Fremtidens klimavenlige hovedstad

Kommuneplanstrategi 2023

Fremtidens klimavenlige hovedstad

Kommuneplanstrategi 2023

Indhold

6 — **Forord**

8 — **Resumé**

10 — **København taler**

16 — **Kapitel 1**
Byvision for København

18 — **Kapitel 2**
Hovedstadens byudvikling og mobilitet

38 — **Kapitel 3**
Boliger og sammenhængende by

58 — **Kapitel 4**
En by med erhverv og studiemiljø

72 — **Kapitel 5**
Klimaby med plads til natur, kultur og fritid

84 — **Kapitel 6**
Udvikling med respekt for byens sjæl

94 — **Kapitel 7**
Planlægning siden sidst

Forord

København er en af verdens bedste byer at bo og leve i. Her kan man leve et godt liv med høj livskvalitet. Derfor ønsker flere og flere at bosætte sig netop her. Men København er mere end en by. København er en drivkraft i den grønne omstilling, et laboratorium for grønne løsninger og en inspiration for andre storbyer i hele verden. Her vser vi vejen for, hvordan fremtidens klimavenlige hovedstad København kan danne fortrop i klimakampen, samtidig med at byen vokser og skaber rammen om et godt københavnerliv.

Udvikling af København skal ske i tæt dialog med københavnerne. De er eksperter i byens hverdagsliv. Med denne kommuneplanstrategi vil vi derfor invitere københavnerne til en dialog om fremtidens København, så vi sammen kan skabe dét København, vi alle sammen drømmer om.

Hvordan skaber vi en by, som byens børn og unge også ønsker at bo i om 10 år? Hvordan planlægger vi bedst for byens ældste, de yngste og alle dem midt imellem? Og hvordan indretter vi byen så den både fungerer for børnefamilierne, de studerende, singlerne, de fraskilte med delebørn og alle os andre, der bor tæt side om side i København? Det er et par af de spørgsmål, vi skal finde de gode svar på sammen med københavnerne.

Det er positivt, at flere ønsker at bo, arbejde og leve i vores by, og derfor er det fortsat vigtigt, at vi skaber plads til nye boliger, arbejdspladser, skoler, grønne områder, idrætsfaciliteter, cykelstier og metrostationer, så fremtidens København bliver en endnu bedre by end den vi har i dag.

Vi skal sikre, at København ikke bliver en lukket fest for dem med penge på lommen. Der skal bygges flere boliger, herunder billige, almene boliger, så København også i fremtiden kan være en mangfoldig by for alle.

Vi skal sikre, at vi får byens sjæl med ind i fremtiden. Der skal fortsat være plads til skæve bygninger og kulturmiljøer, så vores by også i fremtiden er både afvekslende og sammensat, og så der er steder hvor alle københavnere føler sig hjemme, uanset hvem vi er.

Vi skal sikre, at København er en grøn by, hvor københavnerne har let adgang til bynatur af høj kvalitet. Vi skal åbne vores blå og grønne naturområder op for københavneren, vi skal trække mere natur helt ind i københavnernes hverdag, og vi skal forbedre kvaliteten og biodiversiteten i den natur, som vi allerede har.

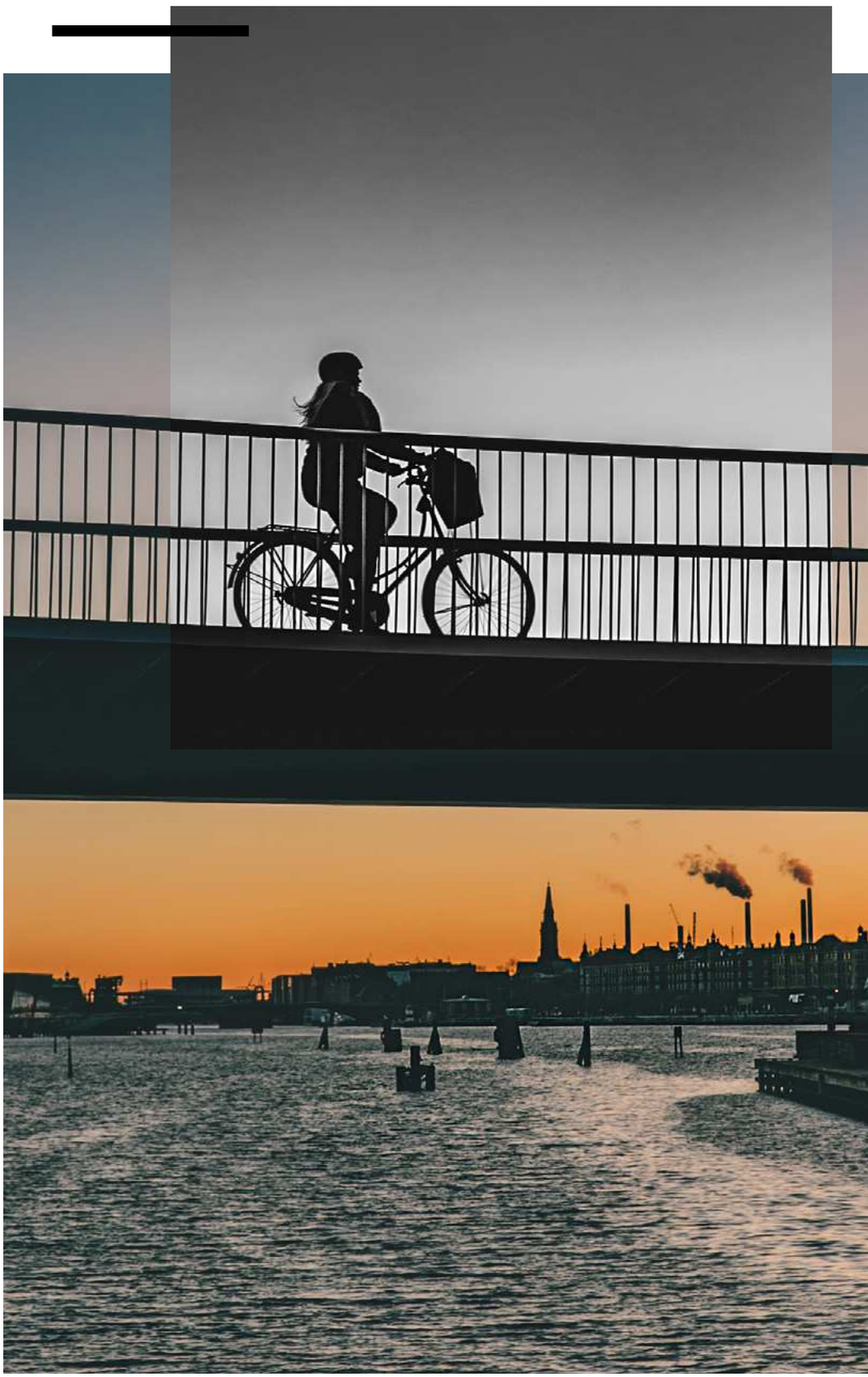
Jeg håber, at I vil være med til at sætte retningen for vores by, København.

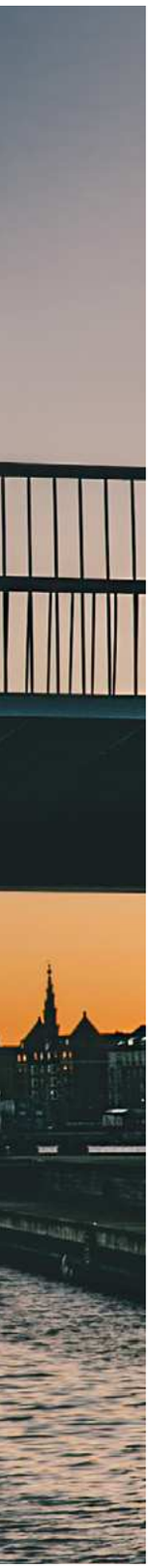
God læselyst!

Sophie Hæstorp Andersen
Overborgmester

Udvikling af København skal ske i tæt dialog med københavnerne. De er eksperter i byens hverdagsliv.

Resumé





Kommuneplanstrategi 2023 sætter retningen for udviklingen af København i årene frem til 2036

Kommuneplanstrategien indeholder en samlet vision for Københavns udvikling; "Fremtidens klimavenlige hovedstad". Visionen omsættes til konkrete forslag til løsninger i Kommuneplan 2024, der lægger rammerne for den fysiske arealudvikling af Københavns Kommune de næste 12 år.

Kommuneplanstrategi 2023 er udover visionen bygget op med et afsnit om den forudgående københavnerinddragelse, der er gennemført fra juni til december 2022. Heri indgår en række dilemmaer, som er udgangspunktet for debatten om byens udvikling i 2023.

Når kommuneplanstrategien har været i offentlig høring i det tidlige efterår 2023, vil københavnernes holdninger og ideer blive forelagt Borgerrepræsentationen, som vil beslutte hvilke ændringer der skal med ind i kommunens endelige kommuneplanstrategi.

Resultatet af den offentlige høring vil indgå i udarbejdelsen af Kommuneplan 2024, og kommuneplanstrategien er dermed første skridt på vej mod en ny kommuneplan.

Der laves en fuld revision af kommuneplanen i Kommuneplan 2024 med særligt fokus på de fem nedenstående temaer, som udgør grundstammen i Kommuneplanstrategi 2023 og Kommuneplan 2024:

- Hovedstadens byudvikling og mobilitet
- Boliger og sammenhængende by
- En by med erhverv og studiemiljø
- Klimaby med plads til natur, kultur og fritid
- Udvikling med respekt for byens sjæl

For mere information om proces, høringer og baggrundsanalyser:
www.kps23.kk.dk

København taler —— hvad skal vi prioritere i byens udvikling?

Med Kommuneplanstrategi 2023 sættes en række dilemmaer i byens udvikling til offentlig debat, så strategien for byens udvikling bliver skabt af og for hele København.

Afsnittet bliver opdateret med en opsamling på københavnernes forslag og ideer, når den offentlige høring af Kommuneplanstrategi 2023 er slut.

Hvad gør København til en attraktiv by at bo i, og hvordan skal fremtidens København udvikle sig?

Før udarbejdelsen af forslaget til Kommuneplanstrategi 2023 har Københavns Kommune foretaget en forudgående inddragelse for at få det første indblik i københavnernes holdning til byens udvikling.

I en spørgeskemaundersøgelse foretaget gennem Københavns Kommunes Borgerpanel i 2022, har 5.548 københavnere givet deres bud på, hvad der skal prioriteres i udviklingen af København. Her udgør følgende emner top 5 for, hvad de adspurgte københavnere mener:

Top 5

Spørgeskemaundersøgelse via Borgerpanelet. Dét bør Københavns Kommune prioritere fremadrettet:

1 —— **Mere plads til bynatur og rekreative åndehuller**
2 —— **Bæredygtige transportformer**
3 —— **Mindske CO_2-udledningen**
4 —— **Klimasikring af byen**
5 —— **Mangfoldig by og byggeri af almene boliger**

Derudover er der også fokus på emner som boligbyggeri, mobilitet, bæredygtig by, byens sjæl og borgerinddragelse.

Udfordringer i byens udvikling gælder ikke kun for København —— Byens udfordringer er ikke enestående for hovedstaden. Københavns Kommune har sammen med Aarhus, Aalborg, Odense, Randers og Esbjerg Kommune fået udarbejdet en undersøgelse blandt byernes borgere ved navn 'Sådan skaber vi bedre byer 2022'. Her går temaer som tryghed, boliger til fornuftige priser, ren luft og nærhed til grønne områder igen for de seks største byer i Danmark, som afgørende faktorer for, om en by er attraktiv at bo i. Udover at angive hvilke faktorer, der vægter højest i oplevelsen af en god by, har de adspurgte også angivet, hvorvidt de mener, disse faktorer passer på den by, de bor i. Dette har i analysen resulteret i fem forbedringspotentialer for København:

Top 5

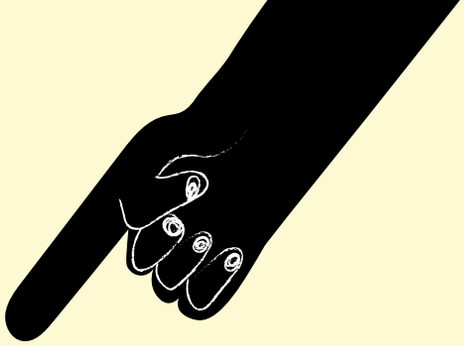
Forbedringspotentialer for København ('Sådan skaber vi bedre byer 2022')

1 —— **Boliger til fornuftige priser**
2 —— **Ren luft**
3 —— **Tryghed mod at blive udsat for kriminalitet**
4 —— **Boliger til forskellige livssituationer og behov**
5 —— **Tryghed ved at færdes i trafikken**

Byens udvikling fra et ungeperspektiv —— København danner rammen for mange aldersgrupper, og fremtidens København skal derfor udvikles med de yngre generationer. Derfor har Københavns Kommune hørt folkeskoleelever fra seks forskellige skoler rundt omkring i byen om deres ønsker og visioner for fremtidens by, og hvordan byen skaber rammen for det gode københavnerliv – både nu og i fremtiden. De unge københavnere har sammensat deres ideelle fremtidsscenarie for København i 2036 og givet deres anbefalinger til byens udvikling fra et ungeperspektiv. Deres drøm er en by, der udvikler sig i samarbejde med omegnskommuner, så der er plads til alle, og hvor det grønne bevares. Det er en by med kreative boformer og respekt for den eksisterende stil, når der bygges nyt. En by med trygge rammer, hvor der er plads til leg, aktivitet og biodiversitet. En by med fokus på tryghed, både på gaden og i trafikken. Det er også en tæt by, med grønne facader, bæredygtig mobilitet og ambitiøse klimamålsætninger.

Åbent Rådhus 2022 —— Dialogen om byens fremtid er en dialog, der skal tages i fællesskab. Derfor inviterede Københavns Kommune i 2022 til Åbent Rådhus, hvor 2.700 københavnere deltog til en snak om, hvilke projekter Københavns Kommune har i gang rundt omkring i byen. Åbent Rådhus afholdes igen i 2023, hvor denne kommuneplanstrategi også vil være i fokus.

Dialogen med københavnerne fortsætter —— Dialogen med københavnerne er vigtig. Derfor har dialogen indtil nu været med til at sætte retningen for forslaget til Kommuneplanstrategi 2023. Inden den endelige vedtagelse af Kommuneplanstrategi 2023 vil Københavns Kommune igen invitere til dialog og borgermøder om byens udvikling, når forslaget til strategien kommer i offentlig høring i løbet af sommeren og efteråret 2023. Der vil være fokus på at inddrage børn og unge, da de normalt ikke delateger i byplanlægningen.



2023

Februar — **ØU drøfter KPS23 udkast**

Marts — **ØU godkender KPS23 udkast**

April - Maj — **Intern høring**

Juni — **ØU og BR behandler KPS23 forslag**

August-September — **Offentlig høring**

November — **ØU drøfter og vedtager KPS23**

December — **BR vedtager KPS23**

2024

ØU —— Økonomiudvalget
KPS23 —— Kommuneplanstrategien 2023
KP24 —— Kommuneplan 2024
BR —— Borgerrepræsentationen

KP24

København skal være en hovedstad med fokus på det gode københavnerliv, en foregangsby på den grønne omstilling og en inspiration for fremtidens byudvikling for andre storbyer.

Men pladsen i byen er trang, og byudviklingen dilemmafyldt. I projekter i byen er det derfor ofte nødvendigt at prioritere mellem forskellige hensyn, da der er mange ønsker til, hvad byen skal indeholde. Københavns Kommune inviterer derfor til debat om dilemmaerne i byens udvikling, så vi i fællesskab kan sætte en retning for udviklingen af København.

Dilemmaer —— i byens udvikling

Hovedstadens byudvikling
—— Hvordan styrker vi sammenhængende udvikling og planlægning i hovedstadsområdet, og hvad er de vigtigste hensyn?

Mobilitet
—— Hvordan ser fremtidens mobilitet ud i byen med plads til mere kollektiv transport, cyklisme, gang og mulighed for fortsat at køre i bil i byen?

Boliger
—— Hvordan skaber vi et boligmarked med adgang for alle, når byen hvert år vokser med mange nye borgere?
—— Hvor kan der skabes rammer for udvikling af nye bykvarterer eller opførsel af nye boliger i eksisterende byområder?

Sammenhængende by
—— Hvordan kan vi fastholde bydelenes forskelligheder og mangfoldighed, og samtidig sikre tryghed og social balance i alle dele af byen?

Erhverv
—— Hvordan fastholdes en bred sammensætning af virksomheder i byen, og hvordan sikres plads til traditionelle håndværk- og kreative virksomheder i både den eksisterende by og nye byområder?

Turisme
—— Hvilke tiltag kan der gøres for at skabe en bæredygtig turisme, hvor der både er plads til byens hverdagsliv og besøgende udefra?

Klima
—— Hvordan bidrager byen til klimaløsninger, og bruger den grønne omstilling som et aktiv til at udvikle fremtidens bæredygtige by?

Natur og fritidsliv
—— Hvordan udvikler vi områder i byen, hvor der både er plads til vild natur og til aktiv brug af arealerne til kulturliv, idræt og udeliv?

Byens sjæl og kulturarv
—— Hvordan skaber vi en byudvikling, der bevarer byens sjæl og kulturarv samtidig med, at der opføres nye boliger og erhvervsbyggeri?

—— Hvilke typer boligbyggeri ønsker københavnerne i fremtiden at bo i, og hvordan kan ny tæt bebyggelse i form af karreer, rækkehuse og punkthuse være med til at styrke og videreudvikle Københavns identitet og særlige karaktertræk?

Kapitel 1 —— Byvision for København

Fremtidens klimavenlige hovedstad —— skal udvikles med fokus på de egenskaber, der gør København til en grøn by. Det skal understøtte en udvikling af København, som en by, som mange ønsker at bo i, besøge, studere, arbejde og leve i.

Storby for mennesker —— København skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle. Byen skal udvikles på en måde, så de fysiske rammer skaber de bedste forudsætninger for et hverdagsliv, hvor bæredygtig byudvikling, livskvalitet, sundhed og tryghed fortsat gør byen til en af verdens bedste byer at bo og leve i. Udviklingen af byen skal derudover have fokus på indretning for mennesker med handicap.

Det er vigtigt, at København har et boligmarked i balance, hvor der er mulighed for at eje, såvel som leje sin bolig, og her er hensynet til vores mest sårbare københavneres behov for en billig bolig vigtigt.

Byens erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner er vigtige for Danmark og hovedstadsregionen. Det tiltrækker nye borgere, som kommer for at arbejde, forske eller studere. De understøtter det levende byliv, som er resultatet af de mange befolkningsgrupper, der dagligt bor, studerer eller arbejder i byen.

København skal fortsat være en grøn og klimavenlig hovedstad, der går forrest i den grønne omstilling og sætter ambitiøse mål for fremtiden, som kan inspirere andre storbyer. Dette skal følges op med investeringer, der fremmer bæredygtig mobilitet og flere nye grønne områder og parker, som bidrager til københavnernes sundhed og fritid. København skal være en grøn by og arbejde for at højne biodiversiteten i byen til glæde for københavnerne.

Byens historiske bygninger og kulturmiljøer er vigtige for byens identitet og har betydning for både københavnere, danskere og besøgende fra udlandet. I byudviklingen skal der både ske bevaring og udvikling af de kulturhistoriske spor og bevaringsværdige bygninger.

København skal være hovedstaden, som alle i landet kan være stolte af og gøre brug af. København vil være fremtidens klimavenlige hovedstad.

Kapitel 2 —— Hovedstadens by-udvikling og mobilitet

Når planerne for de kommende års byudvikling lægges, er det vigtigt at have blik for den helhed, som København indgår i som storby og hovedstad. Hele hovedstadsområdet oplever en markant befolkningsvækst i disse år. Med befolkningsvæksten følger et behov for at sikre en sammenhængende og grøn infrastruktur og et tæt samarbejde i den storbyregion, som vi kalder Greater Copenhagen.

Hovedstads-området vokser

Mål for Københavns udvikling

—— At byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser og bidrager til en klimavenlig byudvikling i hovedstadsområdet.

—— At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.

—— At der i projekter nær Københavns Kommunes kommunegrænser sikres sammenhæng og koordinering med nabokommunen, fx i forhold til skybrud- og stormflodssikring, forsyning, mobilitet og trafik, byrum og grønne arealer.

—— At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25% af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25% gang, 25% cykling og 25% kollektiv transport.

—— At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes.

—— At København samarbejder med de øvrige kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden om at etablere et samlet net af supercykelstier med henblik på at skabe god fremkommelighed for cykler over længere distancer.

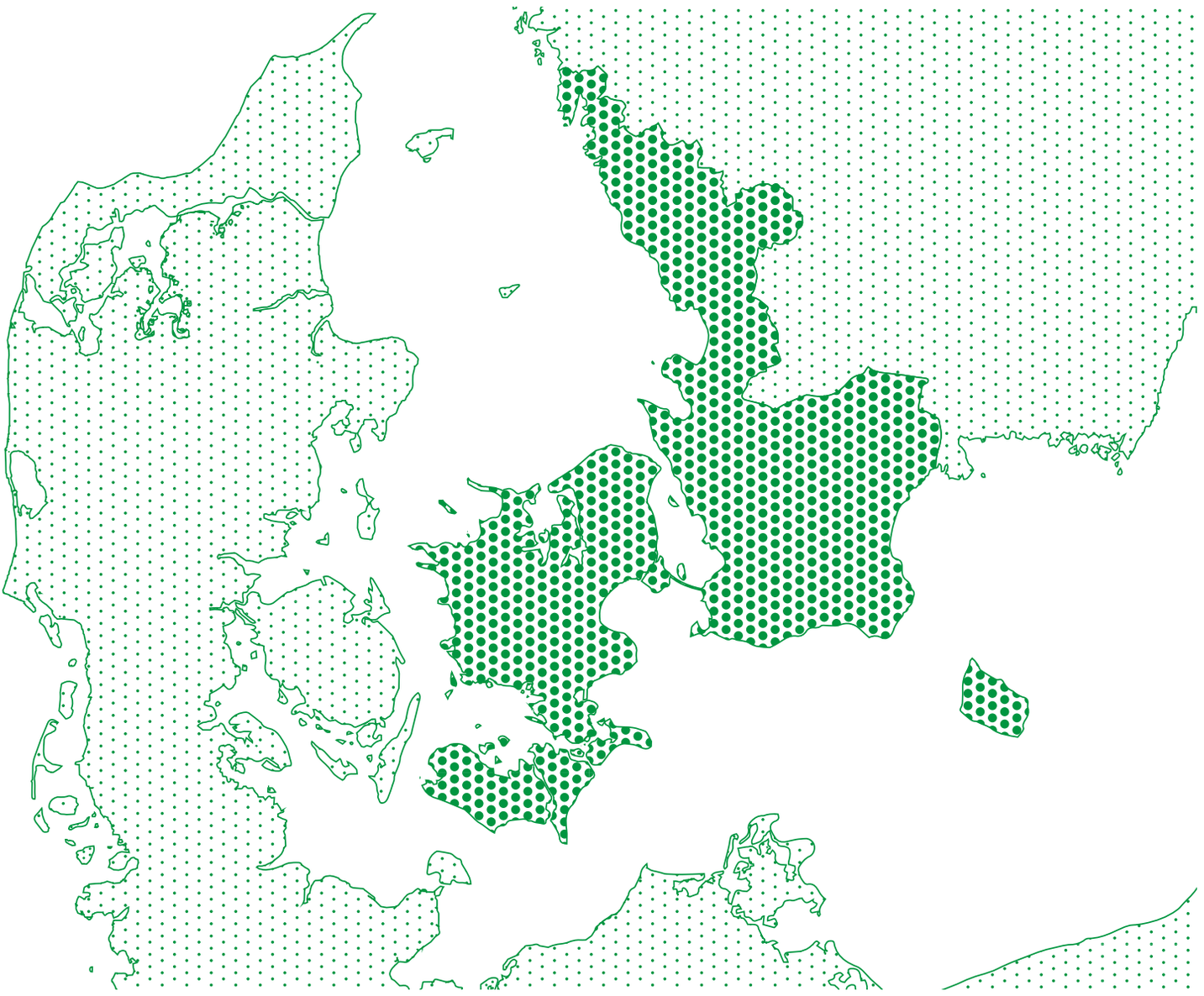
Hovedstadens klimavenlige storby —— Den tætte by rummer en række fordele, når det gælder om at muliggøre en klimavenlig livsstil. Disse fordele skal bringes i spil, samtidig med at der kommer flere mennesker i hele hovedstaden, der skal deles om den samme plads. Københavns Kommune ønsker at gå forrest med de klimavenlige løsninger og tage ansvar for, at boligudbygningen sker på den mest klimavenlige måde. Her har København heldigvis en række fordele. Den tætte by kan deles om løsningerne, som eksempelvis fjernvarmen og metroen. Og ved at indrette den tætte by med blandede funktioner, betyder korte afstande mellem boliger og de daglige gøremål, at cykel og gang er nemme og effektive transportformer. Københavns Kommune vil derfor arbejde for, at byudviklingen sker stationsnært med fortætning omkring de enkelte stationer samt arbejde for, at forholdene for cyklister og gående prioriteres i byen. Dette kapitel sætter fokus på hovedstadens befolkningsvækst og på de regionale sammenhænge, som er opmærksomhedspunkter, når der sættes retning for de kommende års udvikling af landets hovedstad.

København og hovedstadsområdet har brug for hinanden —— Udviklingen i København er tæt forbundet til resten af hovedstadsområdet. Hver dag pendler folk på tværs af kommunegrænser, og virksomheder handler og samarbejder. Derfor skal hovedstadsområdet og regionen Greater Copenhagen være en sammenhængende og velfungerende storbyregion, som det er ukompliceret at flytte til, bo, arbejde og studere i. Hvor administrative grænser betyder mindre, og et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked betyder mere. Det skal være muligt for københavnerne at flytte uden for kommunegrænsen, uden at det påvirker muligheden for at beholde et job i Københavns centrum og omvendt, da borgere i hele Greater Copenhagen er vigtig arbejdskraft for de københavnske virksomheder og velfærdsservices. Det er derfor vigtigt, at den regionale boligudbygning sker på baggrund af en sammenhængende og strategisk planlægning, hvor fortætning af stationsnære områder kombineres med en indsats for forbedring af den kollektive transport i hele regionen. Udbygningen skal ligeledes understøttes af indsatser til forbedring af samspillet mellem cykler og kollektiv trafik og af udvikling af de regionale supercykelstier. Fingerplanen har bl.a. haft som formål at koncentrere byudviklingen om en veludbygget infrastruktur, så borgerne nemt har kunnet komme fra deres bolig til arbejde og hjem igen, samtidig med at de har haft nem adgang til natur og grønne områder. Det er vigtige principper, som videreføres og arbejdes aktivt for i Københavns Kommune.

Kort 2.1 —— Københavns Kommune er en vigtig del af den internationale metropol Greater Copenhagen. *Med 4,4 mio. indbyggere i fire regioner og 85 kommuner i Sydsverige og Østdanmark arbejder organisationen Greater Copenhagen for vækst og udvikling i regionen på områder som infrastruktur og arbejdsmarked.*

Hovedstadsområdet og regionen Greater Copenhagen skal være en sammenhængende og velfungerende storbyregion, som det er ukompliceret at flytte til, bo, arbejde og studere i. Hvor administrative grænser betyder mindre, og et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked betyder mere.

Kort 2.1 —— Københavns Kommune er en vigtig del af den internationale metropol Greater Copenhagen.



Hovedstads-området vokser

Øresundsbroen knytter allerede i dag København tæt til vores svenske naboer, og i 2029 forventes Femern Bælt-tunnelen at stå færdig og knytte København tættere til Nordtyskland. Femernforbindelsen kan fordoble godstransport på jernbanen og bidrage til mindre trængsel på motorvejene i hovedstadsområdet, men forbindelsen vil udfordre kapaciteten til persontog på jernbanerne til lufthavnen og videre over Øresundsbroen til Sverige. En Øresundsmetro kan frigøre kapacitet på jernbanen til de flere godstog som følge af Femernforbindelsen og samtidig binde arbejdsmarkederne sammen mellem København og Malmø og skabe et mere robust transportsystem om Københavns Lufthavn. Københavns Lufthavn er Nordens største lufthavn og udgør et vigtigt knudepunkt og en international hub i regionen. Lufthavnens omstilling til fremtiden og dermed en mere klimavenlig og støjsvag luftfart er vigtig, hvis vi fortsat skal kunne tiltrække investeringer, talenter og turister.

Hele hovedstadsområdet vokser —— København var i årtier en kommune med et faldende befolkningstal, som især børnefamilierne flyttede fra. Den udvikling er vendt, og mange ønsker at bo i København, som flere gange er blevet kåret som verdens bedste by at bo og leve i.

Selvom der stadig ikke bor lige så mange mennesker inden for kommunegrænsen, som der gjorde i 1950, er der i løbet af de sidste 10 år blevet næsten 100.000 flere københavnere.

København er imidlertid ikke den eneste by, der har oplevet befolkningstilvækst. Den stigende urbanisering er en trend, som ses globalt, og det er ikke en tendens, der stopper ved kommunegrænsen. Også kommunerne omkring København har oplevet en markant befolkningsvækst de sidste 10 år, og i hele hovedstadsområdet er kommunerne blevet ca. 175.000 indbyggere flere. Det svarer til, at ca. 55% af befolkningsvæksten i hovedstadsområdet er sket i København, mens de øvrige hovedstadskommuner har stået for ca. 45% af væksten.

