg er med til at gøre København til en spændende storby.

Samtidig bliver den sociale sammenhængskraft i København udfordret, idet vi oplever stadig større forskelle mellem dele af byen inden for arbejdsløshed, uddannelsesniveau, sundhed, fattigdom mv. Eksempelvis er der en forskel i den gennemsnitlige levealder på Nørrebro og i Indre By på syv år. En anden forskel, der kan aflæses af det socioøkonomiske københavnerkort, er andelen af mennesker, der er i beskæftigelse eller under uddannelse. I store dele af byen er det under 10 % af beboerne, der er på kontanthjælp eller førtidspension. Men der er også områder i byen, hvor 25 % eller flere er på kontanthjælp eller førtidspension. Med ambitionen om en sammenhængende by vil vi arbejde for at hindre en social skævvridning.

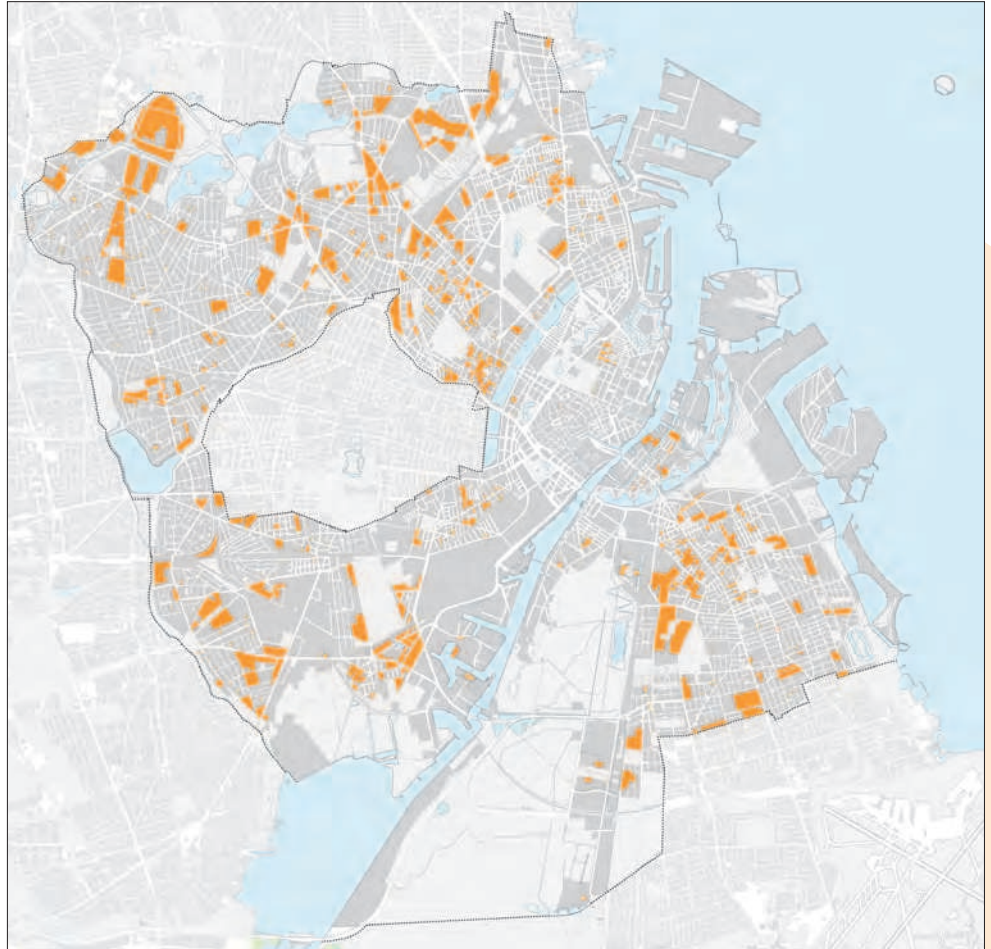
I København er der overordnet set en balanceret fordeling i boligernes ejerformer med 19 % ejerboliger, 20 % almene boliger, 26 % privat udlejning og 33 % andelsboliger. Almene boligområder i København består overvejende af gode boliger med velfungerende naboskaber, hvoraf en del også udgør et billigere boligtilbud, end man finder på det private marked. Når man sammenligner byens forskellige kvarterer, er der dog en mere ulige fordeling af ejerformer.

Det er samtidig en kendsgerning, at der er en koncentration af sociale og sundhedsmæssige udfordringer i visse almene boligområder – særligt de store bebyggelser, som ikke er godt integreret i den omgivende by.

### Varieret sammensætning af ejerformer og boligtyper

I de nye byområder gør grundpriserne det vanskeligt at nå målsætningen om en varieret sammensætning af ejerformer og boligtyper.

