

14. SIKRING AF KULTURHISTORISKE BEVARINGSVÆRDIER

§

KOMMUNEPLANEN SKAL INDEHOLDE RETNINGSLINJER FOR VARETAGELSEN AF DE KULTURHISTORISKE BEVARINGSVÆRDIER, HERUNDER KIRKER, KIRKEGÅRDE OG DERES OMGIVELSER SAMT BELIGGENHEDEN AF ANDRE VÆRDIFULDE KULTURMILJØER.

BYUDVIKLING OG KØBENHAVNS HISTORISKE ARV

København har en meget værdifuld bygningsarv, som skal værnes om og bevares. I de eksisterende byområder skal omdannelse og opførelse af enkeltprojekter ske med respekt for byens identitet og særpræg. Omdannelse af erhvervs- og havneområder skal på en gang inddrage de strukturelle og arkitektoniske kvaliteter samt de kulturhistoriske spor og samtidig tilføre området nyt indhold og nutidig arkitektonisk kvalitet. Historiske anlæg og bygninger skal indgå i et samspil med nutidens livsstil og anvendelsesmønstre.

Regionplanens specifikke retningslinjer om kulturværdier 4.1.10 - 4.1.11 gælder udpegninger udenfor København og kan derfor ophæves for Københavns Kommune.

REDEGØRELSE

Københavns sammenhængende kulturhistoriske bevaringsværdier og helheder (kulturmiljøerne), der i henhold til planloven skal sikres, er et aktiv i byens udvikling af uvurderlig betydning for byens egenart og de enkelte bykvarterers identitet samt som grundlag for udvikling af tilstødende bebyggelser og områder. Der er tale om helheder og værdier - primært i form af fysiske anlæg, bygninger og strukturer - der afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling gennem tiden; og dermed om et potentiale, som skaber et særligt grundlag for

at opnå de kvaliteter i byomdannelsen, der kan opfylde ambitionen om København som en unik europæisk metropol.

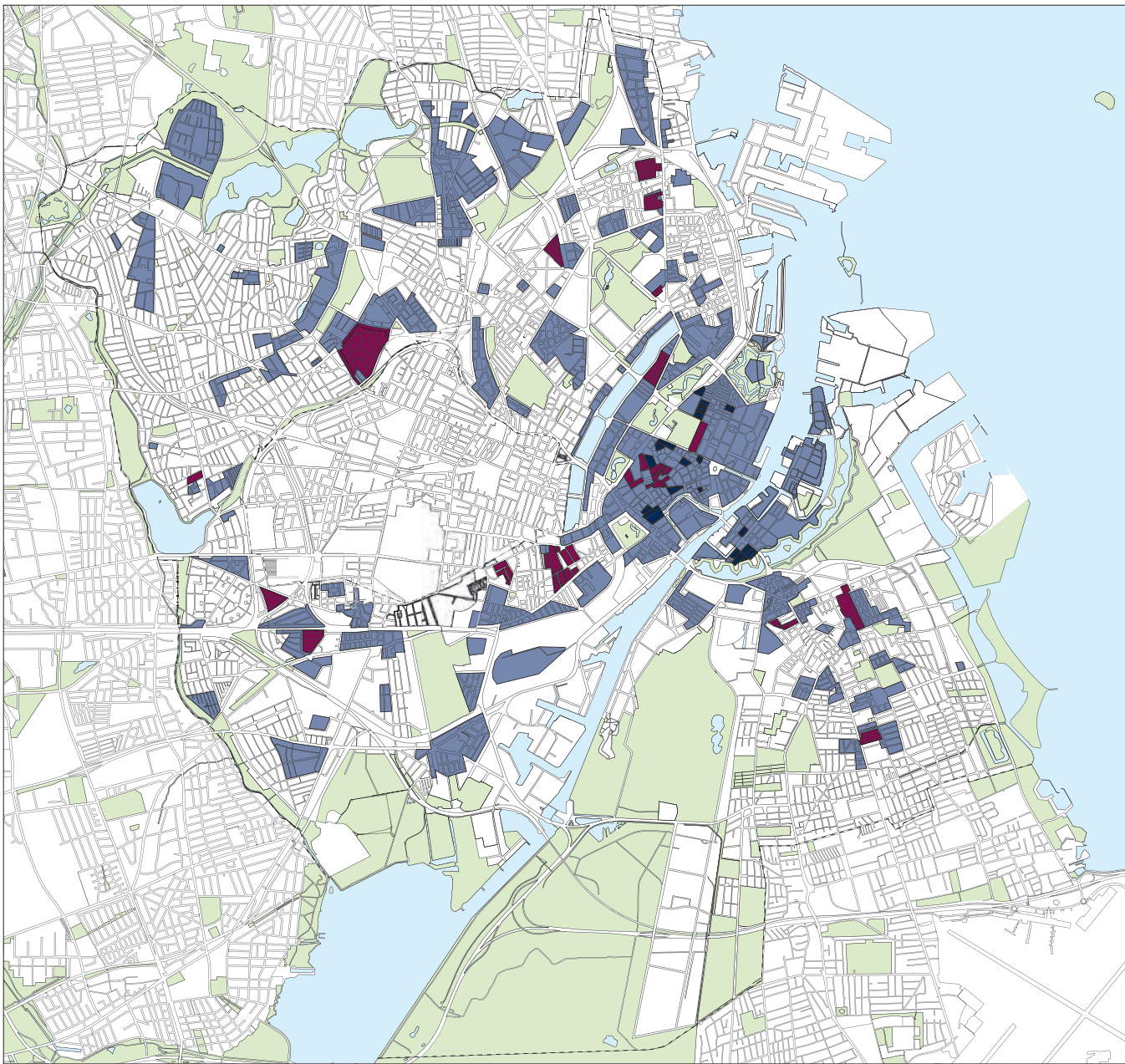
I dag varetages hensynet til kulturmiljøerne i flere forskellige lovgivninger. Den overvejende del af kulturmiljøerne er som det fremgår af kortet allerede beskrevet og sikret på forskellig vis; i de københavnske bydelsatlas, i den københavnske bygningspræmieringsordning, samt i kommuneplanerne fra 2001 og 2005. Kommuneplanerne fra 2001 og 2005 har udpeget områder med bebyggelser af særlig byarkitektonisk betydning og helhedspræg. Der er endvidere udarbejdet en lang række lokalplaner, som beskytter særligt værdifulde bebyggelser og områder. Udover kommuneplan og lokalplaner varetages de kulturhistoriske hensyn af lovgivning om bygningsbevaring, fortidsminder m.v. Der er dermed tale om en betydelig administrativ kompleksitet, som ikke skaber det bedste grundlag for helhedssyn, sammenhængende prioritering og optimal administration.

Udpegnings af særligt betydningsfulde kulturmiljøer er derfor på flere måder væsentlig i forhold til:




- Kommunens planlægning, for at sikre at vigtige elementer i Københavns udvikling tænkes ind allerede i de indledende faser af kommende byudviklingsprojekter
- Investorers, developeres og andres udvikling af nye projekter, hvor inddragelse af betydningsfulde københavnske kulturmiljømæssige kvaliteter er væsentlig og kan tjene som inspiration i forbindelse med byomdannelse
- Borgernes hverdag, hvor kulturarven skaber lokal identitet og forudsætninger for byopfattelsen og bylivet.

DET VIDERE ARBEJDE MED KØBENHAVNS KULTURARV

Københavns udvikling er gennem århundrederne - udover topografiske, naturgivne og i en vis udstrækning ejendomsræsmæssige forhold - tydeligt præget af en række temaer knyttet til byens skiftende militære, handels- og transportmæssige forudsætninger samt til rollen som residensby og politisk centrum, industriby og moderne storby med dens trafik anlæg, boligformer, tekniske anlæg og servicefaciliteter.



Bybevaring

-  Områder med bevaringsværdige bebyggelser
-  Bevarende lokalplaner
-  Bevarende byplaner

Alle disse roller har sat deres spor i byens strukturelle hovedtræk, bygningsmassen og byrummene samt i karakteren af de ubebyggede områder. Flere af de nævnte temaer og sammenhænge er relevante og kan understøtte hinanden. En række kulturmiljøer er af overordnet interesse, såsom en række militærhistoriske anlæg og betydningsfulde bygninger, mens andre er af mere regional eller lokal betydning, men med stor identitets- og fortællerværdi i en videre udvikling af byen.