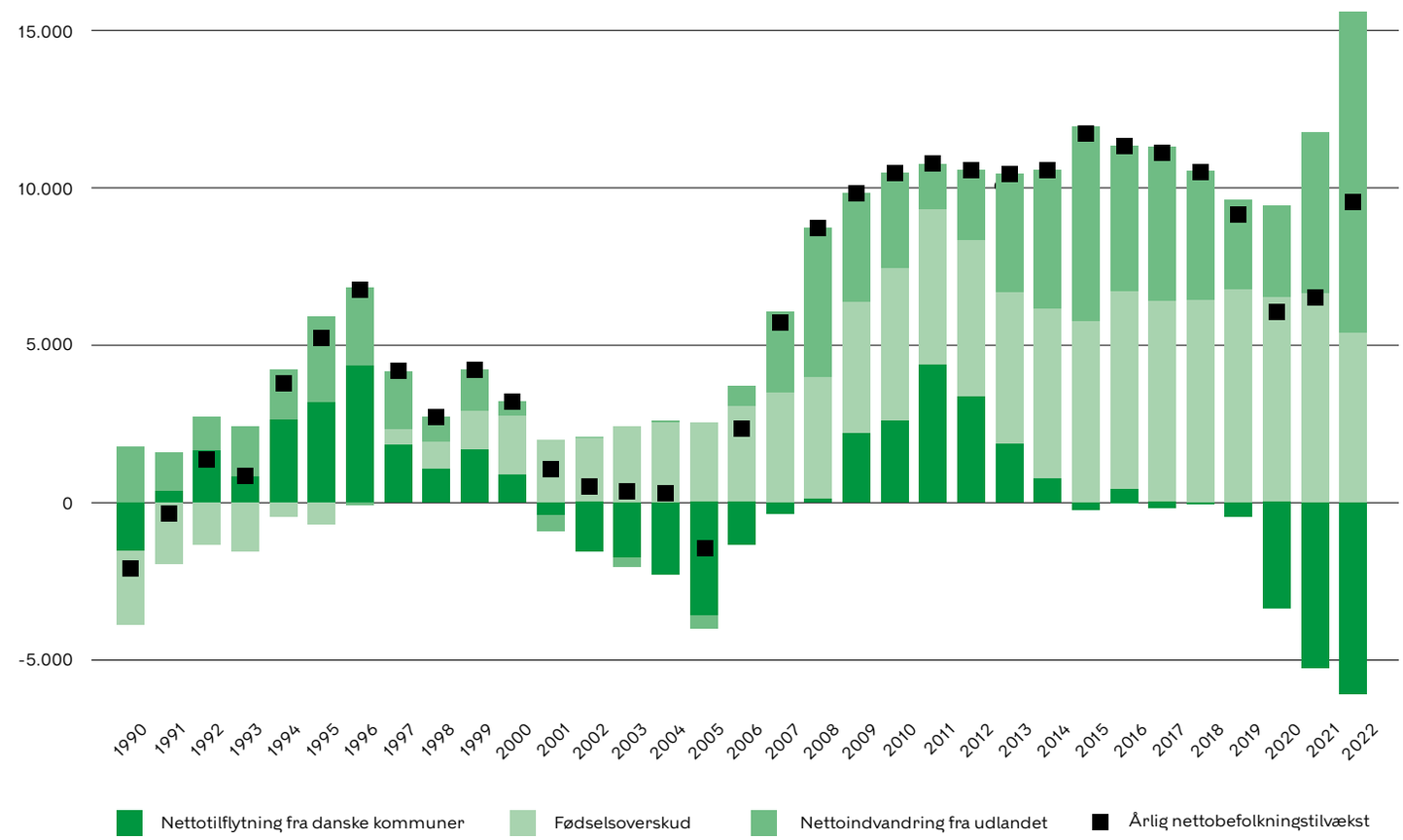
Frem mod 2035 forventer Danmarks Statistik en samlet vækst på ca. 100.000 indbyggere i hovedstadsområdet, heraf godt halvdelen i København og knap halvdelen i de øvrige hovedstadskommuner. Københavns Kommunes egen prognose forventer ca. 62.000 flere indbyggere i København, idet der forventes en gradvis tilbagevenden til de flyttemønstre og bosætningspræferencer, som sås før Coronapandemien. Andelen af familier, som fraflyttede København i 2022, er således tæt på niveauet fra før pandemien. Det er hele hovedstadsområdet, som vil opleve en markant befolkningsvækst de kommende år, hvilket afføder et behov for byggeri af flere boliger. Københavns Kommune skønner, at der vil være behov for ca. 63.000 nye boliger i hele hovedstadsområdet i perioden 2023-2035. Frem mod Kommuneplan 2024 forventes det, at der er sket en opdatering af befolkningsprognosen, som vil være grundlaget for arbejdet med kommuneplanen. På kortet (s. 26-27) ses et overblik over nogle af de store byudviklingsprojekter, som er i gang i hele hovedstadsområdet. Kortet viser, at mange kommuner arbejder med at levere nye boliger til en voksende hovedstad. Københavns Kommune har, på grund af en god kollektiv infrastruktur, mulighed for at bygge tætte bolig- og erhvervskvarterer, som bygger videre på byens eksisterende kvarterers kvaliteter, og leverer et stort bidrag til løsningen på behovet for plads til boliger og erhverv.

Figur 2.2 —— Befolkningsudvikling i København, 1900-2022. *Københavns Kommunes befolkning toppede i 1950 med 768.000 indbyggere. I dag bor her 650.000 indbyggere.*

Figur 2.3 —— Årsager til befolkningsvækst. *Befolkningsvæksten i København har hovedsageligt været drevet af et fødselsoverskud (der er født flere børn, end der er indbyggere, der er døde) og af tilflytning fra udlandet. Nogle år er der sket en nettotilflytning til København fra de øvrige danske kommuner, mens der andre år er sket en nettofraflytning fra København til øvrige danske kommuner.*

Figur 2.2 —— Befolkningsudvikling i København, 1900-2022

Figur 2.3 —— Årsager til befolkningsvækst



Hovedstads-området vokser

Med sidste kommuneplan, Kommuneplan 2019, blev der udlagt arealer til byudvikling i København frem mod 2031. Samlet set kunne disse arealer rumme ca. 4.400.000 m^2 boligbyggeri og 2.800.000 m^2 erhvervsbyggeri. Siden vedtagelsen af Kommuneplan 2019 er en del af arealerne blevet udviklet og udbygget, fx Ørestad, Sydhavn og en stor del af Carlsberg. Den resterende rummelighed i de områder, som i dag er udlagt som byudviklingsområder, svarer til ca. 3,1 mio. m^2 boligbyggeri og ca. 2,2 mio. m^2 erhvervsbyggeri. Hertil kommer perspektivområderne, som eksempelvis Ydre Nordhavn, Refshaleøen, Kløverparken og en eventuel fremtidig byudvikling af Lynetteholm.

Regional befolkningsvækst dækker over lokale boligbehov —— Selvom tendensen med befolkningsvækst, som beskrevet tidligere, er generel for regionen, dækker den over helt lokale efterspørgsler på boliger i de forskellige kommuner og bydele. Det betyder, at efterspørgslen på boliger i en bestemt kommune eller bydel ikke nødvendigvis kan mødes ved at bygge det samme antal boliger et andet sted i regionen. Mødes den lokale efterspørgsel på boliger ikke, bliver stigningen i boligpriserne lokalt ikke dæmpet. I hovedstaden betyder det, at der kan ske en polarisering, hvor boligpriserne i nogle dele af hovedstaden stiger uforholdsmæssigt meget, hvis ikke der tages højde for den lokale efterspørgsel på boliger. Efterspørgslen kan eksempelvis være drevet af et ønske om at blive boende i kommunen, når man flytter hjemmefra eller stifter familie, eller om at flytte til kommunen for at studere eller arbejde. Det ses også i København, hvor der i en årrække ikke er blevet bygget nok boliger til at modsvare befolkningsvæksten med prisstigninger og længere ventelister til følge. Det er en problemstilling, som Kapitel 3 om Boliger og sammenhængende by går i dybden med. For at sikre at hovedstadsområdet udvikler sig i balance, arbejdes der for, at byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser.

Efterspørgslen kan eksempelvis være drevet af et ønske om at blive boende i kommunen, når man flytter hjemmefra eller stifter familie, eller om at flytte til kommunen for at studere eller arbejde. Det ses også i København, hvor der i en årrække ikke er blevet bygget nok boliger til at modsvare befolkningsvæksten med prisstigninger og længere ventelister til følge.

Københavns Kommune lavede i 2021 en undersøgelse blandt personer, der var flyttet fra København, og konklusionen var, at 61% af de adspurgte gerne ville være blevet i København. Den største enkeltstående grund til, at de alligevel flyttede fra København, var økonomiske årsager (28%). Næst efter økonomien var familiære årsager (11%) den største grund til at flytte fra København blandt de borgere, der gerne var blevet boende.

Københavns Kommune ser det som en stor styrke, at hovedstadsområdet som helhed tilbyder boliger til forskellige behov og prisklasser. Samtidig ønskes det, at København skal være en mangfoldig by med plads til mennesker i forskellige livssituationer, og der arbejdes for, at stigende boligpriser ikke skal presse borgere ud af byen, som gerne ville være blevet boende.

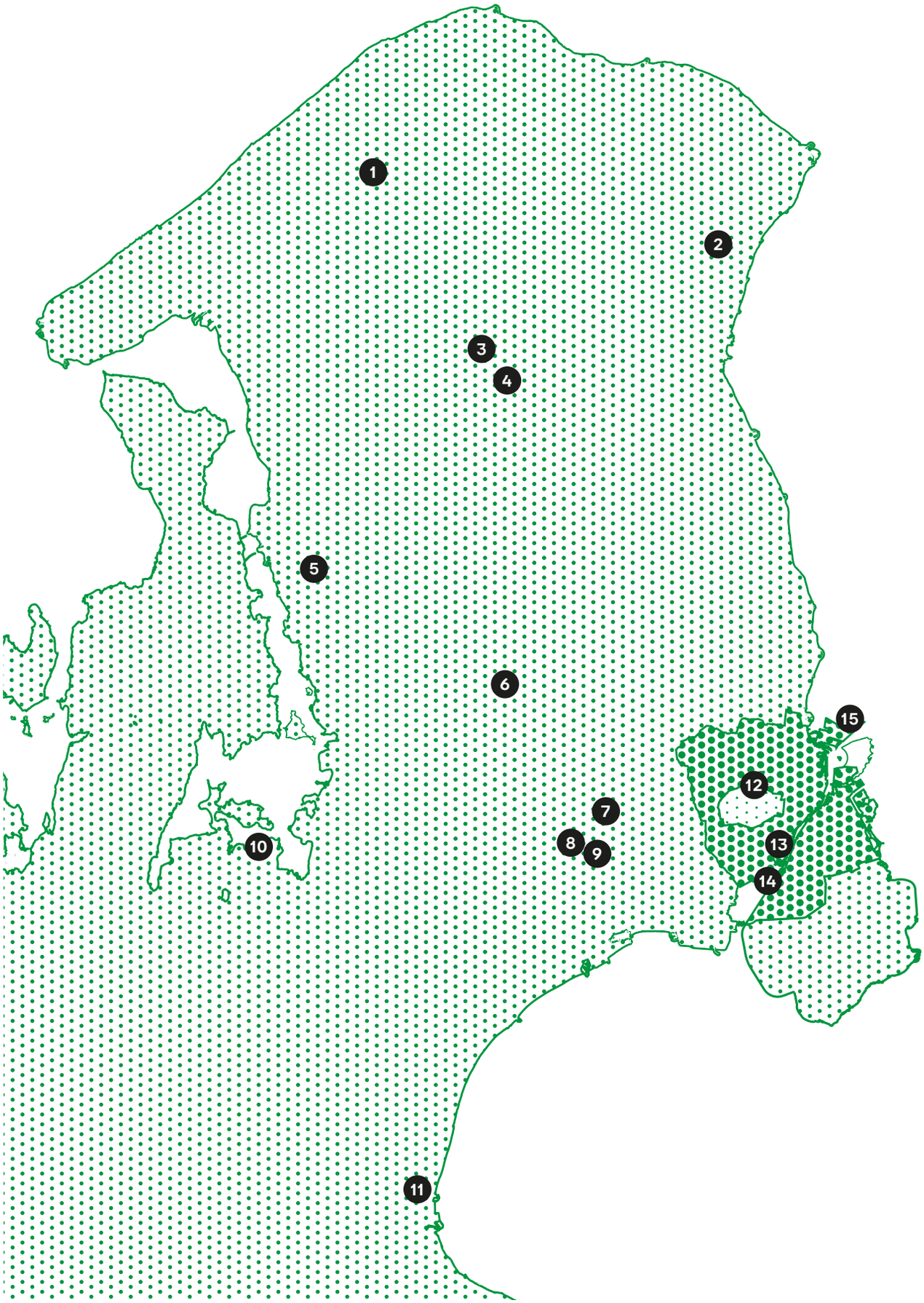
Figur 2.4 —— Blive eller flytte? *Størstedelen af de borgere, der flytter fra København, ville egentlig gerne være blevet boende.*

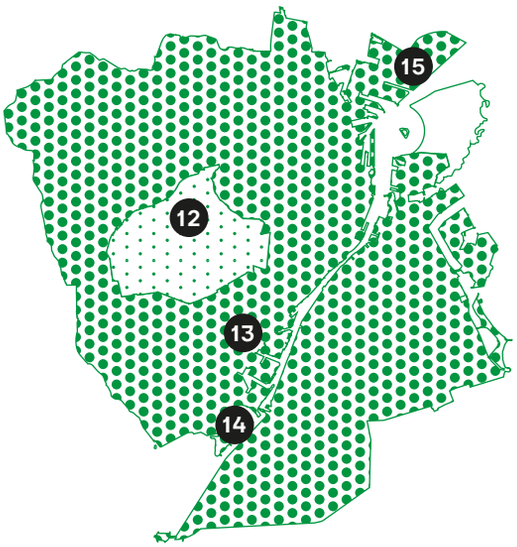
Kilde: Undersøgelse blandt fraflyttede borgere, Københavns Kommunes Bosætningsanalyse 2021.

Figur 2.4 —— Blive eller flytte?

61%
Ønskede at blive boende i Københavns Kommune

39%
Ønskede ikke at blive boende i Københavns Kommune


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15



Større igangværende byudviklingsprojekter

1 Troldebakkerne
Gribskov Kommune
Antal boliger: ca 700

2 Kelleris Hegn
Helsingør Kommune
Antal boliger: ca 450

3 Frederiksbro
Hillerød Kommune
Antal boliger: ca 1.300

4 Favrholm
Hillerød Kommune
Antal boliger: ca 3.700

5 Vinge*
Frederikssund Kommune
Antal boliger: ca 1.800

6 Kildedal
Ballerup Kommune
Antal boliger: ca 2.000

7 Hersted Industripark
Albertslund Kommune
Antal boliger: ca 12.000

8 Vridsløselille Statsfængsel
Albertslund Kommune
Antal boliger: 1.600

9 Coop Byen
Albertslund Kommune
Antal boliger: ca 1.800

10 Sankt Hans
Roskilde Kommune
Antal boliger: ca 400

11 Køge Kyst
Køge Kommune
Antal boliger: ca 800

12 Frederiksberg Hospital
Frederiksberg Kommune
Antal boliger: ca 1.000

13 Godsbaneterrænet
Københavns Kommune
Antal boliger: ca 4.000

14 Bådehavnsgade
Københavns Kommune
Antal boliger: ca 5.000

15 Nordhavn
Københavns Kommune
Antal boliger: ca 19.000

* Antal boliger er oplyst af Frederikssund Kommune. På sigt kan der muliggøres mere boligbyggeri, men det er endnu ikke fastlagt.

Kort 2.5 —— Større igangværende byudviklingsprojekter. *Kortet viser eksempler på større igangværende byudviklingsprojekter i hovedstadsområdet og det antal boliger, som der forventes at være plads til at bygge i de kommende år.*

Den tætte by er mest klimavenlig

Analyser peger på, at der er følgende hovedårsager til, at københavnerne og beboere i tætte byområder generelt har et lavere klimaaftryk:

—— Københavnerne transporterer sig i gennemsnit færre km end resten af danskerne og vælger i højere grad klimavenlige transportformer som gang, cyklen eller kollektiv transport.

—— ARUP lavede i 2020 en analyse, der viste, at beboerne i Nordhavn cykler eller bruger kollektiv transport til 63% af deres ture, mens tallet for beboere i parcelhuse er 19% af turene.

—— Tilsvarende viser Transportministeriets analyse om samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen (Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og dele af Kraftværkshalvøen), at en indbygger i Østhavnen ventes at have et transportbehov på godt 11 km i 2050, mens det tilsvarende behov for en indbygger i Københavns omegn er knap 35 km. Det ses, at fordelingen på transportmidler også er meget forskellig, idet en indbygger i Østhavnen ventes at bruge bilen i gennemsnit knap 4 km pr. hverdag, mens tallet er 23 km for en indbygger i Københavns omegn.

—— Brugen af de grønne, klimavenlige transportformer gælder også resten af byen, hvor netop tætheden af boliger og arbejdspladser skaber en kritisk masse, der gør, at København kan have metro, busser og mange cyklister og gående. Faktisk sker 70% af alle ture i, til og fra København til fods, på cykel eller med kollektiv transport.

—— Københavnerne bor gennemsnitligt på færre kvadratmeter end resten af danskerne og har adgang til mere klimavenlige opvarmningskilder (fx fjernvarme). Dette medfører et lavere energiforbrug til opvarmning og et lavere klimaaftryk.

—— Ved at bo tæt deles københavnerne også flere om den grundlæggende forsyningsinfrastruktur, der distribuerer el, fjernkøling, vand, spildevand, renovation mm., som også medvirker til et lavere klimaaftryk.

—— Når københavnerne bor på færre kvadratmeter, er klimaaftrykket forbundet med opførelse, vedligehold og reparationer af boligen også mindre end for resten af landet.

Status på anlæg af Lynetteholm

Lynetteholm kan i fremtiden blive en helt ny bydel, der kan være med til at stormflodssikre byen fra nord og skabe plads til ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser.

Det er indtil nu kun anlægget af Lynetteholm som jordmodtagelse, der er vedtaget ved lov i Folketinget i juni 2021. Siden vedtagelsen har By & Havn arbejdet med at etablere perimeteren af den kommende halvø, som forventes færdiganlagt i 2026.

Anlæg af Lynetteholm indeholder desuden en række grønne initiativer. Der kommer et kystlandskab ud mod Øresund. Der skal plantes dobbelt så meget ålegræs, som der forsvinder ved anlæg af Lynetteholm. Der bliver etableret en marin havpark. Det vil skabe nye levesteder for dyr og planter under havets overflade og styrke biodiversiteten.

Der er ikke truffet beslutninger om byudvikling på Lynetteholm endnu, men det er planen, at det kommer til at ske i årene, der kommer. Det er forventningen, at By & Havn udarbejder en strukturplan for byudviklingen af Lynetteholm efter 2026, og på baggrund af denne udarbejdes helhedsplaner, kommuneplanrammer, samt lokalplaner for de enkelte kvarterer.

Lynetteholm kan med Kommuneplan 2024 endnu ikke udlægges til byudvikling, da området fortsat er søterritorium. Arealplanlægning for jordmodtagelsen vil være et emne i Kommuneplan 2024, da der er tale om inddæmmet areal, hvor der sker nyttiggørelse af overskudsjord. Lynetteholm indgår således ikke som en del af Kommuneplan 2024, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udvikling og på sigt være en del af løsningen på Københavns Kommunes stormflodssikring, jorddeponi og plads til, at byen vokser frem mod 2070.

Mobilitet

En sammenhængende hovedstad med grøn mobilitet —— Hovedstadsområdet er den landsdel, som er mest udfordret af trængsel på vejene. Mange arbejder, studerer og har fritidsinteresser i en anden kommune, end den de bor i. Pendlingsafstanden i København og hovedstadsområdet er kortere end i det øvrige Danmark. Det skaber et stort potentiale for at bruge kollektiv trafik, cykel, gang eller kombinationsrejser som transportmiddel, som er godt for pladsen i byen, sundheden, miljøet og klimaet.

Siden 2002 er der udviklet et metrosystem, der binder Københavns eksisterende og nye bydele sammen på en effektiv og højfrekvent måde. I 2022 har over 100 mio. passagerer benyttet metro, svarende til over 8 mio. passagerer om måneden i gennemsnit. Særligt på strækningen over havnesnittet mellem Kgs. Nytorv og Amager er der kapacitetsudfordringer, som vil stige i takt med befolknings- og erhvervstilvæksten. Når der udvikles nye bydele i København, er en udbygning af højklasset kollektiv trafik, såsom metro med kobling til tognettet, et vigtigt virkemiddel til at binde den tætte by og resten af hovedstaden bedre sammen. Dette skal sikre en bæredygtig trafikbetjening af nye byområder. Københavns Kommune arbejder derfor sammen med staten for etablering af ny metrolinje M5 fra Københavns Hovedbanegård over det nordlige Amager til Refshaleøen og Lynetteholm. Linjen skal både løse kapacitetsudfordringen i den eksisterende metro og samtidig binde de nye byudviklingsområder sammen med den eksisterende by. På længere sigt kan denne linje udvides til en ny metroring med forbindelse fra Lynetteholm og videre til Østerport, Rigshospitalet, indre Nørrebro og Københavns Hovedbanegård. Desuden undersøger staten, i samarbejde med Københavns Kommune, en kommende Østlig Ringvej, der er en regional vejforbindelse, som kan binde nye bydele sammen, og som samtidig kan reducere den gennemkørende og unødvendige biltrafik i den eksisterende by. Effekten kan forstærkes, hvis der sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i den indre by.

Busserne er også en central del af det kollektive net. I København kører der 39 buslinjer, hvoraf størstedelen binder København sammen med omegnskommunerne. De fungerer både som effektiv kobling til metro og tog og sikrer samtidig en god lokal dækning og kortere gangafstande til kollektiv trafik for fx gangbesværede. I København omstilles busserne til el, og målet er at nå 100% i 2025. Flere af de store buslinjer og havnebusserne er allerede omstillet, og ultimo 2023 er 57% af busdriften på el.

I Københavns Kommune er cykel og gang de foretrukne transportmidler. Cyklende og gående udgør over halvdelen (56% i 2021) af alle ture i/til/fra København, og ses alene på københavnernes ture udgør de 2/3 af turene. København har gennem de seneste mange år udviklet sig til at være en af verdens bedste cykelbyer og det skal den fortsætte med at være. Cyklen er et effektivt, grønt, billigt og sundt transportmiddel, og det er københavnernes foretrukne transportmiddel, når de skal på arbejde og uddannelse. Ses på arealet mellem byens huse udgør cykelstier omkring 6% af arealet, og der er 48% af de cyklende i København, der oplever trængsel i myldretiden. Vi skal derfor fortsat udbygge cykelinfrastrukturen og prioritere cyklen som central transportform, der kan betjene boligområder og binde Københavns forskellige bydele bedre sammen. Dette skal gå hånd i hånd med ambitionen om at udvikle cykelinfrastruktur, der giver plads til forskellige typer af cyklister, herunder børn og ældre. Fx ved at lave sikre skoleveje. På regionalt plan er der de seneste 10 år sket en gradvis udbygning af det regionale supercykelstinet, som har medført, at både tidligere bilister og andre cykler længere og på tværs af kommunegrænser. Supercykelstierne skal også fremover udbygges og bidrage til den sammenhængende hovedstad.

Figur 2.6 —— Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune. *Antallet har været stigende over de sidste ti år, og det lægger pres på byens arealer.*

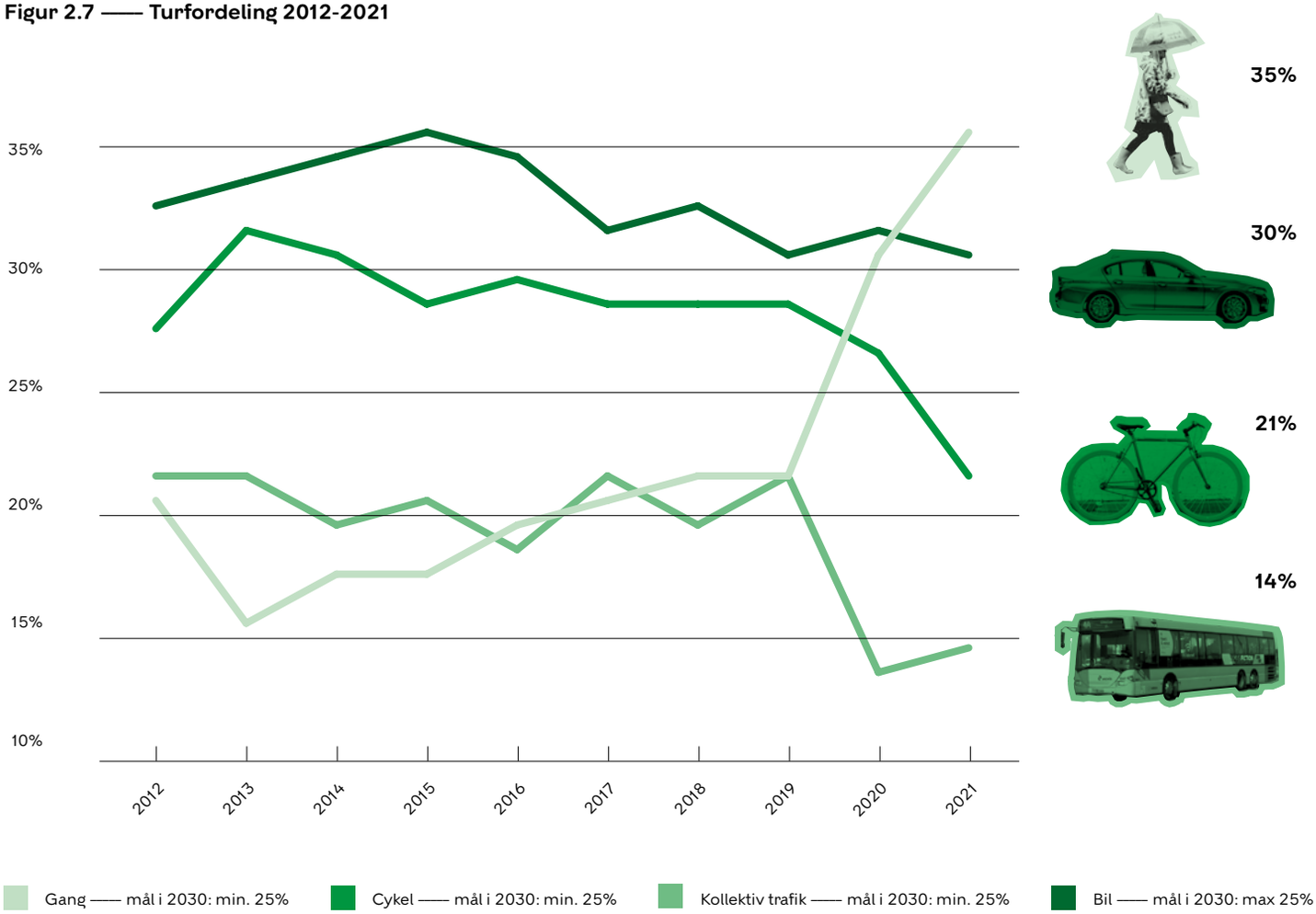
Figur 2.7 —— Turfordeling 2012-2021. *Turfordelingen på transportformer har i 2020 og 2021 været præget af COVID-19, hvilket bl.a. kan forklare faldet i kollektive ture og stigningen i gangture. De sidste ti år er bilens andel kun faldet minimalt, hvorfor det vil kræve en øget indsats at nedbringe andelen til 25% i 2030.*

Kilde: DTUs transportvaneundersøgelse

Figur 2.6 —— Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune

	2012		2022	Stigning
Indbyggere	549.223		644.425	17%
Cykler	647.738	→	745.800	15%
Biler	104.343		142.441	37%

Figur 2.7 —— Turfordeling 2012-2021



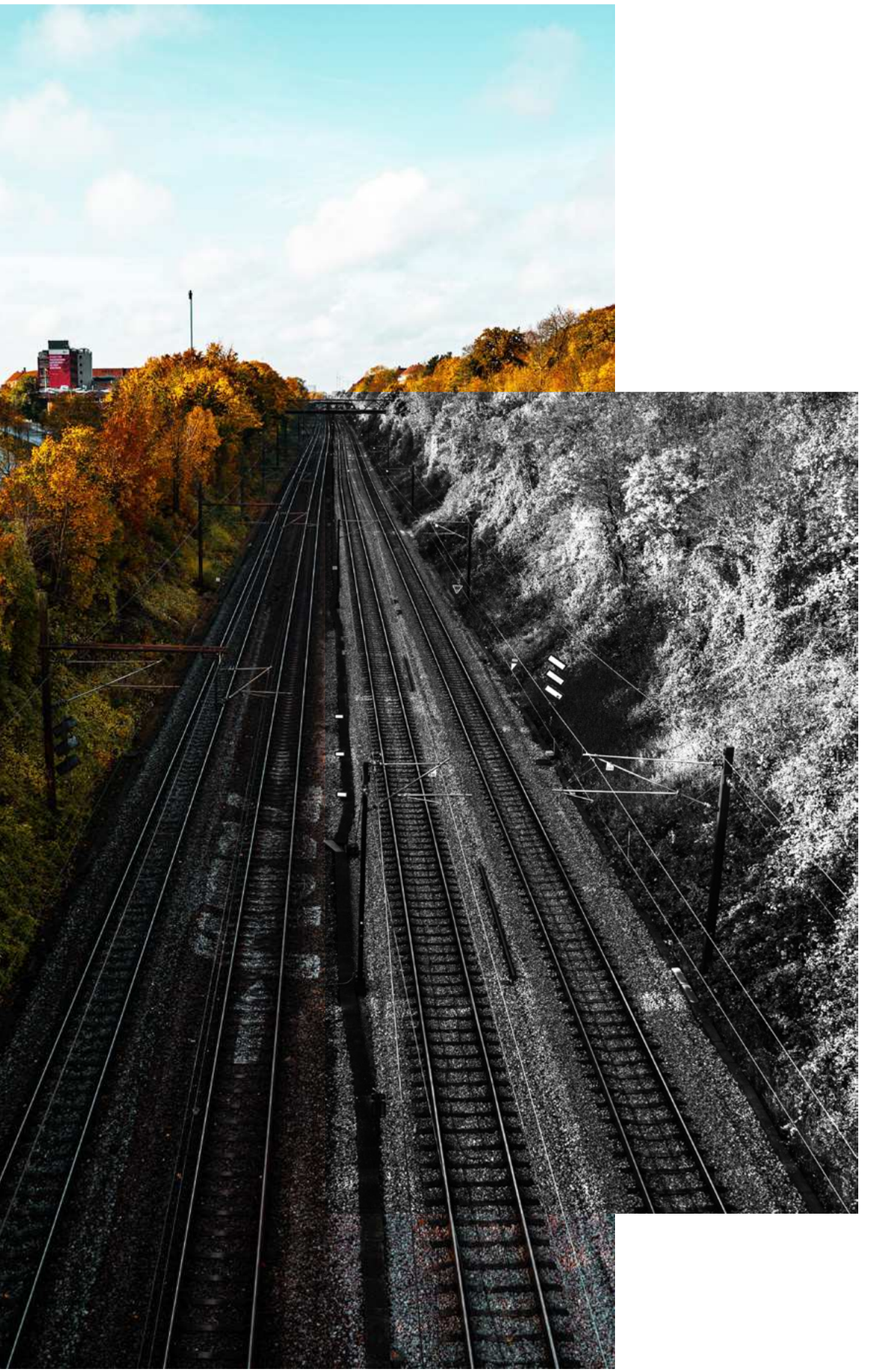
Mobilitet

Gang er københavnernes mest benyttede transportform, ligesom gang altid indgår som en del af andre ture, især til og fra den kollektive trafik. Samtidig bidrager gang til et levende byliv og det fremmer sundheden at gå. Attraktive og trygge gangforbindelser skal kæde de lokale bydele sammen, skabe gode adgange til den kollektive trafik og kæde den eksisterende by sammen med byudviklingsområderne. I byudviklingsområderne prioriteres forhold for gående og cyklende. Det er vigtigt, at byens gangarealer er tilgængelige for alle aldersgrupper, så byens rammer understøtter en aktiv livsførelse for alle københavnere.

