

Center for Byudvikling  
Økonomiforvaltningen



# Fortætning i eksisterende by



# Indhold

1. Baggrund for analysen samt formål og metode
2. Fortætning i praksis - planlægning og byggesagsbehandling
3. Tæthed og kollektiv trafik - tal for udvalgte stationer
4. Erfaringer med fortætning af eksisterende by
5. Kommunale handlemuligheder for at fremme fortætning

# Baggrund

- Bestilling fra Økonomiudvalgets behandling af kommissorium for Kommuneplanstrategi 2023: *"Muligheder for byfortætning i det øvrige København (udover byudviklingsområderne) og områdernes kobling til metro."*
- Økonomiforvaltningen har på den baggrund gennemført en analyse af muligheder for at bygge flere boliger ved fortætning i eksisterende by. Der vurderes ikke at være grundlag for fortætning med erhverv/arbejdspladser i de undersøgte områder.
- Det kan øge befolkningstætheden i de dele af byen, hvor den i dag er relativt lav. Det vil kunne understøtte Københavns udvikling som en klimavenlig og bidrage til passagergrundlag for eksisterende kollektiv trafik og evt. for ny metrobetjening af områder, der i dag ikke har god kollektiv trafikbetjening.
- Der er lagt vægt på områder uden for brokvarterne og Indre By fx nær stationer, langs indfaldsveje og i villaområder uden kulturhistoriske bevaringsværdier.
- Randbebyggelser langs indfaldsveje vil kunne bidrage til en forbedret boligkvalitet for bagvedliggende boligkvarterer, såfremt de skærmer for den eksisterende vejstøj, og til mere bykvalitet og liv på indfaldsvejene.

# Formål og metode

- Analysen har til hensigt at skabe et overblik over eksisterende tætheder i forskellige byområder i Københavns Kommune og give en kvalitativ vurdering af mulighederne for og konsekvenserne af fortætning i eksisterende by, der her er områder uden for brokvartererne og Indre By (undtagen byudviklingsområder).
- I forhold til bygningstypologier vurderes det primært at være relevant at betragte potentialet for etageejendomme og rækkehuse, da andre former for fortætning har et meget lille volumen.
- Analysen vil desuden kort beskrive den nuværende praksis for planlægning og byggesagsbehandling i eksisterende bykvarterer uden for brokvartererne og Indre By, fx villaområder og arealer langs indfaldsveje (ofte med varierende bygningstypologier).
- Det vil kræve mere detaljerede undersøgelser at afklare de præcise potentialer for fortætning og fastsætte rammer for realisering af fortætning i konkrete områder.

## Fortætning i praksis - planlægning og byggesagsbehandling

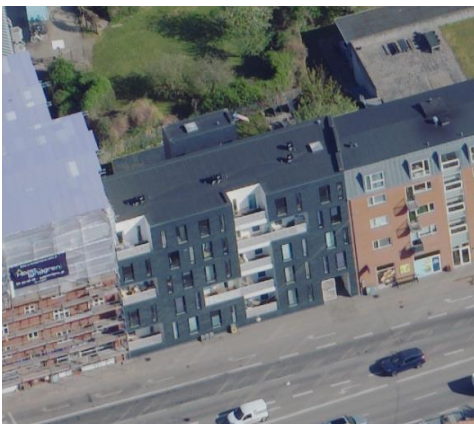
- De relevante byområder er reguleret af kommuneplanrammer samt af servitutter, byplaner og i enkelte tilfælde lokalplaner. Kommuneplanen tillader typisk en maksimal bebyggelsesprocent på 40 eller 60 pr. ejendom, men den faktiske bebyggelsesprocent er ofte lavere.
- Nogle ældre byplaner muliggør fortætning. De stiller typisk ikke de samme krav til friareal, parkering mv. som i nyere lokalplaner, så fortætning kan være teknisk og økonomisk realiserbart også på små ejendomme eller ved tilbygning.
- Mange villaområder har servitutter med regler om antal boliger pr. ejendom, bebyggelsestyper mv. Kommunen kan vælge at fravige servitutter. Praksis for at håndhæve/fravige dem fx vedrørende dobbelthuse har været ændret flere gange. I øjeblikket fraviges de ikke, så det er svært at udvikle dobbelthuse mv. Det er lettere at bygge nye større (men ikke flere) boliger uden konflikt med servitutter. Servitutter kan som udgangspunkt ophæves ved lokalplan.
- Uden byplan/lokalplan vil byggesager tage udgangspunkt i en helhedsvurdering bl.a. ud fra den eksisterende bebyggelse i området. Derfor gives der typisk kun tilladelse til byggeri af ca. samme omfang, fx en ny etageejendom i et hul mellem eksisterende etageejendomme, men ikke mellem villaer.
- Fortætning med nye boliger kan på grund af regler for vejstøj på facade og friarealer, krav om elevator etc., der ikke gælder for de eksisterende boliger, være vanskelig at realisere, med mindre der findes tekniske løsninger i de enkelte byggeprojekter.

## Fortætning i praksis (se eksempler på næste slide)

- Fortætning sker i dag typisk på enkeltejendomme uden lokalplan, i nogle tilfælde også for flere ejendomme med lokalplan (fx Elna Munchs Plads).
- Privat erhverv i stueplan (supermarked mv.) kan være drivkraften, suppleret med boliger.
- Fortætning sker ved nedrivning af boliger/erhverv, der erstattes med nyt byggeri (etageboliger, rækkehuse) eller ved tilbygning fx af en ekstra etage på eksisterende byggeri.
- Den eksisterende bygning skal typisk være utidssvarende, støjplaget, energiineffektiv eller på anden måde uattraktiv, for at økonomien i en fortætning i en størrelsesorden af et tredoblet areal er rentabel.
- Der fortættes typisk med boligtyper (familie- og ungdomsboliger, ældreegnede boliger mv.), der er mindre end områdernes boliger i villaer.
- Ved indfaldsveje bygges typisk sluttet randbebyggelse (der skærmer for støj på friareal), andre steder også mindre punkt- og rækkehuse.
- Der er juridisk og økonomisk mest enkelt at opkøbe og fortætte én ejendom, men teknisk lettere at opfylde krav til parkering, opholdsareal mv., hvis et større areal/flere ejendomme udvikles samlet.
- Naboer til fortætning kan få gavn af støjafskærmning, adgang til ny privat service mv., men vil ofte opfatte sig som generet af skygge og indblik fra højere bygninger/altaner, trafik og af selve byggefasen.



