

Forslag til  
**KOMMUNEPLAN  
2011**



## **FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2011**

### **Udarbejdet af:**

Udarbejdet af en gruppe med repræsentanter fra de relevante forvaltninger

### **Udgiver af:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling

### **Redaktion og tilrettelæggelse:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling

### **Fotos og illustrationer:**

COBE  
Rishi@HappyLiving.dk  
COBE, RAMBØLL, SLETH  
Colourbox  
Københavns Kommune

### **Forside:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling i samarbejde med COBE

### **Tryk hos:**

(Schweitzer)

(Oplag 1.000 stk.)

Isbn 978-87-91916-23-6

## Forord

Med Kommuneplan 2011 vil vi gøre København klar til 637.000 københavnere i 2025. Der er behov for op mod 45.000 nye boliger og vi vil skabe plads til 2,8 mio. m<sup>2</sup> nyt erhvervsbyggeri. Kommuneplan 2011 vil skabe økonomisk vækst i hele Øresundsregionen samtidig med at København fastholdes som en god by at leve i og besøge.

Vi vil sikre et regionalt og internationalt samarbejde, og har derfor indgået et tæt samarbejde med Malmø Stad. København-Malmø skal være motor for vækst i Øresundsregionen og blive Skandinaviens største metropol. Indsatsen omfatter bl.a. udvikling af attraktive rammebetingelser for clean tech virksomheder, internationale kongresser indenfor klima, energi og miljø, undersøgelser af bedre forbindelser mellem de to storbyer samt samarbejde om fremme af vindmøller i regionen.

Vi vil investere i københavnernes livskvalitet. Det gode hverdagsliv i København skal fastholdes og på nogen områder forbedres. Byggeri til byens børn, bedre forhold for kultur og fritid, mere livskvalitet for byens hjemløse, fokuseret indsats for de socialt udsatte boligområder, tryghed ved fælles hjælp, flere storbyhaver og en grønnere by er blandt nogle af indsatserne. Endvidere vil vi arbejde for, at københavnere bliver sundere og mere aktive ved at optimere byens pladser og parker.

Beskæftigelsen i København skal øges. For at få flere i beskæftigelse vil vi skabe 20.000 nye private arbejdspladser og forbedre virksomhedernes rammevilkår. Målet er, at København skal have en gennemsnitlig vækst pr. år på 5% frem til 2020. 95 % af alle fra en ungdomsårgang skal have en videregående uddannelse. Det er et langt træk, men der er ingen tvivl om, at det kan være med til at øge vores produktivitet. Adgang til viden og mere samarbejde mellem forskningsinstitutioner og virksomheder er et andet langsigtet træk, som kan skabe den nødvendige innovation. Endelig skal vi blive endnu bedre til at markedsføre byens kvaliteter som ramme om erhvervsudvikling.

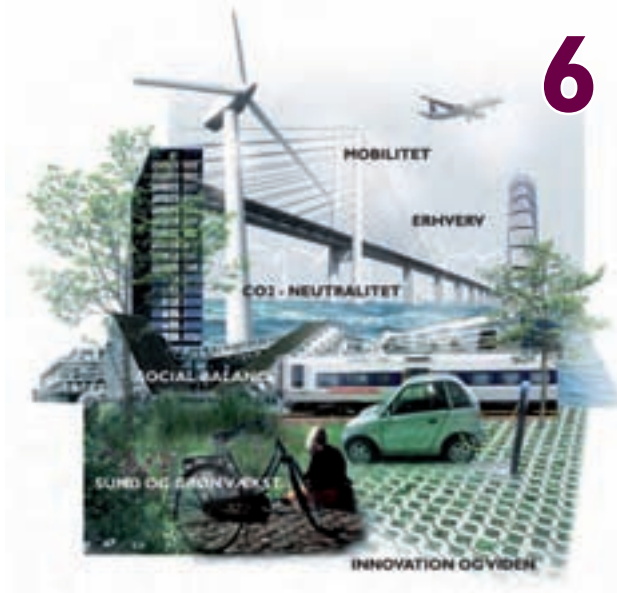
Hvis vi skal vokse, skal det være på et bæredygtigt grundlag. København skal være et oplagt sted at udvikle og afprøve nye miljø- og klimaløsninger. Det gør vi bl.a. med en ambitiøs målsætning om, at



København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Indsatsen realiseres bl.a. gennem etablering af partnerskaber om grønne byløsninger f.eks. fjernkøling og Nordhavn som grønt laboratorium. Derfor skal vi inden 2012 have indgået aftale mellem energiselskaber om etablering af et Smart Grid i Nordhavn. Udvikling af CO<sub>2</sub>-neutral energiforsyning, energirenovering af bygninger, grønne tage og udbygning af kollektiv. Vi trimmer byens og regionens tilgængelighed og mobilitet med nødvendige investeringer i udbygningen af infrastrukturen f.eks. havnetunnel og metro. Målet er at hovedparten af væksten i den samlede persontrafik skal ske med grønne transportmidler; dvs. gang, cykel og kollektiv trafik. Herunder skal der i 2015 være 2 % flere passagerer i den kollektive trafik i København end i 2010, og i 2023 20 % flere passagerer i den kollektive trafik i København end i 2010.

København vil fokusere udviklingen, så der kommer mest byudvikling for pengene. Derfor er 8 områder udpeget, som områder, hvor der skal udarbejdes handlingsplaner for. Med handlingsplanerne kobles byudviklingen med kommunens budgetter; så serviceinvesteringer sikres til tiden. Hvis vi skal nå målet kan Københavns Kommune ikke gøre det alene. Det er kun muligt hvis offentlige og private investeringer i byudviklingen spiller sammen og skaber synergi.

Overborgmester Frank Jensen



6



14



40

## Indholdsfortegnelse

---

<b>ØRESUNDSREGIONEN – EN MOTOR FOR VÆKST</b>	<b>4</b>
Vision	5
Udfordringer	8
Det gør København-Malmø	10
<b>KØBENHAVN - GRØNVÆKST OG LIVSKVALITET</b>	<b>12</b>
<b>Et godt hverdagsliv i København</b>	<b>13</b>
Vision	13
Udfordringer	14
Det gør København	16
Indsatser	18
Regler for fysisk planlægning	19
<b>Viden og erhverv i København</b>	<b>21</b>
Vision	21
Udfordringer	22
Det gør København	24
Indsatser	26
Regler for fysisk planlægning	27
<b>København som metropol for grøn vækst</b>	<b>29</b>
Vision	29
Udfordringer	30
Det gør vi	32
Indsatser	34
Regler for fysisk planlægning	35
<b>FOKUSERET BYUDVIKLING</b>	<b>36</b>
Udpegede handlingsplanområder i 2011	38



15



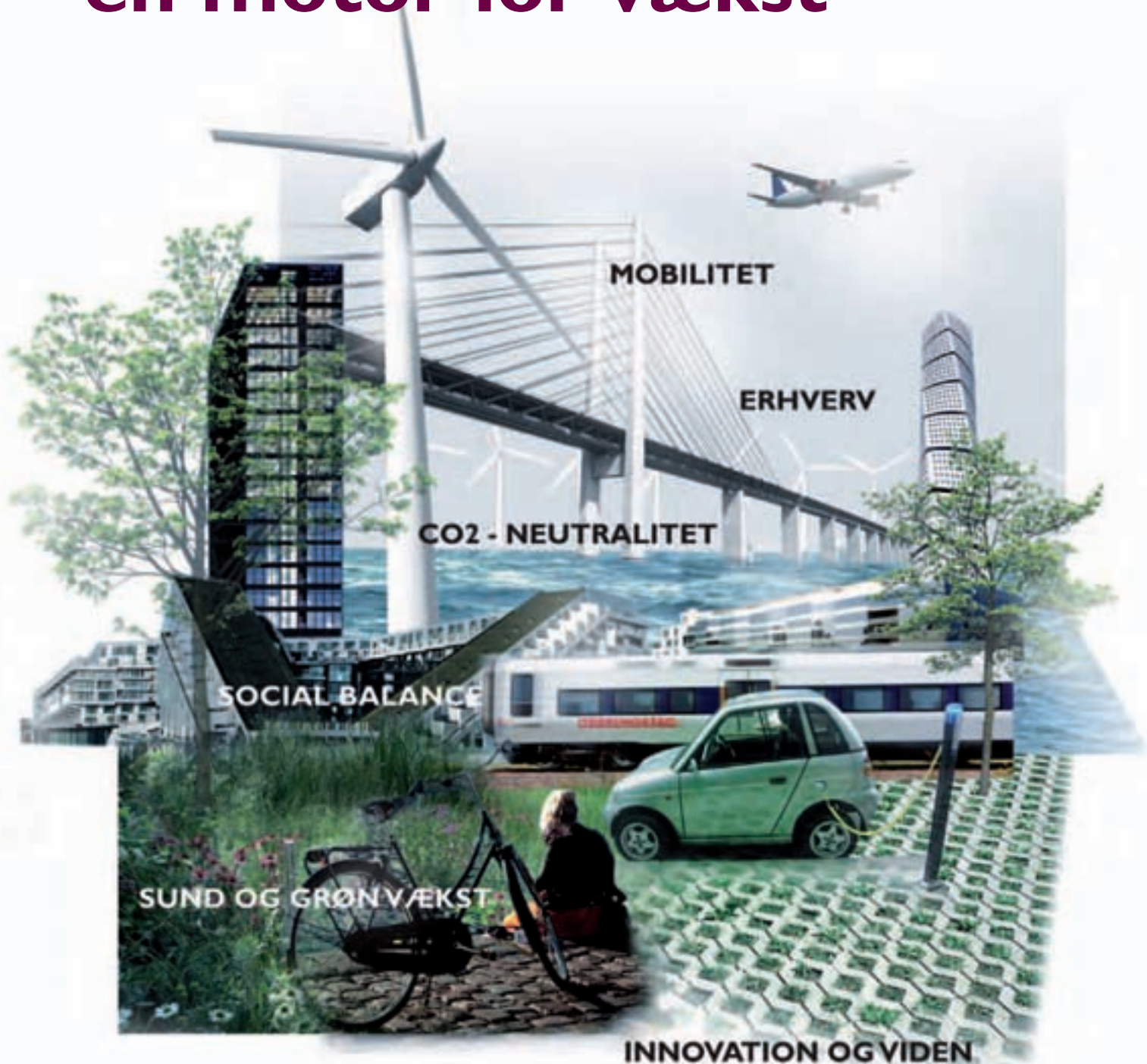
33



23

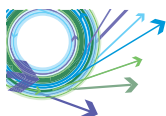


# Øresundsregionen -en motor for vækst



# I 2025 ER KØBENHAVN OG MALMØ EN SAMMENHÆNGENDE METROPOL, HVOR VÆKST OG LIVSKVALITET GÅR HÅND I HÅND.

## Vision



### MOTOR FOR VÆKST

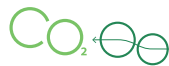
København-Malmø er en sammenhængende og bæredygtig metropol og skaber vækst i både Øresundsregionen, Danmark og Sverige. Når der skabes vækst i byerne smitter det af på den omkringliggende region og på hele nationen.

Med hver sine styrker komplimenterer København og Malmø hinanden og styrker Øresundsregionens vækst muligheder; øger konkurrencedygtigheden samt fastholder Øresundsregionen som et attraktivt sted at leve og besøge. København-Malmø er de to tandhjul, der driver motoren frem. Et tredje tandhjul på motoren er på vej, nemlig Hamborg som København vil udbygge sit samarbejde med i 2011.



### SOCIAL BALANCE OG SUND OG GRØNVÆKST

København-Malmø skal være i social balance, hvor der er plads til alle. I 2025 vil hele Øresundsregionen have vokset fra 3,7 mio. indbyggere til en metropol på 4 mio. indbyggere. De to byer skal være kendt som gode steder at leve og besøge, og der skal sætse på en sund og grøn vækst, der giver borgerne de bedste muligheder for at leve et sundt, indholdsmæssigt og langt liv. Samtidig skal det være muligt at udvikle den førende innovation inden for sundhedsteknologi og grønne løsninger, og det skal være muligt at afprøve de nye løsninger i de to byer.