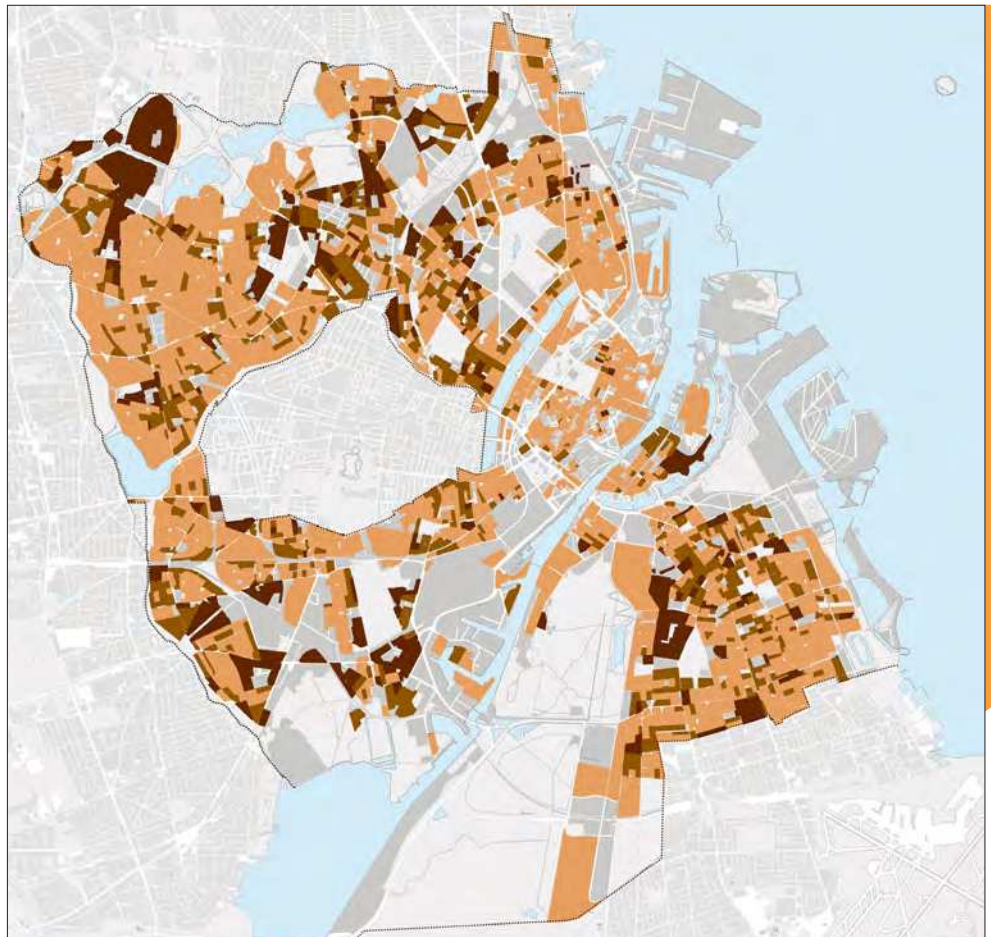
### FORDELING AF ALMENE BOLIGER I KØBENHAVN, 2013



### BORGERE PÅ KONTANTHJÆLP OG FØRTIDSPENSION

Adersgruppen 18-64 år:  
I opgørelsen er medtaget karreer med  
10 eller flere beboere, der ligger i et B,C  
eller S område, dvs. et område til boliger  
eller blandet bolig og erhverv.  
København 2012  
Kilde: Københavns kommune

- 25 % og derover
- 10 til 25 %
- Under 10 %





Grundpriserne kan være en barriere for etablering af almene boliger i de nye byområder; mens de private ejendomsudviklere er tilbageholdende med at opføre privat boligbyggeri i eksisterende områder med mange almene boliger. Blandede boligområder sikrer boliger til alle indkomstgrupper og giver en god blanding af børn fra forskellige hjem i byens daginstitutioner og skoler. Vi arbejder derfor for bedre redskaber i lovgivningen til at føre en aktiv boligpolitik.

En udbygning af almene boliger i København, udenfor områder med en stor andel af almene boliger i forvejen, er en forudsætning for ikke på længere sigt at koncentrere de sociale problemer.

### De almene boligorganisationer

Københavns Kommune har et godt og bredt samarbejde med de almene boligorganisationer, som ejer de almene boliger i byen. Dette er med til at sikre en balanceret beboersammensætning i områder med almene boliger samt sikre, at der også er boliger egnede til boligsocial anvisning til de grupper, der har

en meget lav betalingsevne. Dette samarbejde aftales nærmere mellem parterne i en hovedaftale og en udlejningsaftale.

### Billige boliger

I de senere år har tilflytningen af unge og studerende medført en stigende efterspørgsel på meget billige boliger; og befolkningsvæksten i København øger i et vist omfang også behovet for flere boliger til borgere med lav indkomst eller med særlige behov. Samtidig bliver flere af de små og billige boliger moderniseret eller sammenlagt i takt med den almindelige og nødvendige forbedring af boligmassen. Dette betyder - sammen med den generelle stigning i boligudgifter - at særligt antallet af de billigste almene boliger, som unge kontanthjælpsmodtagere og socialt udsatte kan betale, er faldet.