Københavns Kommune lægger vægt på, at der etableres parkeringspladser til mennesker med handicap og til erhvervsparkering. Der er også behov for parkering til elbiler nær el-ladestandere med henblik på, at bilister kan benytte dem efter endt ladning og frigøre el-ladestanderne til andre. Parkeringsnormerne for nybyggeri i København blev ved sidste kommuneplan, Kommuneplan 2019, reduceret væsentligt. Derudover har Københavns Kommune ved udvikling af nye bydele fokus på at samle parkeringspladser til nybyggeri i parkeringsanlæg, så der frigives plads i byrummene til ophold, natur mv. Frem mod Kommuneplan 2024 evalueres kommuneplanens parkeringsnormer.

Statslige rammer for god mobilitet —— I Københavns Kommunes trafiktællinger ses det, at der er ca. lige mange cyklister og bilister i den indre by, mens biltrafikken er domnerende over kommunegrænsen. Biltrafikken er derfor præget af ture ind og ud af København. Dette nødvendiggør regionale og nationale løsninger på trængselsudfordringer.

I Københavns Kommunes trafiktællinger ses det, at der er ca. lige mange cyklister og bilister i den indre by, mens biltrafikken er domnerende over kommunegrænsen.



Mobilitet

København ser behov for og potentiale i at anvende nye virkemidler, der vil kræve ændret lovhjemmel eller støtte fra staten. Ligesom Trængselskommissionen, Produktivitetskommissionen og Det Økonomiske Råd finder Københavns Kommune, at nationale kørselsafgifter i form af roadpricing kan bidrage til at mindske trængsel. Midlerne herfra bør tilbageinvesteres i mobilitetsløsninger for hovedstadsområdet. Tilsvarende kan ny lovgivning skabe incitament til en parkeringsinfrastruktur, som kan mindske trængslen, fx i form af 'parker og rejs'-anlæg i omegnskommunerne for at få flere bilister til at benytte kollektiv transport som transportmiddel. Automatisering af det regionale S-togssystem, som indgår i den statslige aftale om infrastruktur 2035, vil sikre højere frekvens og mere rettidig kollektiv trafik, som kan skabe et mere velfungerende bolig- og arbejdsmarkedsområde i hovedstaden.

Etableringen af det nye Letbanenet og den kommende S-togslinje til Roskilde skal også forbindes på en hensigtsmæssig måde med resten af byens udvikling af kollektiv trafik og infrastruktur for bløde trafikanter for at fremme brugen af disse nye og kommende løsninger.

Ved endestationer på knudepunkter for den kollektive trafik ser kommunen gerne, at der skabes gode muligheder for flere delebiler og delecykler.

København ser også frem til vedtagelse af lovgivning, der giver mulighed for at indføre nulemissionszoner, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO_2, må køre. Nationale puljer til udbygning af cykelinfrastruktur er vigtige for at udbrede cyklismen og bl.a. udbygge Supercykelstinetværket i hovedstadsområdet.

De primære tiltag for at nedbringe støjbelastningen i de eksisterende byområder er trafikale virkemidler som f.eks. nedsat hastighed, regulering af kørsel med tung trafik eller trafiksaneringer.

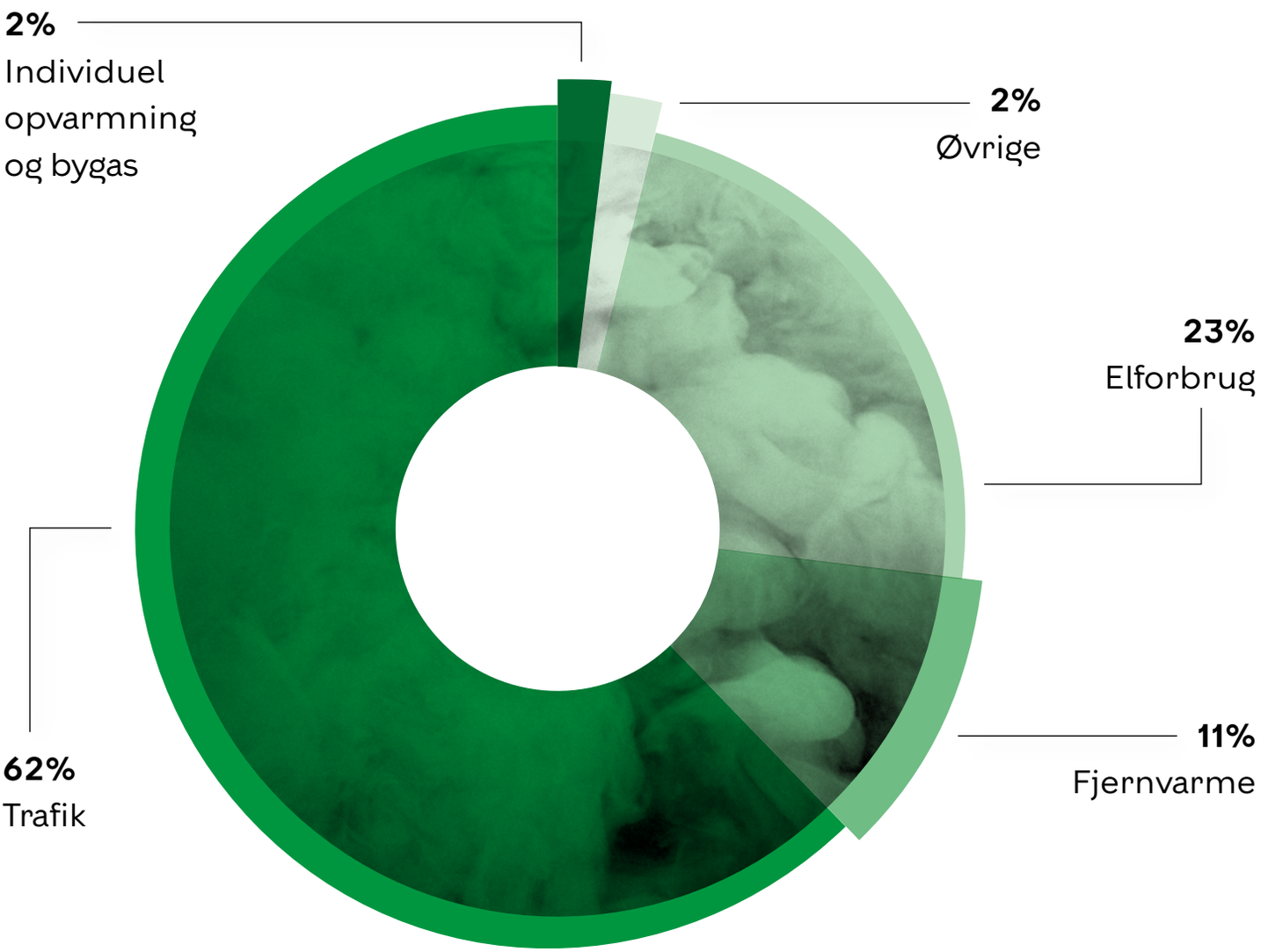
Københavns Kommune ønsker at nedbringe andelen af støjbelastede områder løbende som følge af konkrete indsatser og trafiktiltag. De primære tiltag for at nedbringe støjbelastningen i de eksisterende byområder er trafikale virkemidler som f.eks. nedsat hastighed, regulering af kørsel med tung trafik eller trafiksaneringer. Hvor det ikke er muligt at nedbringe støjen med trafikale løsninger, er støjreducerende asfalt et prioriteret virkemiddel. Tekniske forbedringer af køretøjer, flere el-biler og andre eldrevne transportmidler m.v. bidrager også til forbedringer. Eldrift af busser og andre tunge køretøjer kan her yde et væsentlig bidrag.

Nogle steder er en bedre bygningsisolering mod støj dog nødvendig, og den prioriteres bl.a. ved byfornyelse, renovering af støttet byggeri, renovering af skoler og andre støjfølsomme offentlige bygninger etc. Endelig er der en række ideforslag til, hvordan større overdækningsprojekter ved motorvejsnettet på Amager og ved Bispebjerg kan afhjælpe støjbelastningen og skabe nye muligheder for byudvikling.

Endelig ønsker Københavns Kommune mulighed for at understøtte delebilordninger, fx ved at øremærke grønne parkeringspladser til el- og delebiler, ved i nye lokalplaner at reservere parkeringspladser til bæredygtige mobilitetsformer, som fx el og- delebiler eller ved at stille krav om opsætning af ladeinfrastruktur i tilknytning hertil, som der er lagt op til i aftalen om opfølgning på evaluering af planloven m.v. mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti fra juni 2022.

Figur 2.8 —— CO_2-udledning fordelt på sektorer. *I Københavns klimaregnskab udgør trafikken i 2020 den største sektor med 62%. Personbilerne står for den største del af vejtrafikkens CO_2-udledning.*

Figur 2.8 —— CO_2-udledning fordelt på sektorer



Luftforurening —— Vejtrafikken og brændeovne er de største lokale kilder til luftforurening. Luftforurening er skyld i, at ca. 440 københavnere hvert år dør for tidligt.

Dilemma —— Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Hovedstadens byudvikling —— Hvordan styrker vi sammenhængende udvikling og planlægning i hovedstadsområdet, og hvad er de vigtigste hensyn?

Mobilitet —— Hvordan ser fremtidens mobilitet ud i byen med plads til mere kollektiv transport, cyklisme, gang og mulighed for fortsat at køre i bil i byen?

Arbejdsprogram for Kommuneplan 2024

Derfor vil Københavns Kommune gøre følgende:

—— Arbejde for et tæt samarbejde mellem kommunerne i hovedstaden om koordinering af bolig- og erhvervsudbygningen i hovedstadsområdet.

—— Implementere de muligheder for at understøtte delebilordninger, som der måtte gives ved den forventede vedtagelse af ændringer i planloven i løbet af 2023, fx i Kommuneplan 2024 eller i relevante sektorplaner.

—— Udarbejde analyse af anvendelsen og erfaringerne med parkeringsnormer fra Kommuneplan 2019 herunder i hvor høj grad normeringerne er blevet etableret i konstruktion med henblik på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en eventuel justering af parkeringsnormer for bilparkering og cykelparkering.

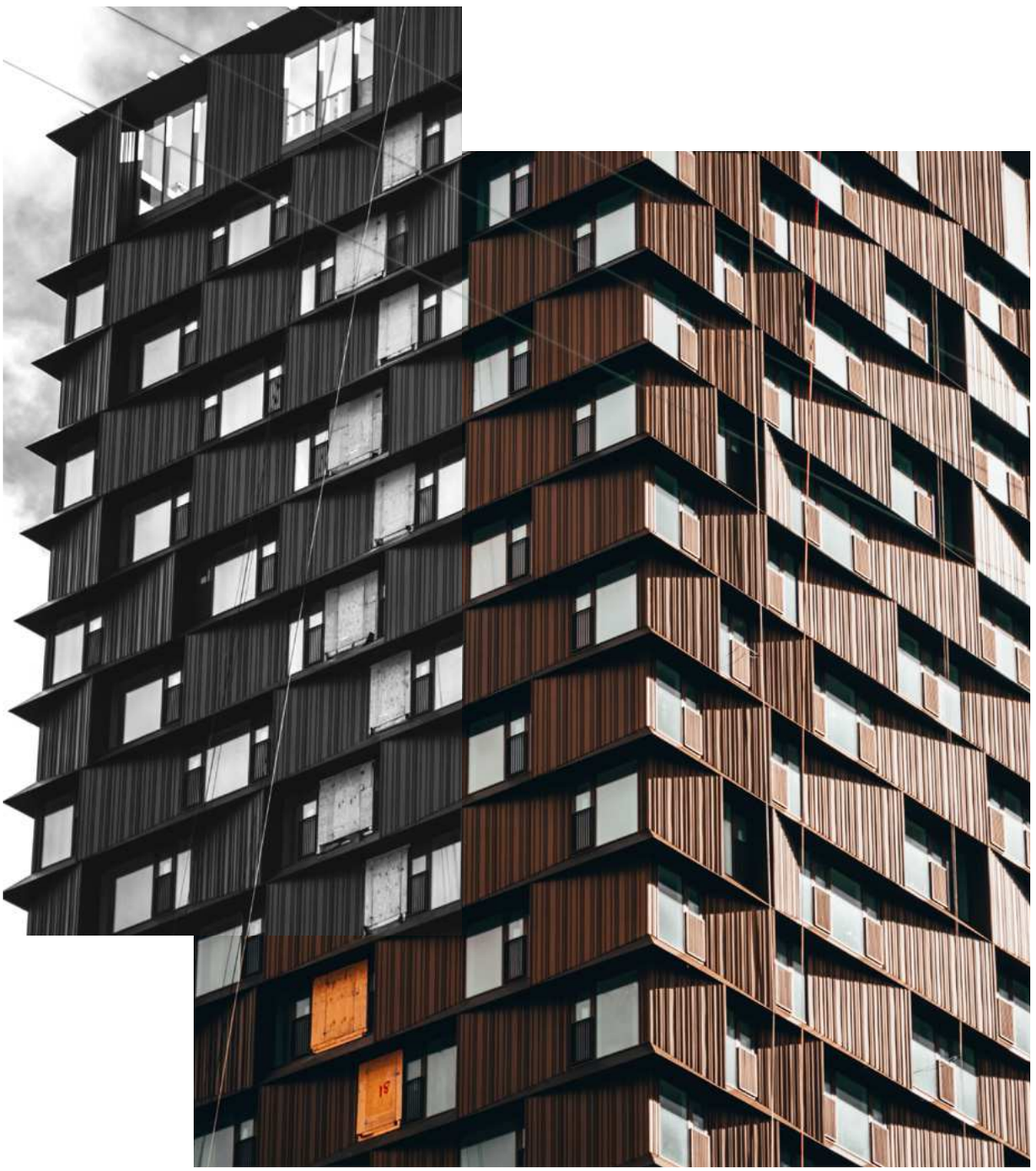
—— Derudover skal Københavns Kommune sandsynligvis revidere den eksisterende mulighed for at planlægge for helt bilfri bydele. Med aftalen om opfølgning på evaluering af planloven mv. mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti fra juni 2022, som forventes omsat til et nyt lovgrundlag i 2023, er der lagt op til, at kommunerne har mulighed at fastsætte, at der i et lokalplanområde ikke skal etableres parkeringspladser, udover handicapparkeringspladser, men at det ikke er hensigten, at muligheden skal anvendes generelt i større, nye byudviklingsområder. Muligheden for at planlægge et større byudviklingsområde, som helt bilfrit, vil dermed forsvinde med den forventede ændring af planloven.

...det gør Københavns Kommune også

—— Metroselskabet udarbejder en miljøkonsekvensrapport for en ny metrolinje fra København H til Amager og til Lynetteholm, og derefter bør det undersøges, hvor der skal prioriteres mere metro i København, herunder finansiering heraf.

—— Udarbejder sammen med Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden (kommunekontaktråd) en regional mobilitetsanalyse.

—— Styrker det kommunale samarbejde om håndtering af de fælles udfordringer, som kommunerne står overfor, fx tiltrækning og fastholdelse af arbejdskraft, udflytning af arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, tiltrækning af udenlandske investeringer og virksomheder, turisme- og destinationsudvikling, håndtering af trængselsproblemer, udvidelse af lufthavnen mv.



Kapitel 3 —— Boliger og sammenhængende by

Der er behov for at bygge flere boliger i København, for at lette det store pres på boligmarkedet og sikre, at ambitionerne om, at København skal være en mangfoldig by, kan lykkes. Byudviklingen skal ske på en måde, der sikrer, at København tilbyder boliger og boligformer til alle generationer, livssituationer, og prisklasser.

En by for alle ——

Mål for Københavns udvikling

—— At København skal være en mangfoldig by, og kunne rumme dem, der ønsker at bo her

—— At almene boliger udgør minimum 20% af boligerne i København

—— At København skal være en social, sund og tryg by, som hænger sammen på tværs af områder

—— At der skal sikres boliger til forskellige livsfaser, boformer, familieformer og indkomster

—— At der skal sikres tilstrækkelige arealer til at bygge nye boliger

København en by for alle —— København vokser - både i indbyggertal og i antallet af boliger. De seneste 10 år har der været en historisk høj boligproduktion, der ikke er set siden 1930´erne. Med Kommuneplanstrategi 2023 sættes retningen for Københavns Kommunes boligpolitik. Boligpolitikken formulerer København Kommunes mål, behov og forventninger til boligudviklingen i København i de kommende år.

København skal være en by for alle. En by, hvor det er muligt at finde en passende bolig, hvad end man er i gang med en uddannelse, nyder livet som pensionist, netop har fået barn nummer to, eller gerne vil bo flere familier eller generationer sammen. En by, der hænger sammen på tværs af bydele, som skal rumme en variation af ejerformer, boligtyper, boformer og borgere med mange forskellige baggrunde, der er forskellige steder i livet.

En forudsætning for at sikre et København, der er for alle, er, at byen kan vokse. Hvis indbyggertallet stiger, uden at antallet af boliger følger med, vil priserne stige og ventelisterne til almene boliger vokse. Derfor skal der sikres grundlag for, at der kan opføres tilstrækkelig mange nye boliger, så København ikke ender som en lukket fest for de heldige eller privilegerede.

Almene boliger er en central brik i udviklingen af en tilgængelig by for alle. Og tilsvarende er andelsboliger, private udlejningsboliger og ejerboliger vigtige

En by for alle er en by med mange forskellige slags boliger; almene boliger, ejerboliger, andelsboliger og private udlejningsboliger, der hver især bidrager med forskellige kvaliteter til byen.

elementer i fortsat at udvikle byen med forskellige typer af boliger til mennesker med forskellige ønsker og behov.

En mangfoldig by for alle —— København skal være en mangfoldig by, hvor unge kan uddanne sig og stifte familie. Hvor der er rum og plads til pædagogen, direktøren, iværksætteren, akademikeren, SOSU'en, pensionisten og alle andre, der ønsker at bo her.

Det er derfor vigtigt, at der opføres boliger med en variation i størrelser og ejer- og boformer. Tidligere ændringer af kommuneplanens boligstørrelsesbestemmelser har haft til formål at sikre opførelsen af flere mindre boliger. Udviklingen i nyopførte boligers størrelse peger på, at ændringerne i boligstørrelsesbestemmelserne er ved at slå i gennem i form af flere mindre boliger og

en lavere gennemsnitlig boligstørrelse. Det er vurderingen, at kommuneplanens bestemmelser overordnet bør fastholdes i deres nuværende form, så de får længere tid til at virke, og der sikres mere viden, om effekten af ændringerne i den seneste kommuneplan, Kommuneplan 2019. Samtidig bør det vurderes, om der skal tages mindre skridt til at fremme udviklingen i produktionen af boliger til børnefamilier.

Et balanceret boligudbud —— En by for alle er en by med mange forskellige slags boliger; almene boliger, ejerboliger, andelsboliger og private udlejningsboliger, der hver især bidrager med forskellige kvaliteter til byen.

Almene boliger er en vigtig del af den sammenhængende by, og i byudviklingsområderne stiller Københavns Kommune krav om, at almene boliger skal udgøre mindst 25% af nye boliger. Efter aftale med staten går kommunen i dialog med grundejere, bl.a. By & Havn, om etablering af op til 40% almene boliger i byudviklingsområderne via grundkøbslån.

Boligredegørelsen

Københavns Kommune udarbejder i 2023 en række analyser på boligområdet, som samles i Boligredegørelsen 2023. Boligredegørelsen vil blandt andet forsøge at få svar følgende spørgsmål:

—— Hvad er behovet for boliger til fx børnefamilier, singler, unge og ældre i de kommende år?

—— Hvilke muligheder er der for at udlægge nye arealer til boligbyggeri?

—— Hvem bor i de private ungdomsboliger, og hvor mange ekstra ungdomsboliger har byen behov for?

—— Hvad lægger københavnerne vægt på i valg af bolig, og hvilke bevæggrunde har de for enten at fra- eller tilflytte København.

—— Hvordan er boligen også et klimavalg, og er det mest klimavenligt at bo i byen?

En by for alle ——

Almene boliger er betalbare boliger, der henvender sig bredt – til lønmodtagere, studerende og ældre, samt til de udsatte grupper i byen, der har svært ved at få fodfæste på boligmarkedet. Kommunen arbejder herunder for implementering af hjemløseaftalen, hvor ambitionen er at afskaffe langvarig hjemløshed. Københavns Kommune er i løbende dialog med de almene boligselskaber og andre relevante aktører for at sikre billige boliger, der er egnede til boligsocial anvisning, for byens udsatte borgere.

Men almene boliger kan ikke stå alene. Udviklingen af almene boliger skal gå hånd i hånd med en varieret udvikling af andre boligtyper på tværs af byområder, så københavnerne har adgang til boliger, der passer til dem. Det kan bl.a. være boliger, der fremmer fællesskaber på tværs af generationer. To tredjedele af de nybyggede boliger siden 2011 er private udlejningsboliger og er samtidig den mest udbredte boligtype i Københavns Kommune. Derimod er der i samme periode bygget relativt få ejerboliger og et meget lille antal andelsboliger. Det skal på den baggrund sikres, at byggeriet af ejerboliger og andelsboliger også fremmes, så københavnerne tilbydes et balanceret boligudbud. Dette kan fx. ske via byggefællesskaber.

En tryg, sammenhængende og sund by —— Børn i København skal have de samme chancer i livet, uanset hvor i byen, de vokser op, men der er fortsat stor forskel på den sociale sammensætning af befolkningen på tværs af bydelene i København. For at nå målet, om en mere sammenhængende og tryg by, skal udviklingen i de udsatte byområder styrkes, så områderne bliver lige så velfungerende, som resten af byen med en mangfoldig sammensætning af beboere. Parker, pladser og byrum skal være trygge og bidrage til at højne beboernes livskvalitet, og forbindelserne til resten af byen forbedres i disse byområder. Forbedrede forbindelser skal ses i sammenhæng med, at de udsatte byområder tilføres nye attraktioner, som fx Kulbaneparken i Valby, der, udover at bidrage til de lokale beboeres hverdagsliv, også tiltrækker københavnere fra andre kvarterer til området. Det er således vigtigt, at der ikke er områder af byen, der lukker sig om sig selv, men at byudviklingen tværtimod skal bidrage til at sikre, at københavnere i og udenfor de udsatte byområder naturligt kommer til at møde hinanden i hverdagen. Det skal sikres, at også de udsatte byområder har så velfungerende og attraktive kommunale tilbud, som fx skoler og biblioteker, at endnu flere københavnere har lyst til at benytte sig af dem. Samtidig skal der arbejdes på at skabe og fastholde arbejdspladser i byens udsatte byområder for at sikre en blandet by.

En tilgængelig by for alle —— Bygninger og byens rum skal være indrettet, så de er tilgængelige for alle københavnere - også for gangbesværede og mennesker med handikap. Der skal sikres bedst mulige forhold for alle borgere, uanset deres grad af mobilitet - fx ved at etablere brede fortove, trafiklys, fodgængerfelter mv.

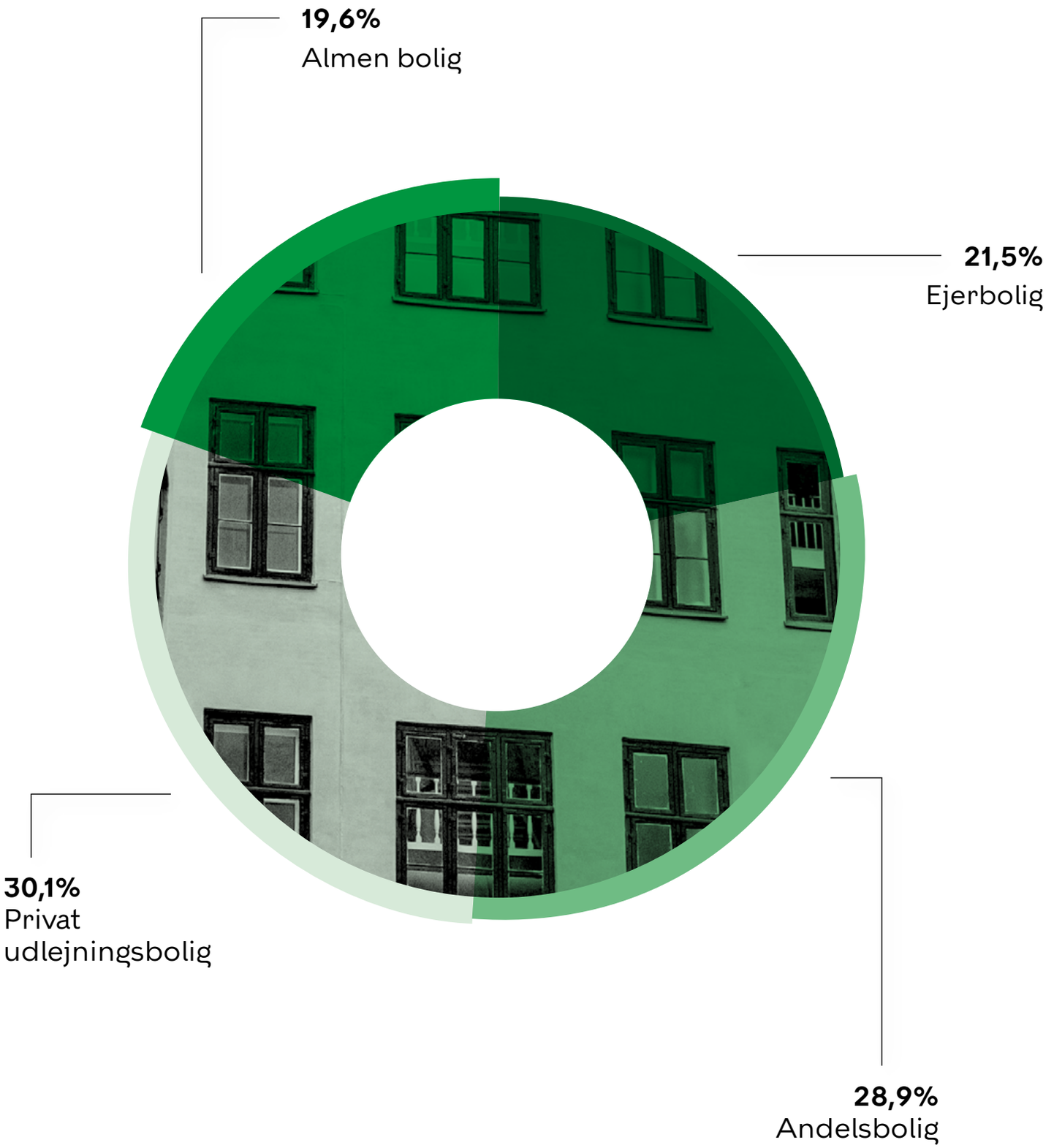
Sundhed skal være en del af byudviklingen —— Københavnernes sundhed er generelt set tæt forbundet med deres baggrund, herunder uddannelsesniveau, bopæl og indkomst. For at fremme social lighed i den fysiske og mentale sundhed bør sundhedsfremmende byplanlægning starte der, hvor der er størst behov. Det kan bl.a. være anvendelse af støjdæmpende asfalt i udsatte byområder, etablering af byrum, hvor indretning motiverer til øget fysisk aktivitet og oplevelser eller grønne områder, der fremmer fysisk og mental sundhed og giver plads til ro og fordybelse.

København oplever stigende problemer med manglende lægedækning. Det betyder, at flere københavnere skal bevæge sig længere for at komme til deres læge. Der skal derfor skabes rammer for nye lægehuse i både eksisterende og nye byområder på linje med andre centrale funktioner.

Figur 3.1 —— Fordeling af boligtyper i København i 2022. Private udlejningsboliger er den mest udbredte boligtype i København og udgør knap 30% af boligmarkedet. Ca. 13% af de private udlejningsboliger er ungdomsboliger. Ud af det samlede antal almene boliger, er ca. 9% ungdomsboliger, ca. 10% er ældreboliger og ca. 81% er familieboliger.

Kilde: Københavns Kommunes Statistikbank, tabel KKBOL1, Landsbyggefonden og egne beregninger på baggrund af tal fra Københavns kommune.
Note: Opgørelser af boligens ejerforhold og boligtype er behæftet med en vis usikkerhed jf. boligredegørelsen.

Figur 3.1 —— Fordeling af boligtyper i København i 2022

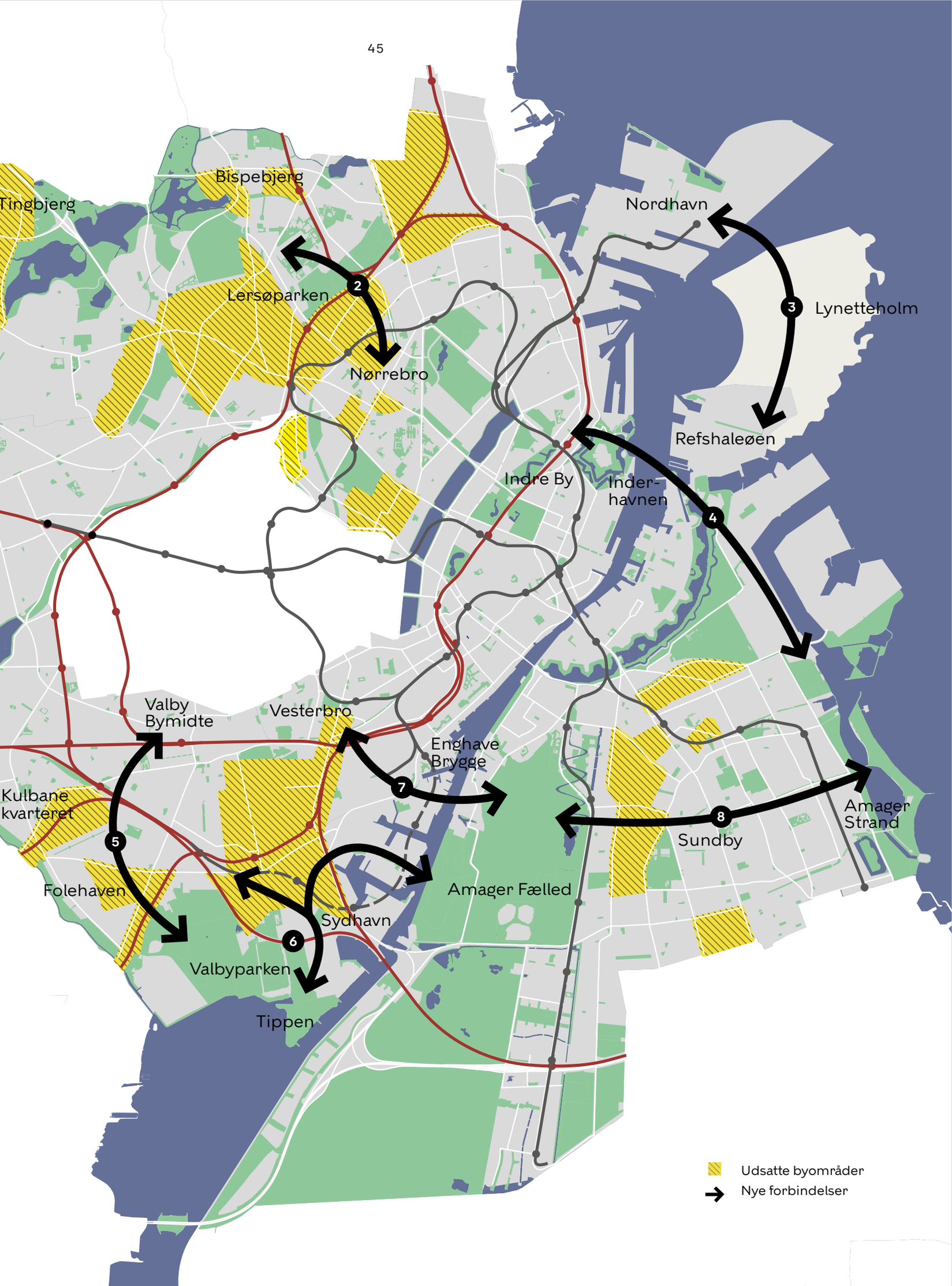


Sammenhængende by ——

Nye forbindelser binder byen sammen —— Hvordan får København en mere sammenhængende by på tværs af barrierer, og bedre adgang til grønne områder og vandet? Kommuneplanstrategien peger på nogle steder i byen, hvor nye forbindelser vil kunne styrke sammenhængene i byen, der i dag er adskilt af fysiske barrierer som store veje, jernbaner og vandarealer. På den måde kan der skabes bedre forbindelser mellem forskellige boligområder, som kan bidrage til, at områder, der i dag er lukket om sig selv, åbnes op. Dette er en del af kommunens indsats over for udsatte byområder. Gode forbindelser kan i den sammenhæng bidrage til, at de udsatte byområder opleves mere attraktive og som en sammenhængende del af byen. Nye forbindelser vil også kunne give bedre adgang til nogle af byens rekreative og grønne områder, fritidsfaciliteter og vandarealer, som vil kunne komme til gavn for flere københavnere. Nye forbindelser kan være cykel- og gangbroer, tunneller, bedre krydsningsmuligheder mv. Gode eksempler på nyere forbindelser i byen, som allerede har givet bedre sammenhæng, er fx Cykelslangen over havnen, den grønne sti på tværs af Nørrebro og Frederiksberg, og snart en åbning af Nordvestpassagen, som forbinder Bispebjerg og Nørrebro.

