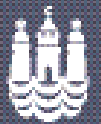


FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG FOR RÆKKEFØLGEPLANLÆGNING



HVAD ER ET KOMMUNEPLANTILLÆG ?

Kommuneplantillæg

Kommuneplanen indeholder en hovedstruktur for den fysiske udvikling i kommunen og fastlægger rammer for, hvad lokalplaner i de enkelte områder i kommunen kan indeholde. Rammerne angiver således de overordnede retningslinier for bestemmelser i lokalplaner om anvendelsen, bebyggelsens art og tæthed m.m.

Kommuneplanen kan ændres - f.eks. i forbindelse med en lokalplan, som ikke er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer. Dette kan ske ved vedtagelse af et kommuneplantillæg.

Et kommuneplantillægs retsvirkninger

En endelig kommuneplan eller et endeligt kommuneplantillæg medfører, at kommunen indenfor byzoner kan modsætte sig udstykning og bebyggelse, som er i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelse.

Kommunen kan endvidere indenfor byzoner modsætte sig opførelse af bebyggelse eller ændret anvendelse af bebyggelse eller ubebyggede arealer, når bebyggelsen eller anvendelsen er i strid med bestemmelser i kommuneplanens rammedel.

Forbuddene kan dog ikke nedlægges, når det pågældende område er omfattet af en lokalplan eller byplanvedtægt. Forbud begrundet med uoverensstemmelse med kommuneplanens rammedel kan endvidere ikke nedlægges, hvis området i kommuneplanen er udlagt til offentlige formål.

HVORFOR DETTE KOMMUNEPLANTILLÆG ?

I de senere år har der været et større opsving i byggeriet af boliger, end forudsat i de hidtidige prognoser. Dette har været medvirkende årsag til stigende priser på byggejord og boliger. Analyser dokumenterer, at København i dag mangler boliger som familier med mellemindkomster har råd til at betale. For at sikre et tilstrækkeligt udbud af boliger i forskellige prisklasser er der behov for at fremrykke mulighederne for boligbyggeri. Dertil kommer, at flere store, tidligere industriarealer, hvor erhvervsfunktionen er ophørt eller under afvikling, ønskes omdannet til nye byformål. Tilsammen medfører disse forhold, at der er behov for at igangsætte en ændret planlægning af rækkefølgen for byudvikling.

Kommuneplantillægget omfatter ændring af rækkefølgen for byudvikling for større områder i byen, dvs. områder hvor der normalt kan opføres mere end 50.000 m² byggeri. Kommuneplanens rækkefølge fastlægger udbygningstakten af disse områder; idet der tilstræbes en balance mellem udviklingen og de kommunaløkonomiske investeringer i infrastruktur - institutioner, skoler, veje etc. Rækkefølgen er således et redskab, der dels skal sikre tilstrækkeligt udbud af arealer til byudvikling, og på den anden side skal sikre, at alle store områder ikke udbygges på én gang - eller ikke færdiggøres, når en udbygning er påbegyndt. Dette skal sikre, at byudviklingen sker på et miljømæssigt og økonomisk bæredygtigt grundlag.

Ved den næste ordinære revision af boligudbygningsplanen, der finder sted i forbindelse med Kommuneplan 2009, vil der bl.a. blive set på de omfattende byudviklingsmuligheder langs Øresundskysten, herunder den nordlige del af Nordhavnen og Refshaleøen.

