

GREATER COPENHAGEN - 6.B.

INTERNATIONALT KNUDEPUNKT

VELFUNGERENDE INFRASTRUKTUR UNDERSTØTTER BÆREDYGTIG UDNYTTELSE AF POTENTIALET I REGIONEN

Den regionale infrastruktur og kollektive transport er afgørende for den grønne boligby. Effektiv kollektiv transport giver mulighed for, at mennesker kan pendle ind på arbejde i København, og at københavnernes tilsvarende kan pendle ud til arbejde uden for byen, uden at være afhængige af bilen. Det giver mindre forurening og støj, sundere livsstil og bedre plads på vejene for den nødvendige biltrafik.

For København muliggør en kombination af metroudbygning i Fingerplanens centrale bydele og forbedringer af de regionale bane-systemer, at en større andel kan pendle til og fra byen med kollektiv trafik. I Valby anlægger BaneDanmark en ny jernbanestrækning som en del af den nye forbindelse mellem København og Ringsted, der vil forbedre den kollektive trafikbetjening til og fra resten af Danmark og udlandet. Den nye forbindelse understøtter også udviklingen af et nyt stort regionalt trafikknudepunkt ved Ny Ellebjerg station, der i nær fremtid både betjenes af

fjerntog, metro og to S-togslinjer. For at understøtte grundlaget for den kollektive trafik som regionens sammenhængende net yderligere, arbejder vi i København for bedre udviklingsmuligheder i de meget stationsnære områder. Desuden etablerer vi supercykelstier, der muliggør, at man kan tage cyklen mellem København og omegnskommunerne, så det sammenhængende arbejdsmarked og adgangen til uddannelsesstederne på tværs af regionen styrkes.

FÆLLES TRAFIKCHARTER I GREATER COPENHAGEN

I København har vi arbejdet aktivt for det fælles trafikcharter, som parterne i Greater Copenhagen har tilsluttet sig. Her peger vi på, hvor der er behov for fremtidige investeringer for at styrke den regionale infrastruktur. Især Københavns Lufthavn, Femern Bæltforbindelsen og højhastighedstog udgør centrale elementer. For at fastholde Københavns Lufthavn som et internationalt knudepunkt med mange direkte flyforbindelser til glæde for hele regionen, er det nødvendigt at sikre en mere sammenhængende regional og international infrastruktur, der kan øge lufthavnens opland. For at sikre en fortsat udvikling i

integrationen over Øresund er der behov for at styrke den eksisterende øresundsforbindelse og på sigt udbygge med nye faste forbindelser på tværs af Øresund.

Trafikcharteret fastslår desuden, at Greater Copenhagen er ét arbejdsmarked og hermed ét pendlingsområde, og at en sammenhængende og velfungerende infrastruktur er afgørende for, at virksomhederne kan tiltrække den nødvendige arbejdskraft med de rette kompetencer. I dag spildes der dagligt 160.000 timer i bilkøer i Hovedstadsområdet, hvilket årligt koster samfundet 10 mia. kr., så det er i alles interesse at finde gode infrastruktur løsninger. En reduktion i bilpendling og forbedring af fremkommelighed skal derfor løftes i fællesskab med nabokommunerne.

ET FÆLLES REGIONALT OPSLAG I KOMMUNEPLANER

Greater Copenhagen samarbejdet har udarbejdet en fælles fortælling og et visuelt udtryk, som går igen i kommuneplaner på tværs af regionen og sætter retning for samarbejdet og udviklingen af regionen. Opslaget 'Greater Copenhagen' beskriver en samlet regional udviklingsvision og fremgår af følgende sider.

GREATER CoPENHAGEN

VISIONEN

I 2020 er Greater Copenhagen et internationalt knudepunkt for investeringer og viden på niveau med de mest succesfulde metropoler i Europa.

Samarbejdet om en fokuseret vækstdagsorden har i 2020 skabt en betydelig økonomisk vækst og øget beskæftigelse i Sydkandinaviens internationale Metropol - Greater Copenhagen.

VI ER GREATER COPENHAGEN

Københavns Kommune er en del af Greater Copenhagen. Greater Copenhagen er et samarbejde mellem kommuner og regioner i Skåne og Østdanmark. Et samarbejde der har til formål at skabe vækst.

Greater Copenhagen har en fælles fokuseret dagsorden om vækst og udvikling, der bygger på engagement i hele det østlige Danmark og Sydsverige.

Den internationale metropol Greater Copenhagen er i disse år udfordret i forhold til at skabe vækst og arbejdspladser. Væksten i Østdanmark og Sydsverige er væsentlig lavere end i konkurrerende metropoler som Stockholm, Amsterdam og Hamborg.