En kortlægning og prioritering af kulturmiljøerne og bevaringsværdierne indenfor hvert tema er derfor relevant. Særlig interesse bør knyttes til tværgående temaer, der udtrykker en fælles historie. Af helt overordnet betydning samt forståelses- og fortællerværdi er sammenhængen mellem arbejde, bolig og fritid, som vil kunne sammenfatte kulturmiljøer fra forskellige temaer.

I første omgang er det vigtigt at få præciseret de relevante temaer og deres hovedindhold. Senere skal temaerne udmøntes i konkrete beskrivelser af de prioriterede elementer og retningslinier for den administrative varetagelse og formidlingen af kulturmiljøet skal udformes. Det skal i denne forbindelse præciseres hvilke elementer og hensyn, der allerede er tilstrækkeligt sikrede gennem fredning, forskellige beskyttelsesbestemmelser eller anden planlægning, ligesom et evt. behov for en egentlig kulturarvspolitik og værktøjsudvikling skal afklares. Hele opgaven fordrer bl.a. inddragelse af relevant faglig viden, en tværgående forvaltningsindsats og et lokalt engagement. Københavns Kommune vil udarbejde en eksempelsamling, der konkretiserer hensynene til kulturmiljøerne i byudviklingen.

17. ANVENDELSE AF VANDLØB, SØER OG KYSTVANDE

§

RETNINGSLINJER FOR VANDLØB, SØER OG KYSTVANDE KAN EKSEMPELVIS OMFATTE REKREATIV ANVENDELSE SÅSOM BADNING, SEJLADS OG FISKERI.

ANVENDELSE TIL BORTLEDNING AF REGNBETINGEDE UDLØB

Udledninger må ikke forårsage hydrauliske eller stofmæssige problemer i vandområderne, herunder kræve regulering af vandløb for at opnå tilstrækkelig afledningskapacitet. Udlederkrav fastsættes på baggrund af vandområdernes målsætning og anvendelse samt vandløbets vandføring.

ÅBNING AF RØRLAGTE VANDLØB

Der skal skabes nye vandområder ved genåbning af rørlagte vandløbsstrækninger.

VANDKREDSLØB OG GRUNDVAND

Grundvandet skal beskyttes mod forringelser, og udnyttelsen af grundvandet skal ske under hensyntagen til det samlede vandkredsløb. Ved bygge- og anlægsprojekter skal vandpåvirkningen minimeres, og muligheden for anvendelse af sekundært vand skal indtænkes. Der gives som hovedregel ikke tilladelse til permanent grundvandsdræning i forbindelse med nyt byggeri og anlægsprojekter.

ANVENDELSE AF KYSTVANDE

Anlæg af nye bade faciliteter som for eksempel havnebad ved Islands Brygge og Amager Strandpark har vist, at der er stor interesse blandt københavnere for at anvende vandet til badning og andre rekreative formål. Kystvandenes kvalitet og naturindhold skal i tilstrækkelig grad muliggøre badning, dykning, lystfiskeri og lignende aktiviteter. Dette gælder generelt, men

især hvor kystvande grænser op til rekreative områder, f.eks. i Svanmøllebugten og i Kalveboderne, der er omgivet af rekreative områder.

LAVVANDEDE KYSTVANDE

Lavvandede dele af kystvandene (0-6 meter vanddybde) skal så vidt muligt friholdes for påvirkninger, der skader deres naturindhold. Ved opfyldning af lavvandede områder langs Københavns kyster skal det undersøges, om der andetsteds kan skabes nye lavvandede områder til gavn for dyre- og plantelivet, uden at dette er til skade for sejladsikkerheden mv.

Indtil de statslige vandplaner træder i kraft i 2009 skal både anvendelsen og kvaliteten af vandløb, søer og kystvande administreres i overensstemmelse med retningslinjerne i Regionplan 2005. Regionplanens retningslinjer 5.1.1 – 5.1.2, 5.2.1 – 5.2.17 og 5.3.1 – 5.3.16 er derfor gældende for Københavns Kommune indtil de ophæves med vandplanerne.

REDEGØRELSE

Københavns vandområder administreres frem til slutningen af 2009 efter regionplanens målsætninger, der er ophøjet til landsplandirektiv. Som følge af et EU-direktiv, "Vandrammedirektivet", skal vandområderne herefter administreres efter statslige vandplaner, som staten i øjeblikket er ved at udarbejde. Når vandplanerne er færdige, har Københavns Kommune et år til slutningen af 2010 til at udarbejde handleplaner som sikrer, at målsætningerne opfyldes. Målsætningerne skal være opfyldt i 2015.

Grundvandsressourcen omfattes også af den statslige planlægning og skal ligeledes inden 2015 have opnået god tilstand. Kommunens egne drikkevandsressourcer udnyttes, så vidt det er teknisk og økonomisk muligt, af hensyn til bæredygtighed og forsyningsikkerhed. Grundvandsforurening forebygges gennem virksomhedstilsyn, oprensning af jordforurening i forbindelse med byggeprojekter og ved akut forurening samt gennem nedbringelse af pesticid- og kemikalieforbrug.

De statslige vandplaner forventes ikke at ændre de nuværende målsætninger i kommunens vandområder. Målsætningerne

får dog en anden betegnelse, fordi der på dette område er sket en harmonisering i EU. Harmoniseringen betyder også, at der sættes strenge krav til håndhævelsen af målsætningernes opfyldelse.

Københavns Kommune har selv ønsket at skærpe målsætningen i Prøvestenskanalen og Frederiksholmsløbet, så den i fremtiden får status af "potentielt/god økologisk kvalitet". For Prøvestenskanalen skyldes det, at tillædningerne fra Prøvestenen er stoppet og de forurenede områder af havbunden er oprenset. For Frederiksholmsløbet skyldes det, at vandkvaliteten forventes at være stærkt forbedret som følge af kommunens spildevandsplan, som også vil forbedre vandkvaliteten i Teglværkshavnen.

For Københavns marine områder er målsætningerne opfyldt alle steder undtagen Kalveboderne, hvor vandkvaliteten ødelægges af overløbsvand, som kommer med Harrestrup Å fra overløb højere oppe i åen. Københavns Kommune har sammen med de øvrige kommuner langs åen udarbejdet et overordnet idéforslag til statens vandplan for Harrestrup Å og Kalveboderne. Idéforslaget beskriver de tiltag, hver enkelt kommune skal gennemføre, for at målsætningerne for åen og Kalveboderne opfyldes. København har optaget sin indsats i Spildevandsplan 2008.

Lavvandede marine områder har stor betydning for marine dyr og er vigtige for bundvegetationen. Opfyldninger i havnen og kystområderne tæt ved København betyder, at lavvandede områder med en biologisk mangfoldighed forsvinder. I og nær en storby som København kan opfyldninger ikke undgås, men det er vigtigt også at tage hensyn til naturen. Kommunen vil derfor arbejde for, at lavvandede områder i selve havnen friholdes for skadelige aktiviteter. Ved opfyldning udenfor havnen vil kommunen undersøge, om det er muligt at kompensere for disse opfyldninger ved at etablere nye lavvandede områder.

Bortset fra Damhussøen og De Indre Søer lever ingen af de ferske vandområder op til målsætningerne. En betydelig del af de nuværende problemer skyldes forurening, der er sket for

mange år side. Der er udarbejdet en vandområdeplan for de nordlige vandområder. Ligesom i Harrestrup Å er der også her flere kommuner om forureningen. København har gennemført de fleste af de tiltag, som kommunen skulle udføre.

Der er også formuleret mål om åbning af rørlagte vandløb. I øjeblikket arbejdes der på projekter om åbning af Lygte Å i Lersøparken og Grøndalsparken.. Det er derfor vigtigt, at der friholdes en zone på 10 m omkring de rørlagte vandløb, idet åbningen af vandløbene kræver plads til bund og skråninger ned til vandløbet.