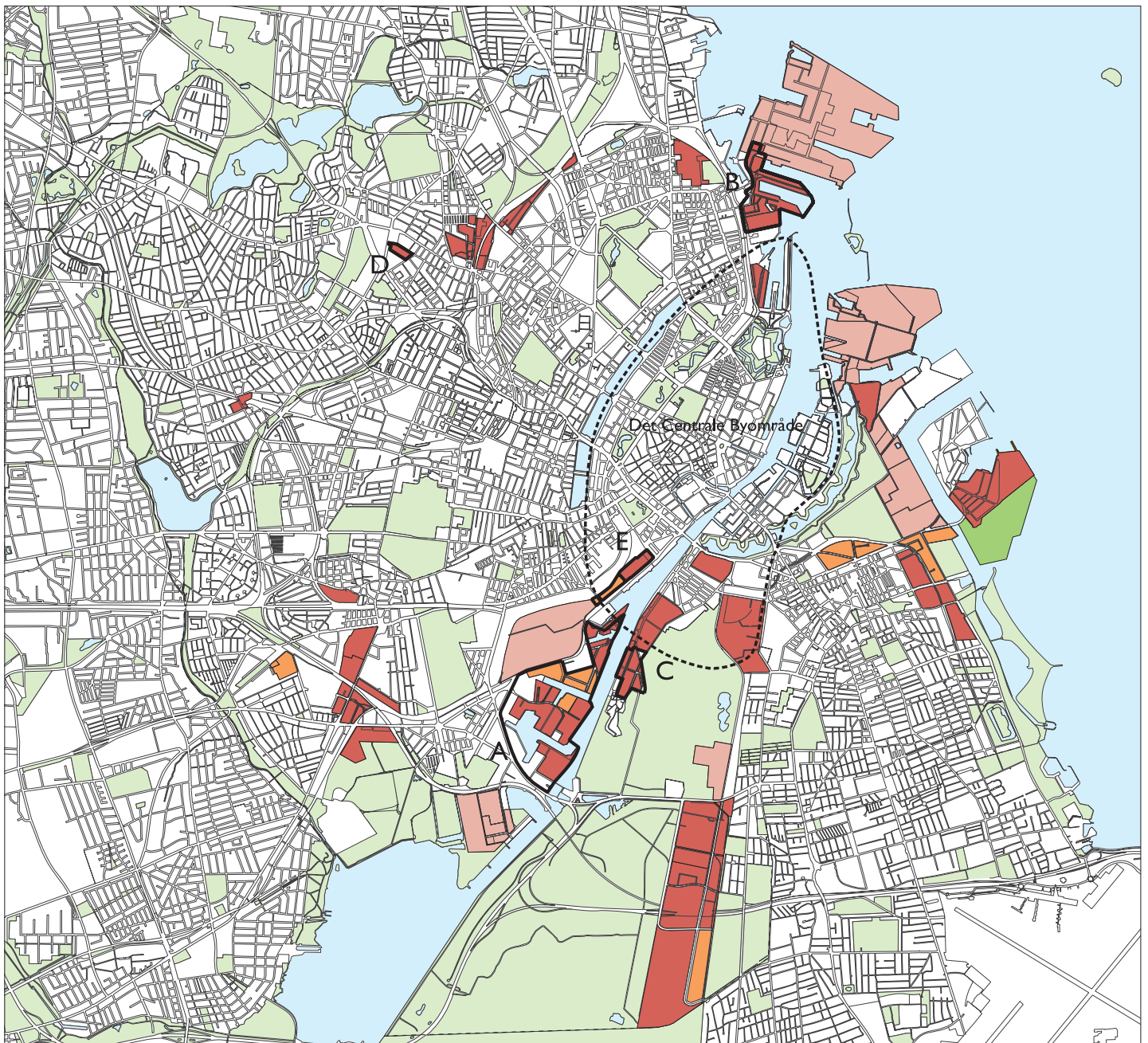
København skal være en mangfoldig storby - med variation og kvalitet i bykvarterer, boligformer, erhverv, kultur- og fritidstilbud - som kan skabe grobund for, at mange forskellige livsformer kan udfolde sig i byen. Udviklingen skal ske på et økonomisk, socialt og miljømæssigt bæredygtigt grundlag.

Københavns Kommune vil arbejde for at:

- omdanne og forny København som en tæt, funktionsblandet by med kvalitet og mangfoldighed i bymiljøet
- skabe de fysiske rammer for at udvikle København som en international stor by med mulighed for at tiltrække virksomheder og kvalificeret arbejdskraft
- udvikle København som en miljømæssig bæredygtig by med fokus på byens strukturer samt ressourcer og sundhed
- tilbyde et bredt og varieret udbud af boliger med attraktiv beliggenhed i gode, sunde by- kvarterer med livskvalitet, der kan fastholde en bredt sammensat befolkning i København
- diversitet i alle nye bykvarterer, herunder opførelse af billige boliger til de mange borgere med mellemindkomster, som arbejder i byen
- sikre fremkommelighed og miljømæssig bæredygtighed gennem udbygning af den kollektive trafik - herunder metrobetjening af Det Centrale Byområde og brokvartererne
- fastlægge en rækkefølgeplan for byomdannelse - både til boliger og erhverv - der sikrer en hensigtsmæssig og afrundet udvikling af nye byområder med kvalitet, kollektiv trafikbetjening og offentlig service

For de enkelte dele af byen gælder at:

- Det Centrale Byområde skal fastholdes og udvikles som et attraktivt mødested for Øresundsregionen med internationalt potentiale og med et større islet af boliger, et bredt udbud af arbejdspladser og indkøbsmuligheder, samt et mangfoldigt byliv med et varieret tilbud af kultur og forlystelser
- Det Centrale Byområde og brokvartererne skal være betjent af højklasset kollektiv transport
- de indre brokvarterer skal fornys som mangfoldige bykvarterer med strøggader og et bredt udbud af boliger, erhverv og lokalt orienterede kultur- og fritidstilbud
- de ydre brokvarterer skal udvikles som boligområder med tilknyttede erhvervsområder med blandede funktioner samtidig med, at der tilføres flere kvaliteter i bymiljøet. Boligsociale tiltag og områdefornyelse skal sikre socialt velfungerende lokalområder
- Sundbyerne, Valby, Vanløse, Husum, Brønshøj, Bispebjerg og Emdrup skal styrkes som attraktive byområder, hvor de særlige identiteter og kvaliteter, der kendetegner de enkelte bykvarterer skal understøttes og fremmes
- Ørestad skal fastholdes og udvikles som et område med højklasset kollektiv trafikbetjening, med nær tilknytning til Øresundsforbindelsen og Københavns internationale lufthavn og dermed gode lokalisering muligheder for internationalt orienterede virksomheder



RÆKKEFØLGE FOR BYUDVIKLING

- | | |
|--|---|
| 1. del af planperioden (2006 - 11) | Områder omfattet af særlige regler for at fremme bydannelse: |
| 2. del af planperioden (2012 - 17) | A. Sydhavnen |
| Perspektivområder (2018 -) | B. Århusgade-området i Nordhavnen |
| Større rekreative områder | C. Artillerivej Syd |
| | D. Det tidligere busanlæg ved Ørnevej |
| | E. Godsbanegården syd for Dybbølsbro |