Under det fælles navn Greater Copenhagen får vi international gennemslagskraft. Vi anerkender og bruger de forskellige styrker, der er i Greater Copenhagen, fordi det stiller os stærkere i den globale konkurrence.

Vi har en fælles vision og en vifte af initiativer, som skal skabe arbejdspladser og vækst i hele Greater Copenhagen .

GREATER CoPENHAGEN

DET GØR VI I GREATER COPENHAGEN

Greater Copenhagen bygger videre på de senere års tætte samarbejder og effektive indsatser inden for eksempelvis sundhed, forskning, klima, miljø og energi samt infrastruktur og turisme.

Vi samarbejder fokuseret om at sikre vækst, fordi vi vil skabe arbejdspladser og have råd til velfærd, service og uddannelse til borgerne i hele Greater Copenhagen.

Greater Copenhagen har to indsatsområder:

- *Internationalisering* - fordi internationale virksomheder, investeringer, turister og højt uddannet arbejdskraft skaber vækst og beskæftigelse i hele regionen.
- *Sammenhængende arbejdsmarked og erhvervsudvikling* - fordi en velfungerende region med god infrastruktur, plads til erhvervslivet og høj attraktivitet er grundlæggende for vækst og beskæftigelse.

Med Greater Copenhagen inviterer Københavns Kommune interesserede parter ind i samarbejdet om en fokuseret vækstdagsorden – erhvervslivet, arbejdsmarkedets parter, forsknings- og uddannelsesinstitutioner, de regionale vækstfora og staten.

SÅDAN BIDRAGER KØBENHAVNS KOMMUNE

Københavns Kommune vil spille en aktiv rolle for at implementere Greater Copenhagen-indsatserne og sikre, at visionen bliver virkelighed. Kommunen har en særlig interesse i og et særligt ansvar for at sikre en stærkere integration på tværs af Øresund til gavn for både borgere og virksomheder. Kommunen vil også arbejde tæt sammen med de regionale operatører, som eksempelvis Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen, for at tiltrække udenlandske virksomheder, investeringer, talenter og turister.

Københavns Kommune vil bidrage til regionale fyrtårnsprojekter i regi af Greater Copenhagen, som styrker integrationen på tværs af regionen samt på tværs af kommunale og regionale aktører, virksomheder og vidensinstitutioner. Eksemplerne herpå er en regional sundheds- og velfærdsteknologi-klynge og fælles indsatser for at udnytte potentialer i milliardinvesteringerne i forskningsanlægget European Spallation Source.

Endelig vil Københavns Kommune sammen med de øvrige Greater Copenhagen-partnere arbejde for at sikre et mere strømlinet og effektivt regionalt erhvervsfremmesystem. Når parterne i Greater Copenhagen-samarbejdet taler med én stemme, sender vi et stærkt signal til såvel udenlandske investorer som den nationale regering om, at vi vil udvikling og beskæftigelse i regionen.

GREATER COPENHAGEN ER



Et trygt velfærdssamfund, hvor det er rart at bo, med høj livskvalitet, tillid og god offentlig service – et solidt fundament for at udvikle moderne velfærdsteknologier og skabe sund vækst.



En miljømetropol med fælles værdier om grøn vækst, grøn transport, rent vand og bæredygtig energi.



Et veludviklet erhvervsområde med en højtuddannet arbejdsstyrke og spidskompetencer inden for design, medicin, biokemi, bioteknik, it, telekommunikation, miljøteknologi og fødevareproduktion.



Et samlet arbejdsmarkedsopland på 3,8 millioner indbyggere stigende til 4,1 millioner indbyggere i 2025. En metropol med korte pendlerafstande og direkte adgang til to landes markeder.



Et førende forskningsområde med 11 universiteter, højt specialiserede hospitaler, bio-sundhedsklynger og tradition for innovative samarbejds miljøer.



Et madmekka med unikke kvalitetsprodukter fra jord til bord.



Krydspunktet mellem Skandinavien og Europa med direkte forbindelse til 140 interkontinentale og europæiske flydestinationer, Øresundsforbindelse og den kommende Femern Bælt-forbindelse.



Et attraktivt turistmål med en vifte af tilbud inden for by-, kyst-, ø-, og kulturturisme. Fra historiske købstæder og pulserende storbymiljøer til hvide strande, bøgeskove og åbne landskaber.

7. APPENDIKS

APPENDIKS - 7.A.