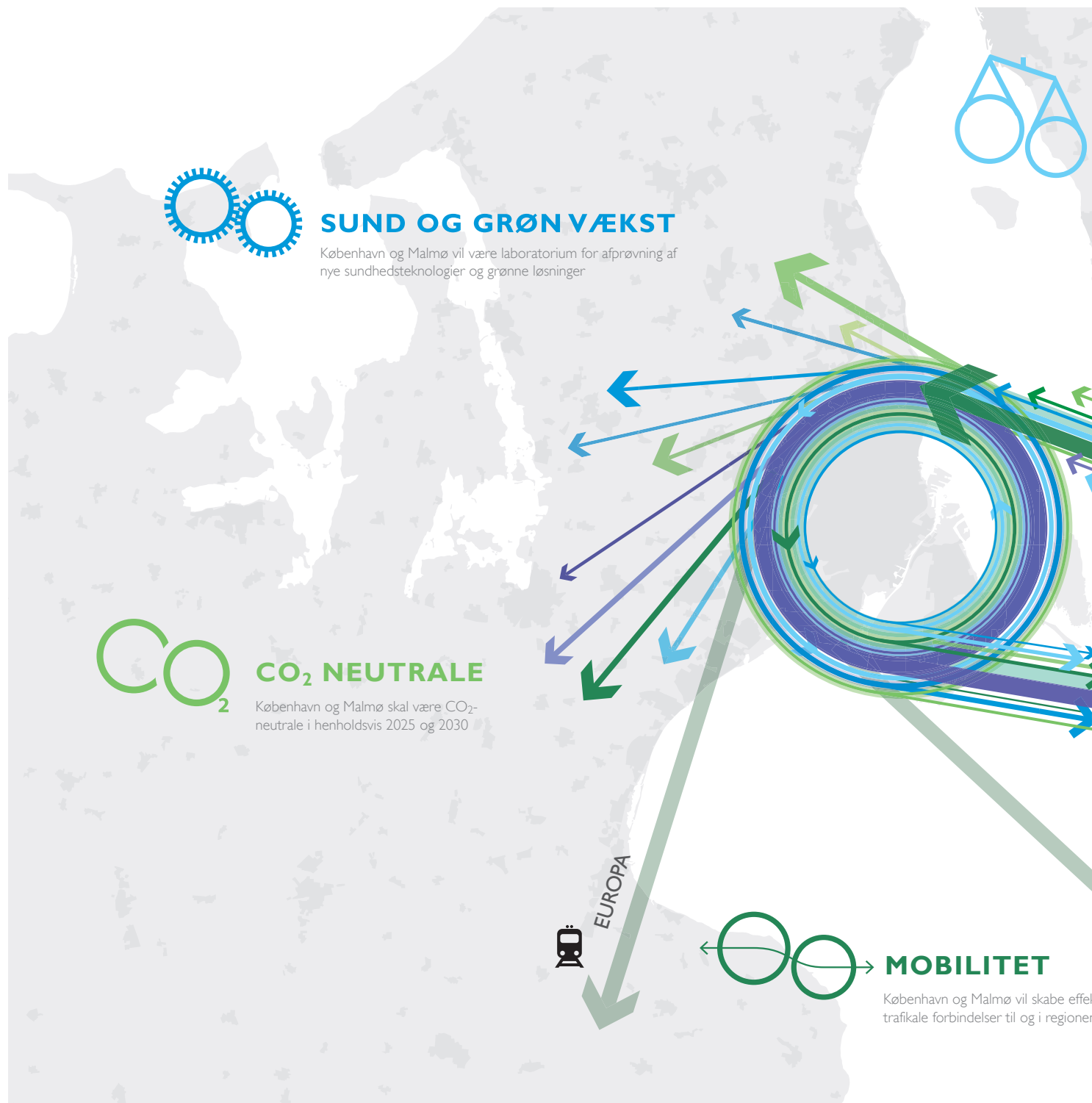
### CO<sub>2</sub>-NEUTRALE OG MOBILITET

Øresundsregionen skal være den første CO<sub>2</sub>-neutrale grænseregion i Europa i 2030. København-Malmø skal være stedet, hvor mange rejser til for at studere og afprøve de nyeste løsninger indenfor vedvarende energi, bæredygtig byplanlægning og bæredygtig transport. De to byer skal kryttes tættere sammen ved at forbedre de trafikale forbindelser til og i regionen. I København bygges Cityringen, og i Malmø sporvogne. Forbindelsen over Øresund skal forbedres, og Københavns Lufthavn skal styrkes, så Øresundsregionen bliver koblet bedre til resten af verden. Højhastighedstog via Femern-bælt forbindelsen skal gøre det lettere at komme til Hamborg og resten af Europa.



### ERHVERVSCENTRUM OG INNOVATION OG VIDEN

København-Malmø skal være Skandinaviens erhvervscentrum med optimale rammebetingelser for et internationalt erhvervsliv. Det skal både være internationale hovedkvarterer og små innovative iværksættere. Her tænkes især på virksomheder indenfor vækstbrancher som clean tech, life science, kreative brancher, maritime erhverv, forretningsservice og informations- og kommunikationsteknologi. Samarbejdet mellem danske og svenske virksomheder skal styrkes. Øresundsregionen er Europas største universitetsregion og skal i fremtiden være kendt for gode studiemiljøer, høj forskningskvalitet og frugtbare samarbejder med erhvervslivet. Dette skal være med til at tiltrække flere talenter indenfor innovation og viden. Endvidere skal Øresundsregionen også lægge rammer til stadig flere events, lige fra små lokale arrangementer til store megaevents med globalt og internationalt snit.

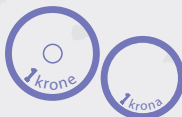




## SOCIAL BALANCE

København og Malmø skal fastholdes som et af verdens bedste steder at leve og besøge

NORDEN



## ERHVERVSCENTRUM

København og Malmø skal være Skandinaviens erhvervscenter indenfor cleantech, lifescience, forretningsservice, IKT og transport og logistik



## INNOVATION OG VIDEN

København og Malmø vil tiltrække internationale talenter og styrke samarbejdet mellem forskning og virksomheder

VERDEN



aktive  
n

# Udfordringer

## MANGE FLERE BORGERE PÅ VEJ TIL

### KØBENHAVN-MALMØ

København og Malmø er i dag Skandinaviens største byområde og begge byer oplever i disse år den største befolkningsvækst siden 2. verdenskrig. Udviklingen afspejler en global trend. Den del af verdens befolkning, der bor i byer, har netop passeret 50 %, og udviklingen forventes at fortsætte til omkring 70 % i 2050. Byerne spiller således en central rolle i den globale udvikling, og det gør København og Malmø også i forhold til Øresundsregionen og resten af Danmark og Sverige. I 2025 vil der bo 4 mio. indbyggere i Øresundsregionen.

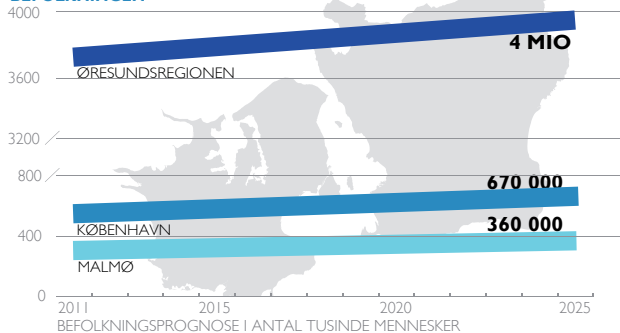
Befolkningsvæksten i Øresundsregionen er udtryk for, at det er gode byer at bo, arbejde og investere i. Flere mennesker skaber grundlag for ny og endnu bedre byudvikling til fremtiden. Udfordringen med at gøre plads til de mange nye borgere er derfor positiv, men det kræver en fokuseret og ambitiøs indsats for at det lykkes. Det stiller store krav til de kommende års planlægning, når byerne vokser og fortsat skal bevare den høje livskvalitet, mangfoldighed og det høje serviceniveau.

## MANGLENDE ØKONOMISK VÆKST I ØRESUNDSREGIONEN

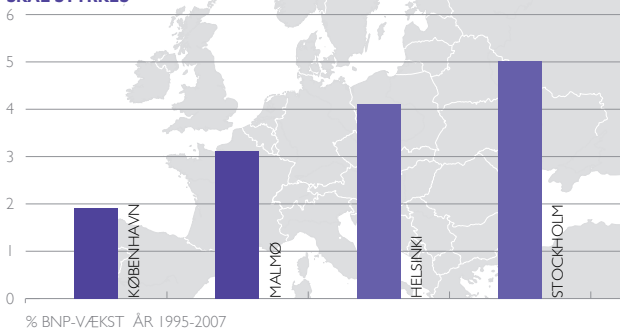
Det er i metropolerne, at væksten finder sted – 90 % af al innovation sker i verdens metropoler, bl.a. fordi det er i byerne der er den bedste adgang til den viden, som er grundlaget for innovation. Øresundsregionen har i en lang årrække kun haft en gennemsnitlig vækst i forhold til regioner, København og Malmø normalt sammenligner sig med. Københavns vækst ligger på lidt under 2 % og Malmø's på lidt over 3%. Øresundsregionen klarer sig ikke godt nok på indikatorer som vækst i BNP, tiltrækning af udenlandske studerende og forskere, antal ansatte i højteknologiske virksomheder eller antal patenter per indbygger. Innovationskraften er ikke tilstrækkelig i Øresundsregionen, og manglen på kvalificeret arbejdskraft i fremtiden vil gøre det endnu vanskeligere at nå et tilfredsstillende niveau. Hvis man sammenligner København og Malmø med Oslo, Helsinki og Stockholm, så ligger begge byer lave ift. at tiltrække højtuddannede.

De kommende år stiller derfor store krav til at styrke væksten og beskæftigelsen. Men København og Malmø er hver for sig stadig for små til at løfte disse udfordringer. Til gengæld er Øresundsregionen med ca. 4 mio. indbyggere et stort marked inden for erhvervsliv, arbejdsmarked, boligmarked, forskning og uddannelse, handel og kultur. Udnyttets potentialet kan Øresundsregionen

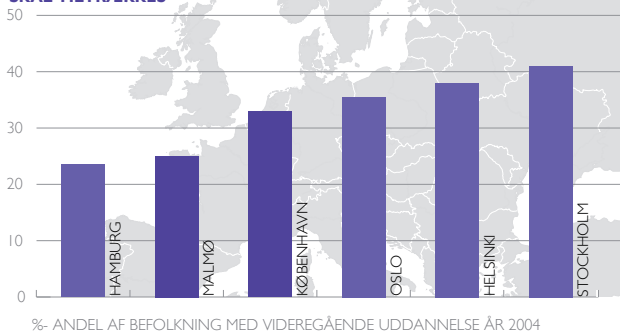
### BYERNE SKAL RUMME BEFOLKNINGEN



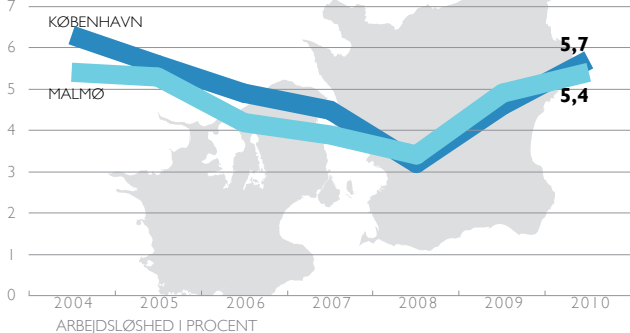
### KONKURRENCEEVNEN SKAL STYRKES



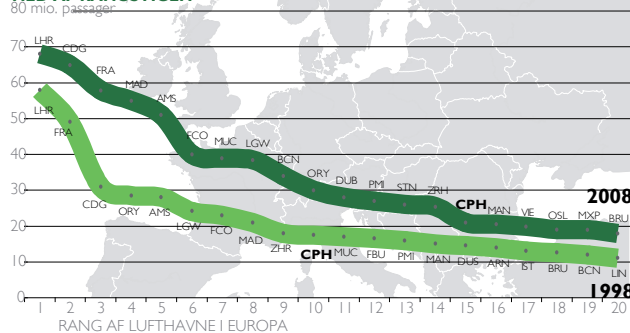
### HØJT UDDANNEDE SKAL TILTRÆKES



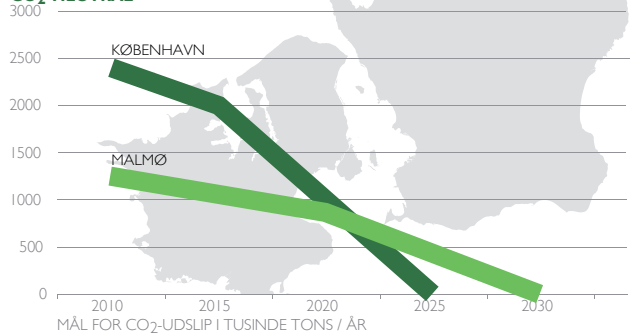
### LEDIGHEDEN VOKSER I ØRESUNDSREGIONEN



### KØBENHAVNS LUFTHAVN NED AF RANGSTIGEN



### REGIONEN SKAL VÆRE CO<sub>2</sub>-NEUTRAL



klare sig internationalt. En tættere integration af fx arbejdsmarkedet, uddannelserne og myndighedsbehandling er nødvendig for at konkurrere med andre storbyregioner i Europa, Asien og Nordamerika.