18. AREALANVENDELSEN I KYSTNÆRHEDSZONEN

§

HOVEDSIGTET MED UDLÆGGET AF KYSTNÆRHEDSZONEN ER, AT LANDETS KYSTOMRÅDER SKAL FRIHOLDNES FOR BEBYGGELSE OG ANLÆG, DER IKKE ER AFHÆNGIGE AF KYSTNÆRHED.

PLANLÆGNING I KYSTNÆRHEDSZONEN

I kystnærhedszonen som vist på kortet må der kun ske ny planlægning for anlæg, hvis der er en særlig planmæssig eller funktionel grund til at lokalisere dem kystnært. Anlæg omfattet af gældende lokalplaner eller af plejeplaner i medfør af fredninger kan realiseres som beskrevet i planerne.

I kystnærhedszonen planlægges der ikke for nye anlæg eller aktiviteter i forhold til Kommuneplan 2005. De lokalplanlagte anlæg og anlæg omfattet af plejeplaner for de fredede områder (genvindings- og deponeringsanlæg i Københavns Miljøcenter, kolonihaver på Amager Fælled mv.) videreføres i planperioden. De områder, der ikke er udpeget til kolonihaver eller til miljøcenter med efterfølgende anvendelse til bl.a. kolonihaver, forventes friholdt for bebyggelse i planperioden.

DEN KYSTNÆRE BYZONE

I de øvrige dele af byen, der ligger direkte ud til kysten (den kystnære byzone), skal de fremtidige bebyggelsesforhold i overensstemmelse med planloven udformes bl.a. under hensyn til samspillet med kystlandskabet, herunder evt. kulturhistoriske eller naturmæssige interesser i området, samtidig med at der tages det fornødne hensyn til den infrastruktur, der har behov for en placering ved kysten, og til at sikre offentligheden adgang til kysten.

Regionplanens retningslinjer 1.1.21 og 1.2.7 kan hermed ophæves for Københavns Kommune.

REDEGØRELSE

Kystnærhedszonen

Kystnærhedszonen omfatter kystområderne i ca. 3 kilometers afstand fra kysten i landzone og sommerhusområder. Da stort set hele kommunen er byzone, ligger kun en meget lille del af kommunen i kystnærhedszonen.

Københavns Kommune har ingen naturskabte kyster. Alle kyster, såvel havnekajer som grønne kyster og strande, er menneskeskabte, og de fleste er af ret ny dato.

I varetagelsen af kystnærhedszonen lægges der vægt på såvel en friholdelse for nye anlæg, der ikke kræver en kystnær lokalisering som en sikring af befolkningens adgang til kysten. Hele kyststrækningen i kystnærhedszonen er gjort tilgængelig med en offentlig sti.

DEN KYSTNÆRE BYZONE

Kommunens kystnære byzone har en meget sammensat karakter. På grund af bystrukturen er en stor del af denne zone uden nogen visuel eller funktionel sammenhæng med kysten. I disse områder er der ikke noget reelt samspil med kysten. De øvrige dele af den kystnære byzone er præget af kystens menneskeskabte karakter, idet en naturlig topografi er stort set fraværende. Kysten og havneområderne er i alt væsentligt skabt ved opfyldning og derfor karakteriseret ved et ensartet fladt terræn i nogle få meters højde over vandet. Bygningsmæssigt er den kystnære byzone præget af såvel sparsomt bebyggede områder som områder med meget store bygningsvolumener, som er synlige over store afstande.

Kommunens planlægning sigter mod at give befolkningen den videst mulige adgang til kysten. Over alt hvor byomdannelse mv. giver mulighed for det etableres der promenader, stier og lign. langs kysten. Kun i områder med sikkerheds- og miljømæssige hindringer for offentlig adgang vil befolkningen også på længere sigt være afskåret fra at færdes langs kysten.

19. REALISERING AF LANDSPLANDIREKTIVER, HERUNDER FINGERPLAN 2007

§

I KOMMUNEPLANEN SKAL DER FASTSÆTTES RETNINGSLINJER FOR REALISERING AF LANDSPLANDIREKTIVER.

DETTE VARETAGES I RETNINGSLINIERNE FOR RÆKKEFØLGE OG I KØBENHAVNS KOMMUNES LOKALISERINGS-PRINCIPPER FOR BEBYGGELSE, DETAILHANDEL MV.

OPHÆVELSE AF RETNINGSLINJER

Der er en række emner i planlovens emnekatalog i § 11 a, der ikke er relevante for en by som København.

Det gælder dermed også en række regionplanretningslinier fra Regionplan 2005. Dette afsnit opregner de retningslinier, der ikke er relevante for København, og ophæver samtidig retningslinierne på disse områder fra Regionplan 2005.

10 VARETAGELSE AF JORDBRUGSINTERESSER

Der er ikke områder af særlig betydning for jordbrugserhvervet i kommunen. Der er heller ikke udpeget områder i Regionplan 2005. Regionplanens retningslinjer 4.4.1 - 4.4.5 kan derfor ophæves for Københavns Kommune.

11. BELIGGENHED AF SKOVREJSNINGSOMRÅDER

Der er ikke skovrejsningsområder eller områder, hvor skovrejsning er uønsket, i kommunen. Der er heller ikke udpeget områder i Regionplan 2005. Regionplanens retningslinjer 4.5.1 - 4.5.3 kan derfor ophæves for Københavns Kommune.

12. LAVBUNDSOMRÅDER

Der er ikke lavbundsarealer, der skal kunne genoprettes til vådområder, i kommunen. Der er heller ikke udpeget sådanne arealer i Regionplan 2005. Øvrige lavbundsarealer varetages med kommuneplanens bestemmelser om naturbeskyttelse. Regionplanens retningslinje 4.1.8 kan derfor ophæves for Københavns Kommune.

15 VARETAGELSE AF LANDSKABELIGE VÆRDIER

I Københavns Kommune er områder med landskabelige værdier sammenfaldende med områder med naturbeskyttelsesværdier og omfattet af den sikring, der ligger i kommuneplanens bestemmelser for disse områder. Dertil kommer, at områderne alle er fredet. Regionplanens retningslinjer 4.1.1 - 4.1.7 og 4.1.9 kan derfor ophæves for Københavns Kommune.

16. SIKRING AF GEOLOGISKE BEVARINGSVÆRDIER

Der er ikke områder med geologiske bevaringsværdier i kommunen. Der er heller ikke udpeget områder i Regionplan 2005. Regionplanen indeholder ikke specifikke retningslinjer for geologi.

REDEGØRELSE



KØBENHAVN ER SAMMENLIGNET MED ANDRE BYER EN MEGET VELFUNDERENDE BY, HVOR UDVIKLING OG OMTANKE GÅR HÅND I HÅND. DET ER ET OPLAGT KONKURRENCEPARAMETER, SOM KØBENHAVN FORSAT SKAL VÆRNE OM. DET APPELLERER BÅDE TIL VIRKSOMHEDER SOM GERNE INVESTERER I KØBENHAVN OG TIL KØBENHAVNERNE, DER HAR TAGET IMOD DE NYE TILBUD OM ET MODERNE BYLIV I FORM AF NYE BOLIGER OG REKREATIVE MULIGHEDER, F. EKS. HAVNEBADET OG AMAGER STRANDPARK MM.