# Et udvalg af realiserede eksempler på fortætning udenfor brokvarterne



Jyllingevej 72



Roskildevej 166



Bogholder Allè 3A-D



Godthåbsvej 211



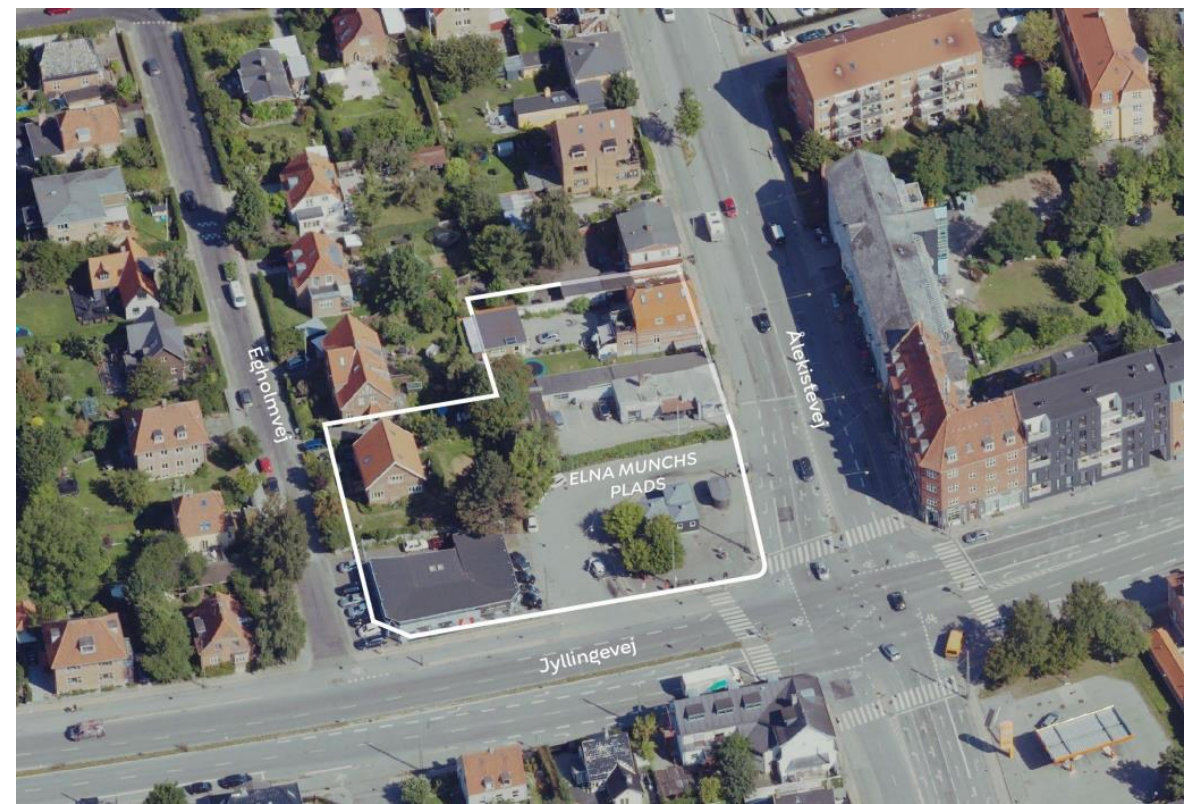
Godthåbsvej 205-7



Morsøvej 2

## Eksempel: Elna Munchs Plads

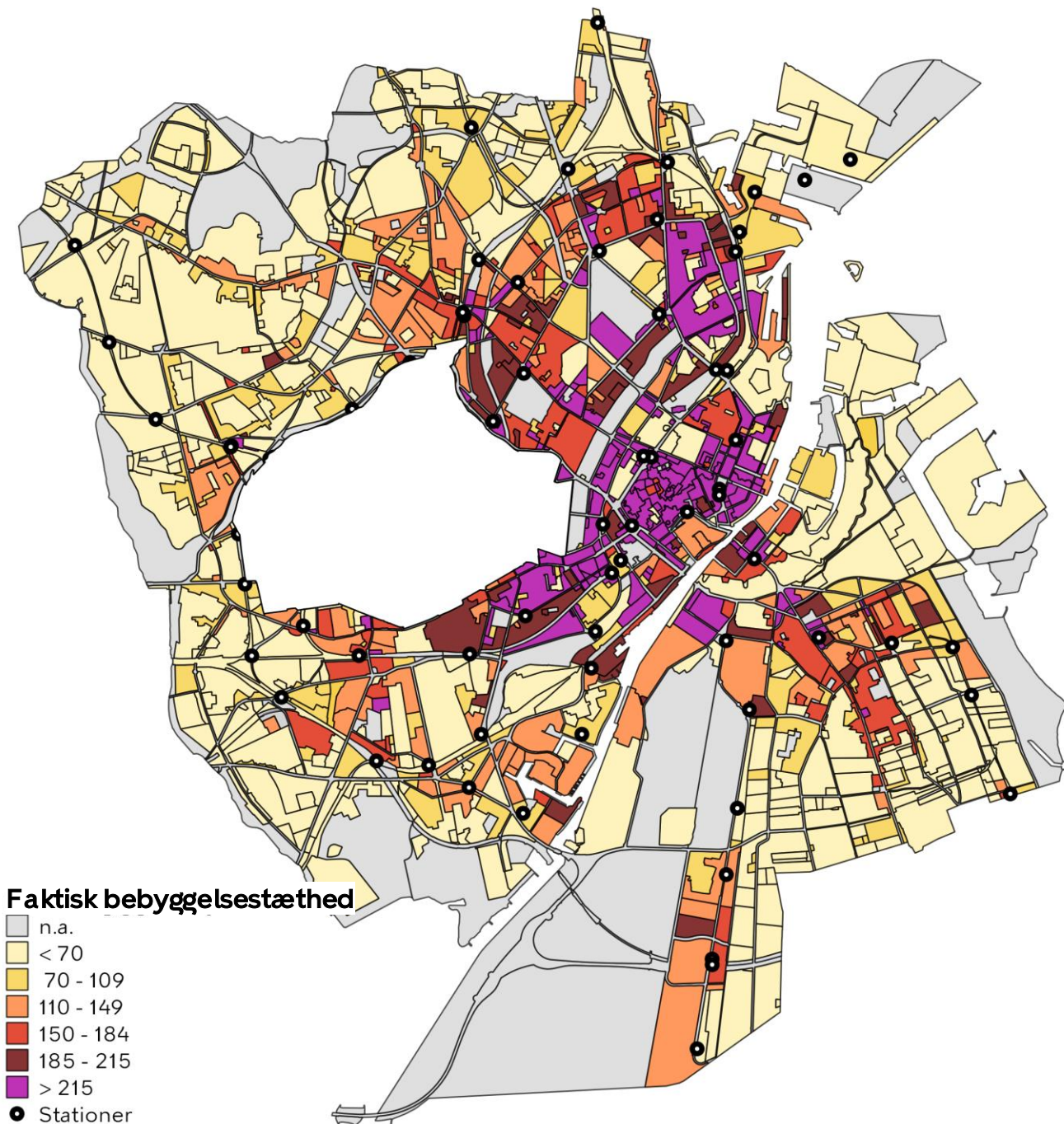
- Endelig vedtagelse af lokalplan med kommuneplantillæg, som i 2023 medførte ændring af bebyggelsesprocent fra 40 til 120 (B1 til B3), mens bygningshøjden øges fra 10 til 20 meter.
- *“Lokalplanområdet placerer sig i det nordvestlige hjørne af krydset mellem Jyllingevej og Ålekistevej. Ålekistevej udgør her en grænse mellem en tættere sammenhængende bymæssig struktur med randbebyggelser i 4-5 etagers højde og enkelte fritstående flerfamiliehuse til villakvarterets løse bebyggelsesstruktur med huse i 1-1 ½ etage. Bebyggelsen er opført i perioden fra ca. 1910 til 1940.*
- *[Eksisterende bebyggelse] ønskes erstattet af en ny samlet bebyggelse, der på én gang formidler overgangen fra villaområde til etagebyggeri, skaber en grøn forplads, og samtidig løser trafikafviklingen – herunder busvendepladsen.*
- *Området ligger ca. 250 m fra S-togsstationen Jyllingevej og 900 m fra Vanløse Station som både er S-togsstation og metrostation og dermed er lokalplanområdet stationsnært beliggende.”*
- Øger byggemulighederne i området fra ca. 1.000 m<sup>2</sup> til ca. 3.000 m<sup>2</sup>.