Øresundsregionen står også med en udfordring i ft. ledigheden. I København er ledigheden på 5,7 % i 2010 og i Malmø på 5,4 %.

### BEDRE INFRASTRUKTUR

København og Malmø skal håndtere den stigende biltrafik i og til de to byer. Det er et faktum, at regionens trafikale hjerte, Øresundsbroen og Københavns Lufthavn, vil komme under pres.

Efter en forsigtig start voksede trafikken mellem Malmø og København kraftigt på både, på vej og bane. Selvom finanskrisen har sat et midlertidigt stop for denne vækst i trafikken på tværs af Øresund vil både motorvejens og jernbanens kapacitet blive en flaskehals på lang sigt særligt med åbningen af Femern Bælt-forbindelsen. Når det sker, vil forsinkelser og længere rejsetider bremse integrationen og væksten i regionen.

Derudover har både Malmø og København allerede nu problemer med trængsel på indfaldsvejene og i de indre byområder. En af måderne til at afhjælpe denne trængsel på er at sikre mere regelmæssig drift og større kapacitet i det regionale banenet på begge sider af Øresund, så flere pendlere vælger tog frem for bil til arbejde.

Københavns Lufthavns status som internationalt knudepunkt i Nordeuropa presses af konkurrerende lufthavne. På listen over europæiske lufthavne er Københavns Lufthavn faldet fra en 10 plads til en 15 plads. Københavns Lufthavn har oplevet en stigende konkurrence fra andre store lufthavne i Europa, der bl.a. har resulteret i, at det bliver stadig vanskeligere at tiltrække nye flyruter og fastholde de eksisterende.

### AMBITIØSE KLIMAMÅL

75 % af verdens CO<sub>2</sub>-udledning stammer fra byområder. Derfor er det en stor udfordring at leve op til de ambitiøse målsætninger om CO<sub>2</sub>-neutralitet i henholdsvis 2025 for København og 2030 for Malmø. Samarbejdet mellem de to byer skal styrkes med henblik på at gøre Øresundsregionen til et kraftcenter for grøn vækst. Dette vil samtidig bidrage til at nedbringe byernes CO<sub>2</sub>-udledning og samtidig påvirke borgernes sundhedstilstand i positiv retning.

## Det gør København-Malmø

København og Malmø går forrest for at gøre Øresundsregionen mere bæredygtig og konkurrencedygtig og samarbejder om at løse de centrale udfordringer på vejen mod en mere samlet metropol. København og Malmø samarbejder om at:

### SOCIAL BALANCE OG SUND OG GRØNVÆKST

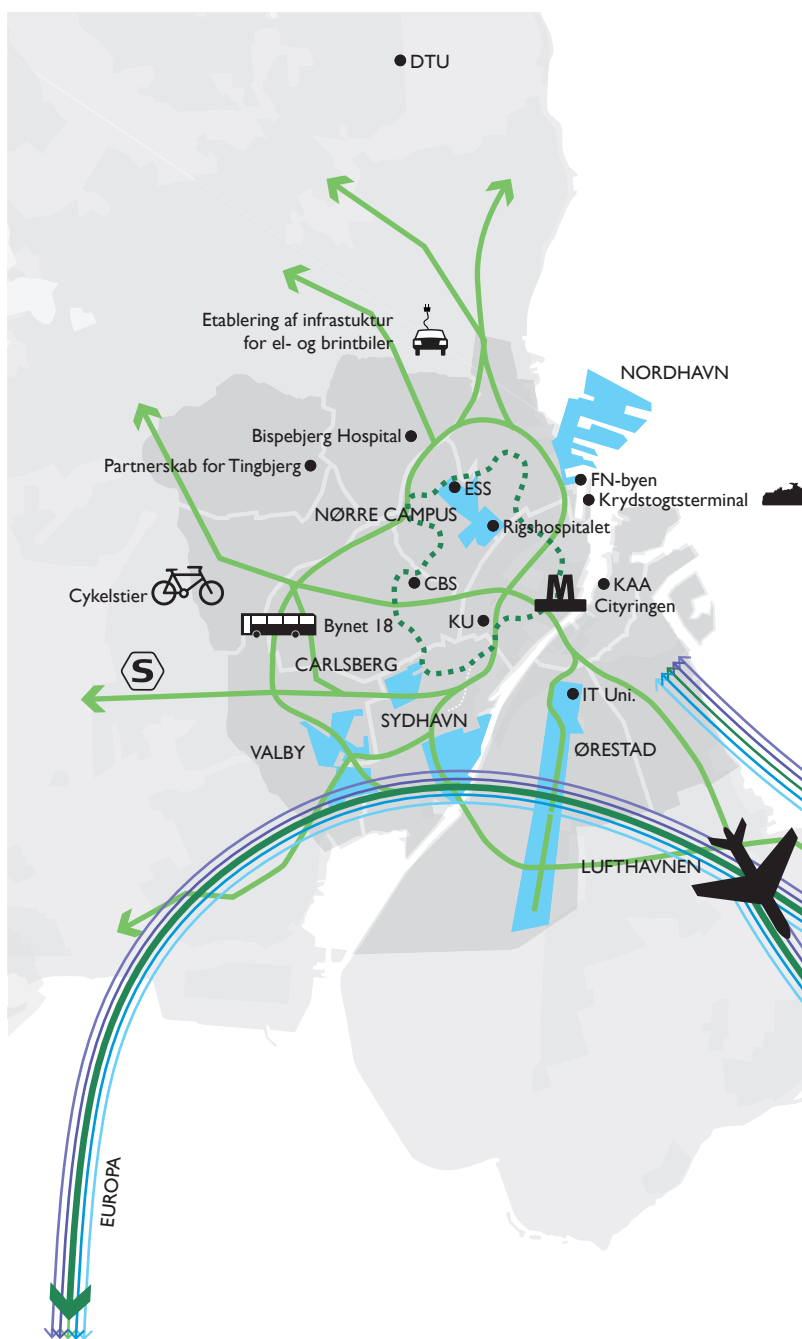
- fremme vindmølleenergi i Øresundsregionen. En række offentlige og private aktører i og omkring København og Malmø arbejder med lagring af vedvarende energi og forsyning af nye byudviklingsområder.
- øge vækst og beskæftigelse ved sammen at styrke rammebetingelserne for clean tech-virksomhederne i Øresundsregionen.
- afholde flere internationale kongresser inden for klima, energi og miljø sammen med relevante interesseorganisationer.
- forbedre metoderne til arbejdet med social innovation særligt i de udsatte byområder. Dette sker i samarbejde med universiteterne på begge sider af sundet, Region Skåne og en række kreative aktører og sociale iværksættere.

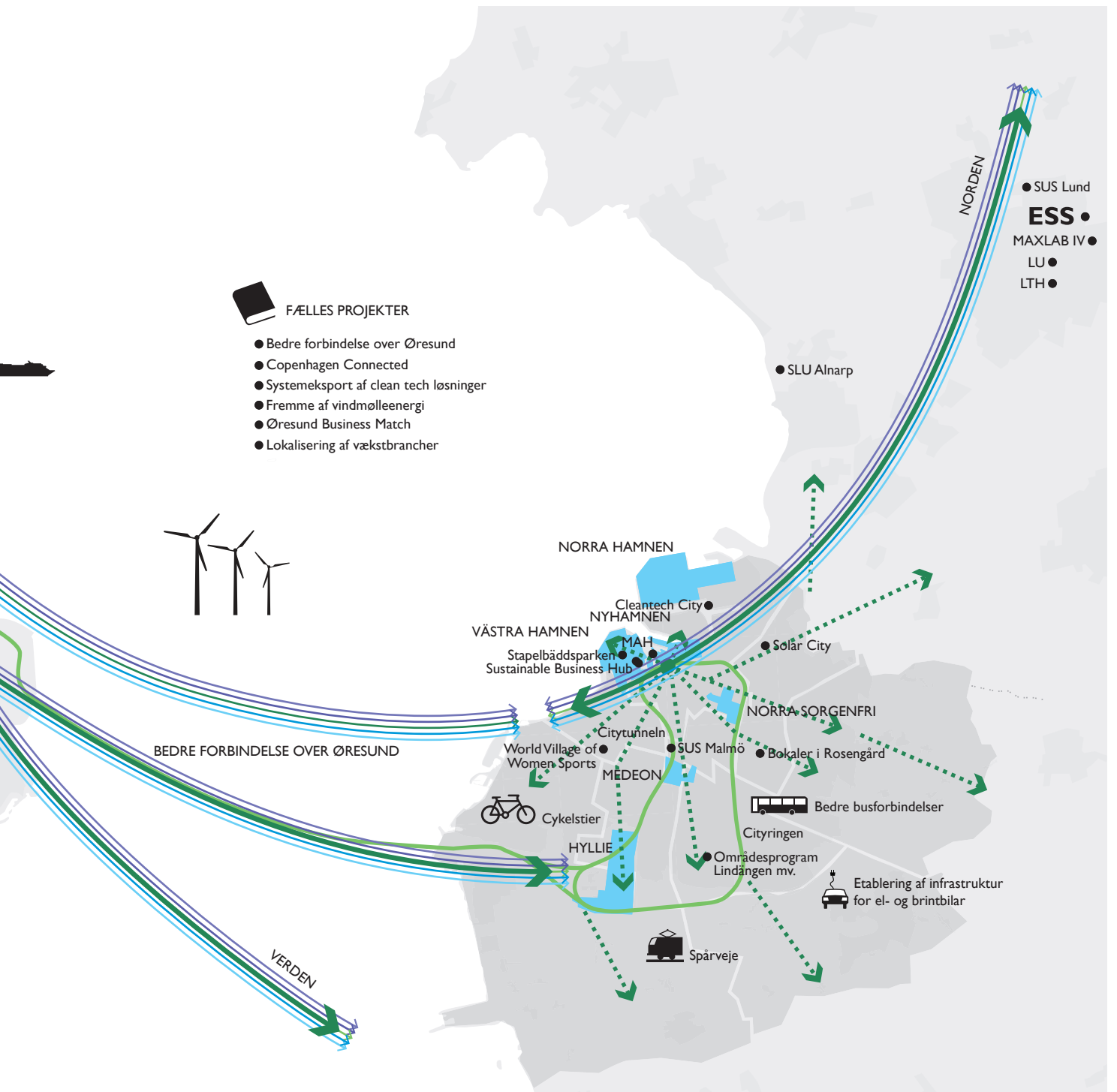
### MOBILITET OG CO<sub>2</sub>-NEUTRALITET

- undersøge kapaciteten på Øresundsforbindelsen, herunder f.eks. en ny direkte og højklasset forbindelse mellem de to byers centrum og hurtigere forbindelse til Hamborg.
- styrke eksisterende flyruter og tiltrække nye direkte, internationale forbindelser til København. Copenhagen Connected er et ruteudviklingsprojekt, i samarbejde med staten, regionale, kommunale og private parter på begge sider af Øresund.

### ERHVERVSLIVET, INNOVATION OG VIDEN

- udvikle European Spallation Source (ESS) og Max IV til en af verdens største og mest avancerede forskningsfaciliteter. Med ESS vil Skandinavien få sin første større fælleseuropæiske forskningsinfrastruktur.
- sikre arealer til fremtidens virksomheder og fjerne muligheder og barrierer for socioøkonomiske iværksættere i regionen. Derudover arbejder København-Malmø med fælles strategier for at tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft.
- få 1.200 virksomheder til at påbegynde samarbejde og samhandel over Øresund i projektet Øresund Business Match. Målsætningen er at få kombineret dansk-svenske kapitalinvesteringer i virksomhedsudviklingsprojekter. Samarbejdet omhandler hele Øresundregionen.





FÆLLES PROJEKTER

- Bedre forbindelse over Øresund
- Copenhagen Connected
- Systemeksport af clean tech løsninger
- Fremme af vindmølleenergi
- Øresund Business Match
- Lokalisering af vækstbrancher



- SUS Lund
- ESS**
- MAXLAB IV
- LU
- LTH



# København, grøn vækst og livskvalitet

UDDANNELSE, FORSKNING OG ERHVERV

EFFEKTIV INFRASTRUKTUR

KULTUR OG IDRÆT

GRØNVÆKST

HVERDAGSLIV



# ET GODT HVERDAGSLIV I KØBENHAVN

I 2025 ER KØBENHAVN STADIG EN AF VERDENS BEDSTE BYER AT BO I, OG FREMSTÅR SOM EN TRYK OG INSPIRERENDE BY MED SIN HELT SÆRLIGE OG UNIKKE KARAKTER MED EN BLANDING AF GAMLE OG NYE BYGNINGER, GRØNNE ÅNDEHULLER OG MENNESKER I BYENS RUM.