KØBENHAVNS CENTRALE UDFORDRINGER

Denne redegørelse fortæller, hvor København står i forhold til byens centrale udfordringer; hvilke svar København allerede har givet på udfordringerne og hvordan kommuneplanen supplerer eller bygger videre på disse initiativer:

København har som beskrevet indledningsvist fem helt centrale udfordringer, som repeteres nedenfor:

1. Udviklingen i trafikken er den helt store udfordring - i 2025 vil der være 30-40 % mere biltrafik, hvis ikke der gøres noget. Det går udover luftkvaliteten og der kommer mere støj, som kan true københavnernes helbred. Udover støj og partikler skal København yde sit bidrag til at nedbringe CO₂-udslippet. Energiforbruget i bygninger og trafikken er den største udfordring i forsøget på at nedbringe CO₂-udslippet.
2. I 2025 vil der være 45.000 flere københavnere – det er en by på størrelse med Roskilde by. Det kræver nye boliger til priser, der også kan betales af lav- og mellemindkomstgrupper, som ofte er beskæftiget i byens velfærdserhverv. I de næste 10 år går mange skolelærere, pædagoger og politibetjente på pension. København skal forsat kunne tiltrække medarbejdere til denne type erhverv.
3. København er blevet en mere splittet by - i stedet for at være kendt for sammenhængskraft er byen langsomt blevet mere adskilt. Det er en stor udfordring at vende denne udviklingstendens inden det er for sent.
4. København taber terræn til andre storbyer. Hovedstaden har ikke været i stand til at opretholde samme vækst som Helsinki, Stockholm og Oslo. Hovedstaden har for få succesfulde vækstiværksættere og for få højtuddannede i arbejdsstyrken sammenlignet med andre storbyregioner. Der er brug for at tiltrække og fastholde højtuddannede og skabe gode rammer for iværksættere.
5. København er vokset ned til havnen og ud mod Øresundskysten. Byudvikling og investeringer i infrastruktur skal tænkes sammen.

UDFORDRING 1 - MERE TRÆNGSEL OG ØGET ENERGIFORBRUG

KØBENHAVN ER SAMMENLIGNET MED ANDRE EURO-PÆISKE BYER EN REN OG VELFUNGERENDE BY. MEN TRÆNGSLEN ER STIGENDE OG CO₂-UDSLIPPET ER PÅ VEJ I DEN FORKERTE RETNING. I ROLLEN SOM MILJØ-METROPOL BØR KØBENHAVN VISE VEJEN.

HVOR STÅR KØBENHAVN?

Københavns trafiksystem er under pres trods markante forbedringer af den kollektive trafik og flere cykler på cykelstierne. Energiforbruget vil stige med nybyggeriet, hvis ikke miljø- og energikravene tænkes med fra start, ligesom stigningen i trafikken medfører et højere energiforbrug og CO₂-udslip.

København har muligheden for at gøre byudviklingen til en del af løsningen frem for forsat at være hovedårsag til stigende trafikmængder med mere trængsel og partikeludslip. Der er et stort potentiale i at mindske byens CO₂-udslip, hvis miljø- og energikrav tænkes med fra start i byens nybyggerier.

Flere biler og mere trafik truer sundheden

De senere års positive økonomiske udvikling i København har medført et stigende bilejerskab i København. Det er en af hovedårsagerne til den stigende biltrafik i byens gader på 1 % pr. år i de senere år. Det er især på de store veje, hvor den gennemkørende trafik søges samlet og nær kommunegrænsen til omegnskommunerne. I de inderste bydele har biltrafikken stort set være uændret i de sidste 20 år.

Udviklingen har en række uheldige effekter. Gadeparkeringen og fremkommeligheden i gaderne er under pres, hvilket bl.a. betyder, at biltrafikken i København afvikles langsommere, ligesom fremkommeligheden for busserne har fået vanskeligere vilkår. Den stigende trængsel betyder, at bilernes gennemsnitshastighed er faldet fra 33 km/t i 1995 og 27 km/t i 2005.

Beregninger viser, at trængslen i hovedstadsområdet kan komme til at koste 11,5 mia. kr. årligt p.g.a. spildtid i hovedstadsområdet i 2015. Trængsel er ikke kun spild af tid og penge, det er

også en belastning for Københavnernes sundhed, ligesom København bare er mindre velfungerende, når trafikken ikke afvikles effektivt.

Der er dokumenteret en klar sammenhæng mellem hjerte-karsygdomme, kræft og mængden af partikler i luften. Vedvarende støj, som er en anden kendt effekt af trafik, medfører stress som på længere sigt kan give helbredsproblemer.

Kollektiv trafik i fremgang

I modsætning til resten af landet er den kollektive trafik i København inde i en positiv udvikling. Det samlede antal rejser med kollektiv trafik i København er svagt stigende trods det stigende bilejerskab. Den hurtige metrobetjening på tværs af havnen betyder, at den kollektive trafik her er steget med 50 %.

Beregninger, der er gennemført i forbindelse med planlægningen af Metrocityringen, viser at metroen vil overtage en stor del af den kollektive trafikbetjening i city og brokvarterne, hvor langt de fleste boliger vil have mindre end 600 meter til den nærmeste metrostation. Metrorejserne vil udgøre over halvdelen af turene med den kollektive trafik.

Cykeltrafik er også i fremgang

Mange bilejere i København lader i forbindelse med den daglige tur til arbejde i København bilen stå, og vælger istedet cyklen eller den kollektive trafik.

Men den stigende cykeltrafik giver anledning til nye problemer i byen. Nogle strækninger er nu så benyttede, at cykelisterne oplever trængsel på cykelstierne i myldretiden.

Et stykke vej til en bæredygtig trafik fordeling

Selvom det går fremad for både cykelister og kollektiv trafik, så er det svært at opfylde Københavns kommunes målsætning om en bæredygtig trafikafvikling med en fordeling på transportmidlerne for alle tur ialt med mindst 1/3 cykeltrafik, mindst 1/3 kollektiv trafik og højest 1/3 biltrafik.

Modelberegninger for år 2030 viser, at der for turene i København vil være en overvægt af cykelture, mens der for turene til og fra København vil være en overvægt af biler. Det betyder, at

målsætningen om en bæredygtig trafikfordeling ikke umiddelbart kan indfris.

Det er klart, at modelberegninger på lang sigt er behæftet med usikkerhed. Den forventede udvikling vidner imidlertid om, at adfærdsregulerende foranstaltninger vil være et nødvendigt virkemiddel i forsøget på at nå målet om en bæredygtig trafikfordeling.

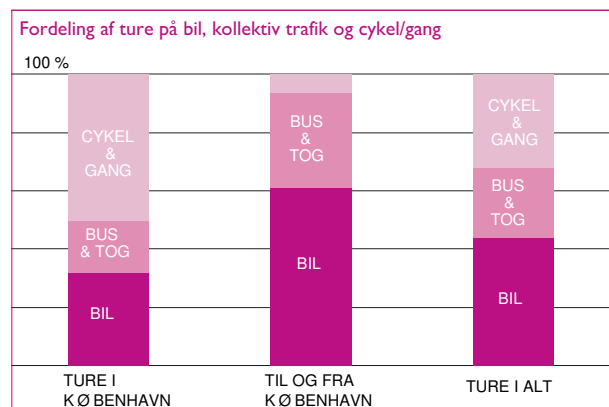
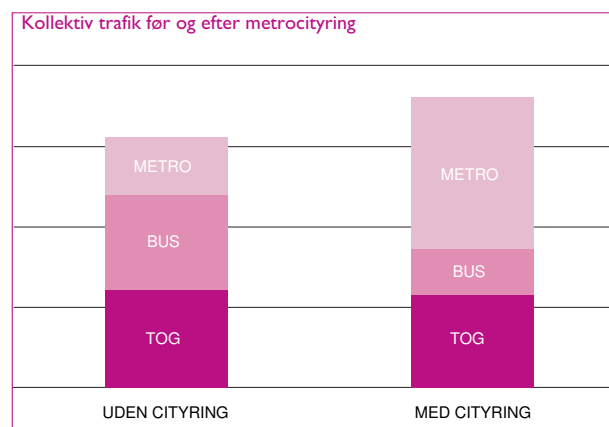
København vil invitere befolkningen til at gå mere, både som led i at skabe et mere bæredygtigt transportsystem og for at øge sundheden i befolkningen og kvaliteten af byens rum. Gåture er i dag den mest anvendte motionsform på tværs af alder og køn. Planlægningen af byens rum skal sigte mod at flere mennesker går på strøggaderne og den skal fremme den rekreative gang. Erstatning af de korte bilture med gangtrafik vil yderligere kunne understøtte et mere bæredygtigt transportsystem.