- de nye byudviklingsområder skal udvikles med et væsentligt indslag af boliger og god kollektiv trafikbetjening. De stationsnære dele af de nye byudviklingsområder skal overvejende anvendes til blandede bolig- og erhvervsområder med høj tæthed og med et bredt udbud af servicefaciliteter og kulturtilbud

FORSLAG TIL ÆNDRERE RETNINGSLINJER

Byudviklingsrækkefølge

Kommuneplanen fastlægger rækkefølgen for byudviklingen af de områder, der rummer et større omdannelsespotentiale. Områderne omfatter både lokalplanlagte og ikke lokalplanlagte arealer, der har et udviklingspotentiale på mere end 50.000 etagemeter, samt mindre arealer, der indgår i en større helhed, eller hvor der er tale om væsentlighed i forhold til byens overordnede udvikling. Rækkefølgen er et udtryk for en prioritering af byudviklingen i forhold til behovet for investeringer i infrastruktur, kollektiv trafikbetjening og kommunale investeringer i offentlig service som f.eks. skoler.

Rækkefølgen, fordeles på planperiodens første del fra år 2006 til år 2011, planperiodens anden del fra år 2012 til år 2017 og perspektivområder efter år 2017 - se kort side 7. Rækkefølgeplanlægningen, er udarbejdet i overensstemmelse med Regionplan 2005 og omfatter følgende byudviklingsområder:

Det Centrale Byområde:

1. Amerika Plads området - forventes færdiggjort i starten af første del af planperioden.
2. Ny Tøjhus området - forventes færdiggjort i starten af første del af planperioden.
3. Havnestad - forventes færdiggjort i starten af første del af planperioden.
4. Ørestad Nord forventes udbygget i første del af planperioden.
5. Havneholmen forventes udbygget i første del af planperioden.
6. Godsbanegård. Området med magasiner for Rigsarkivet m.m. kan omdannes i første del af planperioden. Den øvrige del - området ved Dybbølsbro - i anden del af planperioden.

Ved havnen:

7. De stationsnære havnearealer i Århusgade-området kan omdannes i første del af planperioden på basis af en helhedsplan. Byudviklingen kan påbegyndes, når der foreligger en beslutning om etablering af en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej, og udviklingen forudsætter, at der sker en opgradering af adgangsforholdene fra havneområdet til hhv. Nordhavn Station og Østerbro.
8. Nordhavnen nord for Århusgade-området udlægges som perspektivområde. I planlægningen af en kommende byudvikling skal indgå undersøgelser af en højklasset (skinnebåren) kollektiv trafikbetjening.

9. De tidligere industri- og havnearealer i Sydhavnen kan omdannes i første del af planperioden. Området med MAN B&W's prøveanlæg for skibsmotorer udgår af rækkefølgen. Undersøgelser af mulighederne for en højklasset kollektiv trafikbetjening skal indgå i planlægningen.
10. Igangsætning af omdannelsen af de tidligere industriarealer på den sydligste del af Islands Brygge kan ske i første del af planperioden.
11. Området syd for Kongens Enghave fastholdes som perspektivområde.
12. Godsbanegården på Vesterbro fastholdes som perspektivområde.

Ørestad:

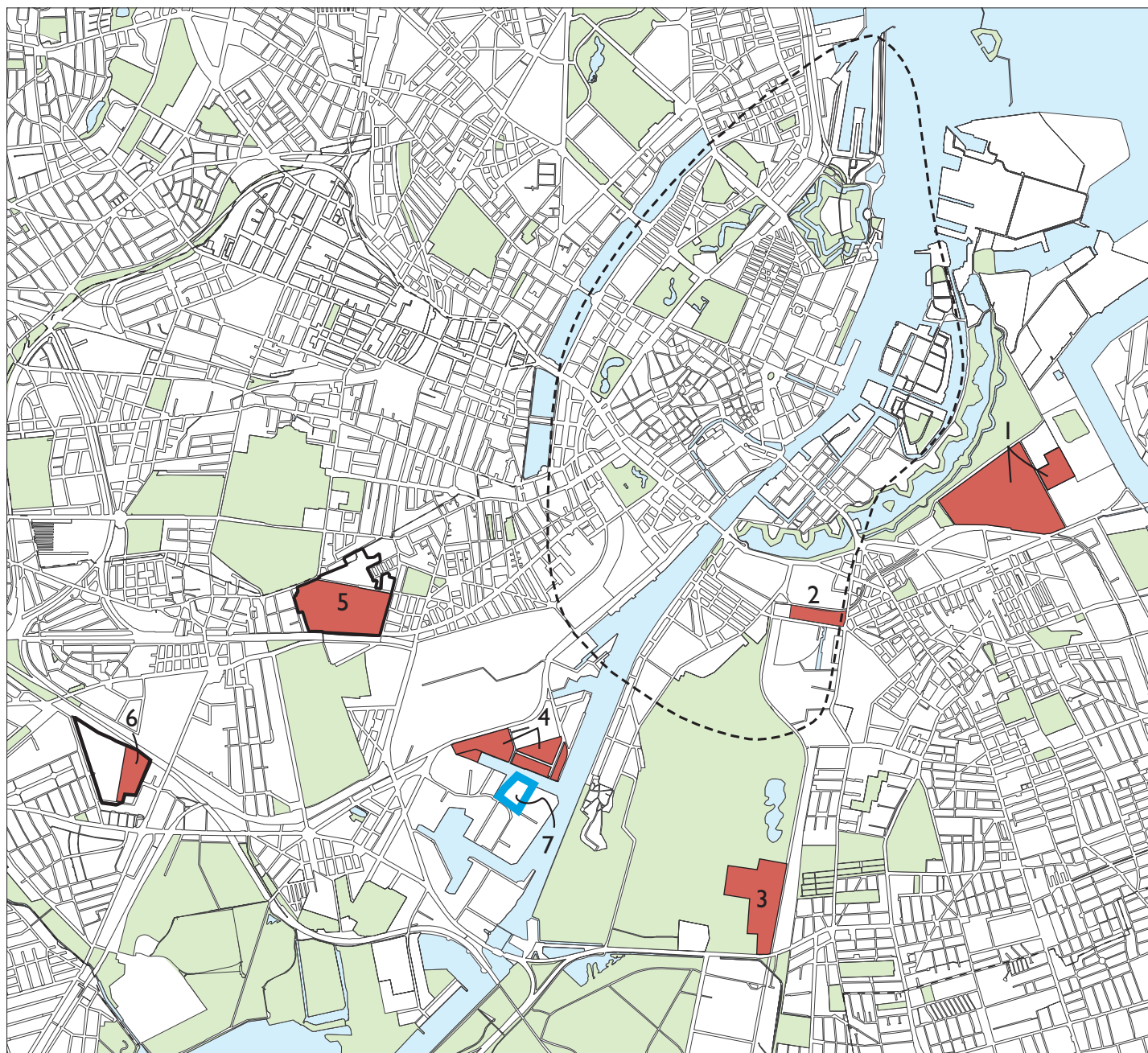
13. I Ørestad City Nord forventes boligudbygningen afsluttet i løbet af første del af planperioden.
14. Udbygningen af Ørestad City Center - herunder en eventuel kommende overbygning af dele af Øresundsforbindelsen - vil strække sig over en lang årrække.
15. Udviklingen af Ørestad Syd starter i første del af planperioden - i første omgang med hovedvægt på boligbyggeri.
16. (Amager Fælled bykvarter) ved Sundby Station kan udbygges i første del af planperioden.

Ved Ringbanen m.m.:

17. Omdannelse af stationsnære arealer i Valby - Valby Torvene, F.L.Smidth - området, Torveporten, Grønttorvet, samt områderne ved Ny Ellebjerg Station og i Valby Idrætspark - forventes igangsat i første del af planperioden. Omdannelse af erhvervsarealer ved Kulbanevej kan tidligst igangsættes i anden del af planperioden. Omdannelsen er bl.a. afhængig af de igangværende planovervejelser omkring alternative muligheder for udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted.
18. Centeromdannelsen ved Vanløse Station forventes forsat i første del af planperioden.
19. Omdannelse af de stationsnære arealer ved Nørrebro og Bispebjerg Stationer, langs Rovsinggade og ved Ryparken Station, samt af det tidligere busanlæg ved Ørnevej forventes gennemført i første del af planperioden.
20. Østre Gasværk - områdets udvikling vil blive vurderet i første del af planperioden.

Nordøstamager:


21. På Nordøstamager kan omdannelsen af de tidligere industriområder på de stationsnære arealer ved Øresundsvej og Strandlodsvej videreføres i første del af planperioden. Kløvermarken og en mindre del af Kløverparken kan udvikles i første del af planperioden.
22. På den sydlige del af Prøvestenen forventes der i første del af planperioden etableret nye havnerelaterede virksomheder samt rekreative arealer og en stor lystbådehavn med tilknytning til Amager Strandpark.
23. Dele af Margretheholm kan omdannes i første del af planperioden under forudsætning af, at der sker en afklaring af byggemuligheder i forhold til fredningslinjen, støjensyn og arealreservationer til fremtidige trafikale anlæg. De øvrige erhvervsområder på Nordøstamager kan tidligst omdannes i anden del af planperioden.
24. Resten af Kløverparken samt Forlandet og Refshaleøen er udpeget som perspektivområder, hvor en ændret anvendelse først forventes at komme på tale efter planperioden.



FØLGENDE NYE AREALER UDPEGES
SOM BYOMDANNELSESOMRÅDER:

-  Carlsberg
-  Grønttorvet

FØLGENDE AREALER INDDRAGES I
RÆKKEFØLGEN FOR BYUDVIKLING:

1. Indre Nordøstamager
2. Faste Batteri
3. Amager Fæled bykvarter
4. Frederiksholmløbet
5. Carlsberg
6. Grønttorvet
-  7. MAN B&W's prøveanlæg udgår

Carlsberg-området:

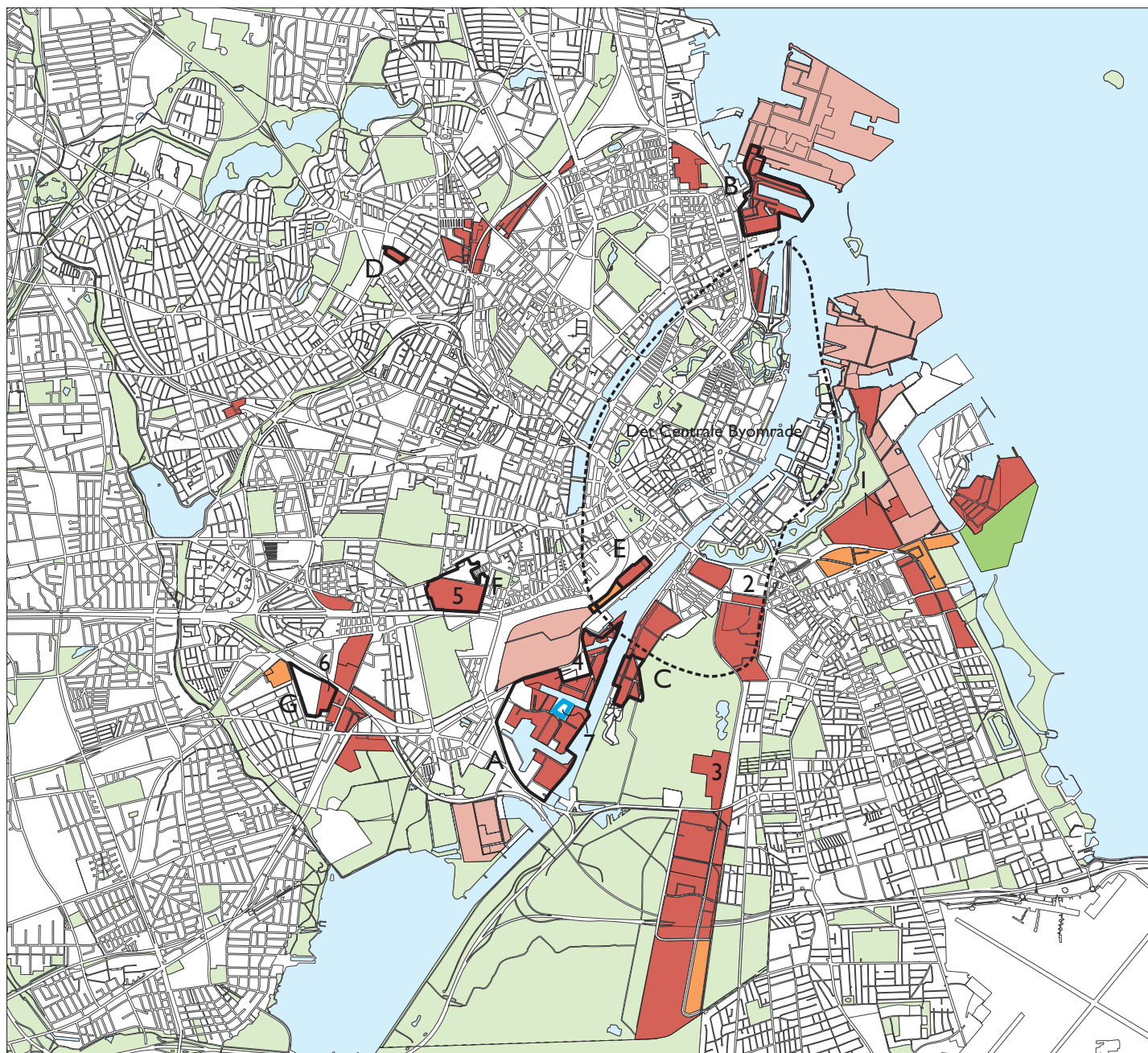
Området kan omdannes i første del af planperioden.

Særlige byomdannelsesområder

Der er udpeget 5 særlige byomdannelsesområder i henhold til Planlovens § 11, og disse er indarbejdet i kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen. Områderne, der er vist på kort side 9, omfatter:

- A. Sydhavnen
- B. Århusgade-området i Nordhavnen
- C. Artillerivej Syd
- D. Det tidligere busanlæg ved Ørnevej
- E. Godsbanegården syd for Dybbølsbro

Carlsberg-området og Grønttorvet udpeges som nye byomdannelsesområder. Rækkefølgeplanen giver mulighed for, at dele af disse byomdannelsesområder kan udvikles i 1. del af planperioden. Rammerne for lokalplanlægningen vil blive fastlagt i den videre planlægning.



RÆKKEFØLGE FOR BYUDVIKLING

- 1. del af planperioden (2006 - 11)
- 2. del af planperioden (2012 - 17)
- Perspektivområder (2018 -)
- Større rekreative områder

- Områder omfattet af særlige regler for at fremme bydannelse:
 - A. Sydhavnen
 - B. Århusgade-området i Nordhavnen
 - C. Artillerivej Syd
 - D. Det tidligere busanlæg ved Ørnevej
 - E. Godsbanegården syd for Dybbølsbro
 - F. Carlsberg - jf. særlige bemærkninger side 8
 - G. Grønttorvet - jf. særlige bemærkninger side 8

FØLGENDE AREALER INDDRAGES I RÆKKEFØLGEN FOR BYUDVIKLING:

- 1. Indre Nordøstamager
- 2. Faste Batteri
- 3. Amager Fælled bykvarter
- 4. Frederiksholmløbet
- 5. Carlsberg
- 6. Grønttorvet
- 7. MAN B&W's prøveanlæg udgår

Indledning

Der har gennem de seneste år kunne konstateres en stigende efterspørgsel efter boliger i Københavns Kommune som følge af den økonomiske vækst i Hovedstadsregionen. Efterspørgslen har medvirket til øget byggeaktivitet, stigende boligpriser og ønsker om byudvikling flere nye steder i kommunen.