## Tætheder i Københavns Kommunes bykvarterer

- Bebyggelsestætheden i kommunen varierer fra de tætte historiske områder i Indre By over brokvarterene til de mere åbne bebyggelser, typisk opført efter 2. verdenskrig, til forstadsbebyggelserne, herunder parcelhus- og villakvartererne.
- Tæthederne viser reel bebyggelsestæthed for rammeområder i kommuneplanen.
- Det skal bemærkes, at der for så vidt angår byudviklingsområder ikke er vist den endelige bebyggelsestæthed som følge af den muliggjorte planlægning (se fx Nordhavn), men alene den reelle bebyggelsesprocent af det opførte byggeri i 2023.



## Tætheder omkring udvalgte stationer

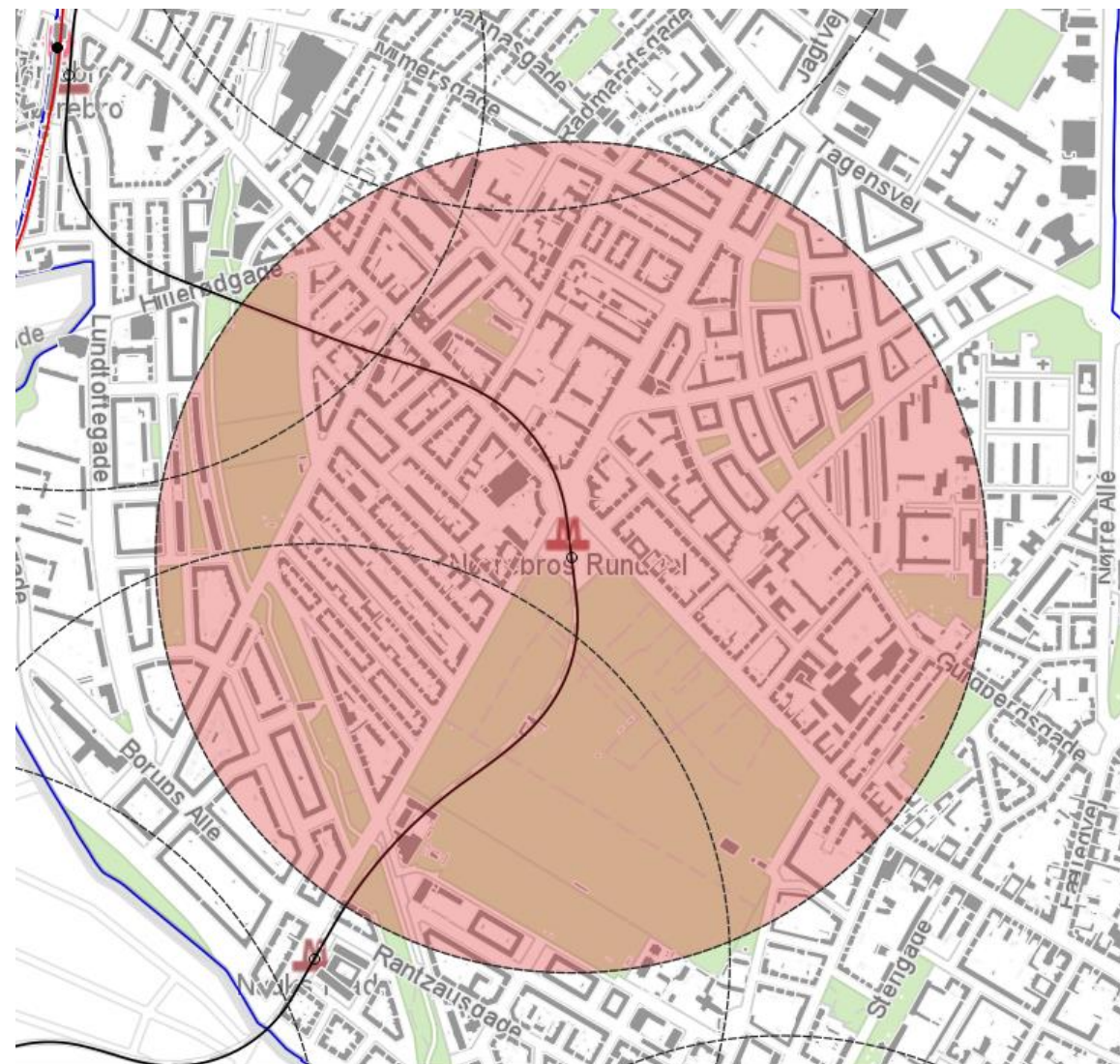
- Bebyggelsestætheden omkring udvalgte metrostationer og S-togstationer er beregnet på baggrund af Bygnings- og Boligregistret (BBR).
- Hvert område er afgrænset ved et 600 m cirkelslag omkring en station, også kaldet det stationsnære kerneområde.
- Antallet af indbyggere er opgjort pba. Bygnings- og Boligregistret (BBR) og anonymiserede CPR-oplysninger.
- Antallet af arbejdspladser er skønnet pba. det gennemsnitlige antal arbejdspladser pr. etagemeter erhverv i de roder, som helt eller delvist ligger inden for de respektive stationsnære områder.
- Eksemplerne omfatter bebyggelsestætheder på ca. 90-120 % på brokvarterene, tætheder på ca. 40-50 % i Vanløse og på Nordøstamager til tætheder på ca. 20-30 % i områder præget af parcelhuskvarterer.