## Vision

### ET GODT STED AT BO

I København skal der i 2025 bo 637.000 københavnere, og langt de fleste vil være unge og børnefamilier. Det skal i København være nemt at få sine børn passet i dagsinstitutioner; folkeskolerne skal være moderne og attraktive, og der skal være tidsvarende kultur- og fritidstilbud.

Der skal bygges op mod 45.000 nye boliger med varierende ejerformer, størrelser og priser; så der er boliger til alle. Boligerne skal have attraktive udearealer, der inviterer til aktiv brug i fritidslivet. Boligudbuddet til byens udsatte og borgere med særlige behov skal være tilstrækkelige og tidsvarende, og de særligt udsatte områder skal hænge bedre sammen med resten af byen. Hjemløse skal have egen bolig. De mange nye boliger skal være med til at skabe liv og variation i både gamle og nye byområder; samt udtrykke nytænkende og bæredygtig arkitektur. Bygninger, byrum og byens landskabelige elementer skal udvikles på et bæredygtigt grundlag og indrettes, så det bliver let at leve et sundt og aktivt liv i København.

### INKLUDERENDE OG TRYK STORBY

København skal være stedet, hvor man føler sig hjemme, har tillid til hinanden og hvor man er aktiv gennem nærdemokratiet i fx skolebestyrelsen eller sportsforeningen. København skal være den mest inkluderende storby i Europa i 2015. En by hvor borgerne indgår fællesskaber og tager aktiv del i byens udvikling.

I København skal man kunne færdes overalt hele døgnet, og der skal være tryk for alle i hele byen. København vil i 2025 være kendetegnet ved respekt, rummelighed og en mangfoldig hovedstad i social balance.

### GOE KULTUR- OG FRITIDSFACILITETER OG GRØNNE ÅNDEHULLER

Indretningen af byens rum har stor betydning for, hvordan københavnere bevæger sig rundt, og hvordan de bruger byen i deres fritid. I København skal der være kultur- og fritidsfaciliteter til både det organiserede og selvorganiserede idræts- og kulturliv f.eks. i forbindelse med midlertidig brug af nye byområder og gamle bygninger. Der skal være plads til idræts- og kulturfestivaler og events i byrummet i København, der er med til at inddrage og aktiverer københavnere og turisterne. Byens rum og parker skal være let tilgængelige for alle og skal indrettes, så det er let for københavnere at bevæge sig rundt og lave uformel idræt og anden aktiv bevægelse. Derved styrkes Københavnernes muligheder for at leve et sundt og aktivt hverdagsliv.

København skal forsat være en grøn by med aktive grønne områder og små fredelige åndehuller; der dagligt er med til at give københavnere værdifulde oplevelser. Københavnerne og byens mange gæster kan bade ved bystrandene i Svanemøllebugten, Nordhavn, Amager Strandpark og ved Valby Parken samt i det rene vand i byens havnebade i Københavns Havn.

## Udfordringer

### DE KOMMUNALE KERNEYDELSER UNDER PRES

København har siden slutningen af 1990'erne gennemgået en markant udvikling. Nye byområder langs havnen og tæt på Fælledene er skudt op, og siden år 2000 og frem til 2010 er der bygget mere end 18.000 nye boliger i hele byen. Udviklingen er gået stærkt. Det har resulteret i pres på de kommunale kerneydelser, der får både byen og hverdagen til at hænge sammen.

Presset på den kommunale service bliver ikke mindre de kommende år, da der bliver flere og flere københavnere. Ifølge befolkningsprognoserne vil vi være knap 22.000 flere børn og unge under 18 år og omkring 33.000 flere mellem 19 og 29 år i 2025. Det betyder, at behovet for skoler, daginstitutioner, idræts- og kulturfaciliteter samt infrastruktur også i de kommende år vil vokse.

### BEHOV FOR FLERE BOLIGER

Flere københavnere skaber behov for flere boliger i byen. Skal de voldsomme prisstigninger og en ringere boligstandard undgås, skal de kommende års befolkningsvækst modsvares af op mod 45.000 nye boliger. Nye boliger giver samtidig mulighed for at tilpasse byens samlede boligudbud, så det matcher den fremtidige efterspørgsel bedre. Den mangler større boliger, der er til at betale for unge familier og førstegangskøbere, og flere ungdomsboliger. De små og utidssvarende ældreboliger, der allerede nu ikke kan lejes ud, skal ombygges og tilpasses til fremtidens behov. Endvidere er der behov for boliger til hjemløse.

Nogle af byens boligområder er arkitektonisk og funktionsmæssigt ensformige og ensidige i ejerformer og lejlighedsstørrelser. Der skal arbejdes med at skabe mere variation. Endvidere er der boligområder i den eksisterende by med for mange små og gamle lejligheder, mens flere af de nye byområder har for mange store lejligheder set i forhold til ønsket om en mangfoldig by.

### BOLIGOMRÅDER MED MANGE SOCIALT UDSATTE

Regeringen udpegede i efteråret 2010 ti såkaldte 'ghettoer' (særligt udsatte områder) i København. Det tager kommunen alvorligt. Det er et fælles ansvar at sikre et løft, som også vil medvirke til at nedbringe den sociale og sundhedsmæssige ulighed. Livskvaliteten i de særligt udsatte boligområder skal højnes ved at sikre, at de udsatte områder bliver sammenhængende med den øvrige by både socialt og fysisk. De enkelte indsatser skal planlægges med respekt for og med udgangspunkt i områdernes forskelligheder og forskellige ressourcer og behov. Livskvalitet i et boligområde bygger bl.a. på gode







tilbud om skoler, kultur- og fritidstilbud, sundhedsfremmende og forebyggende tilbud, tryghed i hverdagen og attraktive boliger og byrum. De store sundheds- og indtægtsmæssige forskelle på tværs af bydelene vil skabe en mere opdelt by, hvis ikke vi sætter ind nu for at undgå dette.

### FLERE AKTIVITETSMULIGHEDER, REKREATIVE AREALER OG KULTURTILBUD

København har brug for at prioritere bedre rammer for kulturlivet, et aktivt fritidsliv og de rekreative muligheder i det grønne. Anvendelsen af de grønne områder skal være inspirerende for motions-uvante voksne borgere, så disse også bruger områderne til bevægelse i fritidslivet. Med flere københavnere er der behov for nye og bedre kultur- og fritidsfaciliteter; samt nye grønne områder. Arealer hertil skal prioriteres i byplanlægningen. Der skal etableres midlertidige byrum, storbyhaver, boldbaner, næridrætsanlæg, idrætshaller m.m. Der er desuden behov for, at der i højere grad tænkes på tværs, det vil sige kulturhuse, biblioteker og skoler skal supplere hinanden, sundhed og idræt skal følges ad, og der skal etableres idrætshaller og skolegårde, der inspirerer til leg og bevægelse. Dette vil være med til at understøtte det sunde og aktive hverdagsliv.

### TRYGHEDEN KAN BLIVE BEDRE

Sammenlignet med andre storbyer er København, en sikker by med en forholdsvis høj grad af tryghed blandt borgerne. Når man spørger københavnere om deres oplevelse af tryghed, er billedet, at de generelt føler sig trygge i byen. Men der er desværre borgere, som oplever utryghed og kriminalitet. Der er særligt utryghed i de områder af byen, der tiltrækker mange gæster og beboere fra andre dele af hovedstaden og landet, f.eks. Indre By, Christianshavn og Vesterbro omkring Hovedbanegården.

Samtidig er der områder i byen, hvor kriminalitet, fysisk isolation og et dårligt omdømme er med til at skabe utryghed. Her er ikke alle trygge ved at færdes efter mørkets frembrud, og denne utryghed er med til at gøre det svært at tiltrække ressourcestærke beboere. Ofte er det nogle få utilpassede unge, der skaber stor utryghed for mange. Endeligt er det vigtigt, at det handler om tryghed for alle grupper, ikke kun børnefamilier. De socialt udsatte er f.eks. nogle af de mest utrygge i byens rum.

## Det gør København

### EKSEMPELPROJEKT I

#### Verdens bedste cykelby

Københavns cykelkultur er med til at gøre København til et godt sted at leve og arbejde. Projekter, der understøtter cykling, har en særdeles fornuftig samfundsøkonomi, fordi det er sundt og udnytter gaderummet optimalt. Herudover er det fleksibelt, enkelt og hurtigt. Gode cykelforhold er et væsentligt bidrag til "det gode københavnerliv" og bidrager til borgernes livskvalitet ved at skabe mere liv i bybilledet. Cykler hverken larmer, forurener eller kræver særlig meget plads. Københavns fremtrædende position på cykelområdet er med til at "brande" København internationalt som en moderne og miljøvenlig metropol med fokus på mennesker og effektive løsninger.

I kommunens planlægning er der derfor fortsat fokus på at udvikle og forbedre forholdene for at cykle i København. For endnu flere skal cyklen være den hurtigste og nemmeste måde at komme fra A til B, og cyklister skal have endnu tryggere og komfortable forhold. I de kommende år vil kommunen arbejde for sikrer skoleveje og et hovednet for cyklister bestående af broer; tunneller; trygge kryds og rummelige cykelstier/-ruter; der binder byen sammen og giver optimale betingelser for en hurtig, tryk og komfortabel cykeltur. Hovednettet vil bestå af tre elementer: De Grønne Cykelruter (fredelige og rekreative ruter), de etablerede Cykelsuperstier (direkte cykelforbindelser til og fra omegnskommunerne) og de mest benyttede cykelstier (bl.a. brogaderne, hvor der er særligt fokus på at sikre tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken). Driften af cykelfaciliteter (cykelstier og -baner, cykelstativer etc.) opprioriteres i de kommende år - dvs. hurtigere udbedring af huller i cykelstierne, bedre renhold og en mere effektiv snerydning.



Københavns Kommune





## EKSEMPELPROJEKT 2

### Fremtidens almene boliger

Københavns Kommune ønsker alle ejerformer i hele byen, og målsætningen er fortsat, at ca. 20 % af boligerne skal være almene boliger, så københavnergennemsnittet fastholdes. De almene boliger sikrer blandt andet, at flere af Københavns kernemedarbejdere som f.eks. lærere, sundhedspersonale og politibetjente, får råd til at blive boende i hovedstaden. Det er samtidig den boligtype, der skaber fremtidens boliger til udsatte københavnere.

I samarbejde med de almene boligorganisationer bygger kommunen over 1.500 nye almene familie- og plejeboliger fordelt over byen frem til 2013. De mange nye almene boliger blandes med private boliger for at skabe blandede boligkvarterer. Ca. 500 af de kommende nye almene boliger er af typen AlmenBolig+, der bliver opført med Kartoffelrækkerne som arkitektonisk forbillede, og hvor det bliver let at leve et sundt og aktivt liv i København. Boligerne opføres som en 3-etagers rækkehusbebyggelse af præfabrikerede elementer og et materialevalg til facader og tag, der sigter på robusthed og lave vedligeholdelsesudgifter. AlmenBolig+ boligerne er ca. 20 % billigere end traditionelle almene boliger. Til gengæld er boligerne målrettet beboere, der gerne vil gøre en indsats for at præge deres nærmiljø og selv stå for vedligeholdelsen. Byggeriet opføres efter højeste energiklasse. Der bliver tale om almene boliger, der gør op med det gammeldags 'sociale boligbyggeri', og hvor der satses på arkitektonisk kvalitet og variation.

1.500 nye almene boliger frem til 2013 er et historisk højt antal i nyere tid. Det skal kunne mærkes, at kommunen bygger i København i en branche, som ellers er kendetegnet af stilstand. Kommunen sikrer, at der rent faktisk bygges boliger nu, hvor befolkningsvæksten allerede er i fuld gang.

## Indsætter

I relation til at sikre et godt hverdagsliv for alle, skitseres her nogle af de vigtigste indsætter kommunen arbejder med:

### 1. BYGGERI TIL BYENS BØRN

København er en attraktiv by for børnefamilier. Derfor er der fokus på udbygning af dagsinstitutionspladser og skoler, så der er plads til byens børn. Der arbejdes for de københavnske børn kan tilbydes pasning inden for fire km fra deres bopæl. København har etableret mange dagsinstitutioner, og vil frem mod 2015 etablere over 3.846 nye daginstitutioner og bygge på nye skoler i Ørestad City, i Ørestad Syd og i Sydhavn. Der er fokus på at fortsætte den udvendige vedligeholdelse af de københavnske folkeskoler. Med Fast Track bliver behandlingen af byggesager hurtigere.