Kort 3.2

1. Forbindelse mellem Husum, Tingbjerg og Gladsaxe på tværs af Vestvolden.
2. Forbindelse mellem Ydre Nørrebro og Bispebjerg på tværs af jernbanen og til Lersøparken.
3. Perspektiv for en fremtidig forbindelse mellem Østhavnen og Nordhavn på tværs af havnen.
4. Forbindelse mellem Indre By/Østerbro og Refshaleøen på tværs af havnen til Amager Strandpark.
5. Forbindelse fra Valby bymidte til Folehaven og idrætsparken på tværs af jernbane og store veje.
6. Forbindelse mellem det gamle og det nye Sydhavn på tværs af jernbane, store veje og til Tippen og over til Vestamager.
7. Forbindelse mellem Vesterbro og Teglholmen på tværs af havnen og til Islands Brygge
8. Forbindelse på tværs af Amager mellem Amager Fælled, Sundby og Amager Strand


Bispebjerg
Tingbjerg
Lersøparken
2
Nørrebro
Nordhavn
3
Lynetteholm
Refshaleøen
Indre By
Inder-
havnen
4
Valby
Bymidte
Vesterbro
Enghave
Brygge
7
Kulbane
kvarteret
5
Folehaven
Sydhavn
6
Valbyparken
Tippen
Amager Fælled
8
Sundby
Amager
Strand
Udsatte byområder
Nye forbindelser

Sammenhængende by ——

Den rummelige by —— De boliger, der bygges nu, skal bebos af københavnere i mange generationer fremover, og skal derfor afspejle udviklingen i forskellige bo- og familieformer og aldersgrupper og deres behov over tid. Vi ser eksempelvis ind i en fremtid, hvor der vil være flere ældre københavnere og derfor behov for ældrevenlige boliger og plejehjem. Men der skal også tænkes i alternative boformer og fleksible boligtyper, der kan anvendes til flere familieformer alt efter, hvad der er behov for på det givne tidspunkt.

Derfor vil Københavns Kommune samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd. Konstruktive samarbejder om nye boformer, midlertidighed, fleksible byggesystemer, mindre byggeinitiativer og byggefællesskaber i byen skal føre til, at nutidens byggeri kan bidrage til fremtidens København. Nye typer af boliger skal imødekomme de københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller andre boformer, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen. Eksempelvis bofællesskaber for skilsmisseforældre med delebørn, seniorbofællesskaber for ældre, regnbuefamilier, unge studerende og mange flere. Derudover er der behov for flere skæve boliger til hjemløse. Ikke mindst efter hjemløsereformen, der peger på, at hjemløse hurtigere skal i egen bolig med den rette støtte. Nogle borgere kan have svært ved at passe ind i et almindeligt bomiljø. Her er der et særligt fokus på at sikre egnede billige boliger og botilbud til netop denne målgruppe. Det kan bl.a. være boliger til borgere med en sindslidelse, et handikap eller hjemløse, som kan have behov for en skæv bolig med ekstra boligsocial støtte.

Derfor vil Københavns Kommune samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd.

En by, der vokser —— København skal tilbyde tilstrækkelige og velbeliggende arealer til byudvikling, så der kan opføres nye boliger, som imødekommer væksten i familier og modvirker stigende boligpriser. De seneste års høje boligproduktion betyder, at der er behov for at udpege nye arealer til byudvikling.

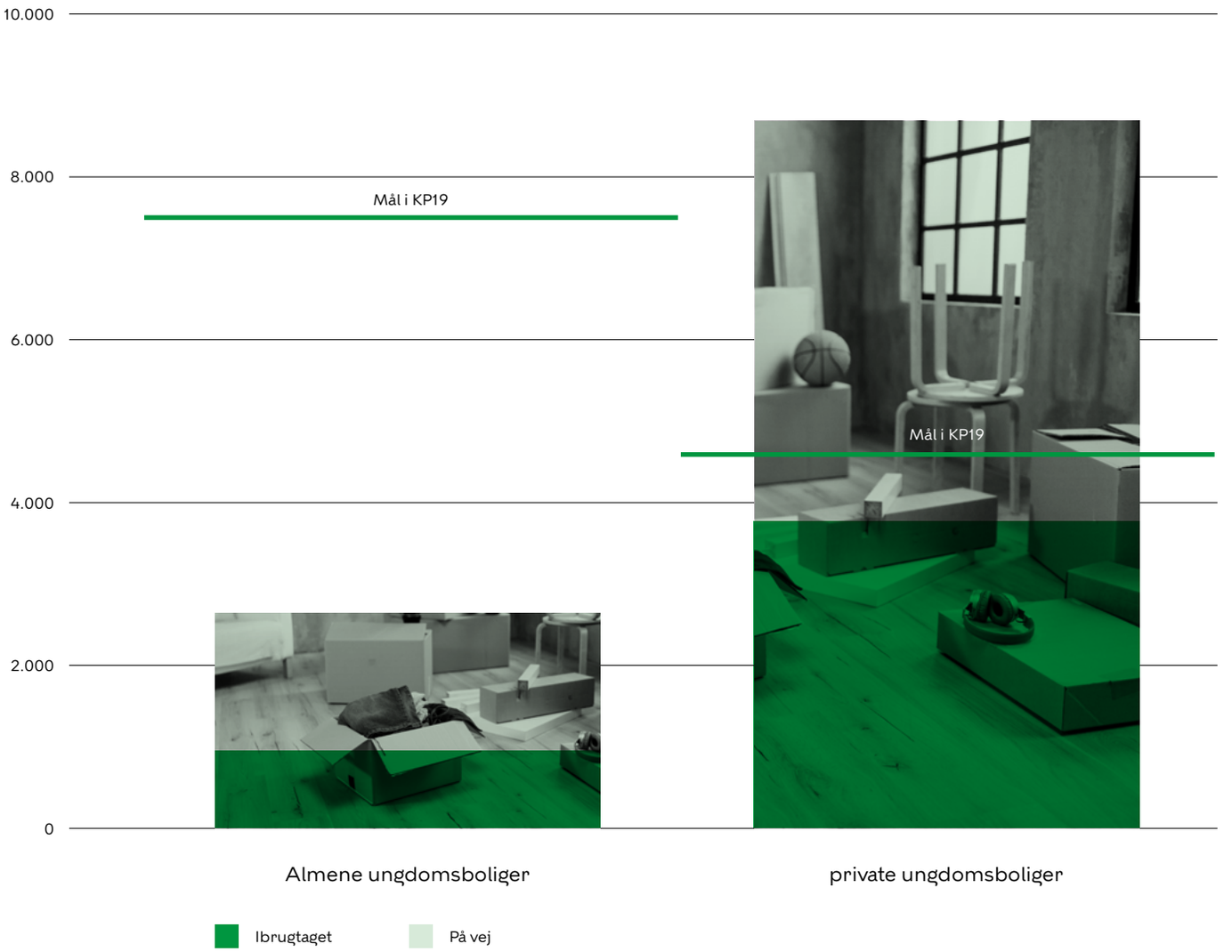
Byudviklingen skal fortrinsvis ske gennem omdannelse af nedslidte industri- og havnearealer til moderne bydele og bykvarterer med en blanding af boliger og erhverv. Der skal samtidig skabes rammer for en løbende fornyelse af de eksisterende kvarterer i byen, fx gennem omdannelse af nedslidte ejendomme, konvertering af utidssvarende erhvervsbygninger, tagboliger mv.

Byudviklingen af større nye områder skal koordineres med udbygningen af den kollektive trafik og gode forbindelser til den eksisterende by, så beboere og ansatte har god mulighed for bæredygtig kollektiv transport, cykling og gang.

Nye byområder skal udvikles, så de har en blandet karakter, både hvad angår funktioner, ejerformer, boligstørrelser og -typer. Det samme gælder byudvikling i de eksisterende bykvarterer, hvor det eksempelvis er vigtigt, at der i områder som Nordvest med mange små boliger lægges vægt på, at nybyggeri bidrager til at sikre en variation i boligers størrelse i de enkelte kvarterer.

I dele af byen vil der være mulighed for at arbejde med midlertidige projekter, som kan udfordre og teste, hvordan fremtidens København kan se ud, og give grobund for nyt liv, inden byudviklingen igangsættes. Det kan være alt fra midlertidige idrætsfaciliteter i op til tre år eller til placering af midlertidige studieboliger i op til 10 år, jf. planlovens regler.

Figur 3.3 —— Status på byggeri af ungdomsboliger i København siden 2019 (antal boliger)

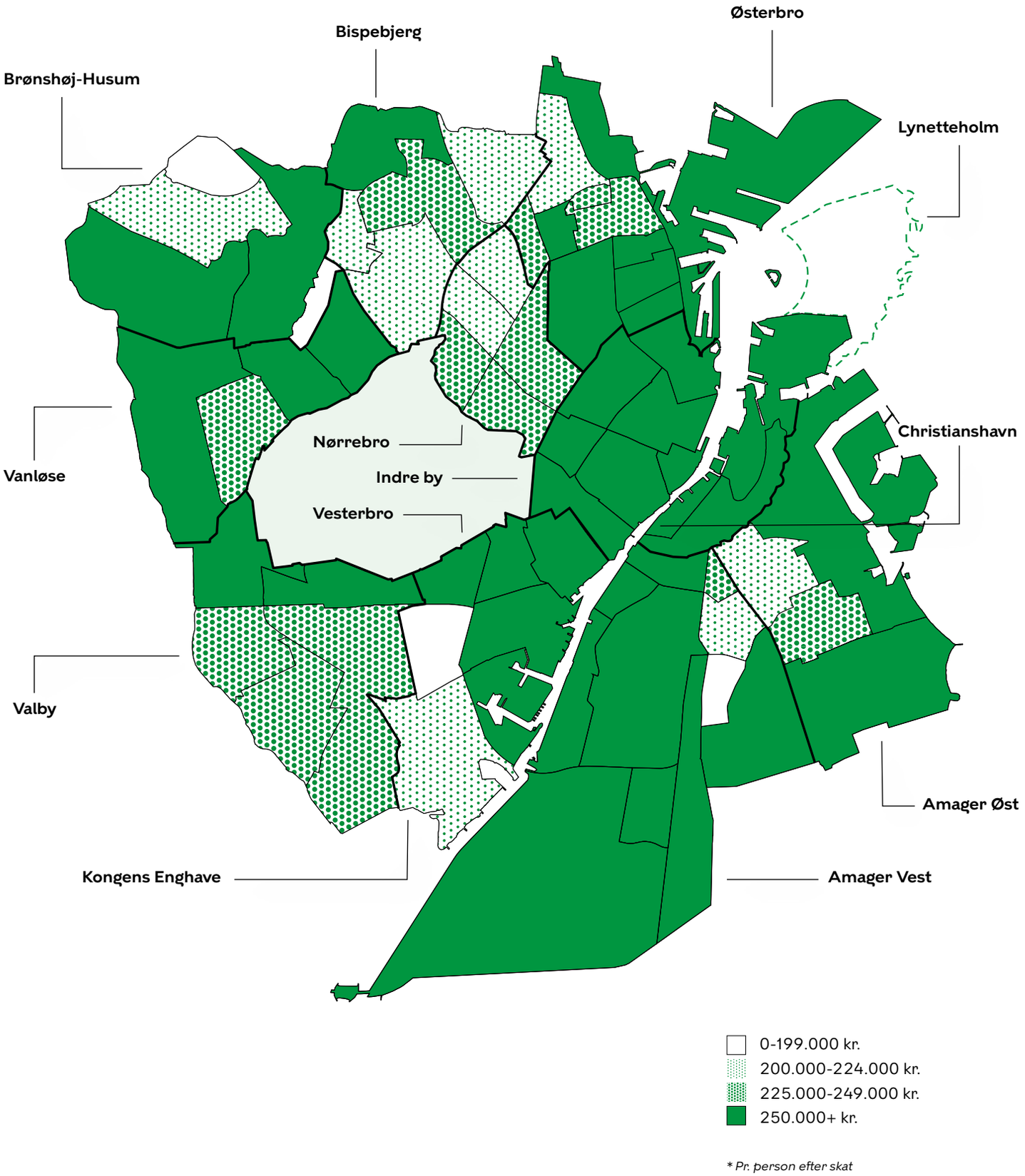


Figur 3.3 —— Status på byggeri af ungdomsboliger i København siden 2019 (antal boliger) Københavns Kommune har i Kommuneplan 2019 et mål om, at der skal bygges 12.000 nye ungdomsboliger fra 2019-2031. 7.500 af boligerne skal være almene, mens de resterende 4.500 skal være private ungdomsboliger. I juni 2022 var der ibrugtaget 936 almene ungdomsboliger mod 3.759 private ungdomsboliger siden 2019. Samtidig er der yderligere 4.974 private ungdomsboliger på vej, hvilket samlet set giver mere end 8.000 private ungdomsboliger – altså næsten dobbelt så mange som målsætningen. Hvad angår de almene ungdomsboliger, er der bygget 936 boliger og 1.684 flere er på vej – det vil sige samlet set 2.620, altså næsten 5.000 boliger under målet om de 7.500 almene ungdomsboliger.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af tal fra Københavns kommune.
Note: "Almene boliger på vej" er konkrete boligprojekter, der som minimum er prækvalifcerede af Københavns Kommune. "Private ungdomsboliger på vej" er konkrete boligprojekter, der som minimum er under planlægning hos private developere, og som har forventet ibrugtagning senest i 2025. Der kan være yderligere private ungdomsboligprojekter på vej, som kommunen endnu ikke har kendskab til. Status er opgjort juni 2022.

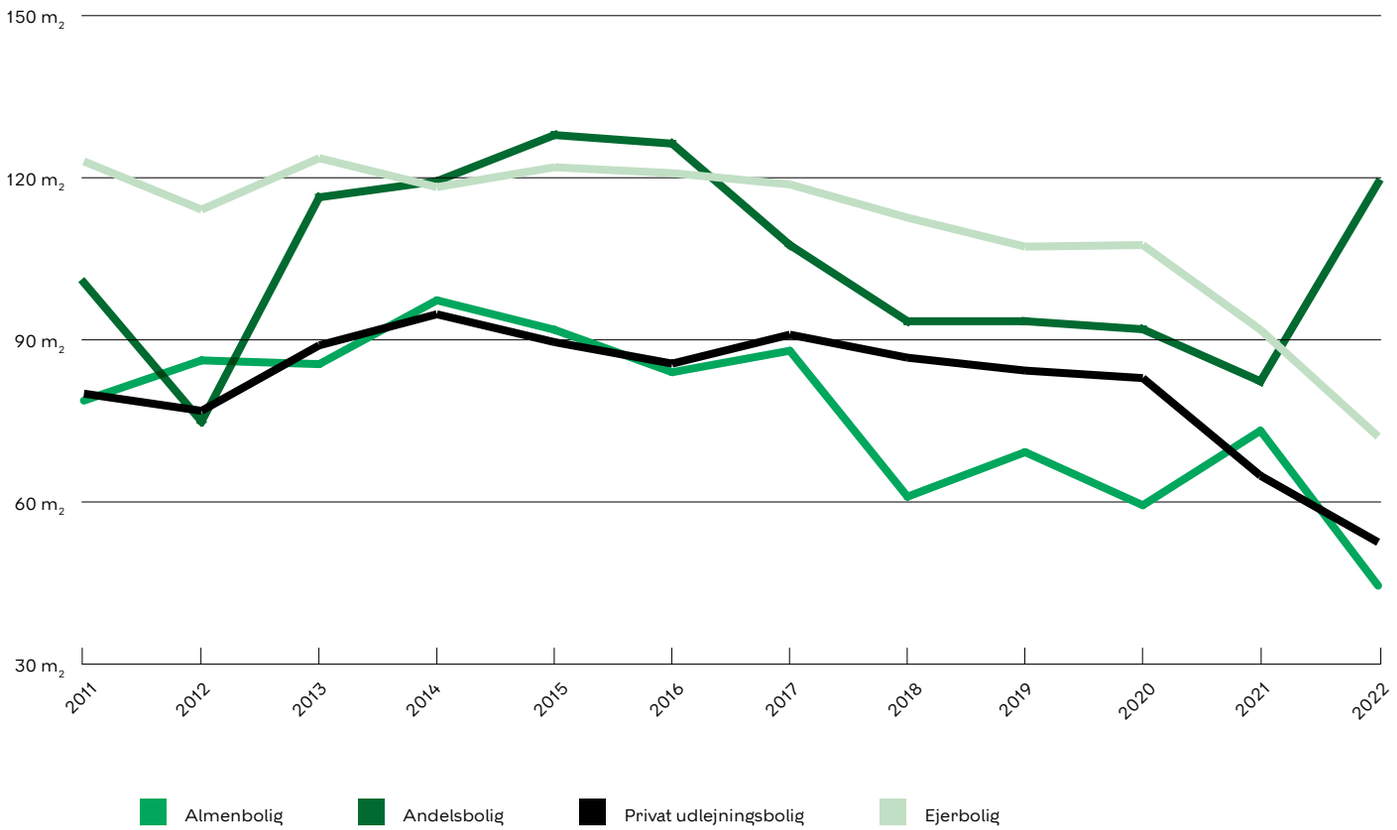
Kort 3.4 —— Gennemsnitlig disponibel indkomst i Københavns kvarterer og lokaludvalgsdistrikter. Der er fortsat økonomisk forskel på den gennemsnitlige disponible indkomst i de forskellige bydele i København.

Kort 3.4 —— Gennemsnitlig disponibel indkomst i Københavns kvarterer og lokaludvalgsdistrikter

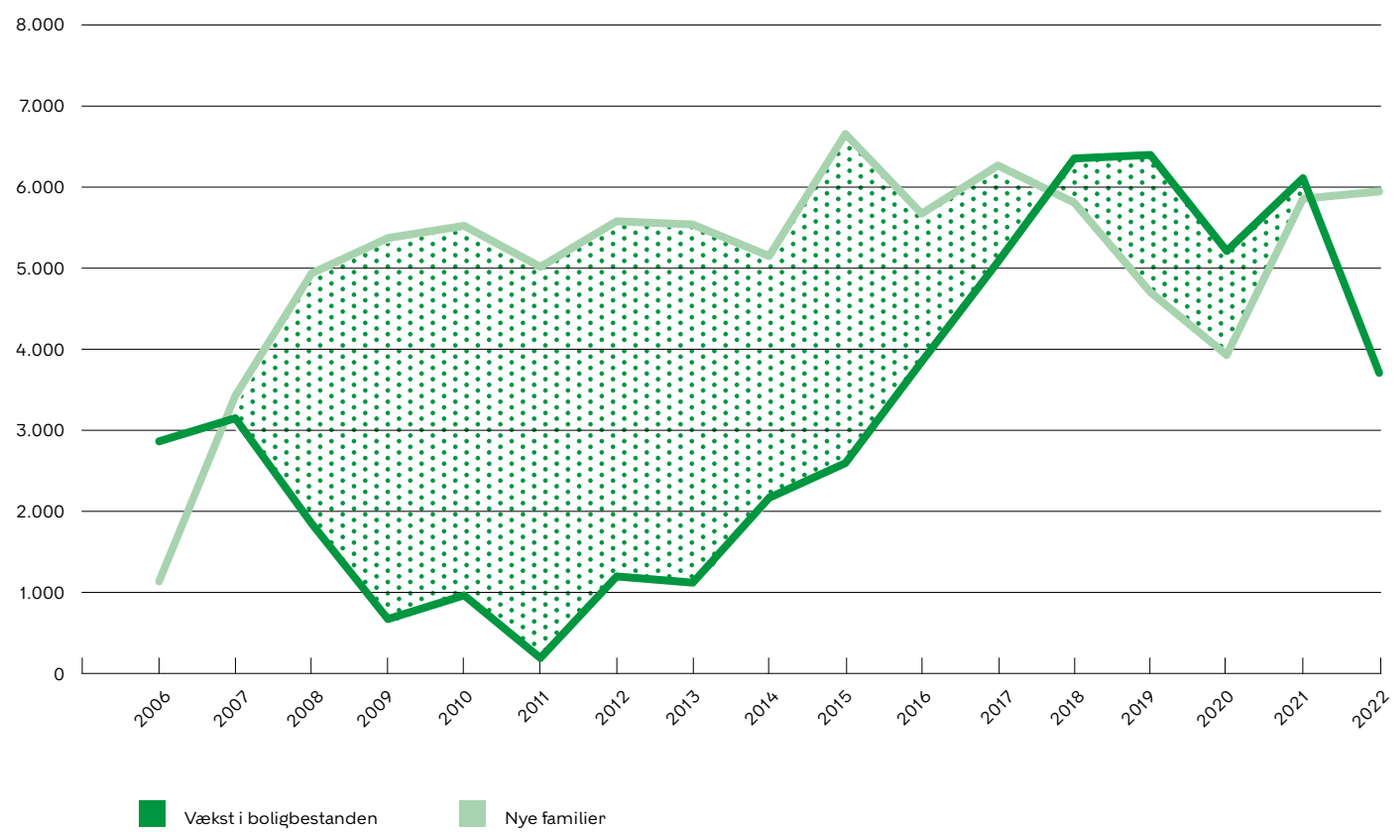


** Pr. person efter skat*

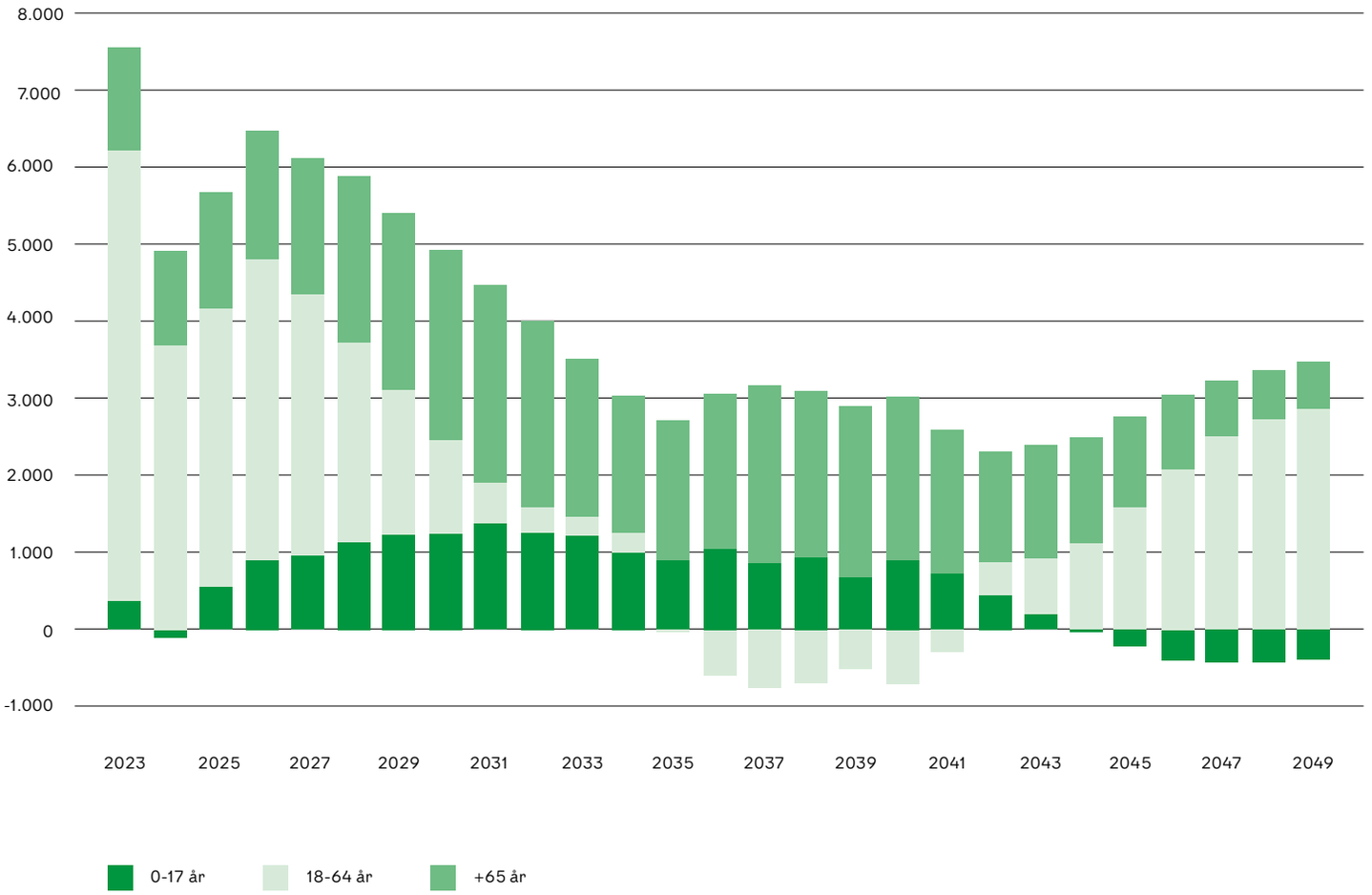
Figur 3.5 —— Boligerne bliver mindre



Figur 3.6 —— Der er et efterslæb af byggeri af boliger



Figur 3.7 —— København ventes at vokse med knap 110.000 borgere frem mod 2050



Figur 3.5 —— Boligerne bliver mindre. Selvom det er de større 3+ værelses boliger, der er bygget flest af de seneste 10 år, er gennemsnitsstørrelsen på nybyggede boliger i Københavns Kommune faldet fra 86 m^2 i 2011 til 59 m2 i 2022.* Dette er sket dels som en konsekvens af, at der er bygget flere ungdomsboliger samt, at Københavns Kommune har lempet på kravene til boligstørrelser i nybyggeri, så der kan bygges flere mindre boliger.

*Store udsving mellem årene for især almene- og andelsboliger kan skyldes et lavt antal nybyggede boliger og er derfor udtryk for tilfældigheder.

Kilde: Københavns Kommunes Statistikbank, tabel KKBOL3.

Figur 3.6 —— Der er et efterslæb af byggeri af boliger. København er vokset med ca. 140.000 borgere, eller ca. 80.000 familier, herunder børnefamilier, enlige, og par uden børn, de seneste 15 år. I samme periode er boligbestanden steget med 43.000 boliger. Det vil sige, at der kun er opført boliger til omkring halvdelen af de nye familier, og det presser boligmarkedet.

Figuren viser udviklingen i boligbestanden (antal boliger) og antallet af familier, 2006-2021.

Kilde: Københavns Kommunes statistikbank, tabel KKBEF9, KKBOL1, KKFAM1.Note: Familier inkluderer alle familietyper, hvor enlige udgør deres egen familie.

Figur 3.7 —— København ventes at vokse med knap 110.000 borgere frem mod 2050. København ventes at fortsætte med at vokse med 110.000 borgere frem til 2050, og det estimeres på den baggrund, at der er behov 67.000 flere boliger i København, hvis københavnerne skal blive ved med at bo på samme måde som i dag. Befolkningsvæksten er primært drevet af unge, der kommer til København for at studere, men der bliver også flere og flere ældre i København, som ofte er enlige.

Figuren viser befolkningsprognose (årlig vækst i antal personer) opdelt på aldersgrupper, 2023-2049.

Kilde: Københavns Kommunes befolkningsprognose 2022.

En by —— der vokser

Behov for kommunale institutioner og velfærdstilbud i nye byudviklingsområder —— I takt med at vi bliver flere københavnere, øges behovet for kommunale skoler, daginstitutioner, plejehjem, lægehuse og kultur- og fritidsfaciliteter. Der skal være plads til børnene i daginstitutionen, mulighed for at gå til fodbold, svømning, i teater eller i kulturhuset. Der skal være boliger til byens ældre og udsatte, samt plads til at komme rundt og være aktiv på egne præmisser i lokalområdet. I København udarbejder vi langsigtede planer for, hvordan behovet for skoler, daginstitutioner, plejehjem, botilbud, idræts - og kulturfaciliteter, samt grønne områder, skal løses i fremtiden. Særligt i de nye byområder, hvor mange nye københavnere skal bo, er der behov for nye kommunale services og tilbud. Det betyder, at grundejere i byudviklingsprojekter vil blive mødt med et krav om arealreservationer til kommunale services og anlæg.