Område	Bebyggelses-tæthed	Potentielt antal rejsende
Nørrebro Runddel	99 %	29.100
Skjolds Plads	94 %	25.300
Enghave Plads	122 %	35.600
Vanløse Station	44%	11.500
Ørestad Station	109 %	29.300
Øresund Station	52 %	13.500
Jyllingevej Station	26 %	7.100
Husum Station	17 %	5.400



## Nørrebro Runddel

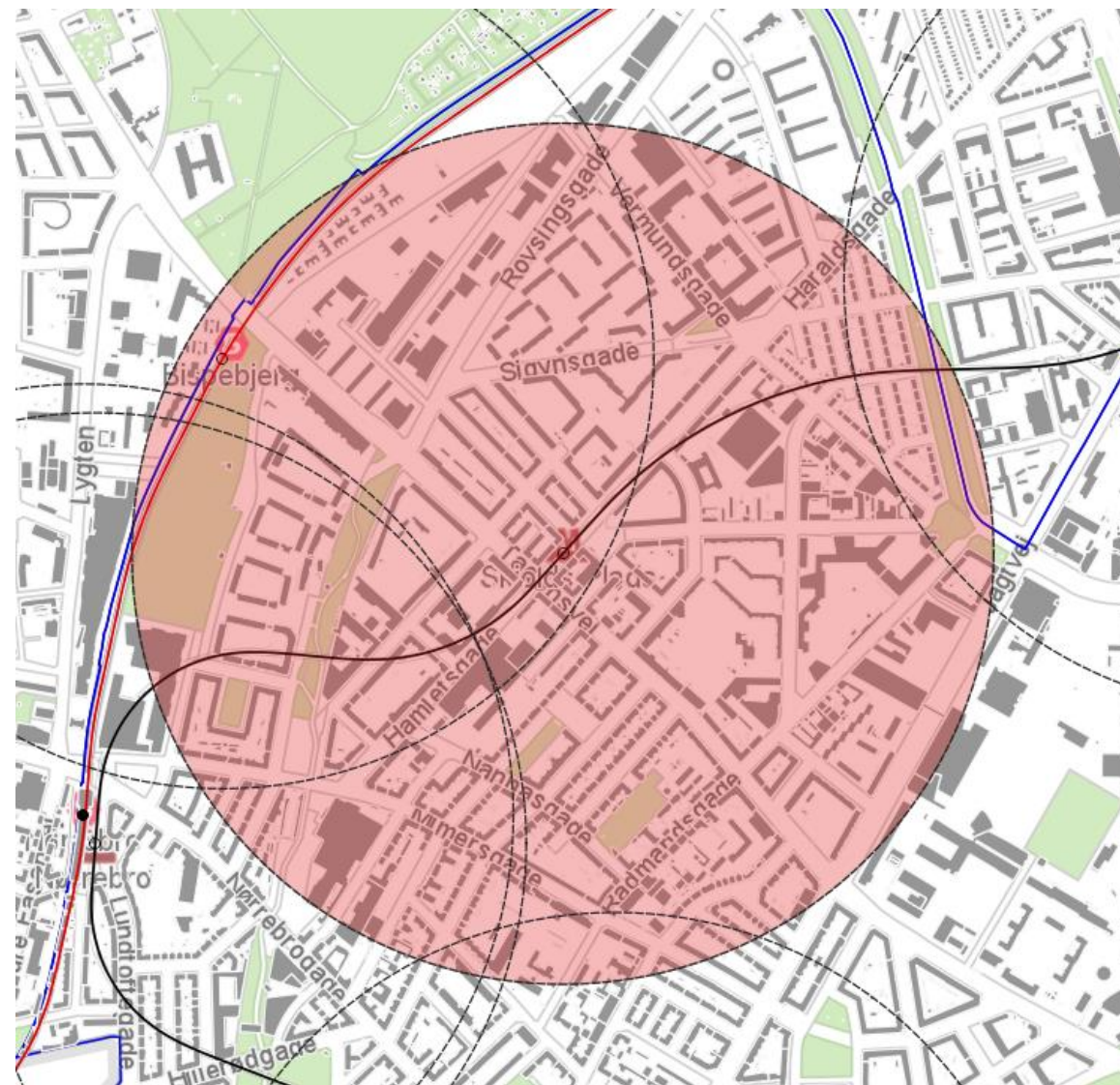
Etageareal, bolig	957.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	165.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	99 %
Antal boliger	12.760
Antal indbyggere	23.600
Arbejdspladser (beregnet)	5.500
Potentielt antal rejsende	29.100



# Skjolds Plads

Etageareal, bolig	765.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	300.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	94 %
Antal boliger	11.500
Antal indbyggere	20.200
Arbejdspladser (beregnet)	5.100
Potentielt antal rejsende	25.300

Fortætningspotentiale ved Rovsingsgade, der udpeges som byudviklingsområde i Forslag til Kommuneplan 2024.