Det er et mål for kommunen, at understøtte en hensigtsmæssig byudvikling, så København fortsat kan fremstå som en mangfoldig og integreret storby med et bredt og varieret udbud af boliger, der kan fastholde en bredt sammensat befolkning i København. På den baggrund blev det allerede ved den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2005 vurderet, at der var behov for at skabe en større rummelighed for byggeri til boligformål og at der derfor skulle foretages en revision af rækkefølgen for byudvikling.

Boligbyggeri

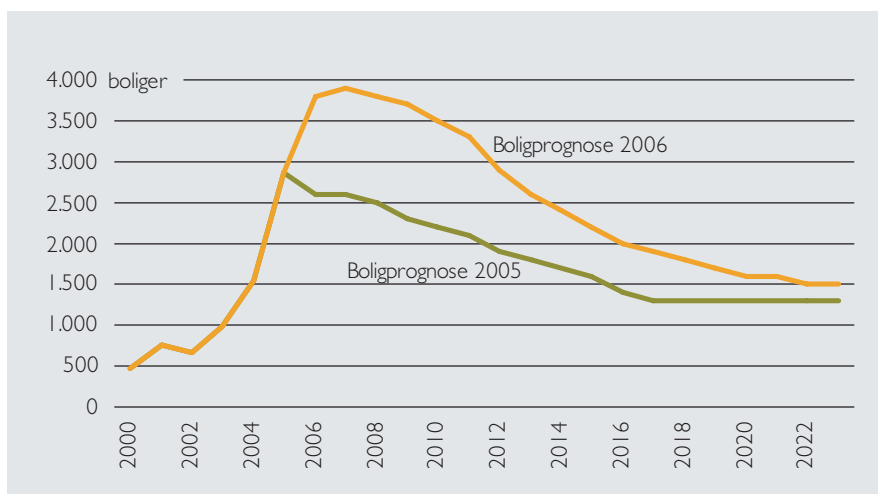
Ved udarbejdelsen af forslag til Kommuneplan 2005 forventedes der opført 24.000 boliger i Københavns Kommune i den 12-årige planperiode frem til 2017. Men i løbet af 2005 pegede omfanget af igangværende og kendte boligprojekter på et langt højere byggeri - op mod 36.000 boliger i løbet af planperioden.

I den seneste boligprognose forventes der årligt fuldført ca. 3.500 boliger de nærmest kommende år. Aktuelle opgørelser af det fuldførte byggeri i 2006 samt af omfanget af igangværende og tilladt boligbyggeri understøtter denne forventning. Efter 2009 skønnes der fuldført færre boliger - i gennemsnit omkring 2.600 boliger årligt i den resterende del af planperioden.

Omkring 27.000 af det samlede byggeri på 36.000 boliger forventes opført i byudviklingsområder. Kommuneplan 2005 giver mulighed for at opføre godt 28.000 boliger i disse områder i løbet af planperioden. Byudviklingsområderne har således kun en meget lille restrummelighed i forhold til den forventede byggeaktivitet i planperioden. Dette giver en lav fleksibilitet i udbuddet af forskellige muligheder for boligbyggeri.

For at sikre et tilstrækkeligt og et fleksibelt udbud af muligheder for boligbyggeri, er der behov for at fremrykke muligheder for boligbyggeri i nuværende byudviklingsområder samt udpege nye udviklingsområder.

Figur 1: Boligprognose 2005 og 2006



Erhvervsbyggeri

Den seneste udvikling inden for erhvervsbyggeri tyder på, at den afmatning der har været i erhvervsbyggeriet er ved at blive afløst af en positiv udvikling med et stigende byggeri til kontor og butikker m.m. Dette understøttes af, at der i øjeblikket er en meget lav ledighed (3 %) i kontorejendommene i Københavns Kommune, primært i ældre og utidssvarende lejemål.

København er samtidig vært for et stigende antal turister, konferencer, kongresser m.v., hvilket øger efterspørgslen efter byggeri til disse formål.

I Kommuneplan 2005 forventes der opført ca. 2 mio. m² erhvervsbyggeri i planperioden, heraf ca. halvdelen til kontorformål. Der vurderes, at der i samme periode bliver nedrevet omkring 0,5 mio. m² ældre og utidssvarende erhvervsbyggeri - især i forbindelse med byomdannelse.

Den samlede rummelighed i Kommuneplan 2005 til byggeri af kontor, hotel, butikker og lignende samt til institutioner og fritidsfaciliteter skønnes at være omkring 3 mio. m².

Det vurderes på den baggrund at være tilstrækkelig rummelighed i kommuneplanen til erhvervsbyggeri i planperioden. For at sikre alsidige bykvarterer og udnytte stationsnærhed ønskes der dog opretholdt mulighed for erhvervsbyggeri i byomdannelsesområderne.

Kriterier for rækkefølgen for byudvikling

Rækkefølgeplanlægningen for byudvikling skal bidrage til en bæredygtig udvikling, hvor miljømæssige, trafikale og sociale hensyn balanceres i forhold til behovet for byomdannelse samt behovet for investeringer i infrastruktur og servicefaciliteter.