Kapaciteten på mange af byens fortove er stærkt nedsat på brokvarterernes strøggader og i Middelalderbyens smalle gader. Flere og flere caféstole og borde, vareudstillinger, skilte, parkerede cykler og trafikskilte mv. fylder op på fortovene. Behovet for mere plads til gående er desuden ændret med flere gående med hjul, rullestole, el-kørestole, indkøbsvogne, barnevogne, kufferter samt et stigende antal rollatorer mv. Fodgængerarealerne søges udvidet og funktionerne reorganiseret på strøggader, ved trafikknudepunkter og i de smalle gader i Middelalderbyen.

TRAFIKSIKKERHED

2005 var det sikreste år i trafikken i København i de sidste 50 år. Men nu er antallet af dræbte og alvorligt tilskadede steget for andet år i træk. 19 personer blev dræbt og 272 kom alvorligt tilskade i 2007. Det er en markant stigning i forhold til 2005, hvor 11 blev dræbt og 231 kom alvorligt tilskade i trafikken. Cyklister og fodgængere udgør tilsammen over 60 % af de dræbte og alvorligt tilskadede. For cyklister er der et lyspunkt. Set over de sidste to år er trafikikkerheden for cyklister blevet bedre. For de fleste grupper er der tale om markante stigninger jf. figur til højre.

Københavns Kommune har revideret sin trafikikkerhedsplan fra 2001, da målsætningen om fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede allerede blev nået i 2005. Den nye og stærkere målsætning er at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede med 40 % frem til 2012 med udgangspunkt i årene 2003-2005. Mest markant er målet for cyklister, idet antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister ønskes reduceret med 50 %.



Fodgængere	32 % flere dræbte og alvorligt tilskadede
Motorcyklister	41 % flere dræbte og alvorligt tilskadede
Bilister	37 % flere dræbte og alvorligt tilskadede

Initiativ	Om initiativet	Resultater og Effekter
Metroens - 4 etape	Der er indgået aftale med staten og Frederiksberg Kommune om etablering af metrocityringen.	Metroens 4. etape løfter den kollektiv trafiks kvalitet mærkbar for virksomheder og boliger.
Verdens bedste cykelby	Det er besluttet at anlægge flere cykelstier; skabe større og bedre cykelparkering.	Flere cykelruter og cykelparkering forbedrer forholdene for cyklisterne, hvis udvikling allerede er inde i en positiv cirkel. De nye forbedrede forhold kan give et yderligere skub i den rigtige retning – flere cyklister.
Trængselsprojektet	Københavns Kommune arbejder for at indføre trængselsafgifter i København, men har ikke hjemmel til at indføre dem. Det kræver ny lovgivning.	Erfaringerne fra andre europæiske byer viser, at trængselsafgifterne regulerer trafikadfærden, således at flere vælger kollektiv trafik. Det giver færre biler på vejene og dermed en mere effektiv trafik afvikling i byen.
Miljøzoner	Der er indført en miljøzone i København, hvor der stilles krav om større køretøjer skal have partikelfiltre. Dette for at forbedrer luftkvaliteten.	Indførslen af miljøzoner vil bidrage til at forbedre luftkvaliteten i form af færre partikler.
Uheld i forbindelse med tung transport	København vil gennem en vifte af aktiviteter arbejde målrettet for at nedbringe antallet af ulykker med tunge lastbiler.	Det forventes at indsatsen vil øge trygheden for cyklister og reducere antallet af ulykker med store køretøjer.
Virksomheder på rette sted	Virksomheder placeres i byen med afsæt i en virksomhedsklassifikation, som fremmer anvendelsen af kollektiv trafik og sikrer afstand til støjende og risikovirksomheder i almindelighed.	Placeringen af virksomhederne på det rette sted sikrer afstand mellem forurenende virksomheder og mere følsomme funktioner. Det mindsker risiko for, at uheld på virksomhederne får fatale konsekvenser for boliger mm. Trafikskabende virksomheder lokaliseres så vidt muligt stationsnær.
Miljømetropolen og Agenda 21	København markerer sine ambitioner om at være verdens miljømetropol. Agenda 21 planen er med til at realisere ønskerne. Kommuneplan 09 bidrager til at realisere målsætninger i byudviklingen.	Miljømetropolen sætter København på dagsordenen og bringer byen tættere på løsningen af byens miljøproblemer.
Klimaplan 2015	Københavns Kommune er i gang med en større klimaplan, der lancerer en lang række initiativer der skal minimere byens CO ² -udslip.	Klimaplanen sikrer, at København forebygger en lang række af de miljøproblemer de menneskeskabte klimaforandringer vil afstedkomme. Der foretages endvidere klimatilpasning af nybyggeri som fremtidssikrer byens byggeri.
Bynet 2018	Københavns Kommune vil sammen med trafiksekskaberne udarbejde en plan, der sikrer bedre sammenhæng mellem bus, metro og tog. Planen har særligt fokus på situationen efter 2018, hvor Metrocityringen er åbnet.	Det overordnede mål for arbejdet er at øge den kollektive trafiks markedsandel i Københavns Kommune. Det kan bl.a. ske gennem udvikling af trafikale knudepunkter i kommunen, tilpasning af bussystemet så det i højere grad understøtter det nuværende og kommende metrosystem samt udvikling af trafikinformation på stationer og ved stoppesteder.

Trafiksikkerhedsarbejdet er koncentreret om følgende fire indsatsområder i perioden frem til 2012:

1. ulykker med cyklister
2. ulykker med fodgængere
3. ulykker i kryds
4. ulykker med unge risikobilister

For hvert af disse indsatsområder er der opstillet specifikke mål, og der udarbejdes indsatsplaner

Et andet indsatsområde for at øge sikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter i København er indførelsen af en forbudszone mod tung trafik. Inden for zonen er kørsel med lastbiler med en totalvægt på over 18 tons forbudt.

TILGÆNGELIGHED

København skal være en fysisk tilgængelig by, hvor alle har reel bevægelsesfrihed, kan færdes overalt og kan deltage i byens liv. Eksisterende barrierer i byrummet skal nedbrydes, og der skal sikres, at der ikke skabes nye barrierer i forbindelse med ombygning af gader, pladser og parker og ved nybyggeri. Desuden skal tilgængeligheden være i orden når byen udvides ifm. byudvikling af fx Nordhavnen og Ørestaden.

Sanering af eksisterende byrum baseres på en rutenetmodel, hvor vigtige ruter gennem byen saneres med fokus på tilgængelighed. Første rute - fra Hovedbanegården til Nyhavn – er åbnet august 2008. De følgende ruter er Christianshavnsruten fra Amager Torv til Christmas Møller Plads og Købmagergade-ruten fra Nørrevold til Amager Torv. Fremtidige ruter udpeges blandt andet på baggrund af kommunens byrumshandlingsplan og med inddragelse af byens borgere. De fysiske københavnerløsninger samles i et egentligt tilgængelighedskatalog, som kan give svar på hvordan tilgængeligheden indarbejdes i København.

Københavns CO₂-udslip

Byudviklingen og nybyggeriet i de større byudviklingsområde vil afstedkomme en stigning i materiale, vand, varme og elforbruget, samt CO₂-udledningen, mere affald og spildevand. Boligmassen er sammen med trafikken en af de helt store syn-

dere, hvad angår energiforbrug, hvorfor en indsat er nødvendig her:

HVAD GØR KØBENHAVN OG VIRKER DET?

København har en stærk ambition om, at byen skal være verdens miljømetropol. Målsætningen bygger på et godt fundament, som giver mulighederne for at byen kan gå foran, men også forpligter København til handling, hvis ambitionen skal opfyldes.

BEHOV FOR YDERLIGERE INITIATIVER

De igangsatte initiativer bringer København tættere på at kunne håndtere udfordringen om mere trængsel og et stigende energiforbrug og CO₂-udslip.

Der er ingen tvivl. De ambitiøse målsætninger om, at København som verdens miljømetropol og i forlængelse af det klimaplanen kommer med konkrete bud på, hvordan en bæredygtig byudvikling kan tage form. Det kan helt sikkert sætte København i en gunstig konkurrence position, fordi byen vil konsolidere sig som en velfungerende by med styr på miljø og trafik.

Kommuneplan 2009 sammensætter nogle af de kendte virkemidler på en ny måde i en trafik og byudviklingspakke og der anvendes et helt nyt virkemiddel – lavenergiområder - til at nedbringe byens CO₂-udslip.