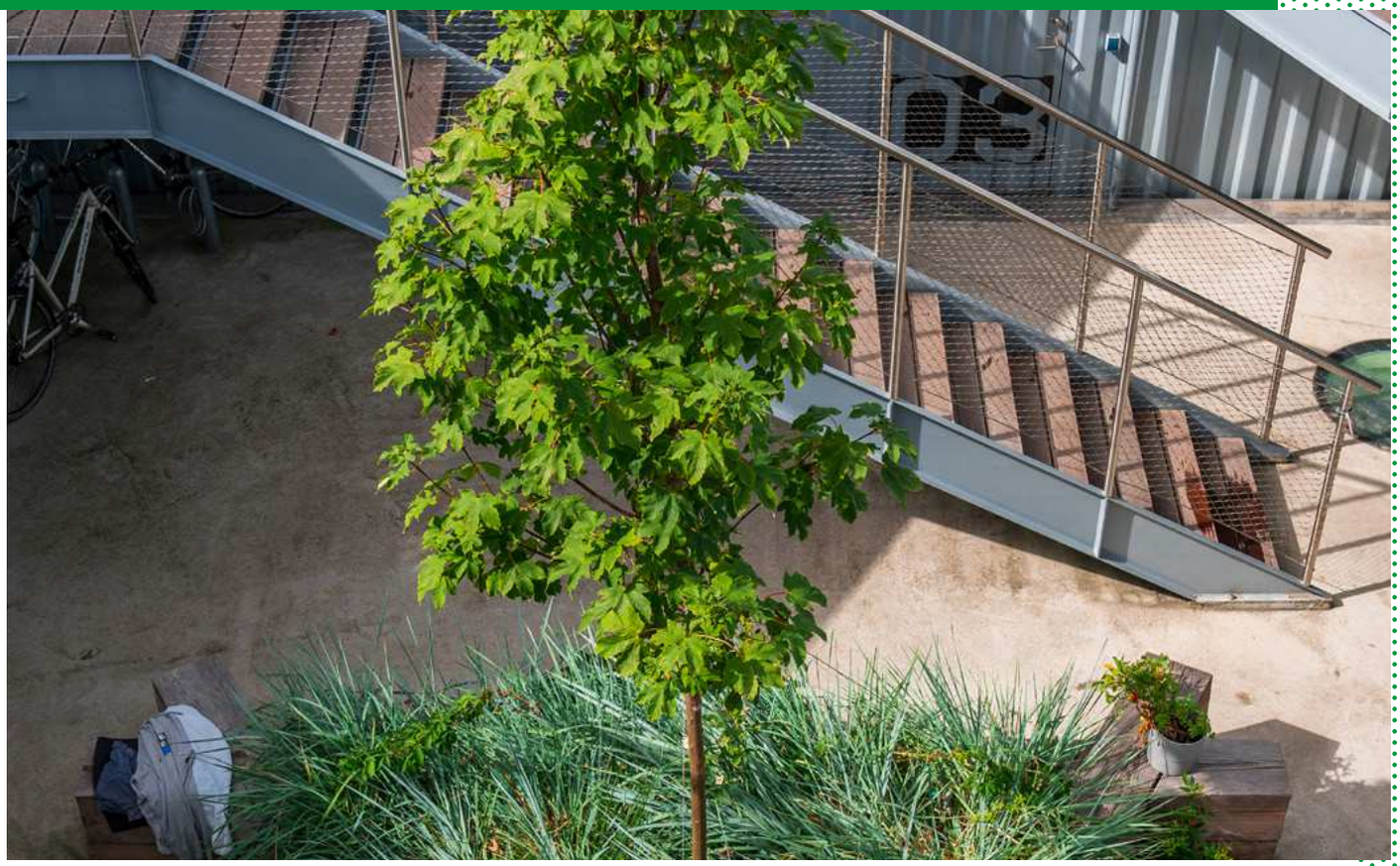
De kommunale institutioner og tilbud til byens borgere skal placeres, så de bidrager til at binde byen sammen på tværs af geografiske, fysiske og socioøkonomiske skel. Der skal sikres en god udnyttelse af kvadratmeterne gennem samlokalisering og multifunktionalitet, så de nye kommunale tilbud kan danne ramme om byliv, sundhed, trivsel og fællesskaber for mennesker i de nye byområder.

Der skal gentænkes og findes nye muligheder og potentialer i byens rum og bygninger. De gamle remiser for sporvogne er blevet hjemsted for idræt og kultur, en fabrik er blevet til dansehaller og københavnerne bader i badezonerne i havnen, der for få årtier siden var for industri og havnedrift.

Der skal bygges kreativt, så den sparsomme plads udnyttes bedst muligt og skaber nye synergier. Idrætshaller bygges sammen med studieboliger og supermarkeder, biblioteker og kulturhuse integreres sammen med skoler, der bygges nye kultur- og fritidsfaciliteter til store samlende fællesskaber og skabes plads til bevægelse i byens mellemrum og på toppen af parkeringshuse. Ved etablering af nye byrum og byområder skal der indtænkes muligheder for kultur- og idrætsfaciliteter, kunst samt idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens inventar og belægninger.

Fakta —— Anlægsplanen 2032

Anlægsplanen viser behov for fremtidige kommunale servicefunktioner baseret på arealplaner. Aktuelt bliver der udarbejdet arealplaner for de behov, hvor forvaltningerne har vurderet, at der er en direkte sammenhæng til befolkningstilvæksten eller hvor der er besluttet konkrete servicemål. Det omfatter skoler, daginstitutioner, plejeboliger, sociale botilbud, boldbaner, idrætshaller, svømmehaller og grønne områder. Der er ikke udarbejdet arealplaner for kulturhuse og biblioteker. Anlægsplanen omfatter derudover behov for drifts- og genbrugspladser.



Anlægsplanen 2032
Anlægsplanen beskriver, hvor mange og hvilke kommunale institutioner eller faciliteter, der er behov for frem mod 2032 i de forskellige bydele.

Bydækkende behov
13 Botilbudspladser
75 Botilbudspladser – modernisering
25 Plejeboliger
Skæve boliger
Kulturtilbud

Bispebjerg
6 Skæve boliger
1 Genbrugsstation

Brønshøj-Husum
21 Dagtilbudsgrupper
16 Daginstitutionsgrupper*
35 Botilbudspladser
1 Kunstgræsbane

Vanløse
35 Botilbudspladser

Valby
46 Dagtilbudsgrupper
7 Dagtilbudsgrupper*
5 Skolespor
1 Idrætshal
1 Neurorehabilitering
160 Plejeboliger

Vesterbro / Kgs. Enghave
57 Dagtilbudsgrupper
4 Skolespor
100 Specialskolepladser
2 Idrætshaller
1 Kunstgræsbane
97 Botilbudspladser
118 Botilbudspladser**
2 Parker
200 Plejeboliger

Nørrebro
1 Kunstgræsbane

Østerbro
27 Dagtilbudsgrupper
5 Basisskolespor
80 Specialskolepladser
1 Idrætshal
1 Svømmehal
3 Kunstgræsbaner
35 Botilbudspladser
90 Botilbudspladser**

1 Genbrugsstation
2 Parker
205 Plejeboliger

Indre by / Christianshavn
12 Botilbudspladser**
1 Genbrugsstation
40 Plejeboliger

Amager Øst
28 Dagtilbudsgrupper
35 Botilbudspladser
1 Genbrugsstation

Amager Vest
28 Dagtilbudsgrupper
7 Skolespor
248 Specialskolepladser
2 Idrætshaller
97 Botilbudspladser
150 Botilbudspladser**
120 Plejeboliger

*Reetablering
**Modernisering

Behov for nye arealer

I byudviklingsområderne er det besluttet, at der kan finde en større byudvikling sted, og der er fastlagt en rækkefølge for byudviklingens gennemførsel. Flere af områderne, såsom Carlsberg og Ørestad er langt i deres udvikling med begrænset mulighed for at opføre yderligere bebyggelse. I takt med at de allerede fastlagte byggemuligheder udnyttes, er der derfor behov for at finde nye arealer til byudvikling for at understøtte byens vækst i befolkning og arbejdspladser.

Frem mod Kommuneplan 2024 fastlægges det konkrete behov for nye arealer til byudvikling. Ud fra Københavns Kommunes befolkningsprognose vurderes dette behov indledningsvist til at være omkring 40.000 nye boliger i den kommende planperiode. Det konkrete boligbehov vil afhænge af en opdatering af befolkningsprognosen, og en vurdering af om der bør udlægges ekstra areal med henblik på at fremme en prisdæmpende effekt og indhente det efterslæb for boligbyggeriet, som var et resultat af sidste finanskrise.

Med Kommuneplanstrategi 2023 peges der derfor på områder med et potentiale for byudvikling. I alle de omfattede områder er der flere forudsætninger, der skal tages højde for i en eventuel byudvikling af områderne, herunder:

- bymæssig sammenhæng med omkringliggende områder
- egenart og kulturhistoriske værdier
- kommunale behov for faciliteter og anlæg
- fysiske forbindelser til omkringliggende områder
- biodiversitet og øvrige naturværdier
- trafikale og miljømæssige forhold

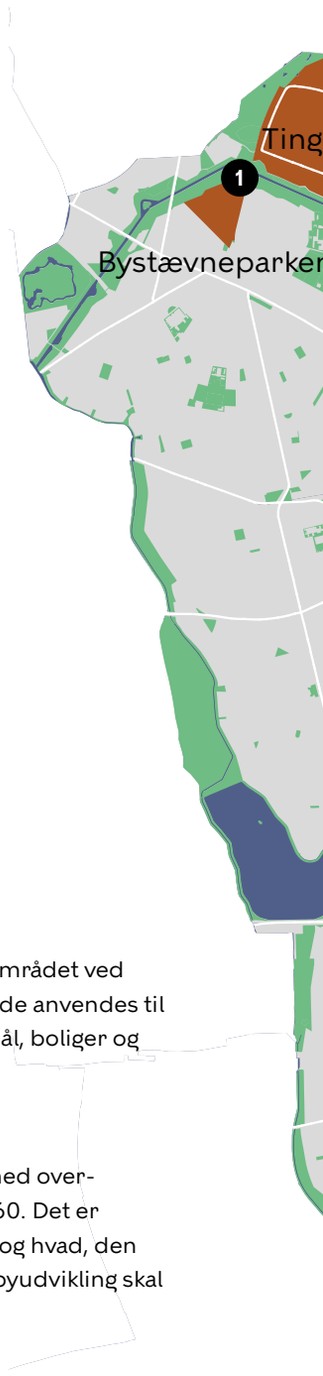
I potentialeområderne har Københavns Kommune fået tilkendegivelser fra grundejerne om, at de ønsker at få nye muligheder for byudvikling af deres arealer i form af et nyt plangrundlag. I Kommuneplanstrategi 2023 er der mulighed for at komme med de første indledende forslag og ideer til om arealerne skal udvikles og hvad der skal prioriteres i en fremtidig byudvikling. Den konkrete udvikling af områderne vil først ske i lokalplanlægningen, og der vil i den forbindelse finde en offentlig høring og dialog sted, som giver mulighed for drøftelse om, hvordan områderne kan udvikles.

Kløverparken
Området mellem Kløvermarken og Prøvestenen er i dag udlagt til industriområde. Der er eksisterende erhvervsbebyggelse i to delområder, men størstedelen af områderne er ubebyggede.

Refshaleøen
Området består af det tidligere værft, B&W, og det aktive vandrensningsanlæg Lynetten. B&W er udpeget som kulturmiljø, og i området er der flere bygninger med kulturhistorisk værdi.

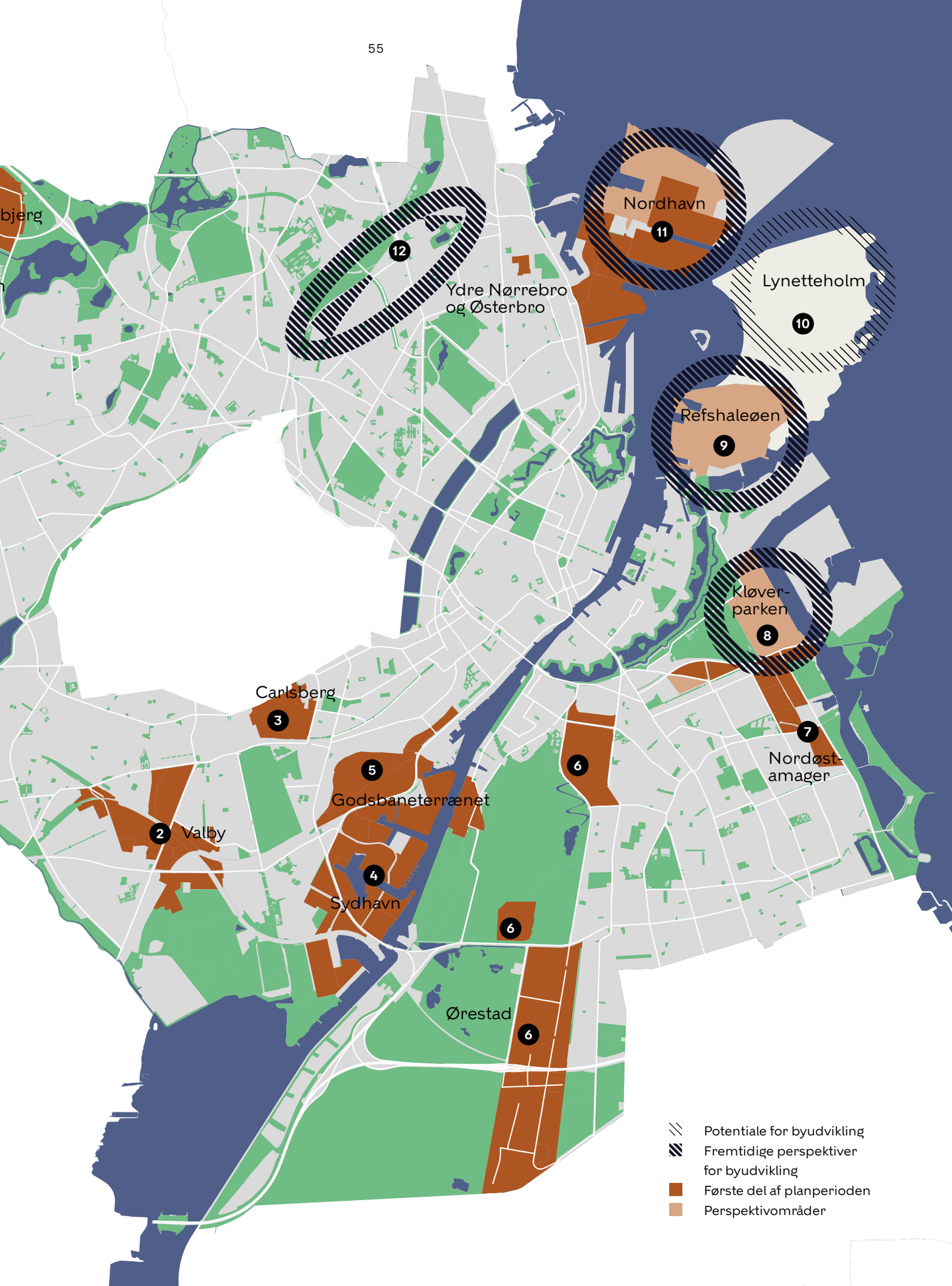
Ydre Nørrebro og Ydre Østerbro
Området langs Rovsingsgade anvendes i dag til erhverv, særligt bilforhandlere og lignende pladskrævende anvendelser, samt moské/kulturcenter. Dele af området er ubebygget. Området ved Borgervænget-Sibeliusgade anvendes til forskellige offentlige formål, boliger og busholdeplads.

Lynetteholm
Arealet vil blive opfyldt med overskudsjord frem til 2050-60. Det er endnu ikke besluttet om, og hvad, den fremtidige mulighed for byudvikling skal indeholde.



Kort 3.8

1. Tingbjerg og Bystævneparken
2. Valby
3. Carlsberg
4. Sydhavn
5. Godsbaneterrænet
6. Ørestad
7. Nordøstamager
8. Kløverparken
9. Refshaleøen
10. Lynetteholm
11. Nordhavn
12. Ydre Nørrebro og Østerbro


bjerg
12
Ydre Nørrebro
og Østerbro
Nordhavn
11
Lynetteholm
10
Refshaleøen
9
Kløver-
parken
8
Carlsberg
3
5
Godsbaneterrænet
6
7
Nordøst-
amager
2
Valby
4
Sydhavn
6
Ørestad
6
Potentiale for byudvikling
Fremtidige perspektiver
for byudvikling
Første del af planperioden
Perspektivområder

Dilemma —— Boliger og sammenhængende by

Boliger —— Hvordan skaber vi et boligmarked med adgang for alle, når byen hvert år vokser med mange nye borgere?

Boliger —— Hvor kan der skabes rammer for udvikling af nye bykvarterer eller opførsel af nye boliger i eksisterende byområder?

Sammenhængende by ——Hvordan kan vi fastholde bydelenes forskelligheder og mangfoldighed, og samtidig sikre tryghed og social balance i alle dele af byen?

Arbejdsprogram for Kommuneplan 2024

Derfor vil Københavns Kommune gøre følgende:

—— Vurdere behovet for nye boliger på baggrund af befolkningsudviklingen og det eksisterende efterslæb på boligbyggeri, og på den baggrund udlægge nye arealer til byudvikling og fastsætte en målsætning for nybyggeri af boliger i den kommende planperiode.

—— Vurdere behovet for flere skæve boliger i København og mulighederne for at fremme udviklingen af skæve boliger – også midlertidigt – samt finansierings- og udvikling af bostøttemodeller på socialområdet.

—— Vurdere hvordan byggeri af andelsboliger kan fremmes.

—— Analysere ungdomsboligbyggeriet med henblik på at fastsætte ny målsætning for antallet af nye ungdomsboliger.

—— Vurdere mulighederne for etableringen af almene boliger med henblik på at sikre en andel af almene boliger på mindst 20%, og fastsætte en målsætning for antallet af nye almene boliger i den kommende planperiode.

—— Fastholde kommuneplanens bestemmelser om boligstørrelser, så de får længere tid til at virke, og udarbejde en analyse af udviklingen i produktionen af små og store boliger. Dette bl.a. med henblik på en eventuel mindre justering af regulering af byggeriet af de større familieboliger.

—— Vurdere hvordan byggeri af ejerboliger kan fremmes via de redskaber, der stilles til rådighed med det boligudspil, som regeringen vil udarbejde.

—— Vurdere behovet for at justere administrationsgrundlaget for almene boliger, inkl. retningslinjer for indarbejdelser af op til 40% almene boliger i lokalplanlægning, så almene boliger bliver integreret i eksisterende by og nye byudviklingsområder på den social bæredygtig måde. Herunder mulighederne for at understøtte variation i boligtyper og ejerformer i eksisterende almene boligområder, fx de udsatte byområder.

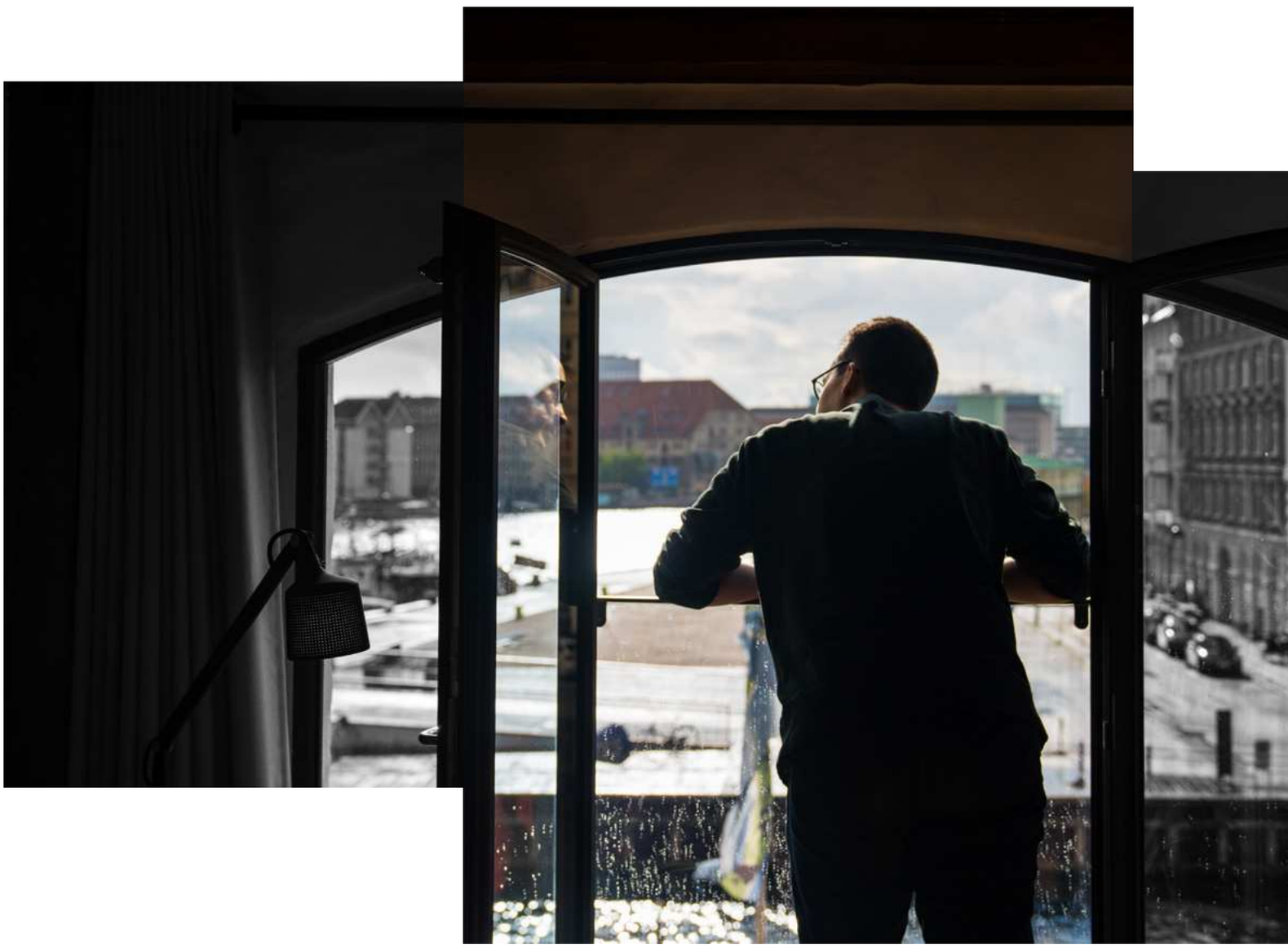
...det gør Københavns Kommune også

—— Indgår dialog om og arbejder for, at kommunerne får mulighed for at regulere blandt andet andelen af ejerboliger eller andre boligtyper i nye byudviklingsområder, så der kan skabes en varieret boligsammensætning.

—— Indgår i dialog om og arbejder for implementering af hjemløseaftalen, samt arbejder for at tilvejebringe flere boliger til de mest udsatte københavnere både via boligsocial anvisning, samt ved byggeri af skæve boliger.

—— Indgår i dialog med staten om at udvide kommunernes muligheder for etablering af midlertidige funktioner, såsom boliger til socialt udsatte, skole og pavillonbygninger mv.

—— Arbejder for, at kommunale tilbud og funktioner følger med befolkningsudviklingen.



Kapitel 4 —— En by med erhverv og studiemiljø

København skal være en vidensby med innovative virksomheder og uddannelser. Her er også et særligt behov for at sikre plads til byens kreative erhverv og håndværks-erhverv. Erhvervsudviklingen skal skabe grundlag for et bredt udbud af lokale arbejdspladser, butikker og andre servicefunktioner til gavn for københavnernes hverdagsliv. Det samme gælder turismen, som skal udvikles bæredygtigt.

Erhvervs —— udvikling

Mål for Københavns udvikling

—— At sikre plads til erhvervsbyggeri, som skaber rammer for nye arbejdspladser og virksomheders behov for at indrette sig i moderne og effektive ejendomme.

—— At sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen.

—— At fastholde København som hovedstadsregionens overordnede butiks- og oplevelsescenter.

—— At sikre plads til kreative erhverv og håndværkserhverv i nye byområder og eksisterende blandede bykvarterer.

—— At sikre alsidige indkøbsmuligheder i alle bydele.

—— At fremme en udvikling af byens erhvervsområder, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringsmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik, samt kreative erhverv.

—— At fremme bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion.

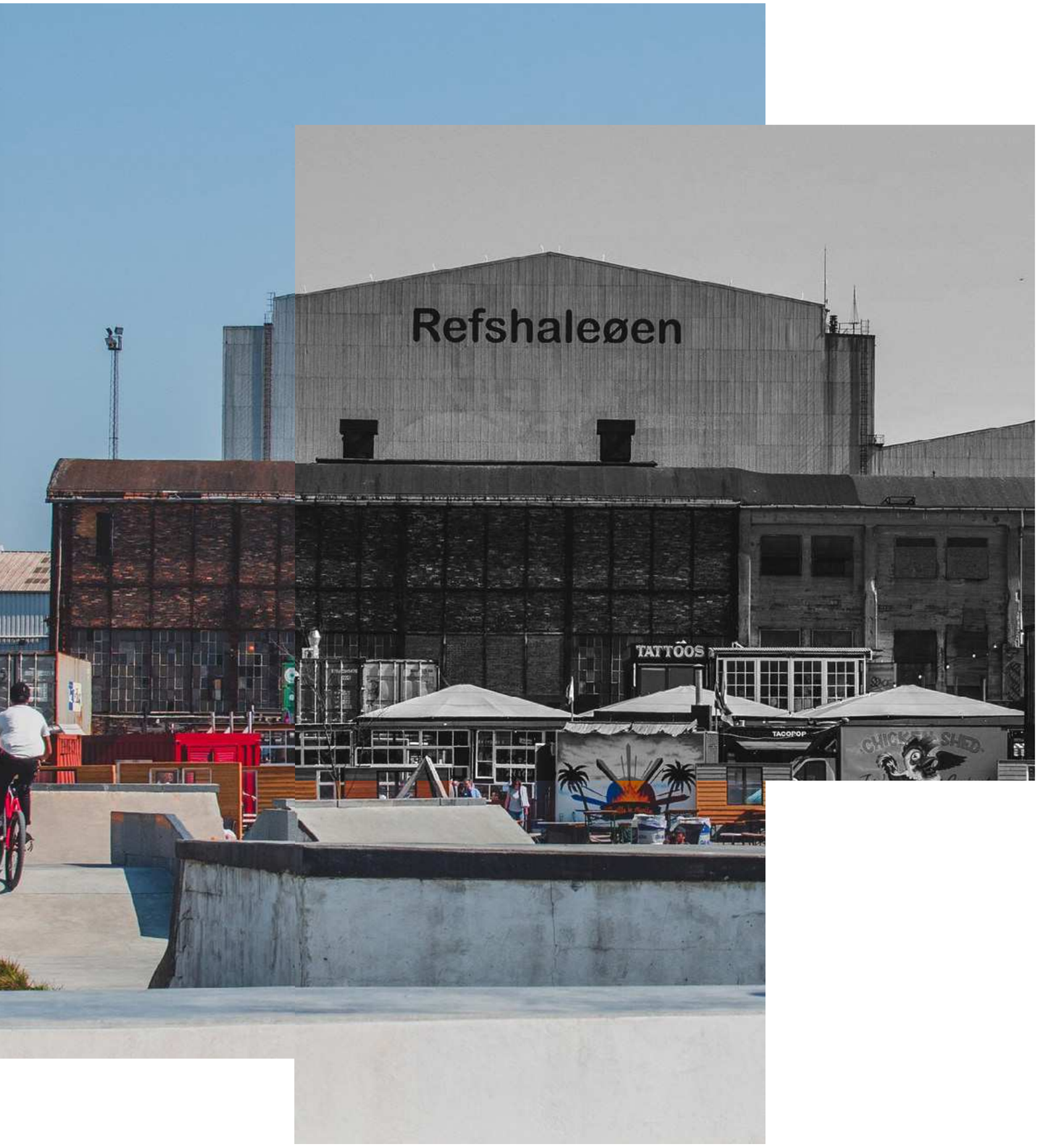
—— At skabe rammerne for strategiske områder for institutioner, der understøtter vidensudvikling og internationale hovedsæder.

København som attraktiv videns- og erhvervsby

—— København skal have et stærkt og velfungerende erhvervsliv med virksomheder, arbejdspladser og innovation, inden for en bred vifte af brancher. Der skal være plads til både store og små virksomheder, samt uddannelsesinstitutioner. København skal derfor tilbyde et varieret og tilstrækkeligt udbud af velbeliggende arealer og gode rammebetingelser for både eksisterende virksomheder og nye virksomheder, som ønsker at lokalisere sig i byen. Det skal være muligt for eksisterende virksomheder at tilpasse deres fysiske rammer gennem nybyggeri eller flytning internt i kommunen, når virksomhedernes behov ændrer sig. Der skal også sikres gode rammer for iværksættervirksomheder fx ved at sætte fokus på co-working-koncepter, hvor iværksættere kan få deres behov for vidensdeling, fleksibilitet og fællesskab opfyldt. God fremkommelighed i trafikken og erhvervsparkeringsplader er ligeledes vigtige forudsætninger for byens erhvervsliv.

Mange københavnere oplever, at det kan være vanskeligt at få fat på eksempelvis en tømrer, VVS'er eller elektriker. Derfor skal der fortsat være gode muligheder for den slags håndværkervirksomheder i alle bydele.

Erhvervsudviklingen skal understøtte københavnernes hverdagsliv ved at sikre den lokale forsyning med varer, serviceydelser og jobs til københavnerne, hvad enten de er faglærte, ufaglærte eller har en videregående uddannelse. Turismen skal understøtte byens udbud af butikker, restaurationer og kulturliv, som er med til at gøre København til en attraktiv by at bo i. Turismen skal udvikles i balance med københavnernes hverdagsliv og komme hele hovedstadsområdet til gode.


Refshaleøen
TATTOOS
TACOPOP
CHICKEN SHED

Turisme

Bæredygtig turisme —— København skal være en attraktiv turismedestination, som tiltrækker feriegæster, erhvervs- og mødeturisme og events. København er en attraktiv destination med ambitioner om at tiltrække endnu flere turister og skabe endnu flere gode arbejdspladser indenfor erhvervet. Væksten skal ske under hensyntagen til bæredygtighed og med fokus på at udvikle København til i højere grad at blive en helårsdestination.

Turismen yder et væsentligt positivt bidrag til beskæftigelsen og understøtter byens udbud af butikker, restauranter og kulturliv. Den markante stigning i antallet af turister har samtidig betydet, at beboere i nogle områder af byen oplever, at turismen også har negative konsekvenser for hverdagslivet. Der er primært tale om områder i Indre By. Det er derfor vigtigt, at udviklingen i turismen også tager hensyn til københavnernes hverdagsliv og de lokale bymiljøers identitet.

Københavns Kommune arbejder allerede sammen med andre aktører om en række indsatser, som skal sikre en miljømæssig og socialt bæredygtig udvikling, bl.a. markedsføring af destinationer i regionen, brug af cykler og kollektiv trafik m.fl. Der er løbende behov for at vurdere, om kommunens og andre aktørers indsatser er tilstrækkelige. Det overvejes på den baggrund, om de eksisterende indsatser skal suppleres med et administrationsgrundlag for placering af nye hoteller. Et administrationsgrundlag kan indarbejdes i Kommuneplan 2024 og kan fx indeholde ét eller flere af følgende elementer:

- —— Målsætninger for udvikling af turismen.
- —— Kvoter for hotelkapacitet i hele byen, bydele og/eller bykvarterer.
- —— Bestemmelser om hotellers størrelse.
- —— Hotellernes placering i forhold til kollektiv trafik.
- —— Områder hvor en kritisk masse af hoteller kan have et udviklingspotentiale for øget arbejdsudbud på serviceerhverv og evt. fremme af yderligere offentlig transport.