København har i dag landets længste ventetid på kommunal anvisning af bolig. Antallet af boliger til under 3.000 kr., som Københavns Kommune har modtaget til boligsocial anvisning, er faldet markant de senere år. Tal fra Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter viser, at der i 2013 var 2.731 almene boliger til under

## SAMARBEJDE MELLEM KOMMUNEN OG DE ALMENE BOLIGORGANISATIONER

### HOVEDAFTALEN

Københavns Kommune og Boligselskabernes Landsforenings I. kreds indgik i 2010 en hovedaftale for at styrke samarbejdet om en række fælles politiske mål. Aftalen omhandler bl.a. målsætninger om nybyggeri, fremtidssikrede og attraktive almene boliger og de boligsociale opgaver.

### UDLEJNINGSAFTALEN

Andelen af beboere på overførselsindkomst er i gennemsnit tre gange højere i byens almene boligområder sammenlignet med København generelt. Tallet dækker over store variationer mellem de enkelte boligafdelinger.

Siden 2007 har boligorganisationerne haft en rammeaftale om udlejning med Københavns Kommune. Det overordnede

formål med rammeaftalen om udlejning er at sikre en bred beboersammensætning med social sammenhængskraft. Aftalen skal modvirke, at nogle almene boligområder får en uheldig koncentration af borgere, som er på overførselsindkomst, samtidig med, at kommunen fortsat skal kunne løse sine boligsociale forpligtelser.

### Årlig nøgletalsmåling:

Resultaterne af den valgte strategi har været tydelige. Fx er andelen af beboere på overførselsindkomst i perioden 2006 – 2012 faldet fra 39,4 % til 30,1 % i Tingbjerg/Utterslevhuse og fra 58,9 % til 44,6 % i Mjølnerparken.

3.000 kr. i København. I 2013 ventede borgere under 25 år gennemsnitligt 286 dage og borgere over 25 år gennemsnitligt 198 dage på en kommunalt anvist bolig. Der er derfor brug for en særskilt indsats for fremover at have tilstrækkeligt med billige boliger til både almindelige lavindkomstgrupper og til boligsocial anvisning til udsatte borgere.

Vi arbejder i København på at forebygge stigende hjemløshed blandt unge. Denne og andre indsatser på socialområdet er afhængige af tilgængelige billige boliger til boligsocial anvisning.

For at imødekomme den stigende efterspørgsel fra studerende på billige boliger har vi i København med et tillæg til Kommuneplan 2011 forhøjet kvoten for ungdomsboliger fra 3.000 til 6.000 i planperioden frem mod 2023.



## RETNING OG INDSATSER

For at styrke den sociale sammenhængskraft i København og sikre boliger til borgere med forskellig betalingsevne og forskellige behov vil vi i Kommuneplan 2015:

- Fastholde målet om 20 % almene boliger i byen samlet set inklusiv almene ungdomsboliger, plejeboliger til ældre og plejeboliger til fysisk og psykisk handicappede.
- Fremme spredning af almene boliger i byen.
- Sætte særligt fokus på at opnå 20 % almene boliger i nye byudviklingsområder.
- Undersøge hvorvidt kommuneplanrammerne kan medvirke til at muliggøre billige boliger til grupper med meget lav betalingsevne.
- Styrke samarbejdet og indgå partnerskaber med de almene boligorganisationer i København.
- Anmode staten om bedre redskaber til at føre en aktiv boligpolitik og sikre almene boliger også i nye byudviklingsområder.

## KVALITET I BYEN

# KLIMA OG MILJØ

### MÅLSÆTNINGER

København har et ambitiøst mål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 og samtidig vise, at det er muligt både at skabe vækst og reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. København skal samtidig gøres klar til at håndtere klimaændringerne, bl.a. med en skybrudsplan, der sikrer byen mod oversvømmelse.

### TENDENSER OG KONSEKVENSER

#### Klimaforandringer

Behovet for at sikre os mod klimaforandringernes følger, såsom skybrud og stigende vandstand i havet gør, at vi skal samtænke en række elementer i planlægningen af byen. Brugen af veje og grønne områder skal afvejes med klimatilpasningsplanens og skybrudsplanens løsninger, så arealer stadig kan bruges til deres hovedformål, selvom de udvikles til også at håndtere skybrud.

Byens beskyttelse mod stormflod og havvandsstigning vil i fremtiden blive en udfordring. Klimatilpasningsplanen har vist, at der skal findes muligheder for at regulere vandstanden i Københavns havn. Havvandsstigningen og risikoen for stormflod giver anledning til at se nærmere på de første skridt, der bør tages for at løse udfordringerne med en langsom, men til gengæld langvarig stigning i havets niveau og dermed bl.a. risikoen for stormflod.

#### CO<sub>2</sub>-neutral by

Kommunens målsætning om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 betyder, at byudviklingen må nytænkes på en række punkter. Kommunen arbejder på projekter, hvor der opbygges ny viden inden for lavenergibyggeri og energirenovering, som andre også kan have gavn af.

Energirenovering af eksisterende bygninger er en af de primære udfordringer for en CO<sub>2</sub>-neutral by. Her er det vigtigt, at planlægningen forstærker fordelene ved en renovering fx med bedre muligheder for tagboliger og øget boligkvalitet.

I fremtiden vil omstillingen af Københavns energisystem betyde, at der kommer mere vedvarende energi. Det vil blive mere synligt i form af eksempelvis vindmøller, solenergi og lagre til energi. Det skal sikres, at der er den nødvendige plads og kapacitet hertil, og at lokaliseringen sker hensigtsmæssigt både i forhold til energisystemet og den øvrige anvendelse af byen.