Trafik og byudviklingspakke

Hvad angår trængslen er der behov for at se de forskellige virkemidler som et samlet hele. Det vil sige, at trængselsafgifter skal ses i sammenhæng med en forøgelse af kapaciteten i den kollektiv trafik og med en prioritering af byudviklingen i de stationsnære områder i København.

Udviklingen af de stationsnære områder handler først og fremmest om at skabe en attraktiv og levende by, som appellerer til både københavnere og andre brugere af byen. Der skal være parkeringspladser til dem, der vælger at bo i de stationsnære områder. Samtidig skal der være et stærkt incitament for dem der pendler til områderne til at vælge den kollektive trafik, hvorfor denne selvfølgelig fortsat skal udbygges. En begrænsning

af antallet af parkeringspladser kan være med til at give det sidste skub over i den kollektive trafik.

passe parkering - men som typisk har en god trafikbetjening, kan etablere et mindre antal parkeringspladser.

For at begrænse pendlertrafikken i bil fastsættes maksimale parkeringsnormer i de tætte bykvarterer (tætbyen) og i udpegede byudviklingsområder. Områderne er kendetegnet ved at have en god kollektiv trafikbetjening eller at være områder, hvor der satses på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig byudvikling.

For områder til boliger og serviceerhverv (C-områder) fastsættes parkeringsnormen til maksimalt 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal og for områder til serviceerhverv (S-områder) til maksimalt 1 parkeringsplads pr. 150 m² etageareal. Særligt i de nye tætte og blandede byområder (C-områder) er der mulighed for at 'dobbeludnytte' parkeringspladserne, således at virksomhederne fortrinsvis benytter parkeringspladserne om dagen og beboerne fortrinsvis benytter parkeringspladserne om natten og i weekenderne.

For moderne kontorvirksomheder svarer en effektiv parkeringsnorm på 1 plads pr. 150 m² etageareal til, at der kan etableres 1 parkeringsplads for hver 4-5 ansatte. Hermed bidrager parkeringsnormerne til at understøtte kommunens mål om en ligelig fordeling af ture på hhv. bil, kollektiv trafik og cykel/gang.

Nogle typer virksomheder vil opleve parkeringsnormen som begrænsende. Det vurderes imidlertid, at den gode kollektive trafikbetjening samt de generelt attraktive lokaliseringmuligheder i København kompenserer for dette forhold.

For at sikre, at københavnere fremover har mulighed for at anskaffe bil og parkere denne i nærheden af boligen skal der i boligområder (B-områder) etableres mindst 1 plads pr. 200 m² og højst 1 plads pr. 100 m² etageareal. 1 plads pr. 100 m² etageareal svarer til et bilejerskab på ca. 400 biler pr. 1.000 indbyggere, hvilket er højere end landsgennemsnittet på ca. 350 biler pr. 1.000 indbyggere og gennemsnittet i Københavns Kommune på ca. 200 biler pr. 1.000 indbyggere. Parkeringsnormerne indeholder en fleksibilitet, der bl.a. sikrer, at boligprojekter i tætbyen, som traditionelt har vanskeligt ved at ind-

CASE



Verdens bedste cykelby år 2015

Københavns Kommune har afsat 185 mio. kr. til at realisere visionen om at København skal være verdens bedste cykelby i 2015. Midlerne skal forbedre vilkårene for cyklister gennem udbygningen af cykelinfrastrukturen i København.

Der arbejdes for at skabe højklassede pendlerårer, der forbinder København med forstæderne. Cykelruterne indenfor kommunegrænsen skal forbedres og de manglende strækninger etableres, missing – links i cykelrutenettet bliver udfyldt. Endelig arbejder Københavns Kommune for at sikre den helt nødvendige trykthed for byens cyklister:

Forbedringen af cykelinfrastrukturen har følgende indsatsområder

- Cykelparkering
- Grønne cykelårer
- Forbedringer i kryds
- Cykelårer og cykelårer

- Renhold og vedligehold
- Cykelårer i byudviklingsområder, bl.a. nye cykelparkeringsnormer
- Kommunikation og kampagner

De konkrete resultater af satsningen på København som verdens bedste cykelby har allerede vist sig ved at der i 2007 blev cyklet 1,2 mio km/dag på det københavnske vejnet. Og omkring en tredjedel af rejserne til kommunens arbejds- og uddannelsespladser blev foretaget på cykel. Det sparer atmosfæren for 90.000 tons CO₂- i forhold til hvis de i stedet blev kørt i bil.

Nogle af de større infrastrukturprojekter er endvidere blevet realiseret. Det gælder f. eks. Bryggebroen på tværs af havnen mellem Fisketorvet og Islands Brygge, Ågade - broen, der forbinder den grønne sti på Frederiksberg med Nørrebro - ruten i Københavns Kommune.

UDFORDRING 2 – 45.000 FLERE KØBENHAVNERE

KØBENHAVN HAR OPLEVET MARKANT VÆKST. VI HAR HAFT ET SANDT BYGGEBOOM, DER IKKE ER KOMMET AF SIG SELV, MEN HAR VÆRET ET LED I EN BEVIDST SATSNING PÅ AT VÆRE EN BY I VÆKST. MEN VÆKSTEN FORPLIGTER. KØBENHAVN SKAL FORTSAT VÆRE EN BY FOR ALLE KØBENHAVNERE. BOLIGUDBUDET SKAL UDVIKLES MED FLERE OG BILLIGE TIDSSVARENDE BOLIGER TIL PERSONER MED ALMINDELIGE INDKOMSTER I BLANDEDE BYKVARTERER, SOM OGSÅ ER KENDT FOR BYRUM MED HØJ KVALITET OG PLADS TIL AKTIV UDFOLDELSE.

HVOR STÅR KØBENHAVN?

København er blevet en attraktiv for et meget bredt udsnit af befolkningen. Prisen på boliger er imidlertid steget markant, hvilket betyder at København ikke kan tilbyde alle dem, der vil, men ikke har den fornødne økonomi til en bolig i København. København arbejder ihærdigt på at sikre et bredt boligudbud. Der er imidlertid behov for ny lovgivning, som kan sætte yderligere skub i byggeriet af de boliger, som kan opfylde ønskerne fra de mange, der har København øverst på ønskesedlen.

KRAFTIG VÆKST I BOLIGBYGGERIET

København har indenfor de sidste par år været karakteriseret ved en kraftig vækst i boligbyggeriet. I 2006 hvor der blev færdigbygget flest boliger, blev der opført næsten 4000 boliger, hvilket er fire gange højere end det årlige gennemsnit i perioden 1990-2003. På trods af afmatning i boligmarkedet siden 2007 forventes København stadigvæk at vokse. Frem mod 2021 forventes der opført over 30.000 nye boliger primært i Nordhavnen, langs Øresundskysten, i Sydhavnen og på Vestmager.

Hovedparten af de mange nye boliger er opført enten som ejerboliger eller privat udlejede boliger. Der er væsentlig færre almene boliger og andelsboliger blandt de nye boliger, sammenlignet med hele boligmassen i København.

VOKSENDE BEFOLKNING

I 2008 boede der 510.000 personer i København, dermed er folketallet stedet med knap 20.000 på bare 10 år. Det stigende folketal skyldes især, at der bliver født flere i byen end der dør. Den erhvervsaktive del af befolkningen og deres børn har altså været stigende i København, hvorimod der er blevet færre unge og ældre. Frem mod år 2020 forventes befolkningen at være steget til over 553.000.

BOLIGPRISER PÅ HIMMELFLUGT

Priserne på det københavnske boligmarked er steget markant i de senere år. Tidligere var leje- og andelsboliger ofte et billigt alternativ for dem, der ikke har mulighed for at købe en ejerbolig. I dag er andelsboligerne steget i pris og der er forsvundet et stort antal lejeboliger fra det københavnske marked. Undersøgelser fra Realkreditrådet samt Bolig- og Byggestyrelsen viser at priserne på københavnske ejerlejligheder i perioden 1997-2007 er firedoblet, og at priserne på københavnske andelsboliger er seksdoblet i perioden 1999-2007. På 17 år er der samlet set forsvundet 39.000 lejeboliger i København (BBR, Københavns Kommune). Familier med almindelige indkomster, som f.eks. sygeplejersker og skolelærere, har vanskeligt ved at betale nye ejerboliger og private udlejningsboliger. Familier der ellers ønsker at bo i København har vanskeligt ved at finde en bolig i passende størrelse og pris, hvorfor de må flytte fra København.