En spredning af nye hoteller vil kunne understøtte lokale caféer, restaurationer og butikker mv. Turisterne forventes dog stadig at ville opsøge de centrale bykvarterer med deres historiske monumenter og bygninger, byliv, kulturtilbud mv. Hvis hotelkapaciteten begrænses i hele byen eller dele af byen, så forventes der desuden en øget efterspørgsel efter korttidsudlejning af boliger (fx via Airbnb).

Kort 4.1 —— Antal hotelværelser fordelt på bydele ultimo året 2022*. 75% af hotelkapaciteten (antal værelser) ligger i Indre By og på Vesterbro.*

** Bydele med tre eller færre hoteller vises ikke pga. diskretion. Hoteller med under 40 senge indgår ikke. Antal hotelværelser i Frederiksberg og Tårnby kommuner er vist med lysegrøn skrift.*

Kilde: Københavns Kommune på baggrund af særudtræk fra Danmarks Statistik og VisitDenmark.

Fakta —— Hotelovernatninger

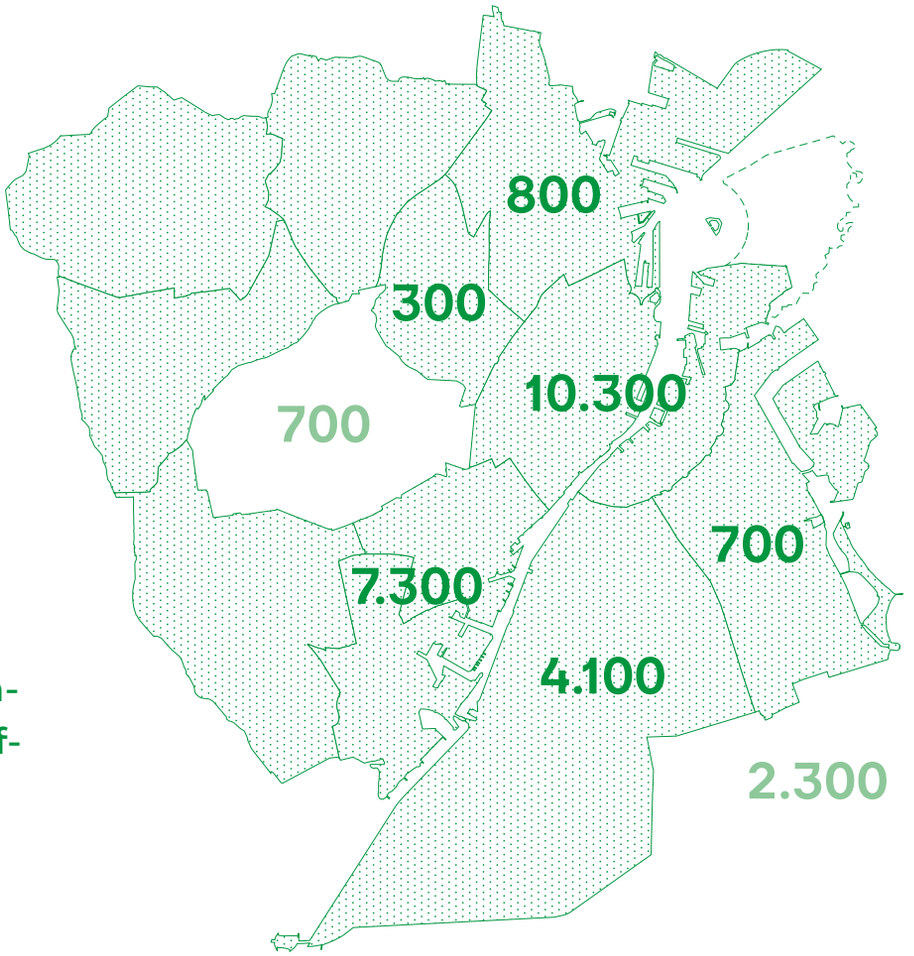
—— I 2019 var der 8.8 mio. overnatninger på hoteller i Københavns Kommune. Det svarer til en stigning på 90% fra 2010. Efter en kraftig nedgang under pandemien var antallet af overnatninger på hoteller i 2022 højere end i 2019. Der var dog færre oversøiske udenlandske turister heriblandt fra USA og Asien, som har et højere døgnforbrug.

—— I 2019 var der 1.8 mio. overnatninger via Airbnb. Væksten har været kraftigst, når hotelkapaciteten har været fuldt udnyttet. Det peger på, at Airbnb har været med til at imødekomme den efterspørgsel, som ikke har kunnet imødekommes på hoteller.

Figur 4.2 —— Overnatninger på hoteller og vandrehjem i Københavns Kommune
I 2022 var der 9,2 mio. overnatninger på hoteller i Københavns Kommune. Det svarer til en fordobling siden 2010. Efter en kraftig nedgang under pandemien var antallet af overnatninger i 2022 således højere end i 2019. Der var dog færre oversøiske udenlandske turister heriblandt fra USA og Asien, som har et højere døgnforbrug.

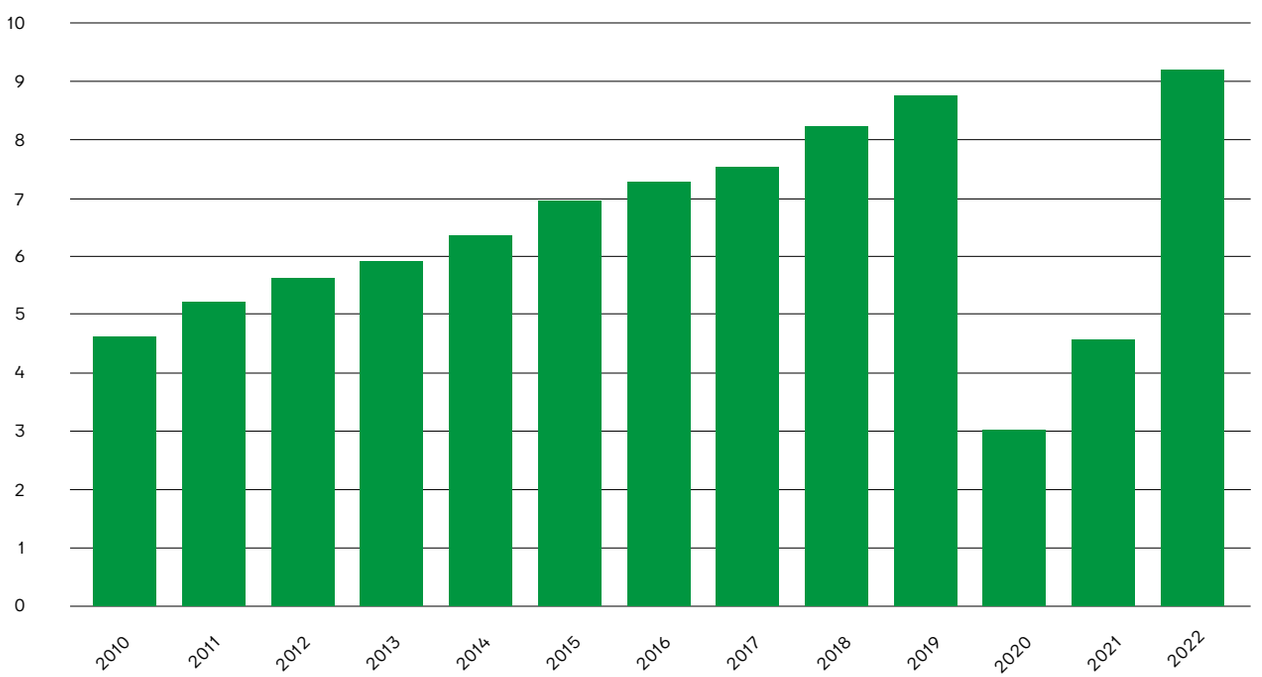
Kilde: Københavns Kommune på baggrund af særudtræk fra Danmarks Statistik og VisitDenmark.

Kort 4.1 —— Antal hotelværelser fordelt på bydele ultimo året 2022



Turismen skabte i 2019 ca. 37.500 fuldtidsstillinger (8,3% af alle beskæftigede) og et skatteprovenu på ca. 12 mia. kr.

Figur 4.2 —— Overnatninger på hoteller og vandrehjem i Københavns Kommune



Plads til virksomheder

Fakta —— Kontorerhverv

—— Kontorerhverv stod for ca. 30% af erhvervsbyggeriet fra 2012 til 2021 og var dermed den mest udbredte erhvervsanvendelse.

—— De største bygninger omfatter FN's hovedkvarter på Marmormolen, Nordeas hovedsæde i Ørestad Nord og KLP's flerbrugerejendom i Ørestad City.

—— I samme periode er der opført en række mindre og mellemstore kontorbygninger, som primært er placeret i byudviklingsområder som fx Sydhavn, Nordhavn og Carlsberg.

Stationsnære kontorerhverv i eksisterende bykvarterer og nye byområder —— København rummer både danske og internationale hovedsæder, offentlige myndigheder og mindre og mellemstore virksomheder. Mange virksomheder og myndigheder er lokaliseret i eksisterende bykvarterer, særligt i bydelen Indre By, men der er et løbende behov for nye domiciler og flerbrugerejendomme, der er bæredygtige, fleksible og arealeffektive. Nye kontorbygninger skal både skabe plads til nye virksomheder og imødekomme eksisterende virksomheders løbende behov, fx samling af forskellige afdelinger under samme tag, bedre lokalisering i forhold til medarbejdere og kunder m.v. Virksomheders flytning fra eksisterende lokaler i København giver plads til nye virksomheder eller skaber grundlag for konvertering til boligformål. Det har bl.a. medført flere boliger og indbyggere i Indre By, til gavn for bydelens hverdagsliv.

Kontorerhverv skal indtænkes i planlægningen af større nye byområder for at understøtte publikumsorienterede servicefunktioner, byliv og aktivitet på forskellige tider af døgnet. Det medvirker også til, at København fortsat har en høj andel af lokale arbejdspladser, som er tilgængelige inden for kort afstand for fodgængere, cyklister og brugere af den kollektive trafik. Muligheden for etablering af nye kontorerhverv skal desuden afsøges i udviklingen af eksisterende bykvarterer. For at sikre god tilgængelighed for ansatte og besøgende, skal større kontorejendomme placeres i nærheden af stationer. Kontorerhverv kan også med fordel placeres ud mod større veje og jernbaner med henblik på at afskærme bagvedliggende bykvarterer med boliger fra vejstøj.

Flere muligheder for de kreative erhvervs vækst og udvikling —— De kreative erhverv er i vækst, men visse brancher er udfordret i forhold til lokaliseringsmuligheder i byen. Det gælder særligt kunstneriske erhverv og andre erhverv med lav betalingsevne og behov for lokaler med få begrænsninger i forhold til anvendelse og fysisk indretning. Byudvikling, herunder omdannelse af tidligere havne- og industriområder, forventes på længere sigt at begrænse lokaliseringsmulighederne yderligere, især hvor huslejen typisk er lavere end andre steder i byen. Det udfordrer branchens økonomiske grundlag og kan presse iværksættere og ildsjæle ud af København.

Den kreative branche er mangfoldig og spredt over hele byen – fra de mest centrale beliggenheder til byens ydre og gamle industrikvarterer. Branchen indeholder virksomheder, der ofte forbindes med København - fx arkitektur og design – men også nye typer af virksomheder, der stammer fra den digitale udvikling og globalisering, er i stor vækst. Det betyder, at branchens lokaliseringsbehov er forskelligartede og under forandring.

Kommuneplanen udpeger kreative zoner og potentialeområder for kreative erhverv, hvis formål bl.a. er at

sikre attraktive lokaliseringsmuligheder og vækstmiljøer for virksomheder. Branchens udvikling i de eksisterende kreative zoner er geografisk meget forskellig, dog stærkest i områder med mere etablerede kreative miljøer som fx Tomgårdsvej i Bispebjergs Nordvest-kvarter. Udpegning af kreative zoner dækker dog ikke alle branchens behov og er ikke nødvendigvis ensbetydende med egnet indrettede og prisbillige lejemål. Udpegninger kan heller ikke alene sikre synergieffekter, eller at områderne får en reel kreativ karakter.

Flere områder, der stadig afventer udvikling, har de seneste år slået dørene op for startups, innovation og kreativitet. Københavnerne har hurtigt taget områder som Refshaleøen, Kløverparken og Godsbaneterrænet til sig og dermed bidraget til kommunens målsætninger om at skabe en by med kant. Her kan potentialeområder bidrage til at udstikke retninger for fremtidige anvendelser, når områderne udvikles i en ikke alt for fjern fremtid.

Kommunen skal også arbejde for, at der indtænkes forskellige typer erhverv i lokalplaner, når områder, der rummer kreative erhverv, udvikles, fx ved at iværksætte undersøgelser i dialogfasen med ejendomsudviklerne. Det kan fx indebære en tidlig screening af potentialet for at fastholde eksisterende erhvervsbygninger og/eller at omdanne eksisterende bygninger til mindre erhverv. Kommunen kan ikke fastsætte en husleje, men ønsker at byens ejendomsejere bidrager til at sikre, at der fortsat findes bygninger med prisbillige lejemål, hvor omgivelserne er mere rå og upolerede med henblik på at holde prisniveauet for virksomhederne nede, og tilføre byen sjæl, variation og alternative kvaliteter.

Byens "mellemrum" rummer mulighed for udnyttelse til kreative formål – idet fx kommunale arealer uden konkurrerende funktioner og arealer, med lav efterspørgsel og udnyttelsesgrad kan være egnede lokationsmuligheder for kreative erhverv. Det gælder bl.a. uudnyttet arealer tæt på jernbaner i byens ydre kvarterer, arealer under højbaner, som fx Bispeengbuen, samt ledige kommunalt ejede grunde og lejemål. Det skal indtænkes løbende i byens planlægning.

Fakta —— Kreative erhverv

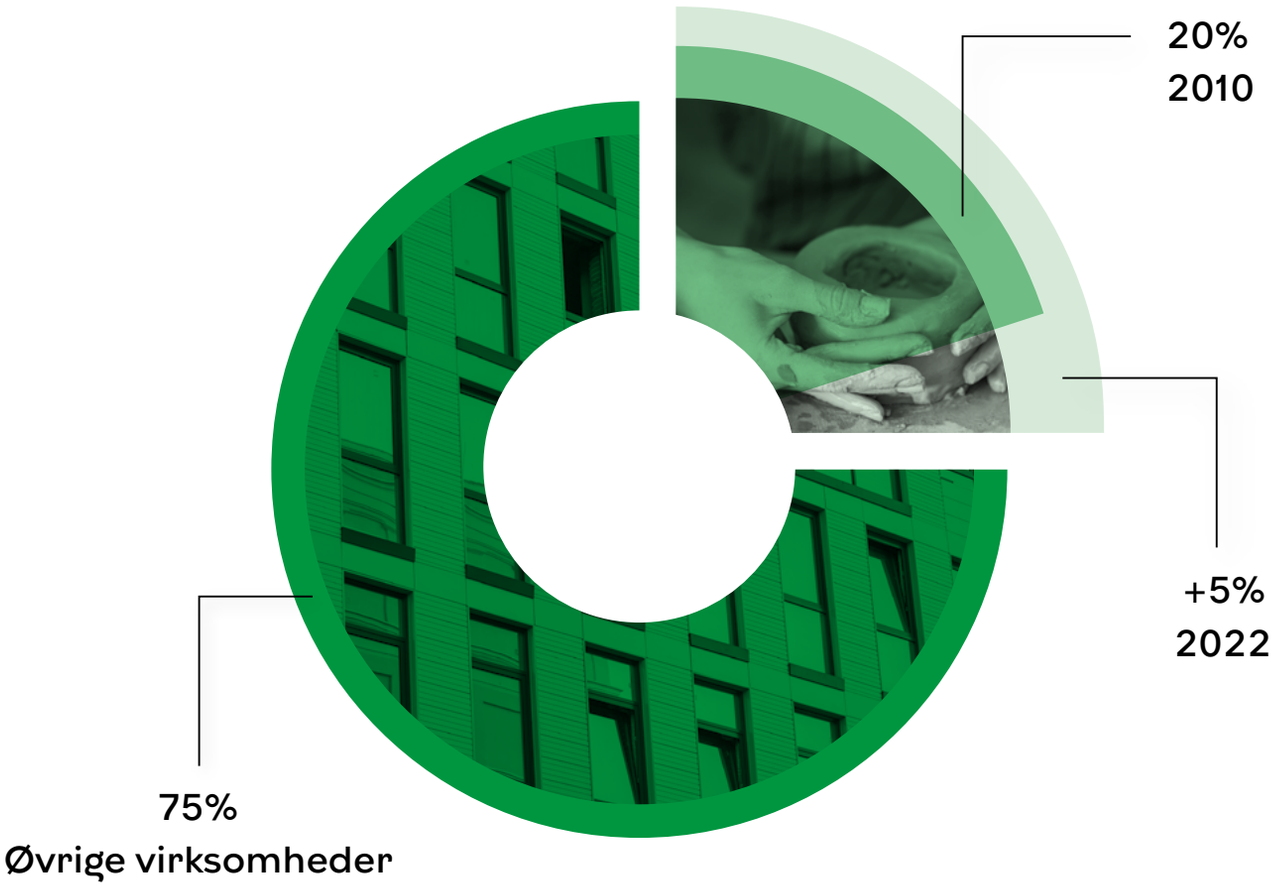
—— Kun 4% af Københavns kreative virksomheder er beliggende inden for kreative zoner. Flest er lokaliseret i Indre By og brokvarterene.

—— Ca. 15% af byens samlede virksomheder er lokaliseret inden for kreative zoner og ca. 26% af dem der lokaliserer sig i disse zoner, tilhører den kreative branche.

—— Andelen af kreative virksomheder er højest i de kreative zoner 'Vermundsgade', 'Carl Jacobsens Vej Nord', 'Tomgårdsvej Øst' og 'Tomgårdsvej Vest', med hhv. 89%, 60%, 52% og 45%.

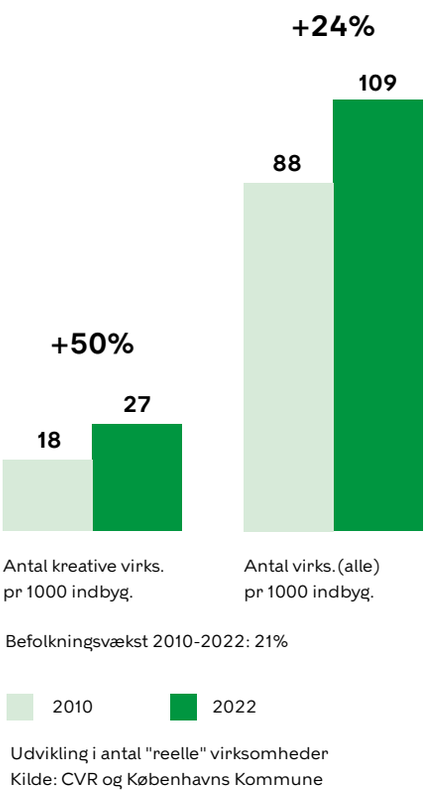
—— I 2020 udgjorde den kreative branche 25% af alle virksomheder, hvilket er en stigning fra 20% i 2010.

Figur 4.3 —— Andel af kreative virksomheder i 2022 (25%)



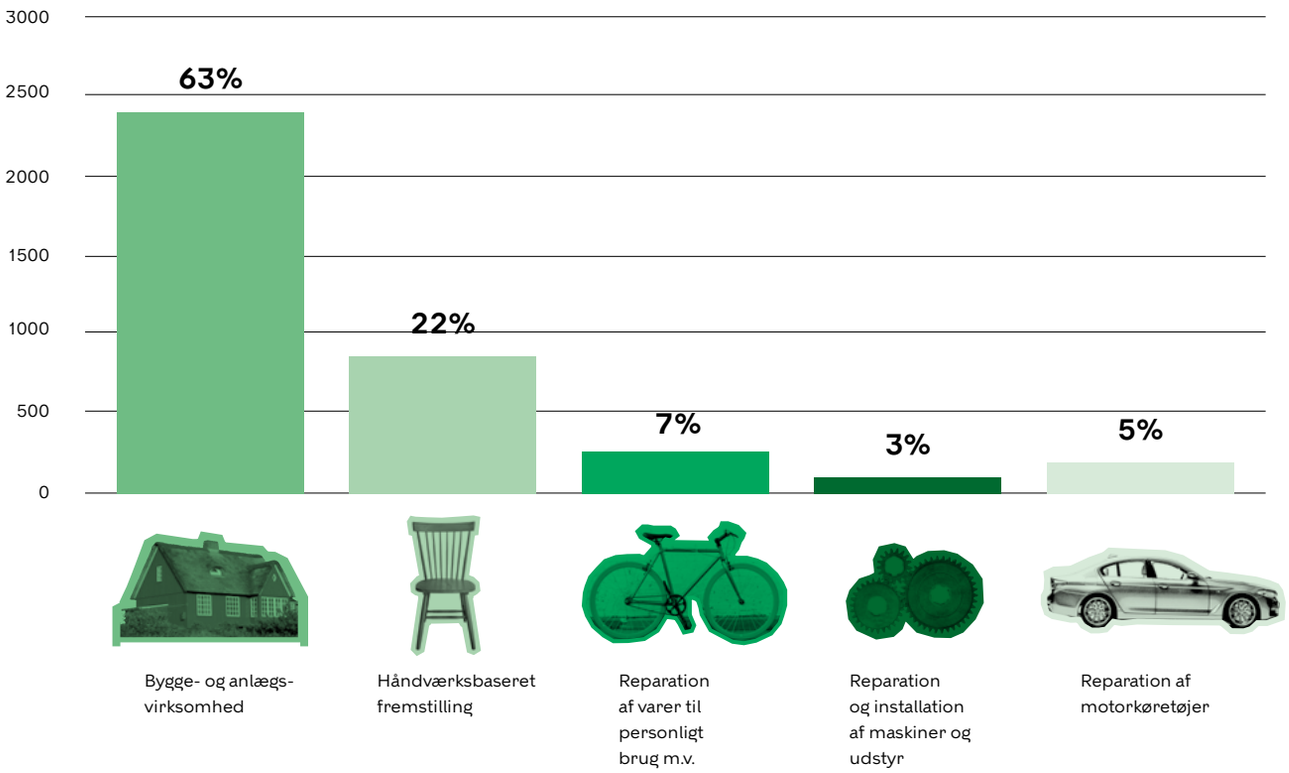
—— Antallet af kreative virksomheder voksede med 50% pr. 1.000 indbyggere mellem 2010 og 2022. Antallet af virksomheder i alt pr. 1.000 indbyggere voksede med 24%.

Figur 4.4 —— Antal virksomheder pr. 1000 indbyggere, 2010-2022

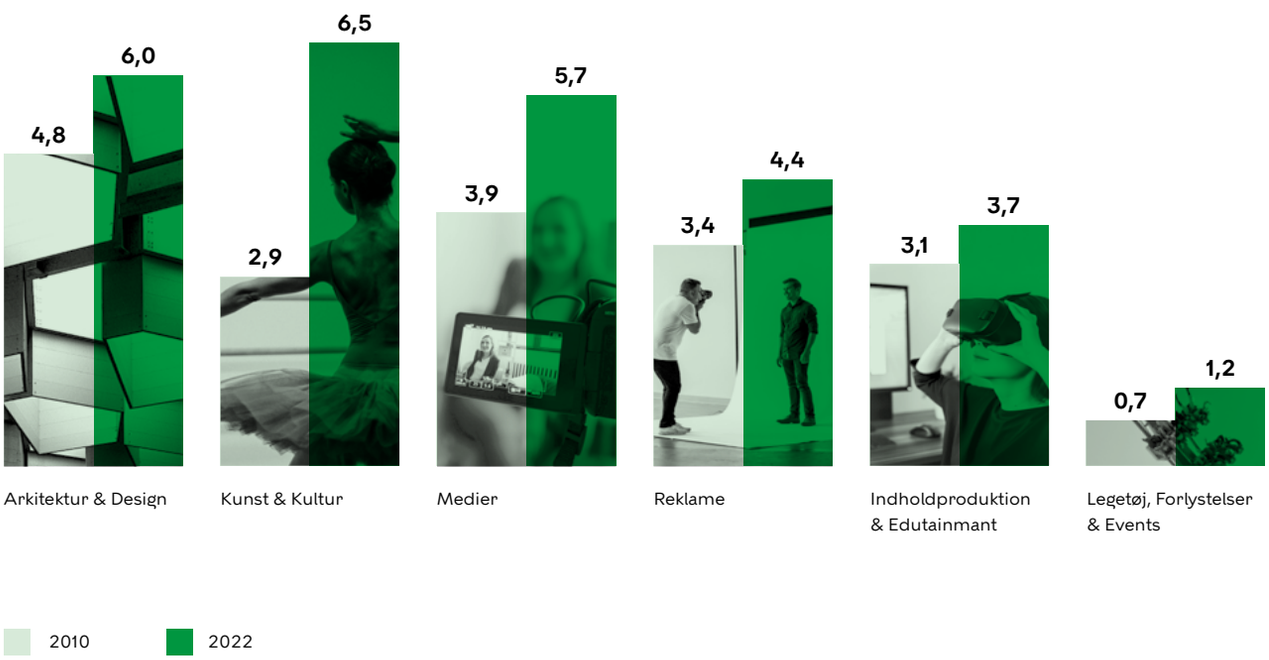


Udvikling i antal "reelle" virksomheder
Kilde: CVR og Københavns Kommune

Figur 4.5 —— Håndværkserhverv i Københavns Kommune 2020



Figur 4.6 —— Antal kreative virksomheder pr. 1000 indbyggere fordelt efter branche, 2010-2022



Plads til virksomheder

Fakta —— Håndværkserhverv

—— Håndværksvirksomheder er virksomheder, der fremstiller og sælger varer og tjenesteydelser, som er frembragt ved ét eller flere håndværk. I byplanmæssig sammenhæng er det typisk virksomheder beskæftiget i bygge- og anlægssektoren, fx murere, tømrere, glarmestre og el-installatører.

—— Værkstedsvirksomheder er virksomheder, der udfører håndværk, fremstiller produkter eller foretager reparationer på tilhørende værksteder. Ofte udføres ydelserne af håndværkere. Det kan fx være fremstilling af smykker, møbler og beklædning og reparation af fx maskiner, computere, biler, cykler, skotøj, ure og andre varer til husholdningsbrug.

—— I 2020 var der ca. 3.800 håndværks- og værkstedsvirksomheder i Københavns Kommune. 63% var håndværksvirksomheder i bygge- og anlægsbranchen.

—— I perioden 2010 – 2020 steg antallet af håndværks- og værkstedsvirksomheder med ca. 400 svarende til ca. 12%. Til sammenligning udgjorde væksten i det samlede antal virksomheder i kommunen ca. 35%.

Gode rammer for håndværkserhverv —— Håndværks- og værkstedsvirksomhederne er en vigtig del af byens erhvervsliv og understøtter københavnerne i deres hverdag. For at sikre en velfungerende, bæredygtig by, hvor transportafstande begrænses, skal det også i fremtiden være muligt for københavnerne at vælge lokale håndværkere. Det forudsætter, at der både er gode lokaliseringsmuligheder i de blandede byområder – herunder i byudviklingsområderne – og i de traditionelle erhvervsområder, at der sikres fremkommelighed i trafikken, og at der er gode rammer for parkering til håndværkserhverv, herunder erhvervsparkering nær kunderne.

En stor del af håndværks- og værkstedsvirksomhederne ligger side om side med boliger og anden følsom anvendelse, og mange har en naturlig tilknytning til de blandede byområder og detailhandlen. Lokale serviceværksteder findes typisk langs brogaderne, hvor de understøtter byens hverdagsliv. Små fremstillingsværksteder i baggårde og kælderlokaler ligger ofte i områderne af historiske årsager, og håndværksvirksomhederne er lokaliseret over hele byen, men udfører typisk arbejdet hos kunderne. I planlægningen af blandede byområder er det derfor vigtigt at undersøge, om det er muligt at indpasse lokaler til håndværkserhverv m.v., der ikke medfører miljøgener. Herunder er der potentiale i at udnytte stueetagerne i parkeringshuse, hvor simple erhvervslokaler potentielt kan imødekomme små håndværksvirksomheders behov for relativt prisbillige og enkle faciliteter. Samtidig skaber det aktivitet i bygningen til gavn for nærområdet.

Da en lille del af håndværks- og værkstedsvirksomhederne fortsat vil have behov for at lokalisere sig i byens traditionelle erhvervs- og industriområder, er det ligeledes vigtigt at fastholde et tilstrækkeligt udbud af velegnede erhvervsarealer. Kommuneplanen skal sikre, at velfungerende traditionelle industri- og erhvervsområder fastholdes i videst muligt omfang. Hvis der i konkrete tilfælde træffes beslutning om at omdanne et traditionelt erhvervsområde, er det i planlægningen relevant at afsøge, om der er mulighed for at indpasse håndværkserhverv i eksisterende eller nye bygninger.

Alsidig detailhandel i alle bydele —— En levende og varieret detailhandel har stor betydning for københavnernes hverdagsliv. Det skal i alle bydele være nemt og attraktivt at foretage de daglige indkøb, transportafstandene skal begrænses, og der skal være god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklende og københavnere, der benytter den kollektive trafik. Byens detailhandel skal sammen med caféer, restauranter og andre publikumsorienterede funktioner understøtte levende bymidter, der fungerer som nære indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere. Det er derfor vigtigt at sikre, at de enkelte bydeles butiksforsyning kan udvikles med en stærk dagligvarehandel og en varieret udvalgsvarehandel, gerne med både kædebutikker og lokale forretningsdrivende. For at sikre et koncentreret butiksudbud og gode indkøbsmuligheder i alle bydele – herunder i byudviklingsområderne – fastsætter kommune-

planen retningslinjer for placeringen og størrelsen af butikker i byen. Københavns overordnede centerstruktur består af de regionale centre City, Fisketorvet og Ørestad City samt bymidterne i de øvrige bydele. Bymidterne suppleres af bydels- og lokalcentre med mere lokalt orienterede indkøbsmuligheder.

København har en særlig status som hovedstadsregionens overordnede butiks- og oplevelsescenter. City, Fisketorvet og Ørestad City skal derfor fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende butiksudbud, der kan tiltrække både københavnerne, forbrugerne i den resterende del af regionen og de mange turister i byen.

En væsentlig lokal og strukturel udvikling har gennem de seneste år påvirket byens detailhandel og vil også fremadrettet få indflydelse på butikslivet. De fysiske butikker har fået vanskeligere vilkår med bl.a. stigende konkurrence fra e-handel, og butikslukninger ses i alle bydele. Samtidigt vinder nye butikskoncepter frem og distributionsstrukturerne ændres. Under coronapandemien steg e-handlen markant, og senest påvirker også energikrise og inflation privatforbruget og dermed detailhandlen.