En del af energiomstillingen betyder, at affaldet også skal ses som en ressource. En bedre udnyttelse af affaldet kan på langt sigt blive både en miljømæssig og økonomisk gevinst. Målet er at reducere mængden til forbrænding med 20 % og sikre, at mindst 45 % af husholdningsaffaldet bliver genanvendt i 2018. Det skal byen være rustet til ved at råde over den nødvendige infrastruktur. De kollektive energi- og affaldssystemer i København løser opgaven bæredygtigt og understøttes af befolkningstætheden.





I 2025 skal den kollektive trafik være CO<sub>2</sub>-neutral, og 60 % af udslippet af NO<sub>x</sub>-partikler skal fjernes, så luften bliver renere. Kommunen udarbejder en plan, der sikrer CO<sub>2</sub>-neutrale busser i 2025, og har samtidig forsøg med el- og hybridbusser. Byudviklingen skal styrke brugen af disse klimavenlige trafikformer:

#### Ressourcer

Vi vil øge anvendelsen af Københavns regn- og grundvandsressourcer til bl.a. vanding af parker og anden vandforsyning, hvor der ikke er behov for drikkevandskvalitet. Derved reduceres behovet for import af drikkevand fra andre kommuner, og udledningen af regnvand til kloakkerne mindskes. København vil i fremtiden udvikle metoder til i højere grad at opsamle og anvende vandressourcen.

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

## RETNING OG INDSATSER

For at sikre, at Københavns Kommunes klima- og miljømål understøttes af byudviklingen, vil vi i Kommuneplan 2015:

- Vurdere behovet for at tilpasse kommuneplanens bestemmelser for at fremme målet om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.
- Forbedre kommuneplanens rammevilkår for vedvarende energi.
- Se på behovet for nye eller udvidede lokaliseringsmuligheder til energiproduktionen i København og så vidt muligt integrere dem med andre formål i byen.
- Indarbejde klimatilpasning i kommuneplanen og afveje dette i forhold til andre interesser i planlægningen, herunder revidere vejnetsplanen, så den koordineres med sikring af byen mod skader som følge af skybrud.
- Analysere mulighederne for at afbøde konsekvenserne af havvandsstigning og optage bestemmelser i planlægningen med henblik på fremtidige anlæg til sikring mod stormflod.
- Vurdere behovet for udpegnings af arealer til fremtidig håndtering af affald og fremme integrerede løsninger i byen.
- Vurdere behovet for bynær deponeringskapacitet for forurenede jord for at sikre en forsvarlig og miljørigtig deponering uden unødigt transport.

# KVALITET I BYEN

# BÆREDYGTIG

# ANVENDELSE

# AF AREALER

# OG BYGNINGER

## MÅLSÆTNINGER

Københavns Kommune vil balancere behovet for plads til alle byens funktioner og optimere anvendelsen af byens rum, bygninger og rekreative arealer, så København fortsat har et højt service-niveau, og så byens uderum har en høj kvalitet til glæde for både beboere og brugere.

## TENDENSER OG KONSEKVENSER

### Flere brugere af byens faciliteter

Med flere beboere i kommunen vil der være flere brugere af - og dermed et øget behov for - skoler, gymnasier, kultur- og fritidstilbud, infrastruktur, grønne arealer mv. Derfor er vi i planlægningen opmærksomme på at etablere nye rekreative muligheder som fx Vandkulturhuset i Valby og nye kunstgræsbaner. Samtidig kan mere integreret brug og udvikling af faciliteterne medvirke til at imødekomme en del af dette behov, og det kan være i form af multifunktionelle bygninger, som kan rumme flere af kommunens tilbud. Kommunen er kommet langt i arbejdet med at sikre daginstitutions- og folkeskoledækning til københavnerne bl.a.

gennem nytænkende tilgang til udformningen af udearealerne.

De mange ønsker til brug af byens arealer kan skabe et pres for øget udnyttelse af områder, som i Kommuneplan 2011 er udpeget til først at blive byudviklet efter 2027. En ændret mulighed for midlertidig brug af disse arealer kan mindske presset for at åbne for decideret byudvikling. Herved sikres en fortsat tæt koordinering af offentlige investeringer og byudvikling.

### Adgang til nye rekreative arealer

København vokser ikke alene i befolkning. Kommunen er gennem mange år blevet større

i areal via opfyld af vandarealer – også mens befolkningen var faldende. I 1950, da befolkningen toppede, var kommunens areal 75 km<sup>2</sup>. I 2010, inden Nordhavnsopfyldet blev udført, var det vokset til 90 km<sup>2</sup>. Særligt havnefunktioner og rekreative formål optager denne arealvækst, fx Amager Strandpark og den nye krydstogtterminal i Nordhavn. Samtidig er mange store områder blevet åbnet for københavnernes ved omdannelse af tidligere industri- og havnearealer, som FL Schmidt-grunden i Valby, Carlsberg, Nordhavn og Sydhavn. Det har givet byen nye, hidtil utilgængelige eller ikke-eksisterende rekreative områder, som fx den eksotiske have på Carlsberg eller parken på DSB-arealet ved Mimergade. Derudover har indsatsen med gårdsaneringer og byfornyelse skabt nye mindre områder med rekreativ