## Enghave Plads

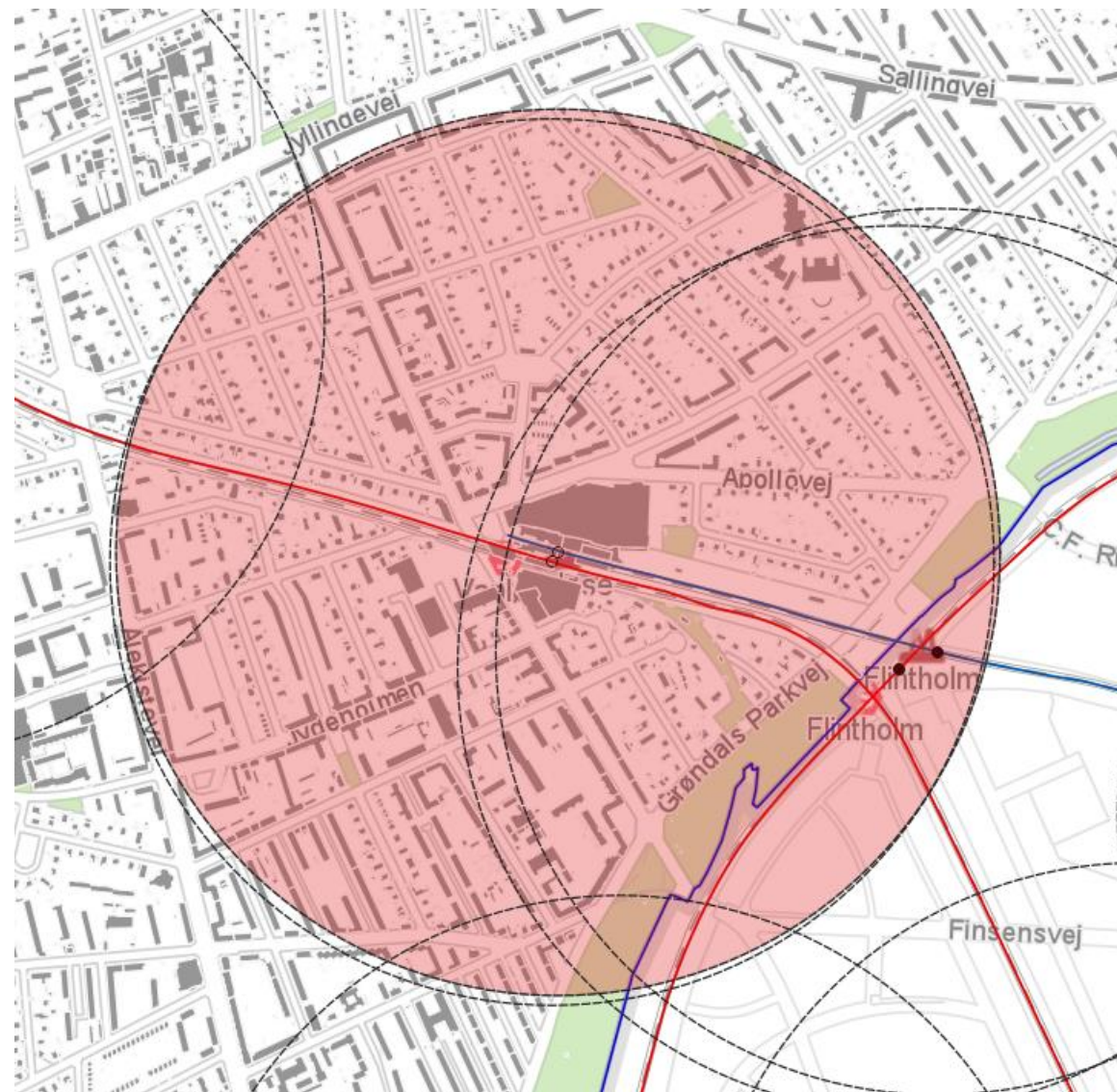
Etageareal, bolig	1.153.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	230.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	122 %
Antal boliger	14.440
Antal indbyggere	28.400
Arbejdspladser (beregnet)	7.200
Potentielt antal rejsende	35.600



## Vanløse Station

Etageareal, bolig	398.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	98.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	44 %
Antal boliger	5.220
Antal indbyggere	9.300
Arbejdspladser (beregnet)	2.200
Potentielt antal rejsende	11.500

Beregning ekskl. arealer i Frederiksberg Kommune.