For at belyse udviklingstendenserne, og deres indflydelse på byens detailhandel, gennemfører Københavns Kommune i 2023 en detailhandelsanalyse. Analysen vil beskrive detailhandlen i bydelene og redegøre for udviklingen de seneste otte år. Den vil også give bud på, hvordan detailhandlen forventes at udvikle sig i planperioden frem til og med 2035. Analysen vil danne grundlag for revisionen af detailhandelsbestemmelserne i Kommuneplan 2024.

København som studie- og vidensby
—— København er Danmarks største studie- og vidensby med mange forskellige uddannelsesinstitutioner og en attraktiv destination for internationale studerende. Det er med til at gøre byen attraktiv for virksomheder. En studieby med et varieret udbud af uddannelser bidrager også til, at københavnerne har muligheder for at uddanne sig fra faglært til højtuddannet og senere få job i byen. I København skal der være muligheder for at leve det gode studieliv for både elever, lærlinge og studerende på videregående uddannelser. Det gode studieliv handler om at have en sikker boligsituation, trivsel, personlig udvikling, demokratisk dannelse og om at blive klar til at træde ind på arbejdsmarkedet.

Der er et stort potentiale for iværksætteri og innovation i byen i kraft af et stærkt økosystem med en høj koncentration af universiteter, virksomheder, kompetencer og investeringskraft. Derfor er det væsentligt, at byens planlægning understøtter partnerskaber mellem byens forsknings- og uddannelsesinstitutioner, forskerparker og virksomhedsmiljøer. Et eksempel er Copenhagen Science City, som er et samarbejde mellem Københavns Universitet, staten, Region Hovedstaden, Rigshospitalet, en række iværksættermiljøer og Københavns Kommune om at udvikle et innovationsdistrikt i verdensklasse indenfor natur- og sundhedsvidenskab. Københavns Kommune er aktiv deltager i Copenhagen Science City om bl.a. den fysiske udvikling af området. Herunder deltager Københavns Kommune i koordinering af anlægsinvesteringer, som kommunen har indflydelse på, så de bidrager til at understøtte den fortsatte styrkelse af innovationsdistriktet, samt opsøgende dialog med grundejere om at have innovationsdistriktet for øje i udviklingen af deres grunde. Kommuneplanen bidrager til udviklingen ved at sikre fortsatte udviklingsmuligheder for erhverv i området. Københavns Kommune vil arbejde strategisk med at styrke kombinationen af videns- og byområder som Copenhagen Science City ved Nørre Campus og Ørestad Innovation City Copenhagen i Ørestaden ligesom byens udvikling skal tage hensyn til potentialet for at trække nye store virksomheder og strategiske samarbejder til byen. Det kræver lokalisering af potentielle og attraktive områder, hvor virksomheder og forskningsinstitutioner kan få et naturligt samarbejde, og det kræver dialog med potentielle nye områder og virksomheder, der ville kunne trække deres hovedsæder eller anden stor kapacitet til kommunen. Endelig er en attraktiv infrastruktur i Greater Copenhagen regionen vigtig for at gøre København til et funktionsdygtigt hovedsæde for fremtidens forsknings- og vidensinstitutioner som f.eks. for det kommende datacenter i København, der skal kobles på det højklassificerede forskningscenter, European Spallation Source, i Lund.

Dilemma —— Erhverv og turisme

Erhverv —— Hvordan fastholdes en bred sammensætning af virksomheder i byen, og hvordan sikres plads til traditionelle håndværkserhverv og kreative virksomheder i både den eksisterende by og i de nye byområder?

Turisme —— Hvilke tiltag kan der gøres for at skabe en bæredygtig turisme, hvor der både er plads til byens hverdagsliv og besøgende udefra?

Arbejdsprogram for Kommuneplan 2024

Derfor vil Københavns Kommune gøre følgende:

—— Udvikle et administrationsgrundlag for placering af ny hotelkapacitet på baggrund af analysen af udviklingen i hotelkapacitet og den offentlige høring af Kommuneplanstrategi 2023.

—— Tilpasse kommuneplanens retningslinjer om omdannelse af traditionelle erhvervs- og industriområder med henblik på at sikre, at der i de konkrete vurderinger lægges vægt på områdernes rolle i forhold til det samlede udbud af velegnede arealer til håndværks- og værkstedsvirksomheder, samt kreative erhverv.

—— Undersøge hvordan kommuneplanens rammer kan understøtte de kreative erhverv, herunder en vurdering af status på kommuneplanens kreative zoner.

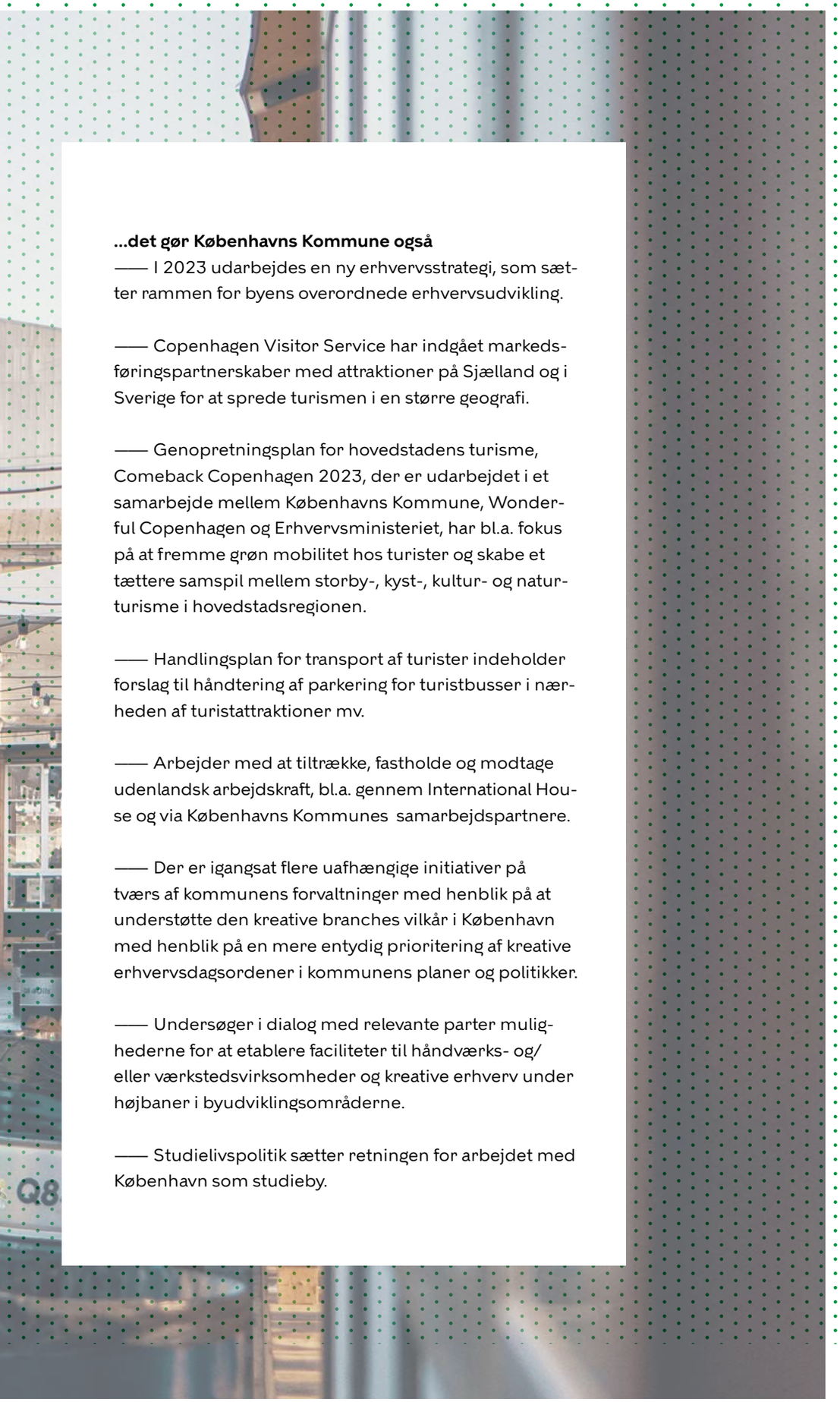
—— Undersøge hvordan kommuneplanens rammer kan understøtte nye og eksisterende videnstunge, forsknings- og uddannelsesinstitutioners udvikling i byen og gør det attraktivt at tiltrække nye hovedsæder og etablere nye strategiske samarbejder i byen.

—— Tilpasse kommuneplanens retningslinjer med henblik på at sikre, at mulighederne for at indpasse håndværkserhverv og kreative erhverv i nye eller eksisterende bygninger afsøges i udformningen af de konkrete planforslag, hvis der træffes beslutninger om omdannelse.

—— Afsøge mulighederne for at fastsætte rammer eller retningslinjer, som muliggør, at stueplan i parkeringshuse i byudviklingsområder kan udnyttes til lettere produktions-, værksteds- og håndværksvirksomhed ud over den maksimale bebyggelsesprocent og uden krav om friareal.

—— Undersøge, hvordan kommuneplanen kan skabe bedre rammer for parkering til håndværkserhverv.

—— Revidere kommuneplanens detailhandelsbestemmelser på baggrund af en detailhandelsanalyse.



...det gør Københavns Kommune også

—— I 2023 udarbejdes en ny erhvervsstrategi, som sætter rammen for byens overordnede erhvervsudvikling.

—— Copenhagen Visitor Service har indgået markedsføringspartnerskaber med attraktioner på Sjælland og i Sverige for at sprede turismen i en større geografi.

—— Genopretningsplan for hovedstadens turisme, Comeback Copenhagen 2023, der er udarbejdet i et samarbejde mellem Københavns Kommune, Wonderful Copenhagen og Erhvervsministeriet, har bl.a. fokus på at fremme grøn mobilitet hos turister og skabe et tættere samspil mellem storby-, kyst-, kultur- og naturturisme i hovedstadsregionen.

—— Handlingsplan for transport af turister indeholder forslag til håndtering af parkering for turistbusser i nærheden af turistattraktioner mv.

—— Arbejder med at tiltrække, fastholde og modtage udenlandsk arbejdskraft, bl.a. gennem International House og via Københavns Kommunes samarbejdspartnere.

—— Der er igangsat flere uafhængige initiativer på tværs af kommunens forvaltninger med henblik på at understøtte den kreative branches vilkår i København med henblik på en mere entydig prioritering af kreative erhvervsdagsordener i kommunens planer og politikker.

—— Undersøger i dialog med relevante parter mulighederne for at etablere faciliteter til håndværks- og/eller værkstedsvirksomheder og kreative erhverv under højbaner i byudviklingsområderne.

—— Studielivspolitik sætter retningen for arbejdet med København som studieby.

Kapitel 5 —— Klimaby med plads til natur, kultur og fritid

København skal være fremtidens klimavenlige by. Samtidig skal der være plads til rekreative og kulturelle tilbud, der understøtter et sammenhængende kultur- og fritidsliv for københavnerne. Det stiller krav til byplanlægningen, da flere ting skal integreres på den samme plads. Det gælder plads til klimaomstilling, klimatilpasning, kultur- og fritidsfaciliteter og den generelle udvikling af byen.

Klima og energiløsninger

Mål for Københavns udvikling

—— At varmeforsyningen baseres på fjernvarme med mulighed for nye samfundsøkonomisk bæredygtige teknologier som varmepumper, geotermi, el fra solceller og vindmøller m.v.

—— At anlæg til klimaneutral energiforsyning kan integreres i byens udvikling.

—— At effektiv klimatilpasning integreres med byens udvikling og omdannelse, så skader afværges og muligheder for at bruge klimatilpasningsanlæg til rekreativitet og oplevelser udnyttes.

—— At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt 500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger.

—— At det sikres, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 meter i vejledende gåafstand fra byens boliger til et grønt eller blåt område.

—— At udvikling af eksisterende grønne områder og anlæg af nye grønne områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima.

—— At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til sundhedsfremmende aktivitet, samt kultur- og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.

—— At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.

—— At sikre og forbedre kvaliteten og oplevelsen af byens vandområder, samt adgangen til at benytte dem.

—— At investeringer i grønne områder, byggerier, facader og byområder skal bidrage til at øge biodiversiteten i København.

En klimaby —— Klimaforandringerne har betydning for, hvordan der planlægges for fremtidens byudvikling. København tager ansvar og er i gang med at klimaomstille byen, reducere CO_2-aftryk, og samtidig klimatilpasse den eksisterende by mod skybrud og stormflod. Denne transformation af byen som klimaby skal tænkes sammen med byens mål om plads til natur og biodiversitet, samt sundhed, kultur og fritid. I planlægning af byen skal vi derfor sikre en balance på tværs, og at der i udvikling af byen både er den grønne omstilling samt byens grønne, sociale og kulturelle infrastruktur og folkesundheden for øje.

Klimaomstilling af København —— Københavns Kommune vedtog i 2012 en klimaplan med målet om, at København skulle opnå CO_2-neutralitet i 2025. Klimaplanen har medvirket til, at København i 2021 har reduceret CO_2-udledningen med 72% siden 2010. Faldet i CO_2-udledningen kan i høj grad tilskrives en lavere CO_2-udledning fra energiområdet, hvor produktionen af el og fjernvarme er blevet betydelig mere klimavenlig siden 2010. Målet om CO_2-neutralitet i 2025 nås ikke, da initiativet om CO_2-fangst ikke kan indfries, som i stedet indgår i den kommende klimaplan.

Der er igangsat et arbejde med en ny klimaplan frem mod 2035, som skal udarbejdes i de kommende år med henblik på at sætte nye mål og pege på løsninger for at komme i mål med ambitionerne på området.

København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnerne og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling. Der skal bl.a. arbejdes for, at alle kommunale byggepladser skal være CO_2-neutrale, at der anvendes bæredygtige byggematerialer, samt at byens byggematerialer genanvendes i størst muligt omfang, så de kan erstatte nye byggematerialer. Det gøres bl.a. ved at stille krav til genanvendte materialer ved udvalgte projekter, når det kommunale byggeri skal i udbud og ved at bygninger så vidt muligt genanvendes, evt. med nye funktioner.

Nødvendig klimatilpasning af København —— Arbejdet med at klimatilpasse byen til de forventede konsekvenser af et ændret klima omfatter både at håndtere en stigende mængde regnvand, pludselige skybrud, og at forebygge og sikre imod oversvømmelser fra havet ved stormflod. Samtidig skal kommunen være opmærksom på varmeøeffekter, når der igangsættes planlægning af byudviklingsområder og den eksisterende by.

Realiseringen af kommunens skybrudsplan er på vej med både afsluttede og igangværende projekter, men opgaven er langsigtet og vil ikke være afsluttet i planperioden for Kommuneplan 2024. Opgaven med sikring imod stormflod er nu forankret i et samarbejde mellem staten og kommunerne Tårnby, Dragør og Hvidovre. Der udarbejdes i de kommende år en samlet undersøgelse af mulighederne for at stormflodssikre kommunerne ved en ydre sikring. Når de konkrete resultater foreligger og skal realiseres, vil de også blive indarbejdet i kommuneplanen.

Integration af nye energiløsninger —— Der er behov for at udvikle og udnytte flere og nye klimaneutrale og samfundsøkonomiske energikilder til både el- og varmeforsyning. Dette vil blive et vigtigt emne i fremtidens byudvikling af København, og vil derfor være et fokus i den kommende kommuneplan. En del af denne energiproduktion kan integreres i byen side om side med andre anvendelser, hvis det kan ske uden væsentlige miljøgener. Andre energiproduktionsformer må fortsat placeres i industri- eller havneområder, hvor der tillades mere forurening i form af fx støj.

Samtidig skal der være fokus på arealforbrug og sikring af en sammenhængende by. Anlæg til energiforsyning må ikke lægge beslag på eller medføre miljøgener for arealer, der er vigtige for byens funktioner eller udgøre barrierer, der hindrer udvikling af gode bykvarterer. Københavns Kommune har dialog med HOFOR frem mod Kommuneplan 2024 med henblik på at undersøge, hvordan vi kan understøtte denne dagsorden bedst muligt i planlægningen og om der eventuelt kan lokaliseres arealer med særligt potentiale for at arbejde med placering af energiproduktion.

Rum for nye transportløsninger —— Transport af varer, udstyr, byggematerialer, sorteret affald i mange fraktioner mv. er nødvendig trafik, der fylder stadig mere i byen. Af hensyn til energiforbruget og til miljøet i byrummene, og københavnernes sundhed, er det hensigtsmæssigt at kunne bruge de mindst klimabelastende og miljøforurenende transportmidler og at undgå omveje og unødig kørsel.

Her kan det undersøges, om kommuneplanen kan give bedre mulighed for at omlæsse varer til disse transportmidler, og om der skal være bedre rammer for at prioritere den nødvendige transport og parkering forbundet med visse erhverv og tjenester, der er nødvendige for byen.

Grønne områder ——

90% af byens boliger har adgang til et grønt og rekreativt område (på mindst 500 m²) inden for 300 m. Tæller man adgang til havn- og kystområder med opholdsmuligheder, så er behovet for adgang dækket for ca. 92,5% af boligerne.

Kilde: Økonomiforvaltningens Analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, juni 2022.

De offentligt tilgængelige grønne områder (samt søer, strande og promenader) over 500 m² har et samlet areal på ca. 2.686 ha., svarende til ca. 29% af byens areal og til ca. 42 m² pr. indbygger.

Kilde: Status på Københavns grønne m², Økonomiforvaltningen, maj 2022.

Biodiversiteten skal højnes —— København skal arbejde på at sikre højere biodiversitet, større artsrigdom og mere og bedre natur til gavn for naturen og til gavn for københavnerne, således at god adgang og nærhed til natur bidrager med at højne livskvaliteten.

Derfor har Københavns Kommune og Danmarks Naturfredningsforening indgået en partnerskabsaftale med en vision om at sikre en højere biodiversitet, større artsrigdom og et grønnere København.

Forbedring af biodiversitet i København kræver prioriteringer mellem behovene for grønne rekreative arealer til københavnerne og grønne arealer til den vilde bynatur. Nye grønne områder og friarealer, i såvel den eksisterende by som i byudviklingsområderne, skal derfor udvikles, så de bidrager til at højne biodiversiteten bedst muligt under hensyntagen til, at områderne også skal give rum for forskellige rekreative anvendelser, herunder bidrage til opnåelse af fysisk og mental sundhed og trivsel for københavnerne.

Ligeledes skal bynatur, biodiversitet og klimatilpasning samtænkes med byudviklingen, herunder omdannelse af eksisterende arealer, samt i den løbende vedligeholdelse af byen, således at investeringer i klimatilpasning også gavner biodiversiteten.

Investeringer i grønne områder, byområder og byggerier skal bidrage til at højne biodiversiteten i København. Biodiversiteten skal højnes ved at forbedre, bevare og skabe ny biodiversitet i byens grønne områder, byens bebyggede og urbane områder og i byens ferske og salte vandområder, som beskrevet i Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi 2022-2050. Det er Københavns Kommunes ønske, at såvel offentlige som private investeringer i byen skal bidrage til denne dagsorden og derfor vil Københavns Kommune tage initiativ til at indgå frivillige partnerskabsaftaler med byens grundejere om bynatur og biodiversitet.

Rekreation og natur tæt på hverdagen —— Københavnerne skal fortsat have let adgang til grønne og rekreative arealer. Derfor sætter kommuneplanen konkrete ambitioner om afstand mellem byens boliger og grønne og blå områder for at imødekomme borgernes behov for rekreative arealer i deres nærområder.

København er en tæt bebygget by og mulighederne for nye større grønne områder kan være begrænsede. I den forbindelse opdaterer kommunen årligt en arealplan for grønne områder til brug for budgetlægningen.

Arealplanen kommer med forslag til at indfri målet om, at københavnerne i både den eksisterende og nye by skal have let adgang til grønne områder. Arealplanen indeholder forslag til, hvordan målsætningerne om afstand fra byens boliger til et grønt område kan opfyldes. De steder hvor det kan være svært at opfylde målsætningen, ses der i stedet

på, hvordan borgerne kan få adgang til grønne arealer på anden vis, fx via mindre grønne byrum, grønne gader og forbindelser.

Når der udvikles og planlægges nye større bydele, skal der samtidigt indtænkes nye større grønne og rekreative områder. Her skal nye arealer (både offentlige og private), nye stier og forbindelser mv. planlægges så der højst er 500 meter-gangafstand fra boliger til et grønt område på mindst 2 ha.

En måde at understøtte dette på er ved, at der i friarealerne for byggeriet i byen lægges vægt på, at de bidrager med grønne tiltag, såsom plantning af træer, begrønning af byrum mv. Dette vil særligt kunne bringes i spil i de nye byudviklingsområder, hvor dele af friarealerne kan samles og udgøre en park som på Grønttorvet og den kommende park, der planlægges for på Godsbaneterrænet, hvor offentligheden får adgang til mere grønt og rekreative muligheder i deres lokalområde.

Samtidig sætter København fokus på at fremme etablering af flere grønne tage/taghaver til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten samt for at tilpasse byen til fremtidens klima.

En aktiv havneby —— En af Københavns styrker er, at byen er tæt på vandet. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at bruge havnen og vandet rekreativt – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold. Udviklingen af havnen og områderne langs vandet er gået fra at være præget af industri og et mellemrum og barriere i byen til at være et rekreativt offentlig rum, der samler København. Det er en udvikling, der skal understøttes ved at tænke områderne ind i byomdannelsen.

Derfor skal der fortsat skabes sammenhængende forbindelser omkring og på tværs af havnen, så alle har adgang til vandet. Der skal være attraktive opholdsrum, som indbyder til afslapning, og der skal skabes mulighed for flere aktiviteter på og ved vandet – fx med mulighed for at bade i hele havnen, blå støttepunkter til maritime friluftsoplevelser, bådpladser og andre kultur- og idrætsfaciliteter.

Samtidig skal mulighederne udnyttes for at bo eller skabe tilbud til publikum på vandet med mange former for husbåde langs havnen. Det er vigtigt, at der i byudviklingen tages hensyn til de rekreative og historiske maritime miljøer og adgangen til havnen, og i takt med, at havnen er blevet en populær destination i byen, er det vigtigt, at der fortsat gives plads til de havnerelaterede aktiviteter, så fx havnebusser og sejlende kan komme sikkert frem.

Årsager til manglende målopfyldelse:

—— Generel mangel på offentligt tilgængelige byrum
—— Offentligt tilgængelige byrum som ikke er tilstrækkelige grønne
—— Private grønne områder hvor offentlig adgang ikke er sikret eller reguleret
—— Områder der ligger tæt på grønne områder, men hvor man skal en omvej for at komme ind i dem

Kilde: Økonomiforvaltningens Analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, juni 2022.

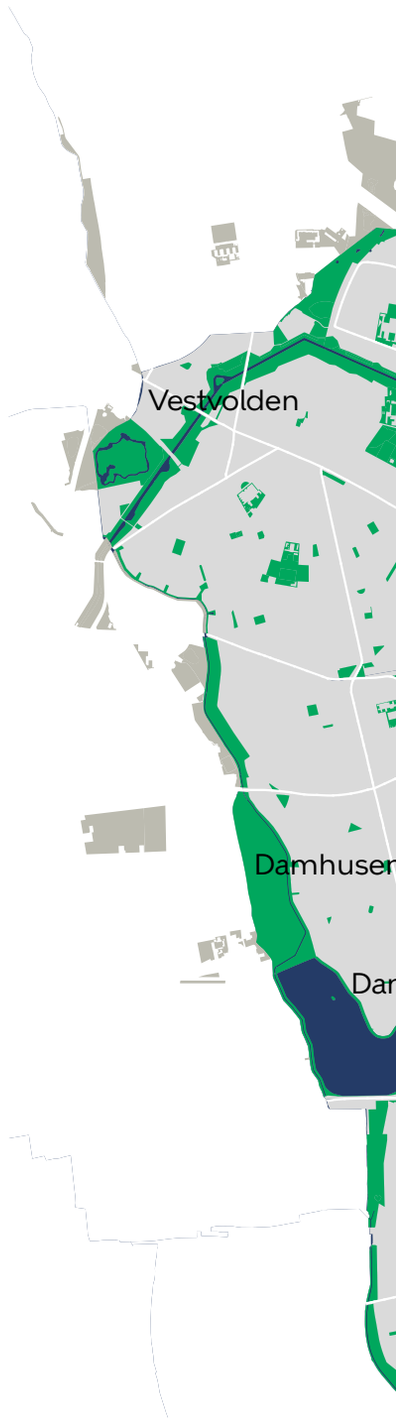
Grønt og blåt København

Eksisterende grønne områder —— I København er der i de ydre dele af byen store sammenhængende grønne områder med plads til biodiversitet og gode sundhedsfremmende og rekreative muligheder. I områder som Amager Fælled, Utterslev Mose og langs å-systemerne, skal naturoplevelsen være i fokus og biodiversiteten prioriteres. Byens parker og kirkegårde, som Assistens Kirkegård og Østre Anlæg, er centrale rekreative områder og områder med gamle træer som udgør vigtige levesteder for mange dyrearter.

Nye grønne områder —— For at sikre adgang til et grønt område, kan der etableres seks nye grønne områder med en med en størrelse på over to hektar i en række af byens byudviklingsområder. Områderne skal rumme både ny natur med plads til biodiversitet og nye muligheder for kultur- og fritidsaktiviteter, bevægelse, ro og fordybelse.

Blå områder —— Havnen har potentiale for at kunne give københavnerne endnu flere rekreative muligheder. Det skal være trygt og sikkert at færdes i havne. Tilgængelighed til havnen kan forbedres med flere broforbindelser, blå støttepunkter, flere åbne arealer ned til vandet samt bredere anvendelse af Inderhavnen, så badning i udgangspunktet er tilladt alle steder i havnen. Dog således at de undtagelser, hvor der skal være forbud mod badning er tydeligt markeret. Miljøet og biodiversiteten i havnen kan forbedres med indføring af miljøzoner, etablering af stenrev og maritime nyttehaver, samt plantning af ålegræs. Der er ligeledes potentiale i at løfte biodiversiteten i byens søer og moser.

Øvrige områder —— Byens øvrige områder består typisk af bebyggede områder med tilhørende friarealer. I disse områder kan der skabes nye lokale rekreative muligheder, naturoplevelser og levesteder for dyr og planter. Særligt fokus har kvarterer med lavt vegetationsdække og få grønne områder.



Kort 5.1

1. Naturpark Nordhavn
2. Ydre Nordhavn
3. Kystlandskab Lynetteholm
4. Nyt grønt område Refshaleøen
5. Nyt grønt område Godsbaneterrænet
6. Nyt grønt område Enghavebrygge

* Økonomiforvaltningens analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, juni 2022.

Kultur og fritid

En levende by med kultur og fritid —— Der skal arbejdes for et sammenhængende kultur- og fritidsliv, hvor faciliteter og tilbud udvikles i takt med befolkningsudviklingen, så alle københavnerne har adgang til kultur- og fritidsfaciliteter og –tilbud, der tilgodeser deres behov. I kultur- og fritidslivet skal der være plads til, at københavnerne kan møde hinanden i fællesskaber fra det lokale foreningsliv til store samlende begivenheder. Det understøtter samtidig et sundt liv i København og inspirerer københavnerne til at tage del i at bruge byen aktivt. Særligt byens børn og unge skal inspireres til at bruge byen til bevægelse, såvel i byens grønne og blå områder, som i bydelenes kultur- og fritidstilbud.

I kultur- og fritidslivet skal der være plads til, at københavnerne kan møde hinanden i fællesskaber fra det lokale foreningsliv til store samlende begivenheder. Det understøtter samtidig et sundt liv i København og inspirerer københavnerne til at tage del i at bruge byen aktivt.

Nordhavn og Østhavnen forventes at blive åbnet som de næste store byudviklingsområder. Her skal bygges videre på de kvaliteter, kulturmiljøer og tilbud, som allerede findes i de gamle industrimoråder, og reservere rum til byliv og bevægelse, så pladsen ikke først skal findes, når folk er flyttet ind.

Planlægningen af København skal sikre, at der både findes nye arealer til kultur- og fritid i sammenhæng med planlægningen af nye byområder, samt muligheden at indtænke og flette ny kultur- og fritid ind i den eksisterende by.

Det skal understøttes, at eksisterende kultur- og fritidsfaciliteter udnyttes bedst muligt og fortsat har mulighed for at blive udviklet, samt at nye initiativer og aktiviteter kan spire frem. Specialiseret kultur- og fritidsaktiviteter placeres tæt på god kollektiv trafik, så tilbuddene kan komme så mange som muligt til gode.

Muligheden for at indtænke midlertidighed ind i byens udvikling er her et planværktøj, som kan bruges til at understøtte sundhed og kultur- og fritidslivet. Med midlertidige aktiviteter kan brugere og foreningsliv gro frem, skabe liv i nye byudviklingsområder før folk flytter ind, og være med til at udfordre og gentænke, hvordan vi bruger byens rum.

Fakta —— Fremme af kulturelle formål og idræt mv.

I Kommuneplan 2019 er der bestemmelser for særlige bebyggelsesforhold for at fremme kulturelle formål og idræt mv. I lokalplaner kan den maksimale bebyggelsesprocent overskrides med op til 10% (fx fra 110 til 120 eller fra 150 til 160), hvis dette etageareal benyttes til kulturelle formål, primært af publikumsorienteret art, eller til idrætsformål. Friarealkravet kan fraviges for denne del af bebyggelsen. Kulturelle formål og idræt forstås i bred forstand som fx biblioteker, museer, koncertsale, teatre, biografer, gallerier, foreningslokaler, træningsfaciliteter mv.

90% af københavnerne finder kultur- og fritidstilbud vigtige for, at København generelt er en god by at bo i.

Kilde: Kultur- og Fritidspolitik 2020-2023

Dilemma —— Klima, natur, kultur og fritid

Klima —— Hvordan bidrager byen til klimaløsninger og bruger den grønne omstilling som et aktiv til at udvikle fremtidens bæredygtige by?

Natur og fritidsliv —— Hvordan udvikler vi områder i byen, hvor der både er plads til vild natur og til aktiv brug af arealerne til kulturliv, idræt og udeliv?

Arbejdsprogram for Kommuneplan 2024

Derfor vil Københavns Kommune gøre følgende:

—— Indarbejde muligheder for nye grønne/rekreative arealer, kultur- og idrætsfaciliteter i takt med at byen og befolkningen vokser.

—— Undersøge muligheden for at integrere bæredygtig, decentral forsyning i kommuneplanen i dialog med HOFOR og afklare om der eventuelt kan lokaliseres arealer med særligt potentiale for at arbejde med placering af energiproduktion.

—— Undersøge muligheden for at understøtte nye transportløsninger og målrettede vilkår for erhverv med særlige transportbehov.

...det gør Københavns Kommune også

—— Der udarbejdes årligt en langsigtet arealplan for grønne områder, der danner bl.a. grundlag for budgetbeslutninger om kommunale investeringer i nye grønne områder (arealkøb og anlæg).

—— Der klimatilpasses i den eksisterende by mod skybrud og kloaknettet fremtidssikres ved at afkoble hverdagsregn.