### 2. FOKUSERET INDSÆT I DE SOCIALT UDSÆTTE BOLIGOMRÅDER

Regeringen har i efteråret 2010 udpeget ti såkaldte 'ghettoer' (særligt udsatte områder). København har udarbejdet en strategi for de særligt udsatte boligområder, som skal sikre, at kommunen effektivt fokuserer og koordinerer eksisterende og nye indsætter. De enkelte indsætter skal planlægges med afsæt i områdernes og borgernes forskelligheder. Der skal udarbejdes mål for at sikre en bedre sammenhæng med den øvrige by, uddannelsesniveaulet skal forbedres og beskæftigelsesindsætten styrkes.

### 3. MERE LIVSKVALITET TIL BYENS HJEMLØSE OG UDSÆTTE

Halvdelen af landets ca. 5.000 hjemløse befinder sig i hovedstadsområdet og har begrænset livskvalitet i hverdagen. For at skabe bedre livsvilkår for byens mest socialt udsatte etablerer kommunen nye permanente boligløsninger. Samtidig arbejder kommunen på, hvordan fysisk planlægning kan skabe bedre vilkår for socialt udsatte i byens rum. Københavns Kommune udarbejder derfor en strategi for socialt udsatte borgere.

### 4. OMRÅDEFORNYELSE OG HELHEDSPLEANER

Kommunen fortsætter arbejdet med den områdebaserede indsæt, der har været gennemført i en lang række kvarterer og stadig er en af de mest effektive metoder til at få skabt blivende fornyelser i et lokalområde. Endvidere arbejder kommunen med en lang række boligsociale helhedsplaner, der primært gennemføres af de enkelte almene afdelinger, men fremadrettet søges samtænkt med øvrige indsætter i området og koblet til løsning af bydelens udfordringer.



### 5. BEDRE FORHOLD FOR KULTUR OG FRITID

Københavns Kommune vil forsat genoprette og modernisere byens nedslidte kultur- og fritidsfaciliteter samt bygge nye. Kommunen vil tænke på tværs af funktioner det vil sige kulturhuse, biblioteker og skoler kan være i samme bygning. Samtidig sørger kommunen for, at indretningen af byrum både i nye og eksisterende byområder tilgodeser selvorganiseret idræt og gode rammer for et sundt og aktivt fritidsliv. F.eks. fredfyldte grønne oaser, supercykelstier, idrætslejepladser, løberuter, multibaner og bystrande.

### 6. MERE BYLIV MED AKTIVE MØDESTEDER, OPHOLD OG BEVÆGELSE

Som en del af Københavns Kommunes bylivsstrategi "Metropol for mennesker" er der fokus på at skabe mere byliv. Bylivets kvalitet og omfang måles hvert år i et bylivsregnskab, og Københavns Kommune vil løbende renovere og udvikle byens pladser, så det er nemmere at holde arrangementer på pladserne i København. Initiativet "gang i København", har til opgave at gøre det nemt for byens borgere at skabe aktiviteter og byliv. Blandt andet har kommunen åbnet en guide på nettet, hvor man kan få professionel rådgivning og booke en plads i byen.

### 7. FLERE STORBYHAVER OG MERE LANDSKAB I BYEN

Københavns Kommune arbejder på at skabe storbyhaver/lomme-parker, som på forskellig vis stimulerer sanserne, overrasker og



appellerer til fysisk udfoldelse og til rekreation. København får to nye storbyhaver i 2012 - på Litauens Plads på Vesterbro og i Gammel Valby. Endvidere skal der plantes flere træer og anden beplantning, og der skal etableres grønne tage, så byen bliver mere grøn.

## 8. BLAND DIG I BYEN, SÅ BLIVER DET NEMMERE AT VÆRE KØBENHAVNER

Bland dig i byen er et 3-årigt inklusionsprogram, der skal fungere som katalysator for Københavns Kommunes nye integrationspolitik. Programmet vil involvere 100 af byens aktører på tværs af byen. Formålet med programmet er at igangsætte en række initiativer med en fælles målsætning om, at København skal blive en åben og imødekommende by.

## 9. ARKITEKTURBY KØBENHAVN

Københavns Kommunes Arkitekturpolitik har fokus på, at nye bygninger og byrum bidrager til at skabe gode, bæredygtige rammer for et mangfoldigt byliv, at bygninger tænkes sammen med byrum og at bylivet påvirker udformningen af bygningerne. Den Københavnske bygningskultur skal være levende, og egenarten skal styrkes både gennem bevaring og ved at tilføje ny arkitektur af høj kvalitet.

## 10. TRYGHED VED FÆLLES HJÆLP

Københavns Kommune har oprettet Center for Sikker By, som sikrer koordinering og fælles mål for de mange aktiviteter i kommunen, der bidrager til mindre kriminalitet og mere tryghed. Med udgangspunkt i det årlige tryghedsindeks og månedlige statistikker planlægges og koordineres aktiviteterne for at sikre størst effekt for borgernes tryghed. Der findes i dag mere end 90 forskellige Sikker By aktiviteter, blandt andet: Exit program, Gadeplansarbejde, Hotspots på Nørrebro og Socialrådgivere på skolerne.

## Regler for fysisk planlægning

Nedenfor er en række regler for fysisk planlægning, som skal overholdes, når der byudvikles i Københavns Kommune. Reguleringen finder man i kommuneplanens rammer og retningslinjer, som man kan finde på [www.kk.dk/KPI](http://www.kk.dk/KPI).

### 1. FLERE BOLIGER I FORHOLD TIL BEFOLKNINGSVÆKSTEN

I 2025 er målet at der skal være 637.000 københavnere. Det skaber behov for op mod 45.000 nye boliger. Det kan give anledning til nye arealudlæg. Behov for nye arealudlæg vurderes i Kommuneplanstrategi 2014.

### 2. BOLIG STØRRELSER

For at sikre nye tidssvarende boliger i København fastholdes kravet om en gennemsnitlig størrelse på 95m<sup>2</sup>. For at sikre en blandet og mangfoldig by med plads til både familier og singler indføres et nyt krav om, at en hvis andel af boligerne i et område (20 %) skal være i intervallet fra 50m<sup>2</sup> til 70m<sup>2</sup>.

### 3. MULIGHED FOR FLERE UNGDOMSBOLIGER

Københavns Kommune muliggør 3.000 nye kollegie- og ungdomsboliger, som sammen med byens mange små boliger skal være med til at skabe plads til ca. 33.000 flere unge københavnere frem mod 2023. Nye ungdomsboliger vil bl.a. blive skabt ved at ommærke almene ældreboliger, der ellers vil stå tomme.

### 4. BEDRE TILGÆNGELIGHED FOR HANDICAPPEDE

København skal være en fysisk tilgængelig by for alle. Derfor stiller kommunen krav til tilgængeligheden ved nye byggeprojekter. Kommunen arbejder for at nedbryde eksisterende barrierer i byrummet, og at der ikke skabes nye barrierer for handicappet i forbindelse med ombygning af gader, pladser og parker og ved nybyggeri.

### 5. KØBENHAVNS KULTURMILJØER

Københavns kulturmiljøer er udpeget, og vil udgøre et bidrag til at sikre byens identiteter og mangfoldighed. Udpegningen er sket på baggrund af Københavns betydning som hovedstad, havneby, produktiv erhvervsby og rammen for borgernes velfærd.

### 6. FASTHOLDER OG UDVIKLER REKREATIVE AREALER

Kommunen fastholder friluftsområder med regional betydning, og åbner for fritidsanvendelse og udfoldelsesmuligheder i områder udpeget til andre formål som erhverv, tekniske anlæg mv. Dette skal sikre de grønne områder og skabe mulighed for nye former for social og fysisk udfoldelse.



# VIDEN OG ERHVERV I KØBENHAVN

I ÅR 2025 ER KØBENHAVN EN VIDENSBY, SOM HAR LET VED AT TILTRÆKKE OG FASTHOLDE UDENLANDSKE STUDERENDE, FORSKERE, MEDARBEJDERE OG VIRKSOMHEDER. FREM TIL 2020 SKAL DEN GENNEMSNITLIGE ÅRLIGE VÆKST VÆRE PÅ 5 %. VÆKST OG VELSTAND GÅR HÅND I HÅND, FORDI DE BRANCHER, SOM BYEN LEVER AF, UNDERSTØTTER EN GRØNNERE, SUNDERE OG MERE SPÆNDENDE STORBY.

## Vision

### FLERE I BESKÆFTIGELSE

Beskæftigelsen i København skal stige, og i 2025 skal der være 20.000 nye private arbejdspladser i København, især indenfor metropolbrancherne, som f.eks. forretningservice, detail, hotel og restauration, undervisning og videnserhverv samt kreative og maritime erhverv. Derfor skal København tiltrække danske og udenlandske virksomheder, der kan være med til at skabe beskæftigelse i København samt være et attraktivt turistmål og platform for en lang række internationale konferencer og events.

Københavns Kommune vil også ved byens vedvarende store anlægsprioriteringer være med til at skabe mere beskæftigelse.

### BEDRE FYSISKE RAMMER FOR VIRKSOMHEDER

Virksomhedernes vilkår for økonomisk vækst skal forbedres. Det gælder de fysiske rammer; en velfungerende kollektiv trafik og adgang med bil for de virksomheder, der har brug for det i deres daglige virke. De forbedrede vilkår skal være med til at tiltrække flere danske og internationale virksomheder og få eksisterende virksomheder til at vokse, hvilket er med til at øge beskæftigelsen. Fokus vil være på metropolbrancherne.

Det skal blive lettere at være en mindre eller mellemstor virksomhed i København, ligesom det skal være lettere at starte en ny virksomhed.

I København bliver der mulighed for at bygge 2,8 mio. nye etagemeter til erhverv frem mod 2025. Udover at de grundlæggende vilkår skal forbedres, skal samarbejdet mellem virksomheder og offentlige myndigheder styrkes. Det sker gennem partnerskaber.

### STYRKE INNOVATION, VIDEN OG UDDANNELSE

Kvaliteten af Københavns arbejdsstyrke skal hæves. Uddannelsesniveautet skal være højt, og andelen af københavnere med kort uddannelse skal være lav. I dag er det kun 4/5 af en ungdomsårgang, der ikke får mere end en folkeskoleuddannelse. Det skal ændres. Målet er, at 95 % af en ungdomsårgang skal have mere end en folkeskoleuddannelse.

København skal være bedre til at tiltrække udenlandske studerende, forskere og medarbejdere. Der skal være tilbud om internationale skoler; god integration og et studie-, forsker- og arbejdsmiljø, der fagligt er i top og inspirerende. Derfor skal samarbejdet mellem universitet og erhvervslivet styrkes, og universitet skal integreres bedre i byen.



## Udfordringer

### MANGEL PÅ KVALIFICERET ARBEJDSKRAFT

Virksomheder søger hen, hvor der er kvalificeret arbejdskraft. Men i København og resten af Region Hovedstaden vil manglen på kvalificeret arbejdskraft stige voldsomt de næste 10 år. Prognoser viser, at Hovedstads Regionen i 2020 vil mangle over 100.000 uddannede, mens de ufaglærte jobs forsvinder hastigt. Selvom uddannelsesniveaet er hævet, er der stadig alt for mange unge, som ikke får en uddannelse. Det er en udfordring at få opkvalificeret de ufaglærte og de finde beskæftigelse til de mange i den erhvervsaktive alder, der i dag står udenfor arbejdsmarkedet.

Internationale gæsteforskere, vidensarbejdere og studerende er en uundværlig ressource for det danske videnssamfund. I dag kan det være særdeles svært for udlændinge at overskue danske love og regler. For at tiltrække kloge hoveder til København er det vigtigt at kunne tilbyde dem en bolig, rådgivning i forhold til de danske regler og systemer samt en bedre integration og indførelse i det danske forenings- og fritidsliv. Dette skal København blive bedre til.

### DE FYSISKE RAMMER FOR VIRKSOMHEDERNE ER IKKE GODE NOK

København blev rangeret som nummer 83 af 96 kommuner i DI's undersøgelse om lokalt erhvervsklima. Der er behov for at forbedre virksomhedernes vækstvilkår herunder de fysiske rammer. Der skal være plads til moderne industri og produktion, som er forenelig med en storby.

### MANGLENDE INNOVATION OG SAMARBEJDE MED UNIVERSITETER

Kun 34 % af hovedstadens virksomheder er innovative og kun 13% samarbejder med universiteter. Byens rammer for innovative samarbejder på tværs af vidensinstitutioner, virksomheder og offentlige aktører skal optimeres med henblik på at udnytte vækstpotentialet i eksport af bl.a. velfærdsinnovationer og miljøløsninger.

### TURISMEN OG UDENLANDSKE INVESTINGER SKAL STYRKES

I de sidste 10 år har København fået omkring 40 % flere hotelværelser. Med denne øgede kapacitet kommer også et øget krav om tiltrækning af turister. Kommunen skal være bedre til at tiltrække og afholde internationale events, bl.a. vidensbaserede kongresser, som kan bidrage til tiltrækning af internationale virksomheder og arbejdskraft. I den sammenhæng mangler København en multi-





arena. Events skaber omsætning, vækst og udvikling samt sætter København på verdenskortet.