I Kommuneplan 2005 er opstillet en række kriterier, der er lagt til grund for hvilke områder der prioriteres i rækkefølgeplanlægningen. Kriterierne er baseret på bystrukturelle mål, der skal sikre at byudviklingen sker på et miljømæssigt forsvarligt grundlag, og en økonomimodel, der estimerer de samlede kommunaløkonomiske konsekvenser af byudvikling i konkrete områder. Kriterierne er videreført i nærværende revision og er suppleret med to kriterier om differentieret boligudbud samt øget fortætning:

- Udvikling af stationsnære områder og områder med stor beliggenhedsværdi bør prioriteres højt.
- Udbygningstakten i et område bør være høj, hvis udbygningen kræver større infrastrukturinvesteringer.
- Udvikling af potentielle udbygningsområder uden højklasset infrastruktur bør foreløbigt udskydes.
- Investeringer i større servicefaciliteter bør underbygges af hurtig boligudbygning.
- Udviklingen bør prioriteres - det økonomiske råderum muliggør ikke udbygning af mange, større områder på én gang.
- Udviklingen bør tilgodese ønsket om et differentieret boligudbud.
- Udviklingen bør fremme tætte bykvarterer med et levende og alsidigt byliv.

Revision af rækkefølgen for byudvikling

Følgende områder inddrages i I. del af planperioden i kommuneplanens rækkefølge for byudvikling:

- **Carlsberg-området.** Med Carlsbergs beslutning om at nedlægge produktionen i Valby frigøres et stort attraktivt beliggende område til byudvikling. Kommunen ønsker at fremme planlægningen af dette nye byomdannelsesområde, der bl.a. kan

bidrage til at forbinde Valby og Vesterbro. Området ligger stationsnært og har god vejbetjening.

- **Grønttorvet.** Grønttorvet A/S har besluttet at flytte Grønttorvets aktiviteter til et større areal uden for København. Kommunen ønsker at inddrage Grønttorvet som byomdannelsesområde i den aktuelle planlægning og udvikling af det integrerede byområde i Valby omkring Gl. Køge Landevej og Ny Ellebjerg Station. Området ligger stationsnært og har god forbindelse til det regionale vejnet.
- **Frederiksholmsløbet.** Den detaljerede planlægning i det store byomdannelsesområde i Sydhavnen ønskes videreført og afsluttet med de sidste områder omkring Frederiksholmsløbet, Enghave Brygge Syd og Frederiks Brygge m.m. fremrykkes derfor til I. del af planperioden.
- **Faste Batteri.** Den igangværende udvidelse af det centrale byområde på Islands Brygge ønsket suppleret med en byudvikling på Faste Batteri. Området inddrages derfor som et nyt byudviklingsområde i kommuneplanen.
- **Amager Fælled bykvarter** ved Sundby Station i Ørestad fremrykkes til I. del af planperioden med henblik på at igangsætte planlægning og udvikling af en økologisk bydel, der kan fremme et differentieret boligudbud i kommunen.
- **Indre Nordøstamager.** Planlægningen og udviklingen af første etape af byudviklingen på Nordøstamager fremmes ved at inddrage Kløvermarken som et byudviklingsområde i I. del af planperioden sammen med en mindre del af Kløverparken, der fremrykkes i rækkefølgen for byudvikling.

MAN B&W's prøveanlæg i Sydhavnen udgår af rækkefølgen for byudvikling, idet der ikke ønskes en omdannelse af området.

På baggrund af en vurdering af det samlede udbud af bolig- og erhvervsbyggemuligheder i rækkefølgeplanen inddrages kun dele af arealerne i byomdannelsesområderne Carlsberg og Grønttorvet i I. del af planperioden. I forbindelse med den videre planlægning vil rækkefølgeangivelsen for de resterende arealer på Carlsberg og Grønttorvet blive fastlagt, bl.a. under hensyn til byggeaktiviteten i København og udbygningstakten i de pågældende områder.

Nærværende kommuneplantillæg om rækkefølgen for byudviklingen fastlægger ikke

Tabel 1: Skønnet ny rummelighed i I. del af planperioden.

| Område | Skønnet rummelighed | Skønnet max. antal boliger |
|-------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| Carlsberg | 340.000 m ² | 1.400 |
| Grønttorvet | 80.000 m ² | 600 |
| Faste Batteri | 80.000 m ² | 600 |
| Indre Nordøstamager | 250.000 m ² | 2.400 |
| Amager Fælled bykvarter | 200.000 m ² | 2.000 |
| Frederiksholmsløbet | 300.000 m ² | 2.000 |
| I alt | 1.250.000 m² | 9.000 |

rammer for arealanvendelsen og bebyggelsestætheden i de 6 nye byudviklingsområder. Nedenstående skøn over hvor stor en bebyggelse de enkelte områder kan rumme er baseret på den bebyggelsesprocent der er fastlagt i Kommuneplan 2005 eller i igangværende planovervejelser.

Rammerne for byudviklingen i områderne vil blive fastlagt senere i tillæg til kommuneplanen på baggrund af en detaljeret planlægning. Den endelige bebyggelsestæthed vil bl.a. afhænge af områdernes beliggenhed i forhold til kollektiv trafik (stationsnærhed), idet en kompakt byudvikling omkring velbetjente stationer skal understøtte bæredygtig transportadfærd. Ved fordelingen mellem boliger og erhverv vil der bl.a. blive taget hensyn til ønsket om at udvikle blandede bykvarterer med social mangfoldighed.