MANGE BØRNEFAMILIER FLYTTER

I takt med de stigende boligpriser stiger fraflytningen fra kommunen. Det er især mange børnefamilier, der vælger at flytte inden børnene skal starte i skole, mens det er unge i begyndelsen af 20'erne, der i særlig grad flytter til kommunen. I 2006 er fraflytningen fra kommunen aftaget. Det hænger formentlig sammen med den store usikkerhed på boligmarkedet.

Når familierne flytter, vælger de ofte en bolig længere væk fra København end tidligere. Fyn og Jylland, Skåne og i særdeleshed Malmø er blandt de foretrukne. I 1998 flyttede 108 københavnere til Malmø i 2008 var tallet oppe på 1266. Københavns Kommune har fået foretaget en undersøgelse af, hvad der får mellemkomstgruppen til at flytte fra København, og hvilken type bolig de søger. Mere end 80 % af de bosiddende københavnere ønsker at blive boende, halvdelen af fraflytterne har samme ønske. (Undersøgelsen omfatter 500 bosiddende københavnere og 500 fraflyttere). Ønsket om boliger med mere plads og lavere boligudgifter, samt gode udearealer er de væsentligste årsager til flytningen.

EKSISTERENDE BOLIGER SKAL FORBEDRES

Der er stadig behov for at gøre en del af den eksisterende boligmasse tidssvarende, enten fordi de mangler bad eller toilet eller fordi de er for små i forhold til det, der efterspørges af københavnere. Der er stadigvæk 34.600 eller 12 % af de københavnske boliger der ikke har eget bad. Næsten halvdelen af byens boligerne udgøres af 1-2 værelseslejligheder.

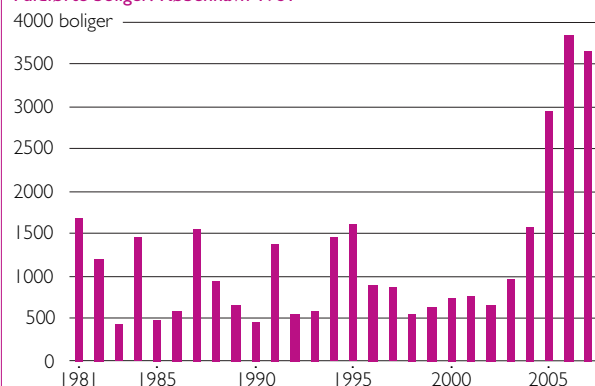
HVAD GØR KØBENHAVN OG VIRKER DET?

Københavns kommune har justeret boligpolitikken. I 80'erne og 90'erne kæmpede København med en truende økonomisk fallit. Målet for planlægningen var derfor at forbedre skattegrundlaget ved at tiltrække ressourcerstærke borgere til byen, bl.a. via salg af havnearealer til nye kontordomiciler og eksklusive boliger ved vandet. Nu er udfordringen en anden. København er et attraktivt sted at bo for alle. Derfor skal fokus være på at sikre et boligmarked, hvor alle kan være med.

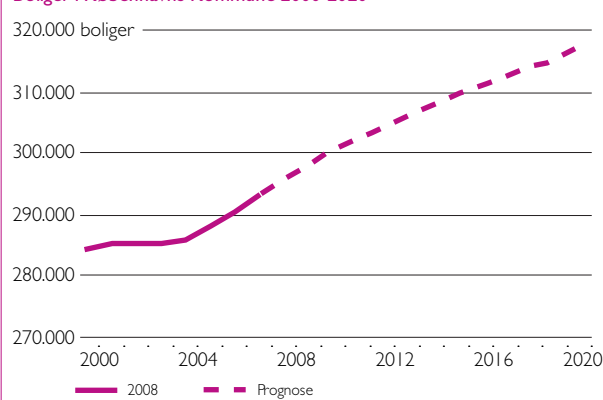
BEHOV FOR YDERLIGERE INITIATIVER

Selvom Københavns Kommune gør alt, hvad den kan for at sætte skub i byggeriet af flere billige boliger er det under vanskelige vilkår. Grundpriserne er steget markant, Det gør alt nybyggeri dyrere, hvorfor tempoet for etableringen af billige boliger nedsættes. Det er ikke muligt at bygge almene boliger indenfor det maksimum beløb som staten har fastsat. Det ændrer ikke på efterspørgslen og behovet for et bredt boligudbud i København, hvorfor den nye boligstrategi og billig bolig projektet fastholdes. Det er oplagt at der er brug for nye ini-

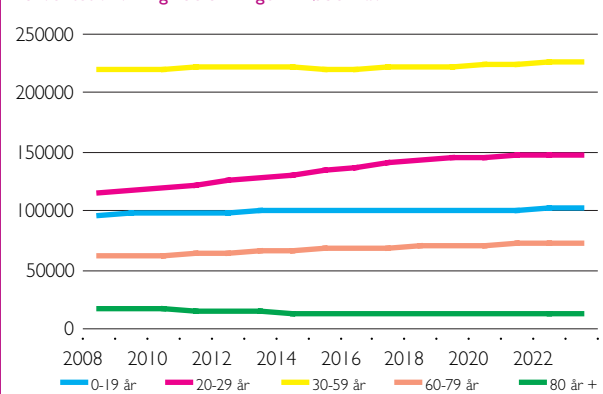
Fuldførte boliger. København 1981



Boliger i Københavns Kommune 2000-2020



Forventet udvikling i befolkningen i København



Initiativ	Om initiativet	Resultater og Effekter
Boliger til alle	Københavns Kommune har iværksat billigbolig projektet, der skal sætte skub i byggeriet af billige boliger. Stigende grundpriser nedsætter tempoet for byggeriet af billige boliger og det har ikke været muligt at bygge almene boliger indenfor det maksimumbeløb som staten har fastlagt.	Der er bygget billige boliger i Karens Minde og flere er på vej på Carlsberg og i Kløvermarkskvarteret. Boliger som flere kan betale er med til at sikre byens sammenhængskraft og ikke mindst medarbejdere til byens mange servicevirksomheder.
Tidssvarende boliger	Københavns Kommune vedtog i 2006 en strategi for de kommende års byfornyelse, hvor indsatsen rettes mod ejendomme med manglende toilet uanset beliggenhed og dernæst mod lejligheder uden bad i udvalgte områder. Herudover afsættes midler til karrevis indsats i form af nedrivninger og etablering af gårdanlæg.	Der udvikles en mere tidssvarende boligmasse, som bidrager til at forbedre det samlede udbud af boliger i København.
Ungdomsboliger	Selvom der er et stort udbud af små lejligheder er der fortsat behov for at bygge nye kollegier og ungdomsboliger. I de sidste tre år er der bygget 1500 ungdoms og kollegieboliger i København.	I København forventes en tilvækst på godt 4000 kollegie- og ungdomsboliger frem til 2020. De nye boliger kan imødekomme den stigende efterspørgsel, der kommer fra studerende mellem 20 og 24 år.
Pleje og ældre boliger	De kommende års faldende antal af ældre over 85 giver anledning til at modernisere de mest tidssvarende plejeboliger. Københavns Kommune er i gang med at modernisere 1600 tidssvarende boliger.	Der lukkes en lang række plejehjem, som ombygges til større boliger, der lever op til et bedre arbejdsmiljø og forhold for beboerne.
Særlig udsatte boliger	København har flere borgere med sociale problemer end andre danske byer. Der er behov for boliger til handicappede, stofafhængige, psykisk syge, hjemløse og unge med særlige behov. Københavns Kommune indgik en aftale med de almene boligselskaber om en intensivt boligsocial indsats, som bl.a. omfatter 600 - 1200 boliger til særlig udsatte.	Der sikres bedre basale levevilkår for de særligt udsatte grupper i København. Kommunen forpligter sig til at yde den fornødne sociale støtte, som sikrer tryghed i boligområderne.
Københavnervivsformer	Livsformsanalysen fra 2004 opdateres	Analysen bruges som grundlag for partnerkabet om fremtidens familiebolig i Vaaby. Endelig giver kendskabet til Københavnerlivsformerne et godt grundlag for og input til udviklingen af Københavns byudviklingsområder.

tiativer, som ligger uden for Københavns Kommunes råderum. Der er behov for lovændringer, som øger mulighederne for at bygge boliger til alle i København. Der kan bl.a. hentes inspiration fra England, hvor det er muligt at stille krav om at byudviklingsområder skal medtage et vist antal billige boliger. Det er initiativer, som kan tages på statsligt niveau.