—— Der arbejdes for, at der kan udvikles flere kultur- og fritidsfaciliteter i eksisterende idrætsanlæg og idrætsparker, såsom Sundby Idrætspark og Valby Idrætspark.

—— Der arbejdes med forskellige indsatser for at dække behov for flere (og bedre adgang til) grønne områder, herunder: Planlægning af nye større arealer, etablering af nye forbindelser og forbedring af adgangsforhold, og opgradering og begrønning af eksisterende områder.

—— Der afsættes midler til rettidige indkøb af grunde til grønne og sundhedsfremmende arealer og kultur- og fritidsaktiviteter.

—— Der afholdes lokale klimatopmøder i Københavns bydele, som skal understøtte borgerdialog om fremtidens klimaløsninger i byen.

—— Der arbejdes for at klimaløsninger og grønne tiltag udnyttes til at skabe muligheder udfoldelse og bevægelse.

ARBEIDE OC NOISOM
J.C. Jacobsens Gade

Kapitel 6 —— Udvikling med respekt for byens sjæl

Københavns fysiske kulturarv er et levende vidnesbyrd om hovedstadens historiske udvikling med stor værdi for byens sjæl, identitet og egenart. Derfor udpeger kommuneplanen de bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer, som har særlig betydning for de mange små og store fortællinger i Københavns historie, så byen udvikles i balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri.

Kulturarv

Mål for Københavns udvikling

—— At den eksisterende by udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så byens arkitektoniske og landskabelige identitet og egenart fastholdes og styrkes.

—— At de bærende kulturhistoriske og arkitektoniske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring og omdannelse, så identiteten i de nye bykvarterer bliver historisk forankret.

—— At byen udvikles med blik for værdierne i de sjælfulde steder med særlig lokal betydning, som afspejler byens forskellighed og historie.

En historisk by i konstant udvikling —— København er rig på kulturhistoriske spor og fortællinger, som giver bydelene forskellige lokale identiteter, egenarter og sjæl. Kulturarven danner rammen om københavnernes fælles historie, og det er vigtigt at sikre de steder og historier, der står som karakteristiske vidnesbyrd om Københavns overordnede fortællinger eller de lokale udviklingstræk og særlige identiteter. Københavns historie fortalt gennem bygningsarven er summen af byens udvikling over tid, og der tilføjes fortsat nye lag til fortællingen. Nybyggeri opføres med en arkitektur, som afspejler sin samtid, og bliver med tiden til fremtidens kulturarv og en del af byens sjæl.

København er i en hastig udvikling for at give plads til nye indbyggere og arbejdspladser. Mange københavnere oplever, at deres lokalmiljø forandrer sig, når nye bygninger skyder op, som erstatning for ældre. Denne udvikling har sat bevaring på dagsordenen, fordi det for mange er vigtigt, at byudviklingen ikke sker på bekostning af vigtige steder og historier med betydning for byens sjæl og identitet. Den eksisterende by skal udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så beboernes, de besøgendes og de erhvervsdrivendes behov imødekommes på en hensigtsmæssig måde, og byens kulturarv og egenart bevares for eftertiden.

Kulturarvens potentiale i byudviklingen —— De kulturhistoriske spor, som findes på tværs af København, udgør et stort potentiale for byen. De væsentlige kvaliteter i byens fysiske kulturarv kan ved at blive bevaret og synliggjort i byudviklingen bidrage til at forankre en særlig identitet i områder, hvor der sker en omdannelse fra eksempelvis industri til boliger og erhverv. I Nordhavn er gamle kornsiloer fx blevet omdannet til boliger og erhverv, og der er forslag om at omdanne Centralværkstedet på Godsbaneterrænet til en folkeskole. Omdannelsen bidrager med nyt liv til bygninger, der har udtjent deres oprindelige formål, og skaber dermed nye fortællinger om byens udvikling samtidig med, at stedets historie kan aflæses i de oprindelige strukturer. Hvor det er muligt, er bevaring med henblik på ny udnyttelse af eksisterende bygninger desuden en bæredygtig praksis, som medfører besparelser i både ressourceforbrug og drivhusgasudledninger, sammenlignet med at opføre nye bygninger til samme formål. Genanvendelse af bygninger kan være udfordrende, som følge af deres udformning, tilstand og tidligere anvendelse, der kan være klima- og sundhedsmæssige risici ved at bevare og omdanne en bygning, men der kan også være potentialer, og hvor det er muligt, kan de omdannede bygninger blive vigtige identitetsskabende pejlemærker for området.

Oplevelsen af byens kulturarv er afhængig af den sammenhæng, den opleves i. En bygning kan eksempelvis være bevaringsværdig i sig selv, eller den kan besidde kvaliteter, der kun er tydelige i samspil med andre bygninger eller elementer. Fx er industrikvartererne i Nordvest og på Nordøstamager værdifulde kulturmiljøer i kraft af områdernes samlede kulturhistoriske fortællinger, selvom de enkelte bygningers arkitektoniske kvaliteter er varierende. For at sikre alle disse perspektiver på byens kulturarv udpeger kommuneplanen bevaringsværdige bygninger, værdifulde kulturmiljøer og bebyggelser af særlig kvalitet og med et bevaringsværdigt helhedspræg. Desuden sætter kommuneplanen fokus på enkeltstående kulturhistoriske spor. I udviklingen af byen er det vigtigt, at de kulturhistoriske hensyn belyses og afvejes i sammenhæng med andre planmæssige hensyn, så den konkrete planlægning sikrer helhedsorienterede løsninger til gavn for københavnerne.

Byens sjæl

I 2022 gennemførte Økonomiforvaltningen kampagnen Byens Sjæl, som satte fokus på Københavns oversete bygningsarv. Over en periode på seks uger fra maj til juni 2022 fik københavnerne mulighed for at nominere bygninger med en særlig betydning for dem selv, lokalmiljøet og hele byen.

Nomineringerne indeholdt et billede, en adresse og en beskrivelse af bygningens betydning for københavnerne og byen.

Et dommerpanel bestående af syv fremtrædende personer med en stærk stemme i samtalen om byen bedømte bygningerne og fandt de 50 bedste eksempler på bygninger med sjæl. De udvalgte bygninger er spredt over det meste af kommunen.

Dommerpanelet har formuleret 13 bud på Byens Sjæl, som sætter ord på de særlige træk, som kendetegner Københavnernes bud på Byens Sjæl bredt set:

- Lave bygninger
- Høj æstetisk kvalitet
- Tidligere industribygninger
- Bydelsspecifikke bygninger
- Vidnesbyrd om historien
- Nyere arkitektur
- Oaser
- Kollektiv funktion
- Potentialer
- Plads til forskellighed
- Flygtigere tidstegn og ikoniske dekorationer
- Selvgroede områder
- Bymiljøer

Bevaringsværdige bygninger med historie og sjæl —— Rygraden i Københavns fysiske kulturarv er de mange bygninger på tværs af kommunen, som markerer sig i bybilledet med deres arkitektoniske og historiske kvaliteter. For at værne om bygningsarven genudpeges i Kommuneplan 2024 over 8.000 bygninger som bevaringsværdige. Udpegningen giver bygningerne en større opmærksomhed i kommunens planlægning og sagsbehandling, samt en større beskyttelse mod nedrivning.

I København har der de senere år været et øget fokus på, at byens kvaliteter og historier ikke kun findes i palæer, bindingsværkshuse og andre værdifulde bygninger, som er fredet eller er udpeget som bevaringsværdige i kommuneplanen i dag. Selvom en bygning kan have lav bevaringsværdi efter gængse faglige metoder, kan den have en vigtig betydning for sit lokalmiljø, som ikke nødvendigvis er tydelig for den udefrakommende.

Disse særlige bygninger kan eksempelvis være områdets brune værtshus, hvor gæster mødes på tværs af samfundslag og alder, det mindre byhus i husrækken, som vidner om brokvarterets tidlige historie, eller den slidte industribygning med spor fra mange forskellige anvendelser. Bygninger som disse er vigtige vidnesbyrd om byens liv og lokale historie, og de bidrager med deres udtryk og funktion til at give byen sjæl. For at dokumentere og eksemplificere disse specielle steder udpeges derfor op til 50 særligt sjælfulde bygninger som bevaringsværdige i Kommuneplan 2024.

Værdifulde kulturmiljøer —— Værdifulde kulturmiljøer er aflæselige helheder af strukturer, anlæg, bygninger med mere, der samlet knytter sig til og formidler fælles historier om Københavns udvikling. De er med til at definere byens identitet, og de skaber en historisk bevidsthed om fire overordnede fortællinger om København som hovedstad, havneby, produktionsby og velfærdsby. Målet med kommuneplanens udpegninger er ikke at udpege alt, men at illustrere byens udvikling gennem særligt udvalgte, så vidt muligt intakte, aflæselige eksempler. Her kan fx nævnes Slotsholmen under fortællingen om København som hovedstad, Christianshavn under fortællingen om København som havneby, Kødbyen under fortællingen om produktionens København og De Gamles By under fortællingen om københavnernes velfærd.

Kulturmiljøerne er levende byområder, der er udviklet over tid, og de kan fortsat udvikles med respekt for deres bevaringsværdige strukturer og helheder. I planlægningen af byudviklingen skal det sikres, at der tages højde for miljøernes bærende bevaringsværdier, så deres væsentlige kvaliteter bevares og synliggøres til gavn for oplevelsen af byens historie. De kulturhistoriske spor er dermed fundamentet, der skal understøtte miljøernes fortsatte udvikling, og sporene skal aktiveres i udviklingen, enten i deres nuværende form eller transformeret til ny anvendelse, der bygger videre på de historiske lag. I Kommuneplan 2024 forventes nye værdifulde kulturmiljøer foreslået udpeget som supplement til de eksisterende 45.

Kultur-miljøer

Screening for nye værdifulde kulturmiljøer til Kommuneplan 2024 —— For at sikre, at kulturmiljøhensynet fortsat varetages bedst muligt i den fysiske planlægning, har Københavns Kommune gennemført en screening for nye værdifulde kulturmiljøer til Kommuneplan 2024. Screeningen har haft til formål at identificere kulturmiljøer, der supplerer de eksisterende 45 udpegninger i Kommuneplan 2019 med væsentlige kulturhistoriske fortællinger om Københavns udvikling og historie. Screeningen har udvalgt og vurderet mulige nye værdifulde kulturmiljøer efter kommuneplanens seks kriterier for udpegning.

Screeningen anbefaler otte nye værdifulde kulturmiljøer udpeget i Kommuneplan 2024. Hertil kommer, at Økonomiudvalget har besluttet at tilføje Arbejdermuseet, Arbejdernes Forenings- og Forsamlingsbygning på Rømersgade i Indre By. De ni værdifulde kulturmiljøer, der foreslås indarbejdet i Kommuneplan 2024, er:

Forslag til udpegning af værdifulde kulturmiljøer i Kommuneplan 2024

1. **Ballonparken på Amager** —— Den tidligere militære barakby er et eksempel på den omfattende militære tilstedeværelse i København som garnisonsby.

2. **Brokvarteret ved Ravnsborggade på Nørrebro** —— Et eksempel på det oprindelige boligbyggeri på brokvarterne.

3. **Industriområdet i Nordvest** —— Et eksempel på et større industri- og håndværksområde, der dynamisk er vokset frem med stor variation og begrænset planlægning.

4. **Industriområdet ved Vermundsgade på Nørrebro** —— Et eksempel på et større samlet industrikompleks til moderne produktionsmetoder.

5. **Industriområdet ved Lersø Parkallé i Bispebjerg** —— Et eksempel på et sammenhængende, planlagt industrikvarter med særlig arkitektur fra en nyere periode.

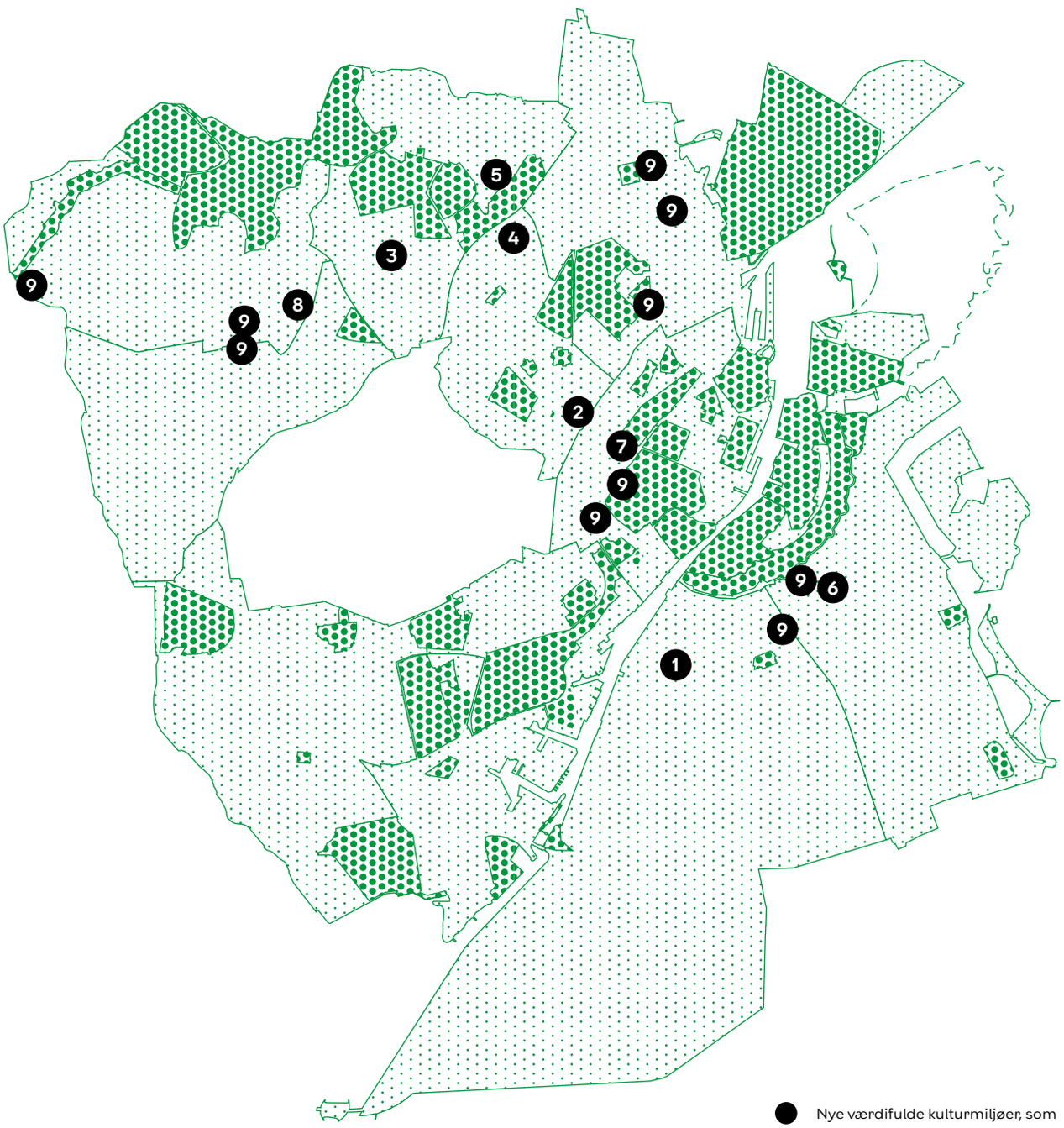
6. **Industriområdet på Nordøstamager ved Uplandsgade** ——Et eksempel på et samlet planlagt industriområde til nye produkter og teknologier placeret ved Amagerbanen.

7. **Arbejdernes Forenings- og Forsamlingsbygning på Rømersgade i Indre By** —— Et vidnesbyrd om arbejdernes organisering og dannelsen af den danske arbejderbevægelse

8. **Boligbebyggelsen Bellahøj i Brønshøj** ——Et eksempel på nyskabende arkitektur og storskalabyggeri af almene boliger.

9. **Københavns forsyning med vand-, kloak-, telefon-, el- og gas** —— En væsentlig forudsætning for storbyens udvikling, repræsenteret ved 11 spredte lokaliteter i kommunen. Det drejer sig om Københavns Vandværk, Valby Vandværk, Brønshøj Vandtårn, Kildeplads B på Islevhusvej, kloakpumpestationer på Hejredalsvej og Ved Sporsløjfen, Østre Gasværk, Østre Elværk, Brønshøj Transformerstation, Telefonhuset i Nørregade og telefoncentraler i Norgesgade.

Kort 6.1 —— Forslag til udpegning af værdifulde kulturmiljøer i Kommuneplan 2024



Dilemma —— Byens sjæl og kulturarv

—— Hvordan skaber vi en byudvikling, der bevarer byens sjæl og kulturarv samtidig med, at der kan opføres nye boliger og erhvervsbyggeri?

—— Hvilke typer boligbyggeri ønsker københavnerne i fremtiden at bo i, og hvordan kan ny tæt bebyggelse i form af karreer, rækkehuse og punkthuse være med til at styrke og videreudvikle Københavns identitet og særlige karaktertræk?

Arbejdsprogram for Kommuneplan 2024

Derfor vil Københavns Kommune gøre følgende:
—— Opdatere de eksisterende kulturmiljøbeskrivelser med henblik på at sikre aktualitet i beskrivelserne af bærende bevaringsværdier, sårbarheder og udviklingsmuligheder.

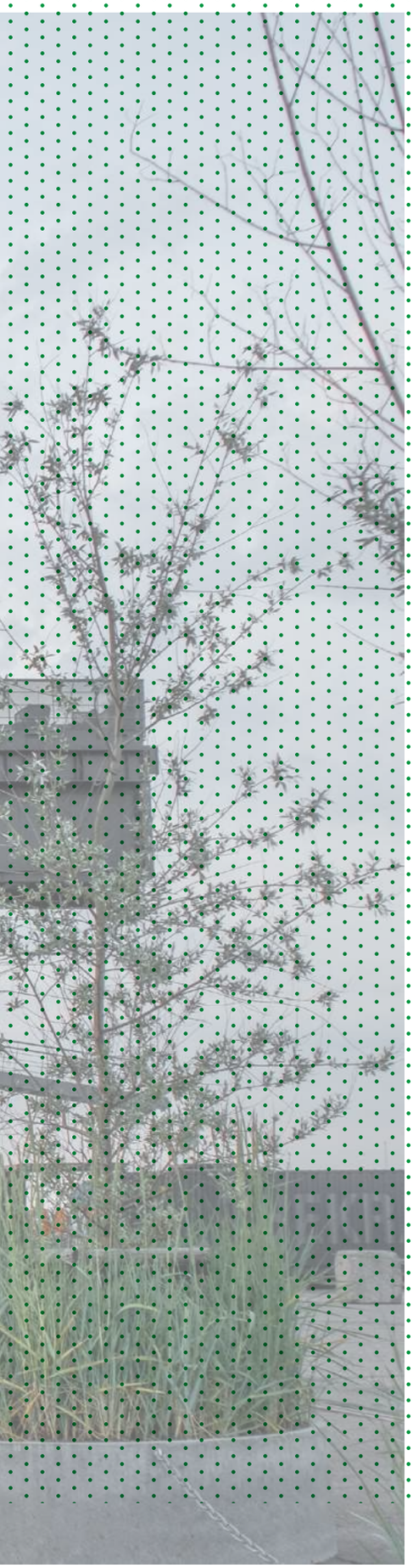
—— Udpege nye værdifulde kulturmiljøer.

—— Sikre bevaringen af op til 50 bygninger udpeget under kampagnen for Byens Sjæl gennem en udpegning som bevaringsværdige bygninger.

—— Ajourføre listen over bevaringsværdige bygninger med udpegning af bygninger, som er blevet SAVE-registreret siden sidste kommuneplanrevision.

...det gør Københavns Kommune også
—— Udarbejde egenartsanalyser bl.a. i lokalplaners afklaringsfaser og i forbindelse med større udviklingsopgaver, områdefornyelser og byrumsprojekter.

—— Inddrager Københavns Museum i kommune- og lokalplanlægning, der berører bevaringsværdier.



I København har der de senere år været et øget fokus på, at byens kvaliteter og historier ikke kun findes i palæer, bindingsværkshuse og andre værdifulde bygninger, som er fredet eller er udpeget som bevaringsværdige i kommuneplanen i dag. Selvom en bygning kan have lav bevaringsværdi efter gængse faglige metoder, kan den have en vigtig betydning for sit lokalmiljø, som ikke nødvendigvis er tydelig for den udefrakommende.

Kapitel 7 —— Planlægning siden sidst

Følgende kapitel indeholder en redegørelse for den planlægning, som er foretaget siden vedtagelsen af Kommuneplan 2019. Kapitlet viser, hvordan udviklingen sker i hele København, men med udgangspunkt i konvertering af tidligere erhvervs- og industriarealer til nye bykvarterer med boliger, serviceerhverv og offentligt velfærdsbyggeri.

Status på byens udvikling 2023

Kommuneplantillæg og lokalplaner siden Kommuneplan 2019

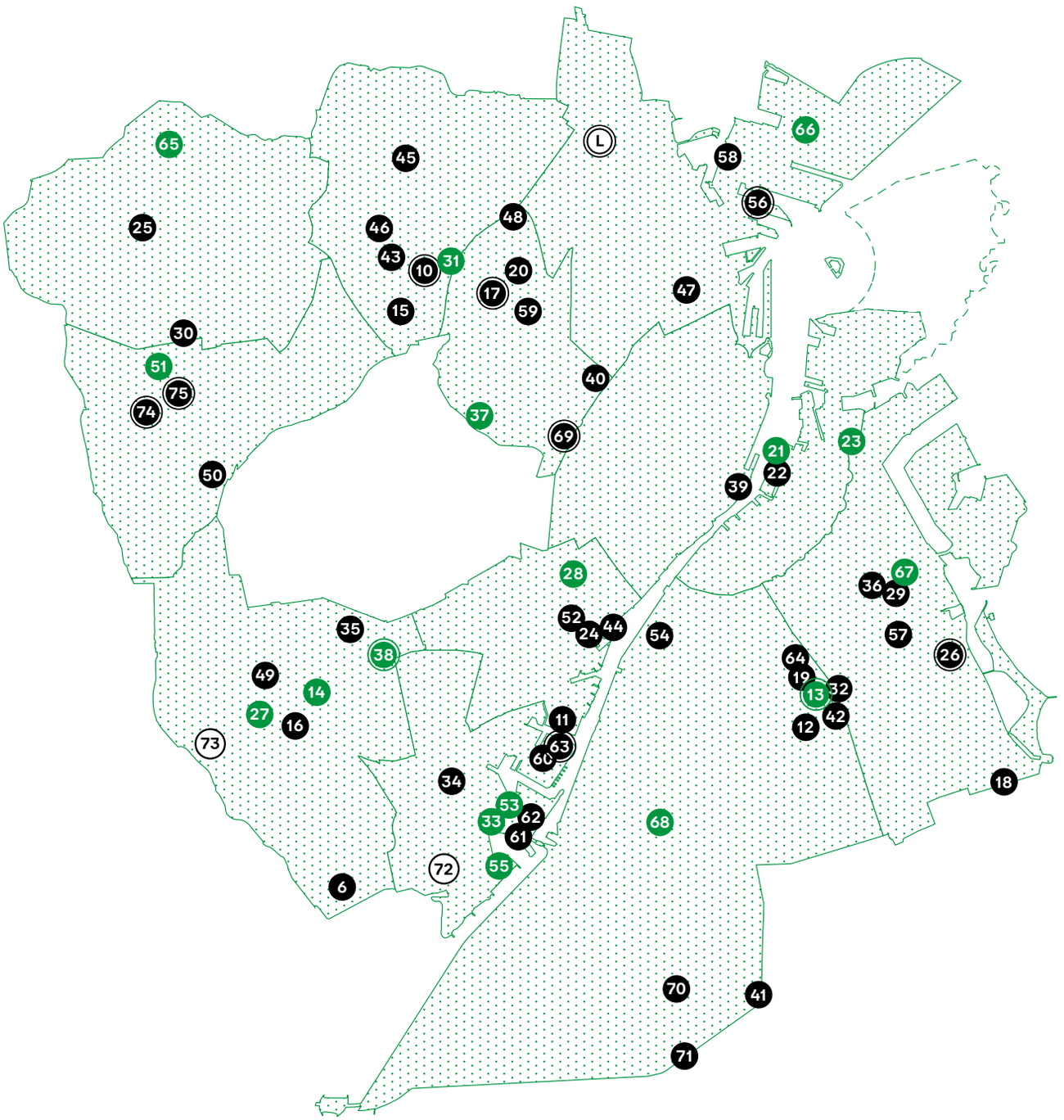
1 Amager Strandpark
2 Artillerivej Øst tillæg 1
3 Birkedommervej Øst
4 Bjelkes Allé
5 Bragesgade tillæg 1
6 Damhusåen tillæg 1
7 De Gamles By
8 Drejervej
9 Drejervej tillæg 1
10 Drejervej tillæg 2
11 Enghave Brygge tillæg 3
12 Englandsvej 51
13 Englandsvej Nord
14 F.L. Smidth II tillæg 3
15 Glentevej
16 Grønttorvsområdet tillæg 5
17 Hamletsgade
18 Hedegaardsvej II
19 Hemsedalsgade tillæg 1
20 Hermodsgade
21 Holmen II tillæg 5
22 Holmen II tillæg 6
23 Holmen II tillæg 7 (Margretheholmen)
24 Kalvebod Brygge Vest II tillæg 1
25 Kobbelvænget
26 Krimsvej II
27 Kulbanevej Øst
28 Lille Istedgade tillæg 1
29 Lindgreens Allé II
30 Lindholmsvej 18
31 Lygten II
32 Middelgrundsvej
33 Molestien
34 Mozarts Plads (M)
35 Mølle Allé
36 Nordøstamager skole
37 Nuuks Plads tillæg 1
38 Ny Hotel- og Restaurantskole
39 Nyhavn og Gammelholm tillæg 1
40 Nørre Hospital tillæg 2
41 Oliefabriksvej 100
42 Prinsesse Christines Vej
43 Provstevejkvarteret
44 Pumpestationen
45 På Bjerget tillæg 1
46 Ringertoften 1
47 Rosenvængets Kvarter
48 Rovsingsgade tillæg 2
49 Saxtorphsvej II
50 Simo tillæg 1
51 Skjulhøj Allé tillæg 1
52 Skole i Kødbyen
53 Sluseholmen Stationsområde
54 Snorresgade tillæg 3
55 Stejlepladsen
56 Sundmolen i Nordhavn tillæg 2
57 Sundparken
58 Svanemølleholm
59 Tagensvej 40
60 Teglværkshavnen tillæg 10
61 Teglværkshavnen tillæg 11
62 Teglværkshavnen tillæg 13
63 Teglværkshavnen tillæg 9
64 Telemarksgade 27
65 Tingbjerg
66 Tunnelfabrikken
67 Ved Amagerbanen Nord
68 Vejlands Kvarter
69 Wesselsgade II
70 Ørestad Syd tillæg 3
71 Ørestad Syd tillæg 4
72 Valby Skybrudstunnel
73 Vigerslev Midtpunkt
74 Elna Munchs Plads
75 Apollovej III tillæg 1
L Svanemøllens Kaserne

● Lokalplan
◉ Lokalplan forslag
● Lokalplan + Kommuneplantillæg
◉ Lokalplan + Kommuneplantillæg forslag
○ Kommuneplantillæg
Ⓛ Landsplandirektiv*

* Landsplanlægning med betydning for kommuneplanen. Bekg. 1560 af 2. oktober 2020

Kort 7.1 —— Oversigt over vedtagne lokalplaner og kommuneplantillæg siden Kommuneplan 2019. *Forslag til Kommuneplan 2019 blev vedtaget den 22. august 2019 og planen blev endeligt godkendt den 27. februar 2020.*

Kort 7.1 —— Oversigt over vedtagne lokalplaner og kommuneplantillæg siden Kommuneplan 2019



Siden sidste kommuneplan fra 2019 —— har der været en befolkningstilvækst i Københavns Kommune, som har ført til en høj efterspørgsel på boliger. Det har medført en stigning i boligbyggeriet, hvilket i 2021 resulterede i ca. 6.600 nye boliger – det højeste antal siden 1939. Københavns Kommune har inden for de gældende rammer lavet nye lokalplaner og kommuneplantillæg, som har øget bebyggelsesmulighederne for at imødekomme efterspørgslen.

Den stigende befolkningstilvækst og efterspørgslen på boliger og erhverv betyder også, at flere tidligere erhvervs- og industriarealer omdannes til byudviklingsområder. Det gælder eksempelvis Carlsberg, Grønttorvet, Århusgadekvarteret i Nordhavn, Nordøstamager og flere industriområder i Sydhavnen.

Udviklingen sker i hele København, hvilket kortet over vedtagne planer siden Kommuneplan 2019 viser. Udviklingen er koncentreret i byudviklingsområderne, men udviklingen sker også via fortætning og udvikling af eksisterende by. Af igangværende større plansager, udover følgende liste, kan bl.a. nævnes Bådehavnsgade i Sydhavnen, Godsbaneterrænet på Vesterbro og udvikling af Nordhavn.

Analyser anvendt til KPS23

Spørgeskemaundersøgelse i Borgerpanelet om byens udvikling. Økonomiforvaltningen 2022

Unges anbefalinger til Kommuneplanstrategi 2023. Børne- og Ungdomsforvaltningen, 2022

Sådan skaber vi bedre byer 2022. Rambøll 2022

Københavns Kommunes Bosætningsanalyse 2021. Undersøgelse blandt fraflyttede borgere, 2021

Analyse af samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen. Transportministeriet, 2022.

Mobilitetsredegørelsen 2022. Københavns Kommune, 2022.

Nøgletal for bæredygtighed. Udarbejdet af ARUP for By & Havn, 2020.

Boligredegørelsen 2022. Økonomiforvaltningen, 2022 (dog opdateret med nyeste tal)

Analyse af planlægning for kreative erhverv. Økonomiforvaltningen, 2022

Analyse af planlægning for håndværkserhverv. Økonomiforvaltningen, 2022

Analyse af udviklingen i hotelkapacitet. Økonomiforvaltningen, 2022

Analyse af afstandsmål til grønne og blå områder. Økonomiforvaltningen, 2022

Screening for nye værdifulde kulturmiljøer i Københavns Kommune. PlanScape, 2022

Byens Sjæl slutrapport. BARK Rådgivning, 2022

Befolkningsfremskrivningen for regionen er baseret på Danmarks Statistiks seneste prognose (2022), mens befolkningsfremskrivningen for Københavns Kommune er baseret på kommunens seneste prognose (2023)

Fremskrivningen af boligbehovet i regionen og Københavns Kommune er Økonomiforvaltningens egne beregninger pba. befolkningsfremskrivningen.

For mere information om proces, høringer og baggrundsanalyser: **www.kps23.kk.dk**

Kommuneplanstrategi 2023
København Kommune
Marts 2023

Udarbejdelse
Økonomiforvaltningen med inddragelse af repræsentanter fra kommunens forvaltninger

Redaktion
København Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Design
KK Design