Det skønnes, at turismens beskæftigelsespotentialer kan give yderligere 3.000 jobs årligt, hvis udviklingen i København følger de vækstforventninger, der er til storbyturisme i Europa. Denne udvikling kan komme især unge, kortuddannede og nydanskere til gavn. I forhold til udenlandske investeringer har København en udfordring med, at Stockholm er bedre til at tiltrække blandt andet internationale hovedkvarter.

### **TRÆNGSEL FORRINGER MOBILITETEN**

Trængsel på vejene forringer vilkårene for virksomheder i København og dermed mulighederne for at skabe øget vækst og beskæftigelse. Hver dag spilder borgere og erhvervsdrivende i hovedstaden omkring 160.000 timer på at holde i kø. Den manglende fremkommelighed på vejene koster erhvervslivet op imod 10 mia. kr. om året, som i en vis grad kan omsættes til effektive arbejdstimer, hvis kommunen reducerer trængslen. Erfaringer fra andre storbyer viser, at etablering af en betalingsring kan reducere trængselen og øge fremkommeligheden væsentligt til gavn og glæde for både bilisterne, erhvervslivet og den kollektive trafik. Med etablering af cityringen styrkes alternativet til bilen i selve København derudover markant, men der er behov for at styrke den kollektive regionale trafik, så flere pendlere vælger toget.

### **IVÆRKSÆTTERE HAR SVÆRT VED AT OVERLEVE, OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER VOKSER IKKE**

Iværksætterne udgør i dag og i fremtiden langt størstedelen af de københavnske virksomheder, men få har stadig åbent efter to år. Det er et problem for både væksten og jobskabelsen. Endvidere er det svært at sikre generationsskifte og branchespredning blandt etniske iværksættere. Byen skal have de rette rammer for de mange små virksomheder og hjælpe dem, der kan og vil, til at blive større ved blandt andet at få internationalt udsyn.

## Det gør København

### EKSEMPELPROJEKT I

#### Vidensbydelen Nørre Campus

Udviklingen af Københavns nye vidensbydel er et partnerskab mellem Københavns Universitet, Universitets- og Bygningsstyrelsen og Københavns Kommune. I de kommende år investerer stat og region milliardbeløb i nye og bedre bygninger og laboratorier. Et højt aktivitetsniveau fulgt op af investeringer udgør et solidt afsæt for at udvikle en bydel med fokus på viden, sundhed og samspil.

Vidensbydel Nørre Campus skal udvikles til en bydel, hvor vidensinstitutioner, erhverv og by frit kan udveksle, udvikle og udnytte viden. Vidensbydelen skal omfatte forskellige kombinationer af forskning, uddannelse, formidling, erhvervsaktivitet, boliger, kultursteder, handel, service, pladser og parker - i stedet for rene universitets- og erhvervsområder, der har en tilbøjelighed til at lukke sig om sig selv.

Udviklingen af vidensbydel Nørre Campus skal være med til at tiltrække udenlandske studerende, forskere, virksomheder og medarbejdere til København. Den centrale faktor, der skal gøre det attraktivt for virksomheder at etablere sig i Nørre Campus, er adgangen til den bedste forskning i Øresundsregionens universiteter. Fælles faciliteter giver forskere, studerende, myndigheder, virksomheder og iværksættere mulighed for vidensudveksling og mere uformelle mødeformer. Erfaringerne med Vidensbydel Nørre campus skal udbredes både til de andre campusområder, som Københavns Universitet er ved at udvikle, og til de nye byområder, særligt Ørestad og Nordhavn.







Colourbox

## EKSEMPELPROJEKT 2

### Multiarena

København har gennem længere tid ønsket at få en multiarena af international standard, som kan rumme musik, kultur og sport af høj international kvalitet til glæde for både byens borgere og gæster. Forventningen er, at multiarenaen positivt vil styrke hovedstadens evne til at tiltrække turister, internationale sports- og kulturbegivenheder og nye virksomheder, og dermed være med til at fremme vækst og beskæftigelse.

Visionen er at styrke kulturlivet, bylivet og den økonomiske udvikling i Danmark ved at opføre en arena, der indeholder alle de faciliteter, som forventes af en moderne arena. Arenaen skal medvirke til at styrke Københavns internationale profil. Arenaens mange arrangementer vil skabe en masse oplevelser for københavnere og byens gæster, hvilket vil være med til at markere, at Københavns er en levende og international metropol.

Ved at lokalisere arenaen i Ørestad opnås flere fordele. Dels en høj tilgængelighed i forhold til gæster i bil, med tog, metro eller fly, dels at man understøtter bylivet i Ørestad og endelig, at man tiltrækker endnu flere internationale investeringer til Ørestad.

Siden foråret 2010 har kommunen sammen med By & Havn og Realdania undersøgt mulighederne for at opføre en multiarena i København på grundlag af en økonomisk bæredygtig forretningsmodel. Arbejdet med en fremtidig københavnsk multiarena går nu ind i en ny fase, hvor vi tester forskellige forretningsmodeller i markedet for oplevelsesøkonomi, erhverv, underholdning og sport.

## Indsætser

I relation til at sikre et godt erhvervsliv og øge beskæftigelsen samt styrke samarbejdet mellem universitet, byen og erhvervslivet, skitseres her nogle af de vigtigste indsætser kommunen arbejder med:

### 1. INVESTERINGER I BYUDVIKLING – BESKÆFTIGELSE TIL LEDIGE HÆNDER

Kommunen skaber arbejdspladser til de tomme hænder i byggebranchen med investeringer i byudvikling. I de kommende år frem til 2014 investerer Københavns Kommune 11 mia. kr. i 530 byggeprojekter. De kommer københavnere i alle aldre og bydele til gode, og skaber 11.000 arbejdspladser og øget vækst i byen.

### 2. BEDRE TRAFIKFORBINDELSER OG PARKERINGSKAPACITET

Der er forsat behov for at videreudvikle og planlægge for en havnetunnel. Derfor undersøger Staten og kommunen mulighederne for at etablere en østlig omfartsvej i form af en havnetunnel. Formålet er at forbedre tilgængeligheden til byen og bidrage til en aflastning af de indre bydele for gennemkørende biltrafik. Samtidig hermed undersøger kommunen behovet for parkeringskapaciteten i hele byen for byens beboere og erhvervsliv. Endvidere skal det regionale banenet styrkes, så virksomhederne får bedre adgang til arbejdskraft fra hele Sjælland.

### 3. TRÆNGSELSAFGIFTER BIDRAGER TIL ØGET VÆKST

Københavns Kommune arbejder fortsat på, at der skal etableres et trængselsafgiftssystem og har sammen med 15 omegnskommuner analyseret, hvordan man bedst muligt kan håndtere trængselsproblematikken. Analyserne og erfaringer fra andre storbyer viser, at et free-flow betalingsringsystem vurderes som det mest effektfulde med henblik på at øge fremkommeligheden. Overskuddet fra betalingsringsystemet skal bruges til investeringer i infrastrukturen og kollektiv trafik og vil derved gavne erhvervslivets vækstmuligheder og borgernes livskvalitet.

### 4. BEDRE VILKÅR FOR UDENLANDSK ARBEJDSKRAFT

En af de væsentligste grunde til, at internationale familier fraflytter eller fravælger Danmark, skyldes mangel på gode internationale skoletilbud. Derfor samarbejder kommunen med relevante parter om Copenhagen International Schools nye skole i Nordhavn og tæt på den kommende FN-by.



### 5. UNGDOMS- OG FORSKERBOLIGER PÅ CARLSBERG

Københavns Kommune vil arbejde for at forbedre forholdene for internationale studerende og forskere. Tænkertanken Think-TankTalents har planer om Copenhagen Campus, hvor formålet er at skabe et miljø på Carlsberg med boliger til internationale forskere og studerende. Planen er, at der skal opføres knap 1.500 boliger til talentfulde udenlandske og danske studerende, forskere og trainees.

### 6. RÅDGIVNING TIL VIDENSBASEDE IVÆRKSÆTTERE OG ENGELSKPROGET ERHVERVSSERVICE

Vidensbaserede iværksættere skal have hjælp til forretningsplaner, finansiering, samarbejdsprojekter, internationaliseringsstrategier mv. Den hjælp giver kommunen med Københavns Erhvervscenter, hvis opgave er at forbedre servicen overfor iværksættere og erhvervsdrivende i Københavns Kommune. Kommunen gør det nemmere for virksomhederne at komme i kontakt med rette enheder og sagsbehandlere i kommunen samt yder erhvervsservice på engelsk.





## 7. TÆT PÅ BORGERNE – BYENS BIBLIOTEKER, VIDEN OG UDDANNELSE

Københavns Kommune moderniserer og bygger nye biblioteker. Folkebibliotekernes mange tilbud spiller en central rolle når københavnernes skal i front videns- og oplevelsesmæssigt, og de fungerer som kulturelle mødesteder. Bibliotekerne skal etableres enten i sammenhæng med kulturhuse eller nye skoler, mens de eksisterende biblioteker sammentænkes med kulturhuse og idrætsfaciliteter, så tilbuddene til borgerne er placeret sammen og ressourcerne udnyttes bedst.

## 8. BEDRE FYSISKE RAMMER OG MARKEDSFØRING AF ERHVERVSOMRÅDER

Der skal udvikles en samlet plan for, hvordan København kan matche kravene fra virksomhederne. Københavns Kommune vil i samarbejde med Copenhagen Capacity og Invest in Denmark profilere byens erhvervsområder, der kan markedsføre København som et godt sted at investere og drive virksomhed i. Københavns Kommune vil tag op på baggrundsnotat om lokalisering af erhverv i Københavns Kommune.

## Regler for fysisk planlægning

Nedenfor er en række regler for fysisk planlægning, som skal overholdes, når der byudvikles i Københavns Kommune. Reguleringen finder man i kommuneplanens rammer og retningslinjer, som man kan finde på [www.kk.dk/KPI1](http://www.kk.dk/KPI1).

### 1. DE STORE BYUDVIKLINGSOMRÅDER SKAL KLARGØRES

Med rækkefølgeplanen skaber Københavns Kommune plads til, at der kan opføres omkring 2,8 mio. etagemeter erhvervsbyggeri i den kommende 12 år planperiode, hvoraf halvdelen forventes brugt på kontorformål. Retningslinierne afspejler erhvervsudviklingskvaliteterne i de store byudviklingsområder:

### 2. FASTHOLDELSE AF DE KREATIVE ZONER

Med Københavns 10 kreative zoner er der skabt gode vilkår for nystartede og kreative virksomheder. Her er der blandt andet mulighed for billige og fleksible lejemaal og at bo i tilknytning til virksomheden.

### 3. FLERE UNGDOMSBOLIGER TÆT PÅ CAMPUSOMRÅDERNE

Rammen for ungdomsboliger øges med 600 boliger; hvorfor den samlede ramme for ungdomsboliger nu er på 3000 boliger. De skal enten bygges tæt på højere uddannelsesanstalter eller stationsnært.

### 4. FLEKSIBLE LOKALISERINGSMULIGHEDER

Der skal i forbindelse med planlægningen af de store byudviklingsområder og af andre blandede bolig- og erhvervsområder sikres gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder i alle størrelser.

### 5. MIDLERTIDIG ANVENDELSE I PERSPEKTIVOMRÅDER

Københavns Kommune har skabt mulighed for midlertidige anvendelser og aktiviteter i eksisterende bygninger og omgivende arealer i de byområder, der ikke udvikles i de næste 12 år. Hermed skabes der mulighed for at udnytte overflødiggjorte bygninger til gavn for ejere og kreative iværksættere.



# KØBENHAVN SOM METROPOL FOR GRØNVÆKST

I ÅR 2025 ER KØBENHAVN VERDENS FØRSTE CO<sub>2</sub>-NEUTRALE HOVEDSTAD OG FØRENDE PÅ GRØN TEKNOLOGI OG INNOVATION I EUROPA SAMT VERDENS BEDSTE CYKELBY.

BYUDVIKLINGEN SKAL FORSAT VÆRE BÆREDYGTIG, HVILKET VIL SIGE, MILJØ, SOCIAL OG ØKONOMISK SAMFUNDSUDVIKLING GÅR HÅNG I HÅND.