Det er nødvendigt at tænke langsigtet i rækkefølgen for byudvikling. Størstedelen af det kommende byggeri i de områder der inddrages i 1. del af planperioden forventes først opført i 2. del af planperioden, og noget byggeri vil måske først blive fuldført i perspektivperioden (dvs. om mere end 12 år). Det hænger sammen med, at der for større byområder erfaringsmæssigt går ca. 4 - 6 år fra det tidspunkt, hvor arbejdet med planlægningen i gang sættes til de første boliger eller erhvervsbygninger er fuldført, samt at udbygningen normalt vil strække sig over en længere årrække.

Den videre planlægning

Den videre byudvikling vil blive et tema i den kommende kommuneplanstrategi med henblik på en revision af rækkefølgen for byudvikling i Kommuneplan 2009.

Der vil blive sat fokus på den langsigtede udvikling af havneområderne m.m. langs Øresundskysten: Nordhavnen og Nordøstamager (Refshaleøen, Prøvestenen og størstedelen af erhvervsområdet Kløverparken). Udviklingen vil blive vurderet i sammenhæng for at koordinere by- og trafikudvikling langs Øresundskysten.

De nuværende perspektivområder i Nordhavnen og på Nordøstamager fastholdes i nærværende revision af rækkefølgen for byudvikling, idet en fuld udvikling af arealerne vil kræve store udgifter ny trafik infrastruktur, herunder til en eventuel afgrænsning af metroen til Lufthavnen og Metrocityringen.

I den videre planlægning vil der desuden blive sat fokus på fremkommelighed i byen, herunder mulighederne for at begrænse biltrafikken med indføre trængselsafgifter m.m.

Trafikale konsekvenser

Nærværende revision af rækkefølgen for byudvikling åbner mulighed for at udvikle nye større områder til bolig- og erhvervsformål. I forbindelse med udviklingen ønsker Københavns Kommune at fastholde den nuværende fordeling af trafikken med ca. en tredjedel ture i hhv. bil, kollektiv trafik og cykel/gang.

Revisionen prioriterer derfor stationsnære områder, men for at sikre et tilstrækkeligt udbud af byggemuligheder inddrages områder, som ikke på nuværende tidspunkt har en stationsnær placering (Frederiksholmsløbet og Kløverparken). I den videre planlægning undersøges mulighederne for at forbedre den kollektive trafikbetjening af disse områder. Bil-, cykel- og gangtrafikken til de ny områder der inddrages til byudvikling i 1. halvdel af planperioden kan alt overvejende betjenes af den eksisterende infrastruktur.

Byudviklingen på Indre Nordøstamager (Margretheholm, Kløvermarken og dele af Kløverparken) og langs Amager Strandvej baseres på en ændring og udbygning af områdets trafikstruktur, som omfatter en ny vejforbindelse fra Forlandet til Prags Boulevard

Økonomiske konsekvenser

samt en udvidelse af Uplandsgade til 4 spor.

Udviklingen af områderne omkring Frederiksholmsløbet vil formentlig fremrykke investeringer i infrastruktur i Sydhavnsområdet, herunder den planlagte bro med forventet privat medfinansiering over Frederiksholmsløbet og dermed en udbygning områdets busbetjening.

De kommunale investeringer i offentlig service (skoler og institutioner) og infrastruktur er blevet estimeret på baggrund af scenarier for udbygningen af de områder, der indtages i rækkefølgen for byudvikling.

Investeringer i offentlig service

Investeringsanalyserne viser, at de forventede serviceinvesteringer pr. bolig i de udlagte områder svarer til udgifterne i forbindelse med andre byudviklingsområder. Dog vil investeringerne i kommunal service i forbindelse med udvikling af Carlsberg og Grønttorvet være lavere, idet man kan udnytte eksisterende ledig kapacitet på skoler og institutioner.

På baggrund af den forventede udbygning af områderne forventes de kommunale serviceinvesteringer for Nordøstamager at skulle afholdes i perioden 2009 - 2017, mens investeringerne for de øvrige områder vil ligge i perioden 2012 - 2017.

Investeringer i infrastruktur

Biltrafikken til og fra Carlsberg, Grønttorvet, Faste Batteri og Amager Fælled Bykvarter kan betjenes af den eksisterende infrastruktur, jf. ovenfor. Der vil derfor ikke være udgifter til infrastruktur ved udvikling af disse områder.

Udviklingen af arealer på Nordøstamager forudsætter investeringer i ombygning af eksisterende vejanlæg og etablering af nye vejforbindelser. Det vurderes, at en fremtids-sikret infrastruktur i området omfatter en ny forbindelse fra Forlandet til Prags Boulevard samt en udvidelse af Uplandsgade til 4 spor.

Udviklingen af arealerne omkring Frederiksholmsløbet fremrykker behovet at etablere den planlagte vejbro over Frederiksholmsløbet. Udviklingen vil desuden øge behovet for at etablere en stibro fra Teglhølmolen til Amager Fælled, der skal sikre beboere i Sydhavnen adgang til de grønne områder på Amager. Den hurtigere udvikling af arealerne giver bedre betingelser for at opnå privat medfinansiering af infrastrukturen.