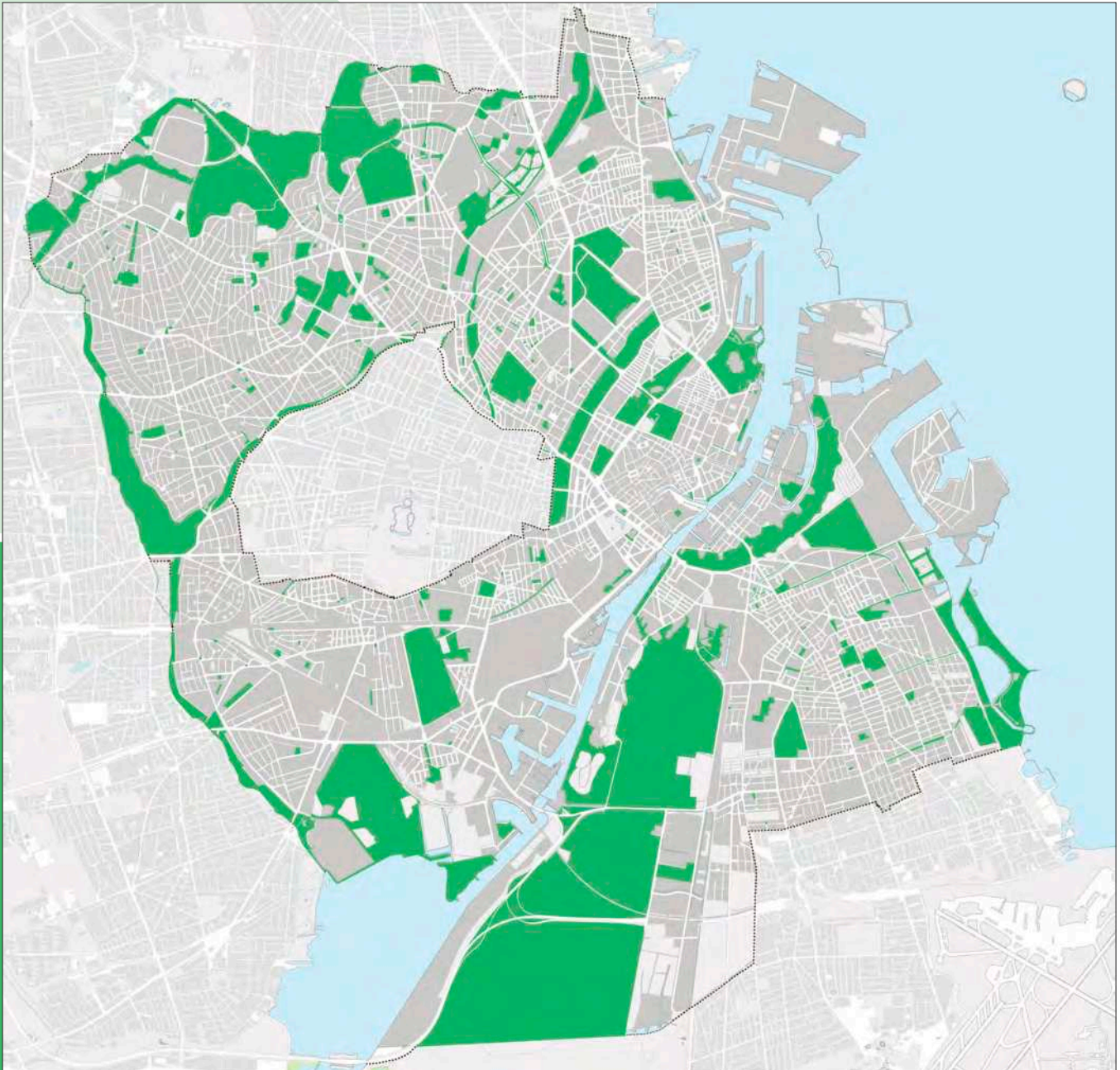
værdi i hverdagen i form af grønne byrum og gårdrum, som sammen med kolonihaverne ligger udover de områder, som kortet på næste side viser.

### Rekreativt potentiale

Der er stor forskel i benyttelsen af forskellige rekreative områder. Det hænger bl.a. sammen med, at især rekreative områder af historiske årsager er uens fordelt i byen og dermed ikke centralt placeret i forhold til beboelse og arbejdspladser. Der er også forskel på, hvor udviklede og tilgængelige de er. Det gælder især de naturprægede områder som fx Vestamager og Kalvebodkysten. En undersøgelse af anvendelsen af indendørs såvel som uden-dørs idrætsfaciliteter viser også store forskelle.







**OFFENTLIGT TILGÆNGLIGE GRØNNE AREALER**

Københavns grønne og blå struktur 2014. De viste grønne arealer er kommunale og statslige grønne, rekreative områder med offentlig adgang - herunder parker, naturområder, strande, idrætsanlæg og kirkegårde samt lokalplanudlagte private arealer med parkfunktion.