2

## Vision

### GRØNT VÆKST LABORATORIUM

København skal være et grønt vækst laboratorium, hvor virksomheder fra hele verden kan udvikle, afprøve og fremvise den mest moderne og inspirerende miljø- og energiforsyning. Kommunen skal tiltrække investeringer og skabe gode rammer for regionens clean tech-virksomheder, som ledende på den globale scene. Der skal være en vækst på 20 % i beskæftigelsen i cleantech virksomhederne i hovedstads regionen inden for de næste 4 år. Med udviklingen af Nordhavn vil kommunen afprøve og indføre større systemløsninger med f.eks. geotermi, centrale solfangeranlæg og varmelagring. Der skal være indgået en aftale mellem relevante energiselskaber om etablering af et Smart Grid i Nordhavn i 2012.

### VERDENS FØRSTE CO<sub>2</sub> NEUTRALE HOVEDSTAD

København vil blive verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad i 2025, og dette skal ske samtidig med, at kommunen har skabt øget beskæftigelse og vækst. København skal blive ved med at udvikle rammer for kollektive byløsninger, der har en positiv effekt på såvel miljø, vækst og københavnernes sundhedstilstand. Blandt andet vil fjernvarmen i fremtiden være baseret på grøn energi, og København vil sikre opførelsen af ca. 130 store vindmøller. Fjernvarmen fra henholdsvis Amagerværket og Avedøreværket skal i 2015 være 100 % biomassebaserede. København skal være klimasikret med grønne løsninger så som grønne tage, lokal afledning af regnvand mv., samt klimarenovering af kommunens bygninger.

### GRØN MOBILITET

I København skal der være en høj tilgængelighed med verdens bedste cykelsystem og moderne sammenhængende kollektiv trafik. Både borgere og erhvervsliv skal kunne opretholde en fleksibel hverdag med en høj grad af mobilitet, samtidig med at transportens CO<sub>2</sub>-udledning reduceres. Hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) sker med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik. Herunder skal der i 2015 være 2 % flere passagerer i den kollektive trafik i København end i 2010, og i 2023 20 % flere passagerer i den kollektive trafik i København end i 2010.

## Udfordringer

København har en række udfordringer, der skal løses for at sikre, at CO<sub>2</sub>-neutralitet og økonomisk vækst understøtter hinanden.

### HÅRD INTERNATIONAL KONKURRENCE OM GRØN VÆKST

Der er blandt verdens storbyer hård kamp om at være forrest på den grønne vækst-dagsorden. Byer som Stockholm, Seoul og Singapore presser allerede i dag København i denne konkurrence. Hvis kommunen ikke har en klar strategi og styring, risikerer København at ende som udkantsregion i Europa med lav vækst. Københavns konkurrenceevne skal styrkes for at skabe vækst til hele regionen.

### BEHOV FOR EN STÆRKERE CLEAN TECH SEKTOR

Clean tech-sektoren vokser globalt set og er afgørende for at skabe den nødvendige innovation på klimaområdet. Clean tech-virksomhederne forventer en vækst i beskæftigelsen på gennemsnitligt 9 % i 2012, samtidig med produktivitetstigninger på gennemsnitligt 5,46 % og tocifrede vækststigninger på overskuddet de kommende år. Men hvis København skal styrke sin konkurrenceevne på grøn vækst og skabe nye jobs og mere vækst, så er det nødvendigt at styrke clean tech-virksomhederne i Københavnsområdet. I dag er der omkring 396 clean tech virksomheder og omkring 20.000 personer arbejder i clean tech-sektoren i hovedstadsregionen. Kommunen har vedtaget massive investeringer i grøn vækst og klimatiltag, som vil skabe ca. 1.400 nye arbejdspladser de kommende år. Men der skal gøres mere, hvis København skal kunne konkurrere med de nyeste innovationer på klimaområdet.

### BEHOV FOR PARTNERSKABER

København står over for en betydelig udfordring med at sikre den nødvendige innovation og de relevante planmæssige kompetencer for at realisere den ambitiøse CO<sub>2</sub>-målsætning. Der er derfor behov for at udvikle nye innovative samarbejdsformer mellem Københavns Kommune, private aktører og vidensinstitutioner, der kan vise nye veje for offentligt privat samarbejde. Mulige partnerskaber er f.eks. energiregenerering og udskiftning af gadebelysningen til de mest energivenlige pærer:

Rammerne for dette samarbejde skal udvides, og samtidig skal København både nationalt og internationalt være en troværdig partner. Det kræver en effektiv kommunal organisation og politisk vilje til at tage de nødvendige beslutninger. København vil begge dele.





## **SÆNKE CO<sub>2</sub>-UDLEDNINGEN OG REDUCERE ENERGIFORBRUGET I BYEN**

Københavns ambitiøse CO<sub>2</sub> målsætning om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 kan ikke realiseres uden en betydelig reduktion i energiforbruget. Energiforsyningen står for omkring 75 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i byen. Det nyeste miljøregnskab for kommunen viser, at der blev udledt lige så meget CO<sub>2</sub> i 2009 som i 2005. Byens energiforbrug er til gengæld ikke steget så meget som byens befolkningstal. Den samlede CO<sub>2</sub>-udledning er faldet fra ca. 5,700 mio. tons i 1991 til ca. 4,500 mio. tons i 2009 selvom der er blevet flere københavnere. Det skyldes primært, at flere københavnere har fået fjernvarme. København vokser; der kommer flere arbejdspladser, boliger og institutioner. Men byens forbrug af el og varme er steget mindre. Samlet set går udviklingen altså i den rigtige retning med hensyn til den enkeltes energiforbrug. Denne udvikling skal fastholdes, og det er nødvendigt at tage yderligere tiltag, hvis København, skal blive CO<sub>2</sub> neutral i 2025.

## **FREMKOMMELIGHEDEN UDFORDRES MED FLERE KØBENHAVNERE**

Der har de seneste år været et stigende bilejerskab i København, og biltrafikken i byens gader de sidste 6-8 år er steget med knapt 1 % pr. år. Hvis biltrafikken fortsat vil vokse svarende til byens vækst, vil det betyder faldende gennemsnitshastighed, tabt arbejdstid på grund af spildtid, øget luftforurening og øget CO<sub>2</sub>-udledning. Dertil kommer øgede støjproblemer og en række sundhedsmæssige udfordringer, som påvirker vores livskvalitet. Samtidig er cykeltrafikken dog steget med 26 % fra 1996-2008. Det er flot i forhold til landsgennemsnittet, hvor antallet af cyklede kilometer er faldet 23 % de sidste 15 år. Derudover har der været en samlet vækst i antallet af brugere i den kollektive trafik siden 2002 i Københavns Kommune, primært pga. Metroen. Men fremgangen inden for cykel og den kollektive trafik skal fastholdes og forbedres for at sikre fremkommenligheden i byen.



## Det gør København

### FYRTÅRNSPROJEKT I

#### Nordhavn som grønt laboratorium

Nordhavn er i dag en uopdyrket bydel, der giver mulighed for at udvikle fremtidens bæredygtige bydel. Tæt på byen, tæt på vandet. Derfor har Nordhavn potentialet for at blive en ny, levende bydel i København. Potentielt kan der blive plads til 40.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser.

København arbejder for at udvikle Nordhavn til fremtidens bæredygtige og CO<sub>2</sub>-venlige bydel. Nordhavn skal tage højde for og aktivt modvirke konsekvenserne af de klimaforandringer, København oplever i dag. Med Nordhavn bliver København sat på landkortet som international rollemodel for miljømæssig bæredygtig byudvikling med grundlæggende bæredygtige systemløsninger og et grønt laboratorium med gode vilkår for clean tech-virksomheder, der ønsker at prøve noget af. Da Nordhavn er byens langsigtede byudviklingsområde, rummer det et betydeligt potentiale for ikke kun København, men hele Øresundsregionen.

Nordhavn skal samtidig være en bydel, hvor velplanlagte stier, cykelbroer og kollektiv trafik gør de bæredygtige transportformer til det oplagte valg. Det er her, at visionen om at skabe en afbalance-ret trafik med mindst 1/3 cykeltrafik, mindst 1/3 kollektiv trafik og højest 1/3 biltrafik i givet fald kan nås. I Nordhavn vil det også blive muligt at nå målet om, at halvdelen af dem, der har arbejde eller skole i byen, vil bruge cyklen for at komme til arbejde eller til uddannelsesinstitutionen.

Plangrundlaget for Indre Nordhavn er ved at blive tilvejebragt, så rammerne for realiseringen af visionen er i orden. Men der er behov for både danske og internationale partnerskaber med aktører, der ønsker at bidrage til at skabe innovative løsninger, der giver svarene på fremtidens bæredygtige og CO<sub>2</sub>-neutrale byudvikling. København vil derfor gerne samarbejde med virksomheder, der tør tage både ansvar og en chance for at vise vejen ved at lave 1:1 forsøg om konkrete løsninger. Derfor vil Københavns Kommune lave rammer for at virksomheder for mulighed for at vise de nyeste teknologier i Nordhavn.



COBE, RAMBØLL, SLETH



Rishi@HappyLiving.dk

## FYRTÅRSPROJEKT 2

### Cityringen

Med Cityringen får København forbedret sin kollektive infrastruktur markant. Cityringen giver borgerne mere af den hurtige, høj-frekvente, miljøvenlige og driftsikre Metro. Cityringen, som åbner i 2018, forbinder Københavns brokvarterer - Østerbro, Nørrebro og Vesterbro - med Frederiksberg og Indre By, samt med den eksisterende Metro, S-tog, regionaltog og fjerntog. Når Cityringen står færdig vil man eksempelvis kunne komme fra Nørrebros Runddel til Enghave Plads på syv minutter.

Når Cityringen åbner vil 85 % af alle indbyggere og arbejds- og studiepladser i de tætteste bydele være inden for 600 meters afstand til en Metro- eller en S-togsstation. Kommunen forventer mere end 130 mio. passagerer årligt i det samlede metrosystem. I 2009 valgte ca. 50 mio. passagerer at stå på den eksisterende Metro. Heraf var 95 % tilfredse med rejsen.

Arbejdet med at bygge Cityringen med 17 stationer og godt 15 km tunnel bliver et af de største anlægsprojekter i Københavns historie. Et anlægsprojekt af Cityringens størrelse kan desværre ikke undgå at medføre nogle gener rundt om i byen. Københavns Kommune vil sammen med Metroselskabet og entreprenørerne arbejde for at begrænse generne og sørge for god information og dialog med de berørte borgere.

## Indsats

I relation til at sikre grøn vækst skitseres her nogle af de vigtigste indsatskommunen arbejder med:

### 1. PARTNERSKABER OM DEMONSTRATIONSPROJEKTER OG NYE TEKNOLOGISKE LØSNINGER

Københavns Kommune skaber partnerskaber om grønne byløsninger, der både sikrer CO<sub>2</sub>-reduktion og forbedre rammerne for grøn mobilitet, grøn energiproduktion og grønt energiforbrug. Fælles projekter mellem Københavns Kommune, energiselskaber, virksomheder, grundejere, investorer, universiteter og andre offentlige myndigheder vil give innovation, og demonstrere, hvordan fremtidens bæredygtige by kan se ud.

### 2. UDBYGNING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK OG GRØN MOBILITET

Københavns Kommune vil påvirke både nye og gamle trafikanter til at vælge et grønnere og sundere transportmiddel. Byudviklingen koncentrerer omkring stationerne ved eksisterende og nye baner. Busser, Metro og S-tog skal med Bynet 2018 bindes bedre sammen i et effektivt kollektivt trafiksystem. Endvidere vil kommunen undersøge mulighederne for at udbygge metrosystemet og for at anlægge letbaner. Cykler og forgængere skal tænkes sammen med den kollektive trafik. Endvidere bliver der arbejdet på el- og brintbiler.

### 3. KLIMATILPASNINGSPLAN

København skal ruste sig mod klimaforandringer. Som opfølgning på et af initiativerne i Københavns Klimaplan fra 2009, har Københavns Kommune vedtaget en klimatilpasningsplan for hovedstaden, som fokuserer på konsekvenserne af klimaændringerne som følge af ændringer i det globale klima. Klimatilpasningsplanen kommer derfor med forslag til innovative løsninger, der kan tilpasse byen til fremtidens klima.

### 4. KOMMUNENS INDKØB SKAL FREMME GRØN INNOVATION

Med Københavns store offentlige budget vil kommunen gå foran inden for nogle områder som energieffektiviseringer eller Smart-Grid-løsninger. Inden 2015 vil 85 % af kommunens personbiler køre på el eller brint. Dette skal være med til at give clean tech virksomheder et hjemmemarked de kan etablere sig på.



### 5. NYE KØBENHAVNSKE SYSTEMLØSNINGER MED HENBLIK PÅ IDEEKSPORT

Vores byudviklingsområder som f.eks. Nordhavn skal blandt andet bruges til at give clean tech virksomheder mulighed for at afprøve nye grønne systemløsninger i større skala. Blandt andet nye energiformer, fjernkøling eller affaldshåndtering. Med den rette promovering kan København blive førende på disse områder, og clean tech virksomhederne kan eksportere disse løsninger til andre byer.

