



Forslag til  
KØBENHAVNS KOMMUNE  
**KOMMUNEPLAN 2015**





# FORORD

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



Frank Jensen  
Overborgmester



# INDHOLD

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

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

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





# 1. VISION

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

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

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

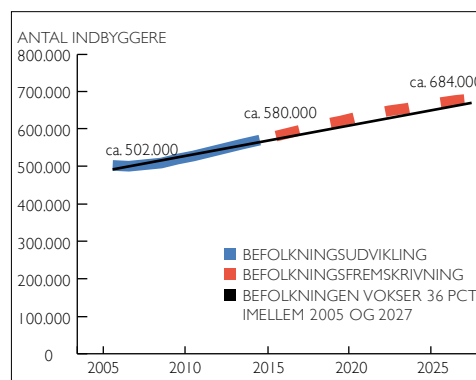
Den høje livskvalitet i København tiltrækker mennesker og virksomheder. Kommunen skal være med til at sikre, at københavnernes uddannelsesniveau danner et solidt grundlag for den enkeltes arbejdsliv. Samtidig skal de store vidensinstitutioner i byen og byens erhvervsliv i højere grad udnytte den geografiske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

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

## BEFOLKNINGSUDVIKLING OG – FREMSKRIVNING 1995-2027

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

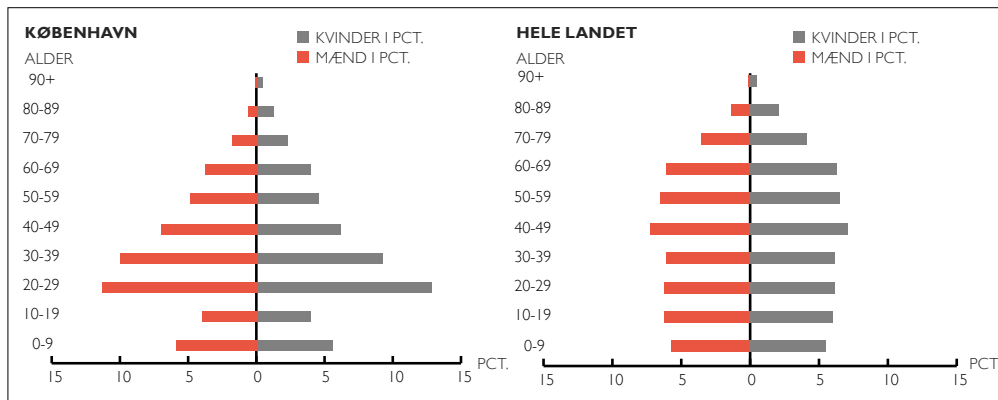
Kilde: Danmarks Statistik, Københavns Kommunes befolkningsprognose.



**BEFOLKNINGSPYRAMIDE 2014**

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

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



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

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

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

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



# 2. GRØN BOLIGBY

## Mål for udviklingen af København

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

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

## GRØN BOLIGBY - 2.A.

# BOLIGER NOK TIL ALLE DÆMPER PRISSTIGNINGER

## MATCHE BOLIGUDBUD OG BOLIGEFTERSØRGSEL

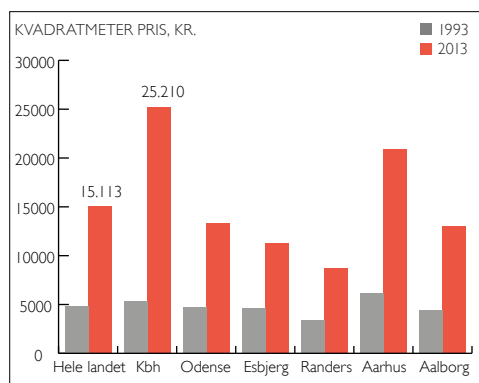
Det er socialt bæredygtigt at sikre, at der er boliger til alle, bl.a. ved at modvirke kraftige prisstigninger. Derfor skal boligudbuddet i København matche efterspørgslen. Med den forventede befolkningstilvækst på 100.000 nye københavnere er der behov for 45.000 nye boliger, heraf 6.000 ungdomsboliger,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

## UDVIKLING I BOLIGPRISER

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

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

Kilde: Realkreditrådet



## PLANEN ER KLAR

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

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

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

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

## GRØN BOLIGBY - 2.B.

# TÆT OG BÆREDYGTIG BY OMKRING STATIONER

## TÆT BY SKABER VÆKST

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

## BYUDVIKLING SKAL VÆRE BÆREDYGTIG

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

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

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





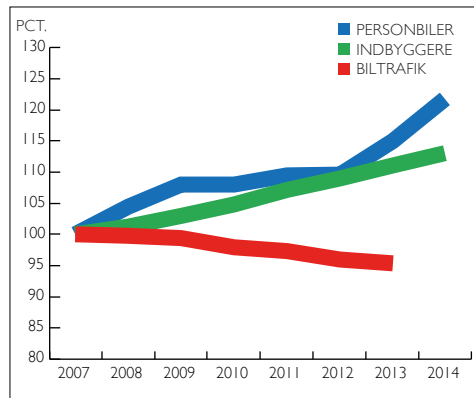
**VISUALISERING AF DE NYE UNGDOMSBOLIGER PÅ BORGMESTERVANGEN**

Illustration: Arkitema Architects

**BILEJERSKAB OG BILTRAFIK**

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

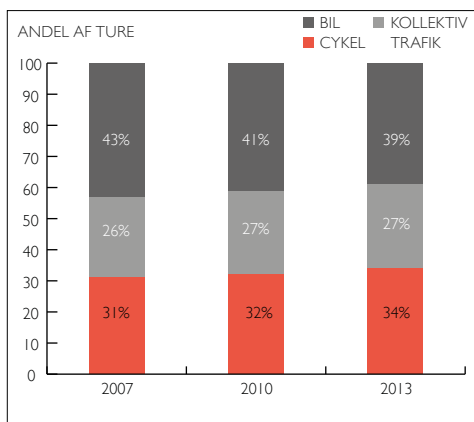
Kilde: Københavns Kommune



**FORDELING PÅ TRANSPORTFORMER**

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

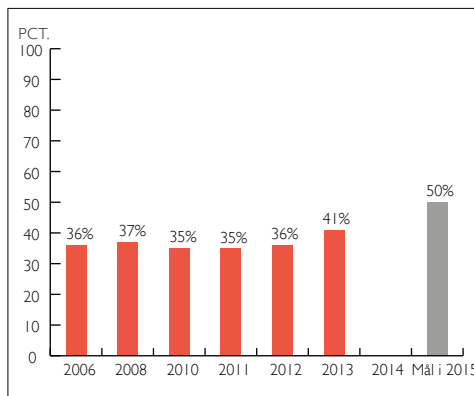
Kilde: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.



**CYKLING TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE**

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

Kilde: DTU, Transportvaneundersøgelse 2013.



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

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

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

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

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

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

## GRØN BOLIGBY - 2.C.

# GRØN BY TIL KØBENHAVNERNE

### **BOLIGBYGGERI GØR BYEN GRØNNERE**

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

Temaet uddybes i kapitel 4, Kvalitet i bylivet.

### NYE PARKER TIL KØBENHAVNERNE

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

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

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



GRØN BOLIGBY

**DET ER DESUDEN  
VIGTIGT FOR  
KØBENHAVN**

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

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

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

### **NORDHAVNSTUNNEL**

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

### **SYDHAVNSMETRO**

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

### **RÆKKEHUSE ER EN EFTERTRAGTET BOLIGFORM**

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