## Ørestad Station (endnu ikke fuldt udbygget)

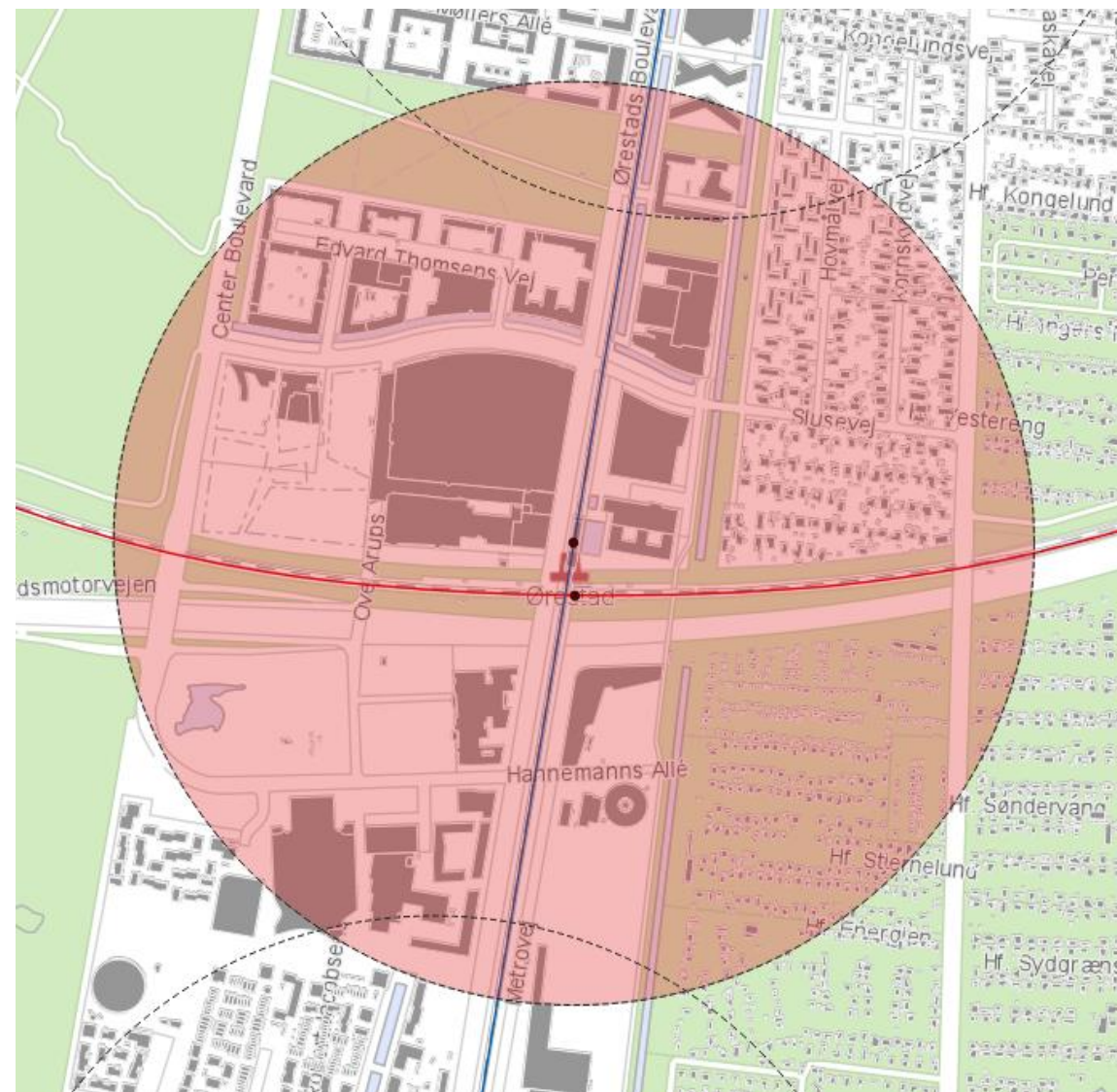
Etageareal, bolig	225.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	1.000.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	109 %
Antal boliger	(note 1)
Antal indbyggere	5.600
Arbejdspladser (beregnet)	23.700
Potentielt antal rejsende	29.300

Resultatet er angivet ved en fuld udbygning af området (ekskl. bebyggelse på en evt. overdækning af motorvejen).

Området har i dag en bebyggelsestæthed på ca. 66 pct.

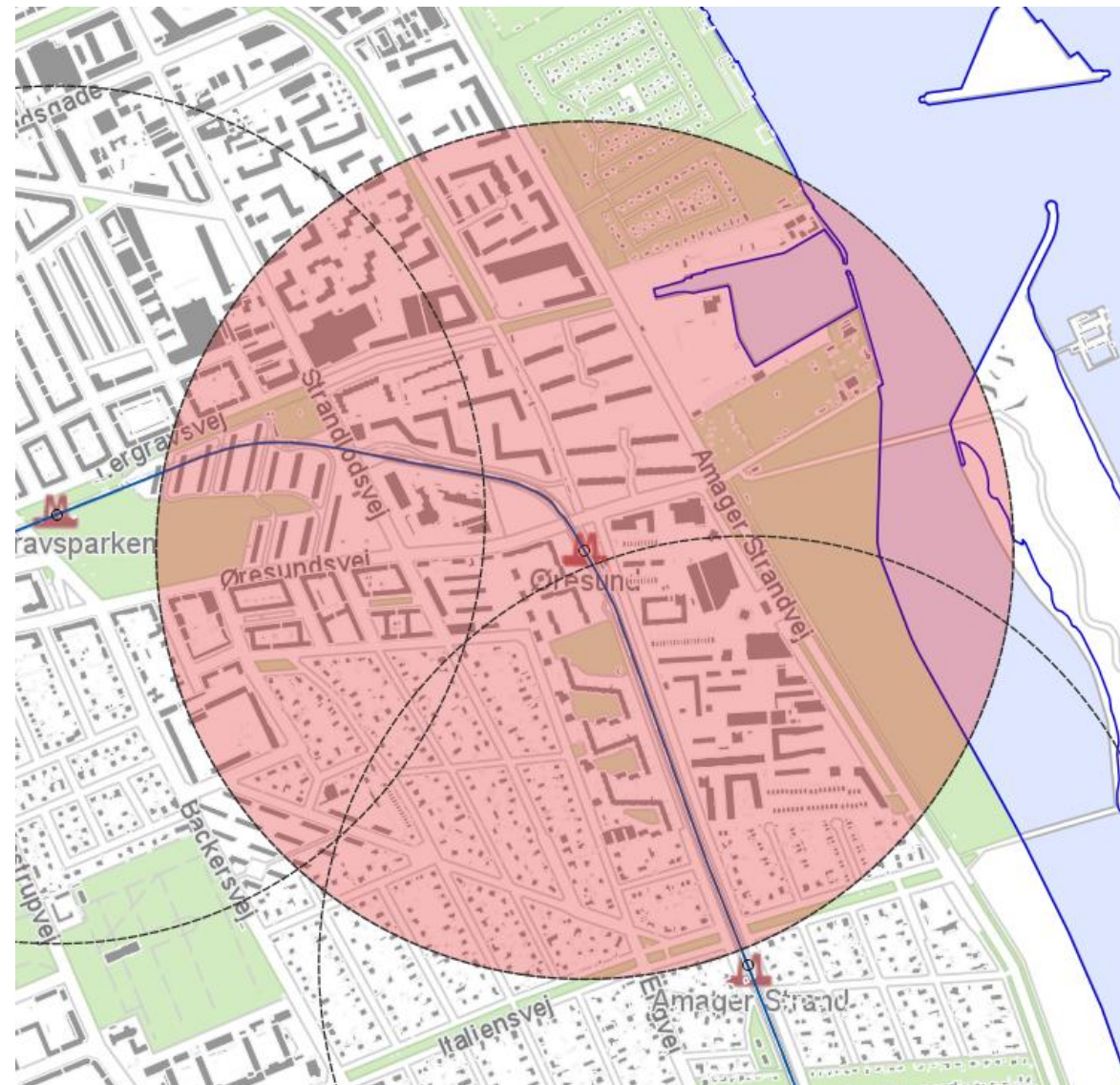
Det stationsnære område omfatter arealer med lavere tætheder, fx parcelhuse og kolonihaver.