Byens haller, udendørsbaner og svømmehaller udnyttes intensivt, særligt i foreningernes tid, mens der er yderligere potentialer i gymnastiksale og i dagtimerne. Også havnens potentiale som rekreativt område benyttes ret forskelligt. Med havnebadene har københavnernes taget havnen til sig, men der er stadig strækninger med store kvaliteter, som benyttes meget lidt, og som med den rette indsats kan udnyttes langt bedre. Havnens potentiale som rekreativt rum skal derfor udvikles til gavn for byen.

Christiansholm, i daglig tale kaldet "Papirøen", er et område ud til havneløbet overfor Skuespilhuset, hvor der har ligget et stort papirlager, der nu er flyttet. Sammen med grundejeren By & Havn vil kommunen i løbet af 2014 begynde at undersøge mulighederne for områdets fremtidige anvendelse, da det har et stort potentiale for at rumme boliger, erhverv, kulturelle institutioner samt rekreative faciliteter. Ideerne og planlægningen vil blive udviklet på baggrund af en bred inddragelse af københavnernes og offentligheden generelt.



## RETNING OG INDSATSER

**For at sikre en bæredygtig anvendelse af kommunale tilbud, anlæg og byens arealer vil vi i Kommuneplan 2015:**

- **Forbedre mulighederne for at sikre den kommunale service, fx skoler og daginstitutioner, ved at se på muligheder for at forenkle kravene til arealerne.**
- **Undersøge mulighederne for at målrette arealudlæg i kommuneplanen til skoler og lignende.**
- **Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer, så tomme faciliteter undgås, kvaliteten optimeres, ressourcer udnyttes bedre og borgernes efterspørgsel efter nære rekreative tilbud imødekommes.**
- **Undersøge og udnytte mulighederne for at udvikle og forbedre brugen af de grønne, rekreative arealer og af havnens rekreative potentialer.**
- **På baggrund af den øgede brug af byens fællesarealer undersøge mulighederne for at understøtte driften af rekreative arealer mv. bedre blandt andet ved at se på fordeling af ansvar, alternative former for regulering og placering af driftspladser i byen.**
- **Fremme etablering af offentligt tilgængelige grønne områder og fritidsfaciliteter mv. som led i byudviklingen blandt andet gennem nytænkende planbestemmelser og dialog med grundejere og andre interesserede parter.**
- **Undersøge mulighederne for midlertidig anvendelse af arealer, som ikke er udlagt til byudvikling.**

## KVALITET I BYEN

# SUNDE RAMMER FOR KØBENHAVNERNE

### MÅLSÆTNINGER

Københavnerne skal leve længere, have flere gode leveår og have lige muligheder for et sundt og aktivt liv. Københavnernes overdødelighed som følge af luftforurening skal reduceres.

### TENDENSER OG KONSEKVENSER

#### Sundhed

Sundhed er mere end fravær af sygdom. At være sund handler om at have det godt fysisk, mentalt og socialt. Sundhed skal ikke kun være for dem, der selv tager de sunde valg. Alle københavnere skal have mulighed for at leve et sundt og langt liv uden alvorlige livsstilssygdomme, der begrænser deres udfoldelse og livskvalitet.

Den sociale ulighed i sundhed er øget gennem de seneste 25 år. Middellevetiden vokser i alle bydele, men mest i Indre By og mindst på Nørrebro, Bispebjerg og Brønshøj-Husum. Middellevetiden er højst i Indre By med 80,2 år og lavest på Nørrebro med 73,3 år.

Københavns Kommune arbejder løbende på at mindske den sociale ulighed i sundhed. Det gør vi både i den fysiske planlægning og ved en række andre indsatser. Der er investeret i bevægelsesfremmende byrum, tidlig opsporing af børn i sårbare familier, røgfrie miljøer, sunde arbejdspladser, åbne og gratis forebyggelsestilbud samt effektiv rehabilitering efter sygdom.

#### Den fysiske indretning af byen

Byens rum og indretning har stor betydning for, hvordan københavnere bevæger sig rundt i og bruger byen i deres hverdag og til deres fritidsaktiviteter. Der skal være mulighed for bevægelse på pladser og i parker, men der skal også være områder, der giver mulighed for fordybelse og ro. Der skal være kort afstand fra boligen til grønne byrum der, som fx Sønder Boulevard, animerer til bevægelse. Veje og jernbaner, som gennemskærer områder og besværliggør adgangen til grønne områder for københavnere, er en udfordring. Der skal være let adgang til grønne områder ved hjælp af gode gå-, løbe- og cykelvenlige forbindelser på tværs af byen, og det skal være nemt at færdes til fods og på cykel. Det er forhold, der bidrager til, at københavnere har mulighed for at være sunde både fysisk og mentalt.

#### Støj og luft

Den fysiske planlægning af byen og infrastrukturen påvirker også københavneres sundhed i form af luftforurening og støjbelastede strækninger langs vejene. I 2010 var luftforurening





med partikler i København blandt andet årsag til 540 dødsfald og 600.000 sygedage og hospitalsindlæggelser. Trafikstøj kan medføre fysiske og psykiske gener. Støj kan også påvirke ydeevnen samt børns læring og motivation. Mere end 35.000 boliger i København er udsat for stærk støjbelastning over 68 dB.