PLANSCENARIER

FORUDSÆTNINGER

Københavns Kommunes kommuneplan er udarbejdet på grundlag af en række analyser af københavnernes brug af og ønsker til byen, prognoser for byens udvikling og kommunens erfaringer fra samarbejdet med de aktører, der udfylder kommuneplanen, dvs. investorer, grundejere og boligselskaber m.fl.

Mange ønsker at blive boende i og flytte til København og byen oplever en stor befolkningstilvækst. København, er dog langt fra de over 750.000 indbyggere, byen havde i 1950'erne før udflytningen til forstæderne, og før byen åbnede sig mod havnen og Øresund med omdannelsen af de store industriarealer til boliger og serviceerhverv.

Befolkningsvæksten skyldes, at København er en attraktiv by, men er også et led i en større samfundsudvikling, som finder sted jorden rundt. Folk flytter efter gode uddannelses- og beskæftigelsesmuligheder, såvel som muligheden for adgang til et levende kultur- og fritidsliv.

Dette er baggrunden for, at København i disse år vokser med ca. 10.000 indbyggere om året, så vi i 2027 kan forvente et indbyggertal på ca. 684.000 københavnere.

REGIONAL PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Den overordnede ramme for hele hovedstadsområdet planlægning har i mange år været Fingerplanens princip om at sikre adgang til rekreative og grønne områder og understøtte den kollektive transport for at undgå trængsel på grund af individuel biltransport. Dette princip giver sig udtryk i regionale grønne kiler, et stationsnærhedsprincip om kun at tillade større erhvervsbyggerier, hvor disse kan betjenes af tog/metro/letbane og en overordnet tankegang om en koncentreret byudviklingen med korte transportafstande, som kan sikre bl.a. let adgang til indkøbsmuligheder.



I Københavns Kommune har disse principper været med til at understøtte en udvikling af byen med et levende handelsliv, god trafikbetjening og mulighed for at mange kan cykle til arbejde. Disse principper kan opfattes som naturgivne, men er valg, som kommunen konsekvent har truffet i en årrække i planlægningen ud fra københavnernes forskellige boligønsker og krav til nærområdet. Disse valg er truffet ud fra en tankegang om, at byen skal udvikles så:

- Nye områder rummer blandede funktioner
- Korte transportafstande og kollektiv transport understøttes
- Byudviklingen sker fokuseret, og områder og kvarterer færdiggøres
- Kommunens investeringer i services følger udviklingen og udnyttes bedst
- Nye områder først inddrages, når der ud fra disse principper er behov for det.

BOLIGBYGGEBEHOV**Baggrund**

Boligbyggebehovet vurderes hovedsageligt på grundlag af den forventede befolkningsudvikling og det forventede kvadratmeterforbrug pr. beboer:

- Forventet befolkningsvækst: 100.000 frem mod 2027
- Langvarig trend: forøget kvadratmeterforbrug pr. indbygger
- Boligstørrelsen er steget fra 75,1 m² i gennemsnit i 1995 til 80,5 m² i 2014, men der er stadig en overvægt af mindre og mellemstore boliger (47% er under 70 m²)
- Ny udvikling: Faldende kvadratmeterforbrug, bl.a. pga.:
 - At København huser flere børn
 - At unge flytter senere hjemmefra
 - At unge i stigende grad bor sammen med andre unge
 - At færre ældre bor alene
 - At der etableres flere store boliger, hvor der kan bo flere, fx familier, på færre kvadratmeter.
- Boligmarkedet oplever store prisstigninger grundet stor efterspørgsel
- Grundpriserne udgør en del af salgspriserne

Scenarie I.Min.

KP 15 muliggør byggeri af 31.000 nye boliger:

Konsekvens:

- Alt andet lige, vil priserne på boliger stige yderligere.
- Sværere for familier, unge og personer med ringe betalingsevne at etablere sig i København.

Scenarie I.KP 15

KP 15 sikrer mulighed for 45.000 nye boliger:

Konsekvens:

- Varieret og tilstrækkeligt udbud af boliger
- Undgå at et for lille udbud forøger prisstigningerne
- Fastholder en fokuseret byudvikling.

Scenarie I.Max.

KP 15 muliggør byggeri af 56.000 nye boliger:

Konsekvens:

- Alt andet lige, vil prisstigningerne blive mindre end i scenarie I.Min.
- Større behov for kommunale investeringer i services, hvis byggeri sker i perspektivområder
- Inddragelse af perspektivområderne vil kræve investeringer i infrastruktur såsom nye vejforbindelser, skinnebåren offentlig transport, cykelstier og en havnetunnel
- Byudviklingsområderne vil være ufærdige i flere år jo flere områder, der åbnes for.