Note 1: Antal boliger er ikke angivet, idet den fremtidige gennemsnitlige boligstørrelse ikke kendes.



# Øresund Station

Etageareal, bolig	502.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	90.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	52 %
Antal boliger	5.760
Antal indbyggere	11.300
Arbejdspladser (beregnet)	2.200
Potentielt antal rejsende	13.500





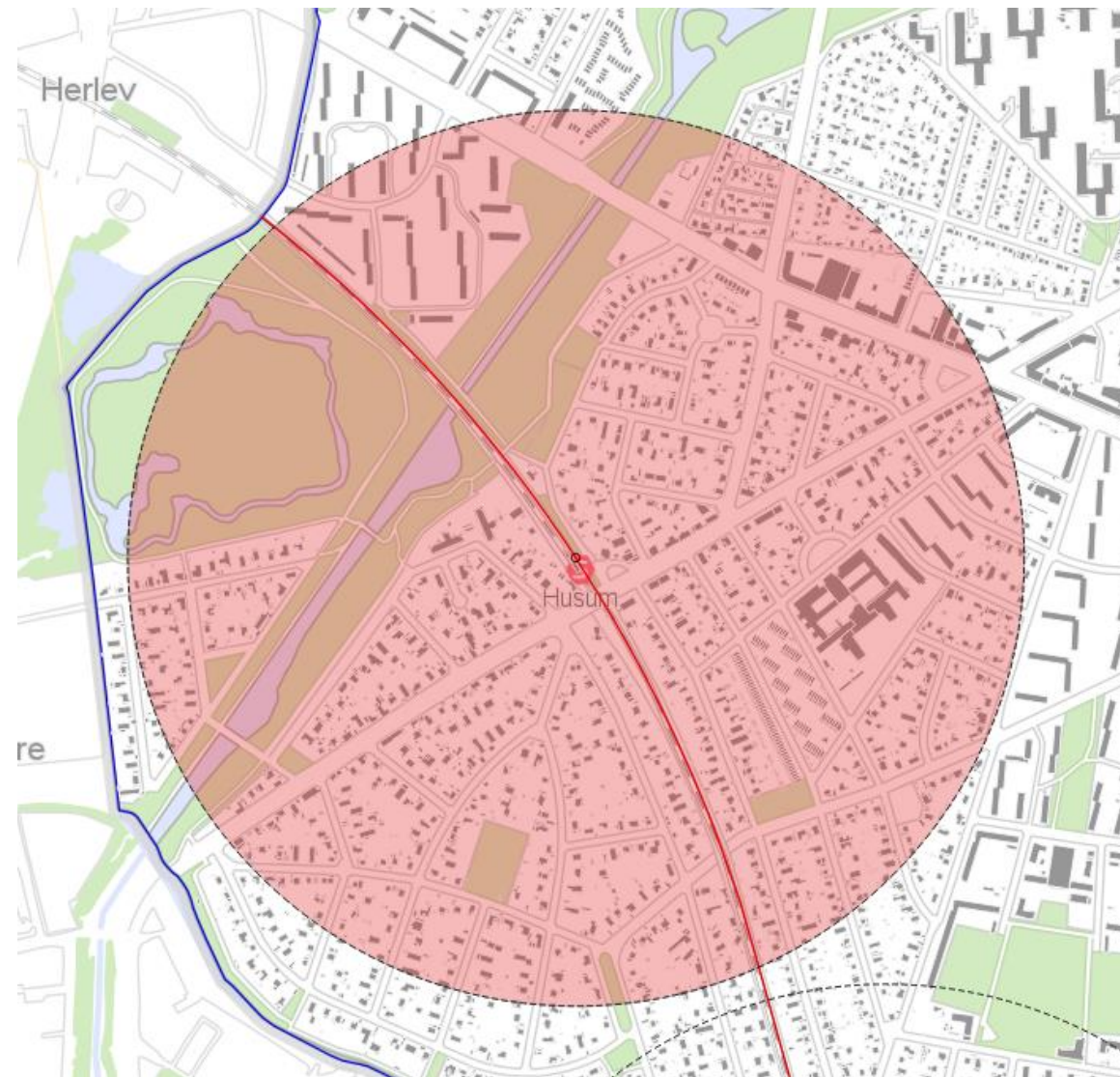
## Jyllingevej Station

Etageareal, bolig	226.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	67.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	26 %
Antal boliger	2.350
Antal indbyggere	5.600
Arbejdspladser (beregnet)	1.500
Potentielt antal rejsende	7.100



## Husum Station

Etageareal, bolig	173.000 m <sup>2</sup>
Etageareal, erhverv over terræn	25.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsestæthed	17 %
Antal boliger	1.770
Antal indbyggere	4.600
Arbejdspladser (beregnet)	800
Potentielt antal rejsende	5.400



## Eksempel på udviklingsproces og -økonomi



Eksisterende bygning  
i to plan med ca. 30%  
bebyggelsesprocent.

Salgspris på ca.  
40.000kr. pr. m2.



Hus købes.  
Hus nedrives.