Vi arbejder i København på at dæmme op for disse alvorlige og sundhedsskadelige gener bl.a. ved at investere i forbedringer for byens cyklister, så flere tager cyklen og derved ikke bidrager til luftforureningen. Vi bruger støjreducerende asfalt på udsatte steder i byen og tilrettelægger afviklingen af trafikken med henblik på at reducere trafikstøj. Vi anlægger mere metro for at flytte forurenende trafik på vejene ned under jorden til en mere bæredygtig trafikform. Jo flere, der vælger cykel og metro frem for bil, jo mere nedbringes støjen og luftforureningen til gavn for den almene sundhed og til gavn for den enkeltes personlige sundhed.

## RETNINGER OG INDSATSER

For at sikre, at byen giver borgerne de bedste muligheder for at leve et sundere og længere liv, vil vi i Kommuneplan 2015:

- Sikre at det er nemt og sikkert at transportere sig selv til fods og på cykel. Vi vil analysere cykelstikortet for at se, om det planlagte stinet skal revideres eller udbygges.
- Sikre forbindelser på tværs af byen og let adgang til rekreative områder ved hjælp af gode gå-, løbe og cykelvenlige ruter.
- Fremme adgangen til gode udendørsarealer og skabe god sammenhæng til faciliteter i den omgivende by ved kommunale institutioner som skoler, daginstitutioner, væresteder og plejecentre.
- Arbejde for grønne områder og opholdsmuligheder, der inviterer til aktivitet og leg, men også for områder med mulighed for fred, ro og fordybelse.
- Arbejde for at nedbringe støjgenerne langs byens støjbelastede strækninger og derved reducere antallet af støjplagede boliger.
- Kortlægge og løbende overvåge luftforureningen på de mest trafikerede gadestrækninger.







# DE FORMELLE RAMMER OG DET VIDERE ARBEJDE

Ifølge planloven skal Borgerrepræsentationen i første halvdel af valgperioden vedtage en kommuneplanstrategi, som sætter rammerne for revisionen af selve kommuneplanen, der regulerer den fysiske planlægning i byen.

Kommunen vil foretage en bred offentlig høring af Kommuneplanstrategi 2014 i efteråret 2014. Resultatet af denne høring vil indgå i udarbejdelsen af Kommuneplan 2015. Forslaget til Kommuneplan 2015 forventes at blive sendt i offentlig høring i efteråret 2015 sammen med den tilhørende miljøvurdering.

Vi laver en fuld revision af kommuneplanen i Kommuneplan 2015, med særligt fokus på:

- Plads til flere københavnere
- Bæredygtig udvikling
- Flere arbejdspladser i København
- En sammenhængende by
- Kvalitet i byen

Planperioden for Kommuneplan 2015 løber 12 år frem til 2027.

Bilag 1: Status for planlægningen og liste over kommuneplantillæg og lokalplaner siden Kommuneplan 2011.



# BILAG I



# UDVIKLING OG PLANLÆGNING SIDEN KOMMUNEPLAN 2011

Der har været en støt befolkningstilvækst i Københavns Kommune de sidste 4 år, som har ført til en øget efterspørgsel på boliger. Det har medført en stigning i boligbyggeriet, som dog ligger langt under niveauet før finanskrisen i 2008. Kommunen får derfor mange henvendelser fra investorer og grundejere om projekter med boligbyggeri eller med ønske om mulighed for at konvertere planlagt erhvervsbyggeri til boligbyggeri. Efterspørgslen efter erhvervskvadratmeter er på et forholdsvis lavt niveau på trods af, at det er lykkedes at genskabe det samme antal arbejdspladser som før den økonomiske krise.

Københavns Kommune har inden for de gældende rammer lavet nye lokalplaner, som muliggør mere boligbyggeri og i visse tilfælde øger bebyggelsesprocenten i en eksisterende boligramme. Borgerrepræsentationen har ligeledes vedtaget et kommuneplantillæg som muliggør opførelse af op til 6.000 ungdomsboliger, som der er stor efterspørgsel efter. Det har fjernet nogle af de barrierer, som hindrede en række ungdomsboligprojekter.

Den store tilflytning af unge og det øgede nationale fokus på uddannelsessektoren har også haft betydning for udviklingen i kommuneplantillæggene i den forgangne periode. Der er bl.a. vedtaget kommuneplantillæg for store uddannelsesinstitutioner som det nye UCC på Carlsberg, hvor det forventes, at op mod 10.000 studerende vil have deres daglige gang.

Københavns Kommune er gået aktivt ind i de statslige og regionale beslutninger om fornyelse af hospitalssektoren og den mulighed, det giver for at udvikle et stærkt vidensmiljø omkring Rigshospitalet, Bispebjerg og

uddannelsesinstitutionerne på Nørre Allé. Det har vi bl.a. gjort ved at fremme et plangrundlag, som muliggør udbygningen og de synergier og samarbejder, som kan opstå mellem de forskellige institutioner og virksomheder i områderne.

Nedenstående oversigt over vedtagne planer siden Kommuneplan 11 viser udviklingen i planlægningen.

Kommuneplan 2011 blev vedtaget den 15. december 2011.