### 6. FREMME CO<sub>2</sub>-NEUTRAL ENERGIFORSYNING

København vil skabe rammerne for innovation i energiproduktionen. Samtidig skal forsyningssikkerheden fastholdes og energipriserne være konkurrencedygtige. Grundstammen i varmforsyningen er fortsat fjernvarme, men nye skærpede krav i energirammen kan betyde, at alternative energiformer i de nye byudviklingsområder kan blive mere attraktive. Over de næste år vil andelen af biomasse i fjernvarmen øges og ligeledes med lavtemperatur. Energiformer som geotermi, centrale solfangeranlæg og varmelagring skal spille en større rolle i den kollektive forsyning.

### 7. PARTNERSKAB OM NYT ENERGISYSTEM I NORDHAVN

Københavns Kommune har indgået et partnerskab med bl.a. DONG, Københavns Energi og By og Havn om at etablere miljø-



og energiinfrastruktur i Nordhavn. Det omfatter både el, varme, køling, geotermi og vand med det formål at sikre en CO<sub>2</sub> neutral bydel i Nordhavn og en prototype for en "Smart City". "Smart City" går ud på at leverancer på tværs af den offentlige og private sektor skal integreres, så de for borgerne fremstår som samlede løsninger og samtidig sikrer en intelligent vækst.

### 8. ENERGIRENOVERING AF BYGNINGER

For at nå det ambitiøse mål om, at København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025, er der behov for at indgå nye samarbejdsformer med private aktører om energirenovering af bygninger. Det kan f.eks. være samarbejde om driften eller udskiftning af gadebelysning til mere energivenlige pærer.

### 9. KØBENHAVN SKAL AFHOLDE EVENTS OG KONFERENCER OM GRØNVÆKST

Københavns Kommune vil arbejde for at der afholdes flere events og konferencer og vil samarbejde med staten om at afholde et årligt grønt vækst-topmøde. Her skal beslutningstagere, erhvervs-livet og forskningsverden mødes for at sætte de internationale rammer for grøn vækst.

## Regler for fysisk planlægning

Nedenfor er en række regler for fysisk planlægning, som skal overholdes, når der byudvikles i Københavns Kommune. Reguleringen finder man i kommuneplanens rammer og retningslinjer, som man kan finde på [www.kk.dk/KPI](http://www.kk.dk/KPI).

### 1. GRØNNE HENSYN

Kommuneplan 2011 tilføjer en række nye grønne emner, som der kan optages bestemmelser om i lokalplaner. F.eks. arealer til vandgennemtrængende overflader og søer/bassiner på friarealer for at håndtere afledning af regnvand, mindste koter ved nybyggeri og grønne tage.

### 2. LAVENERGIBEBYGGELSE

Alle større byudviklingsområder er udpeget til lavenergibebyggelse. Det betyder, at nybyggeri skal leve op til kravene til lavenergi-klasse 1, men med mulighed for at dispensere for at sikre den miljømæssigt og samfundsøkonomiske mest fordelagtige energi- og varmforsyning.

### 3. BYENS KOLLEKTIVE TRAFIK

Sammenhængen i den kollektive trafik skal sikres gennem optimering af skiftemulighederne ved større stationer og terminaler. Der skal sikres korte gangafstande, god overskuelighed, information og tilgængelighed i form af gode adgangsforhold for cykler og fodgængere til de trafikale knudepunkter. De store trafikale knudepunkter med mange passagerer skal prioriteres højest. Det gælder især terminaler, som betjenes af både tog, metro og centrale buslinier som f.eks. Hovedbanegården, Nørreport Station og Flintholm Station, men også de store busterminaler med mange påstiger som f.eks. Rådhuspladsen.

### 4. FJERNKØLING

Fjernkøling er en enkelt teknik baseret på anvendelsen af koldt havvand eller grundvand, der kan sikre køling af bygninger til en komfortabel temperatur på en bæredygtig måde med et mindre energiforbrug sammenlignet med de kendte teknikker. Udbredelsen af tilbud om fjernkøling skal så vidt muligt øges. Der udpeges ikke særlige linjeføringer eller arealer til anlæg til fjernkøling, da disse vurderes at kunne integreres i den gældende planlægning

### 5. STATIONSNÆRHEDSPRINCIPPET

Københavns Kommune bruger stationsnærhed som princip for byudviklingen dette vil blandt andet sige, at virksomheder skal placeres tæt på stationerne, for at få flere til at vælge kollektiv trafik frem for bil. Kommuneplanens parkeringsnormer understøtter stationsnærhedsprincippet.



# Fokuseret byudvikling





## SELVOM UDSIGTERNE TIL FLERE KØBENHAVNERE ER GODE, ER DER BEHOV FOR AT PRIORITERE BYUDVIKLINGEN. KØBENHAVN SKAL VOKSE INTELLIGENT. DERFOR FORTSÆTTES DEN FOKUSERET BYUDVIKLING OG UDARBEJDELSEN AF HANDLINGSPLANERNE.

Selvom udsigterne til flere københavnere er gode, er der behov for at prioritere byudviklingen. København skal vokse intelligent. Derfor fortsættes den fokuseret byudvikling og udarbejdelsen af handlingsplanerne.

For at sikre bedst udnyttelse af de kommunale midler blev der i 2010 besluttet at fokusere på de særligt udvalgte byudviklingsområder Carlsberg, Ørestad, Valby, Sydhavn og Nordhavn. Der blev derfor udarbejdet årlige handlingsplaner for disse områder. Med handlingsplanerne kan kommunen følge udviklingen med rettidige kommunale serviceinvesteringer og knytte byudviklingen tættere på budgettet.

Med 637.000 københavnere i 2025 er der fortsat brug for at fokusere byudviklingen, så København kan målrette de kommunale investeringer. Med fokuseret byudvikling kan byplanlægningen lettere tilpasses økonomiske, sociale, rumlige eller miljømæssige ændringer. Alt efter hvor i byen der sker større ændringer, enten på grund af demografi, statslige eller private investeringer mv. kan kommunens visioner blive til virkelighed gennem et løbende valg af prioriterede udviklingsområder. Ved at understøtte byudviklingen i de områder, hvor der allerede er statslige eller private investeringer, kan der opnås synergi, så effekten af de investeringer, der allerede er, bliver større ved at tilføre få kommunale investeringer. Endvidere er den fokuserede byudvikling med til at give investorsikkerhed, da kommunen viser, hvor byudviklingen skal ske samt hvilke kommunale investeringer, der prioriteres i de konkrete byudviklingsområder.

Derfor vil Københavns Kommune udpege nye handlingsplanområder. Udpegning af nye handlingsplanområder vil ske årligt. Det vil sige, at den fokuserede byudvikling er et dynamisk værktøj, hvor der løbende kan blive udpeget nye områder, mens andre kan udgå, hvis de er færdige. Arbejdet med handlingsplanerne og den fokuserede byudvikling skal ses i sammenhæng med det arbejde, der allerede foregår i forbindelse med områdefornyelse, helhedsplaner og de udsatte boligområder.

Københavns Kommune har udviklet en metode til at identificere de områder, hvor der allerede er eller opstår mulighed for at udvikle på grund af statslige eller private investeringer, ændringer i befolkningssammensætningen eller synergi i forbindelse med allerede planlagte eller opførte projekter mv. Metoden går ud på at identificere byens forskellige byudviklingsgeneratorer for at identificere de steder i byen, hvor der allerede er udviklingskræfter eller markante ændringer i samfundsforholdene til stede.

Følgende områder skal der laves handlingsplaner for i 2011:

- Ørestad
- Valby Syd
- Sydhavn
- Nordhavn
- Nørre Campus
- Nordvest
- Nordøst Amager
- Fra Kødbyen til Politortorvet

## Udpegede handlingsplanområder i 2011

### NORDVEST

Området indbefatter Bispebjerg Hospital, Nørrebro Station og Dortheavej. Der investeres 2,95 mia. kr. i udbygningen af Bispebjerg Hospital. Bispebjerg skal åbnes op, så det integreres i byen og skaber bedre forbindelse til de omkring liggende bydele. Området omkring Nørrebro Station har behov for en styrkelse af sammenhængskraften og trygheden i området og i 2018 kommer der en metrostation. Endvidere skal effekten af følgende de mange projekter i området styrkes. Ved Dortheavej er der ved at blive bygget ungdomshus, kulturhus, bibliotek og bydelsplads, trafik-sikkerhedsprojekt og AlmenBolg+. Mellem disse projekter mangler en sammenhæng mellem brugere og beboerne i området samt en bedre udnyttelse af samlingsstederne

### VIDENSBYDEL NØRRE CAMPUS

I Vidensbydelen Nørre campus vil der i de kommende år blive investeret i modernisering af universitets faciliteter (Niels Bohr Science Park, Panum og Pharma Science Park), Rigshospitalet og den kollektive trafik. Der er statslige investeringer for godt 4 mia. kr. i området. Derfor er der udarbejdet en udviklingsplan for området. Målet er at sikre, at der bliver en bedre fysisk sammenhæng i området, styrke samarbejdet mellem universitet, erhvervslivet og byen og opgradere området.

### VALBY SYD

Valby Syd skal klargøres, så der med udflytningen fra de tidligere industriområder åbnes muligheder for etablering af nye spændende bykvarterer, hvor de historiske spor stadig ses. Med den nye bane mellem København og Ringsted fastlægges anvendelsen af banens nærmeste områder, samt placering af nye vej- og stiforbindelser. Valby Syd bliver med Ny Ellebjerg som knudepunktstation et vigtigt trafikalt omdrejningspunkt i byen.

### SYDHAVN

Sluseholmen består af boligkarrer omgivet af kanaler og er kendetegnet ved sit særlige havnemiljø. Sydhavn skal gøres færdig og udvikles med boliger, kultur og serviceerhverv samt være med til at gøre plads til de mange nye københavnere. Sydhavn understøtter brugen af havnen til fritidsformål, opgradere havnefronten, og sikre forbindelse til de omkringliggende bydele og resten af byen.





### **NORDHAVN**

Nordhavn kan blive et af de største byudviklingsprojekter i Skandinavien og ambitionen er, at Nordhavn skal fremstå som en model for bæredygtig byudvikling. Derfor skal Nordhavn klargøres til den fremtidige udvikling. Potentielt kan der blive plads til 40.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Nordhavn skal være med til at virkeliggøre København som et grønt laboratorium for bæredygtige byløsninger, samt give plads til de mange nye Københavnerne.

### **FRA KØDBYEN TIL POLITITORVET**

Fra Kødbyen til Polititorvet indbefatter Kødbyen, Kalvebod Brygge som skal udbygges, Bølgen, Områdeløft på Vesterbro og Dybbølsbro samt Polititorvet som skal fornyes og Falckhuset som skal udbygges. De forskellige projekter skal sikre attraktiv adgang til nye fritidsaktiviteter, god forbindelse mellem by og havnefronten samt understøtter brugen af havnen til fritidsformål. Endvidere vil udviklingen i området være med til at skabe vækst og beskæftigelse, herunder i kreative erhverv og udnyttelse af kollektive transportmidler samt sikre sammenhæng til den omkringliggende bydel.

### **NORDØST AMAGER**

I Nordøst Amager er der de sidste mange år blevet investeret i den kollektive trafik herunder metro samt rekreative formål såsom Amager strandpark og lystbådehavnen. Området ligger tæt på lufthavnen, men fremstår i dag med nedslidte industriarealer, som bedre kunne udnyttes. Området har potentiale til at tiltrække virksomheder, og derved flere arbejdspladser til byen samt bedre udnyttelse af Amager Strandpark og lystbådehavnen. Dette ville være med til at skabe tryk i området.

### **ØRESTAD**

Ørestad ligger på grænsen til naturen og med let adgang til resten af verden og Københavns centrum. Ørestad er de senere år udviklet til en effektiv moderne by med boliger og erhverv og højklasset kollektiv trafik samt kendt for sin arkitektur. Denne udvikling skal fortsætte, så Ørestaden færdiggøres. Færdiggørelsen af Ørestad skal være med til at der bliver plads til de mange nye københavnerne, der ønsker at bo tæt på naturen og byen samt tiltrække virksomheder, der har behov for et stort hovedsæde og en hurtig adgang til Hovedstadsregionen, Sverige og resten af verden.





Kommuneplanen kan hentes på Internettet på:  
[www.kk.dk/kpl](http://www.kk.dk/kpl) |

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

Telefon 3366 3366  
Telefax 3366 7003

Har du spørgsmål til Kommuneplan 2009,  
kan du sende en e-mail til:  
[cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)

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

FORSLAG TIL  
KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2011  
ISBN 978-87-91916-23-6