Der ansøges om at  
hæve bebyggelses-  
procenten for nyt  
byggeri til 90-120 %.

For at det skal være  
rentabelt, kræver det  
en byggeretspris på 10-  
15.000kr. pr. m2.



Der bygges nyt lejlighedsprojekt med en  
bebyggelsesprocent på 90-120% i 3-4 plan. Derved 3-4  
gange så stort etageareal på grunden.

Udover pris for grunden vil en udvikler indregne følgende  
udgifter samt en risikogevinst/afkast:

- Nedrivning.
- Byggemodning.
- Liggetid for plangrundlag, byggetilladelse samt salg.
- Rådgiverudgifter, byggeomkostninger, renter.

Dette vil alt i alt ende på en salgspris som vil ligge i den  
meget høje ende for de undersøgte områder (med  
mindre det er et forfaldent hus som kan købes væsentligt  
under markedspris, dvs. under 20-25.000 kr. pr. m2)

## Erfaringer med fortætning af eksisterende by (I)

### Planlægning for fortætning

- Mens en del fortætning sker på én ejendom, er der også danske eksempler, hvor udviklere samler 15-20 parceller til et projekt. Det vil være hensigtsmæssigt at planlægge samlet for sådanne strækninger/områder, hvor der ønskes og er grundlag for en større fortætning.
- Jo flere der er involveret, jo vanskeligere er det juridisk og økonomisk, da der kan være ejere, som søger at blokere et projekt. Det vil derfor være nødvendigt med fleksibel kommunal planlægning, som ikke kræver fuldstændig realisering for at fungere i praksis i forhold til adgang, parkering, friareal etc.

### Risiko for investor og grundejere

- Der vil være behov for et tydeligt og vedblivende politisk signal om, at der er opbakning til kommunal planlægning for fortætning i et område, for at ejendomsudviklere og grundejere vil kunne agere, og for at naboer til projektet forstår formålet og processen.
- Ejendomsudviklerne har behov for en lav grad af risiko på grund af kompleksiteten ved at bygge i eksisterende by, antallet af parceller og at det udpræget er private borgere og ikke professionelle grundejere, de skal i dialog med.
- Grundejerne har tilsvarende brug for tryghed i forhold til økonomi og tidshorisont for et projekt, så de ved hvornår og på hvilke vilkår de skal videre til en ny bolig etc. Det kræver en pålidelig tidsplan for planlægning og byggesagsbehandling.



## Erfaringer med fortætning af eksisterende by (II)

### Fortætning i praksis

- Ejendomsudviklere vil typisk gå til grundejerne og indgå aftaler om at gå videre med et projekt (kun store investorer kan opkøbe huse forlods). Der er erfaringer for aftaler om fortsat leje af huse til de skal rives ned og evt. at nye boliger til de nuværende grundejere kan indgå i en aftale.

### Markeds- vurdering

- Det vurderes ikke økonomisk rentabelt at ændre hele kvarterer fra villaer til tættere bebyggelse. Årsagerne er, at mange villaer er i så god stand og så efterspurgt, at købsprisen vil være høj. Samtidig vil de mange grundejere vil gøre projekter meget kompleks at gennemføre.

### Mulige effekter

- Der vil være samfundsøkonomiske gevinster ved flere brugere af eksisterende kollektiv trafik og forsyning, bedre grundlag for kommunal og privat service mv., et mere mangfoldigt boligudbud mv. (fx ældreegnede boliger til lokale flytteinteresserede). Den opnåede tæthed i kendte eksempler vurderes ikke at kunne skabe grundlag for ny kollektiv trafikinfrastruktur.
- En bestilt undersøgelse om metro til flere bydele vil i løbet af 2024 se på passagergrundlag og herunder også byudvikling/fortætning.

# Kommunale handlemuligheder for at fremme fortætning (I)

## Målsætning

- Kommuneplanen kan i sin visionsdel rumme et kommunalt mål om fortætning udenfor brokvarterne for at fremme grøn mobilitet, bedre udnyttelse af infrastruktur og allerede bebygget areal og tilvejebringe mere blandede boligtyper. Dette mål skal understøttes af regulerende bestemmelser i rammer for lokalplanlægning, der kan være særligt målrettet imod at muliggøre fortætning.

## Flere rækkehuse og dobbelthuse

- Fortætning i mindre skala (typisk på én ejendom) kan fremmes ved at træffe beslutning om at fravige villaservitutter og fjerne kommuneplanens bestemmelse om mindstegrundstørrelse i B1-områder, som ved Kommuneplan 2019 blev fastlagt til min. 600 m<sup>2</sup> på baggrund af et politisk ændringsforslag.
- Derved vil der lettere kunne bygges dobbelt- og rækkehuse med flere familieboliger i villaområderne.

## Kommunale handlemuligheder for at fremme fortætning (II)

### Fortætning indfaldsveje/ større veje

- Kommuneplanen kan indeholde generelle bestemmelser om fortætning langs udpegede indfaldsveje/større veje. Her kan der åbnes for at bygge randbebyggelse mv. efter de kommuneplanens bestemmelser om huludfyldning og randbebyggelse, således at krav til bebyggelse, friareal mv. ikke er standardiserede, men tilpasses de konkrete muligheder. Realisering af projekter vil alt efter størrelse og kontekst kræve lokalplan.

### Større fortætnings- områder til etagebyggeri

- Kommuneplanen kan ændre rammerne for udvalgte områder fx omkring eksisterende stationer og trafikale knudepunkter til rammer for etagebyggeri. Derved kan der åbnes for nye tyngdepunkter med blandede boligtyper. Der er ikke foretaget en analyse af egnede lokaliteter og konkrete forhold. Det anbefales at gøre dette før en kommuneplanændring. Realisering af projekter vil kræve lokalplan.
- Det kan tilstræbes at lokalplanlægge for samlede vejstrækninger/områder, selv om de ikke forventes fortættet i deres helhed. Derved kan det undgås, at lokalplanlægning skal gennemføres for mange små enkeltprojekter og dermed bliver meget tids- og ressourcekrævende. Dette kræver, at lokalplanerne kan realiseres som delprojekter uden krav om samlede løsninger af parkering, friareal mv.