## KOMMUNEPLANTILLÆG

- Tillæg 1 - Kraftværkshalvøen
- Tillæg 2 - Jagtvej 171
- Tillæg 3 - Strandgade Nord, Wilders, Krøyers og Grønlandske Handels Plads
- Tillæg 4 - Carlsberg II
- Tillæg 5 - Store Vindmøller
- Tillæg 6 - Arenakvarteret
- Tillæg 7 - Scala
- Tillæg 8 - Kalvebod Brygge Vest
- Tillæg 9 - Metro til Nordhavn
- Tillæg 10 - Elværksgrunden
- Tillæg 11 - Gerlevvej
- Tillæg 12 - Ørestad City Center
- Tillæg 13 - Niels Bohr Science Park
- Tillæg 14 - Den Hvide Kødby Køleanlæg
- Tillæg 15 - Enghave Brygge
- Tillæg 16 - Ny Skole Østerbro
- Tillæg 17 - Dagmarhus
- Tillæg 18 - Bispebjerg Hospital
- Tillæg 19 - Indre Nordhavn
- Tillæg 20 - Levantkaj Vest
- Tillæg 21 - August Schade Kvarteret
- Tillæg 22 - Folke Bernadottes Alle
- Tillæg 23 - Fisketorvet

**FORSLAG TIL  
KOMMUNEPLANTILLÆG**

Forslag - Falckhuset  
 Forslag - Store Vindmøller ved Kalvebod Syd  
 Forslag - Godthåbsvej  
 Forslag - Lergravsvej  
 Forslag - VVM for HOFORs regionale  
 vanindving  
 Forslag - Bredgade 70-72  
 Forslag - Roskildevej Vest  
 Forslag - Kollegie- og Ungdomsboliger  
 Forslag - Titansgade  
 Forslag - Mjølnerparken

**LOKALPLANER**

Kraftværkshalvøen  
 Provstevej tillæg I  
 Indertoften II  
 København H Metrostationsplads  
 Enghave Plads Metrostationsplads  
 Panum II  
 Otto Busses Vej tillæg I  
 Hjørnестenen  
 Ørestad Nord tillæg 5  
 Jagtvej 171  
 Øster Farimagsgades Skole  
 Kalkbrænderihavns-gade  
 Nordhavn/ny krydstogstterminal tillæg I  
 Strandgade Nord  
 Østerport Metrostationsplads  
 Vibenshus Metrostationsplads  
 Trianglen Metrostationsplads  
 Poul Henningsens Plads Metrostationsplads  
 Heimdalsgade Syd II  
 Prøvestenen og Ny Amager Strandpark tillæg 2  
 Arenakvarteret tillæg I  
 Carlsberg II tillæg 2  
 Farmaceutisk Højskole tillæg I  
 Jenagade  
 Gammel Strand Metrostationsplads  
 Kongens Nytorv Metrostationsplads  
 Rådhuspladsen Metrostationsplads  
 Marmorkirken Metrostationsplads  
 Scala  
 Nuuks Plads Metrostationsplads  
 Nørrebro Station Metrostationsplads  
 Nørrebros Runddel Metrostationsplads  
 Skjolds Plads Metrostationsplads  
 Kalvebod Brygge Vest

Sundbyøster Skole  
 Elværksgrunden  
 Niels Bohr Science Park  
 Gerlevej  
 Ørestad City Center tillæg I  
 Rigshospitalet III  
 Ny Ellebjerg-området med tillæg I  
 Enghave Brygge  
 Ny Østerbro Skole  
 Dagmarhus  
 Bispebjerg Hospital  
 Trælastholmen i Nordhavn  
 Århusgadekvarteret Vest i Nordhavn  
 Fisketorvet med tillæg I  
 Levantkaj Vest i Nordhavn  
 August Schade Kvarteret

**FORSLAG TIL LOKALPLANER**

Falck-Huset  
 Vindmøller Kalvebod Syd  
 Holmen II tillæg 3  
 Katrinedals Skole  
 Livgardens Kaserne  
 Godthåbsvej  
 Lergravsvej  
 Roskildevej Vest  
 Amagerbrogade tillæg I  
 Ørestad City Nord Tillæg I - Lethal  
 Carlsberg II tillæg 3  
 Nokken  
 Mjølnerparken



## **DEN SAMMENHÆNGENDE BY**

Forslag til Kommuneplanstrategi for  
København 2014

### **UDARBEJDET AF:**

Udarbejdet af en gruppe med repræsentanter  
fra kommunens forvaltninger:

### **REDAKTION:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

### **LAYOUT, KORT OG ILLUSTRATIONER:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen  
KKdesign

### **FOTOS:**

Ursula Bach  
Ty Stange  
STUDIE-E Aps  
Københavns Kommune

Kommuneplanstrategien 2014 kan hentes på:  
[www.kk.dk/kps14](http://www.kk.dk/kps14)

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

Telefon 3366 2800

Har du spørgsmål til Kommuneplanstrategi 2014,  
kan du sende en e-mail til:  
[cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)

Se også den digitale Kommuneplan 2011 på:  
[www.kk.dk/kp11](http://www.kk.dk/kp11)



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

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