PLADS TIL LIV, IDRÆT I BYENS RUM

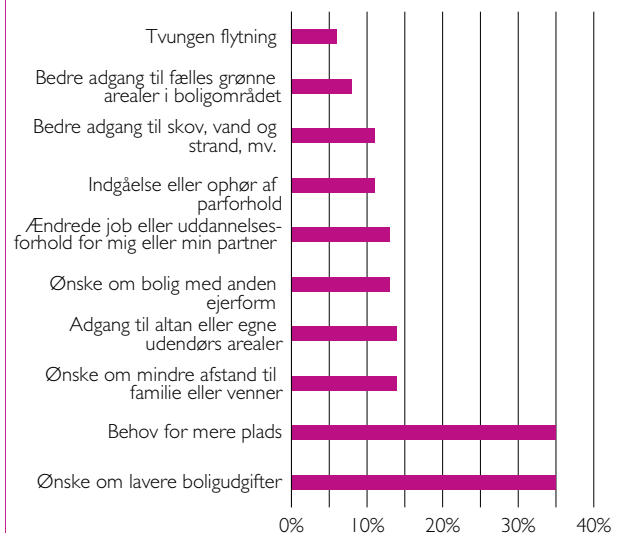
Som et led i at skabe en attraktiv by for alle skal der iværksættes en række nye initiativer, som har særlig fokus på livet mellem husene. Byrum skal:

- Inviterer til byliv, hvor der er plads til udfoldelse, oplevelse og bevægelse og det gælder i alle dele af byen.
- Aktivt understøtter og fremmer events og arrangementer, hvilket bl.a. er sket i initiativet Gang i København.
- Rummer ingredienserne til idræt og bevægelse. Der skal være plads til en fri og alsidig frivillig og spontant idrætsudfoldelse i byens rum, det skaber både liv og grundlag for en bedre sundhed hos de Københavnerne der vælger at anvende byrummene.

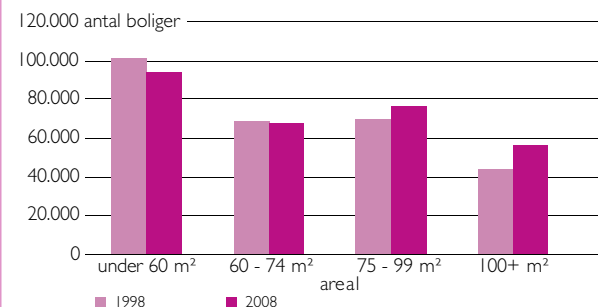
KARAKTERISTIKA VED NYE BOLIGER 2000-2007

- 80 % af de nye boliger er enten ejerboliger eller privat udlejede boliger.
- Den gennemsnitlige husstandsstørrelse er større i de nye boliger end i København som helhed - 2,0 person pr. ny bolig, mod 1,8 i byen som helhed.
- De nye boliger er i gennemsnit 15 m² større end boligerne i byen som helhed. Særligt er der mange nye boliger mellem 80 m² og 119 m².
- Boligforbruget, målt som m² pr. beboer, er i de nye boliger større end gennemsnittet for hele byen.
- Der er et lidt større børnetal pr. bolig i de nye boliger, sammenlignet med hele byen. Der er således flere småbørn (0-6 år) i nye boliger, men færre børn i skolealderen (7-17 år), end i byen som helhed.
- Der er flere yngre parhusstande i de nye boliger, både med og uden børn, mens der er færre enlige uden børn, sammenlignet med hele byen.

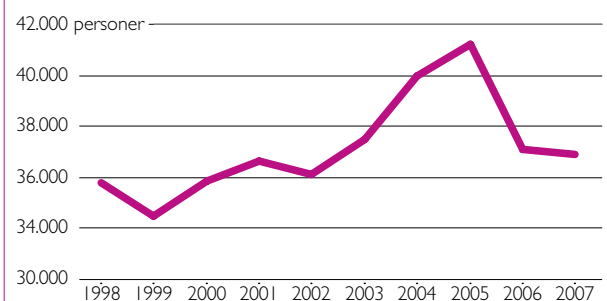
De 10 væsentligste årsager til at flytte



Boliger efter størrelse. København 1998-2008



Fraflyttere fra Københavns Kommune fra 1998 til 2007



CASE



Billige boliger i Karens Minde

Københavns Kommune har siden marts 2006 arbejdet efter at skabe flere billige boliger i København. Den såkaldte 5X5 plan, en plan der over 5 år skal sikre byggeri af 5.000 boliger til en maksimal husleje på 5.000 kroner om måneden. Karens Minde var en af grunde, som det var oplagt at gennemføre et pilotprojekt på. Der forelå allerede en lokalplan for Karens Minde som gav mulighed for at bygge rækkehuse i området. Fonden for Billige Boliger henvendte sig til kommunen for at tilbyde at bygge billige boliger i forbindelse med pilotprojektet, hvis de kunne købe grunden. Der blev indgået en aftale om køb og det er således Fonden for billige boliger, som har udarbejdet det arkitektoniske udtryk og udformningen på boligerne i Karens Minde. Der blev i alt bygget 12 billige boliger på 85 m².

Området omkring Karens Minde er præget af rekreative områder, på grænsen til Valby Parken og et stenkast fra Kalvebod Strand, hvor byen mødes med det åbne landskab midt i frodige grønne arealer. Der er ca. 500 m til indkøbsmuligheder og Sjælør station.

De nye boliger på arealet er indbyrdes forskudt, hvorved der skabes varierede udformninger af fællesarealer og opholdsmuligheder ved de enkelte boliger. Boligerne er udformet som 38 andelsboliger i form af rækkehuse i 2 etager. Der er oprettet 2 andelsboligforeninger. En forening (Vildrosen II) for de billige boliger, som består af 12 boliger som er 85 m² store og en anden boligforening (AB Vildrosen I) med større boliger.



UDFORDRING 3 – EN MERE SPLITTET BY

KØBENHAVN ER BLEVET EN MERE SPLITTET BY. AFSTANDEN MELLEM KØBENHAVNERNE I BYENS FORSKELLIGE KVARTERER ER ØGET. DET ER ET TAB FOR BYEN, DA DEN BLIVER MINDRE MANGFOLDIG OG SAMMENHÆNGSKRAFTEN, SOM ELLERS ER ET VAREMÆRKE FOR KØBENHAVN, SVINDER IND. MED EN BRED FORANKRET INDSATS ER DET MULIGT AT BREMSE DENNE UDVIKLINGSTENDENS.

HVOR STÅR KØBENHAVN?

I takt med at udviklingen af nye attraktive bykvarterer har taget form i de sidste 10 års, er der sket en koncentration af ressourcesvage borgere i bestemte boligområder.

SOCIAL SKÆVHED I DE KØBENHAVNSKE BOLIGOMRÅDER

Det er ikke alle kvarterer i København, der har haft del i byens opgangstider. Sociale problemer er koncentreret i især almene boligområder, ligesom fysisk nedslidning og utidssvarende boligforhold fortsat præger ældre byområder i København.

I de almene boliger er der en klar overrepræsentation af personer fra ikke vestlige lande, kontanthjælpsmodtagere og førtidspensionister; især sammenlignet med ejerboligerne der er karakteriseret ved en stor andel af vellønnede og selvforsørgende personer med børn. Da nybyggeriet er karakteriseret af relativt dyre ejerboliger og udlejningsboliger vil denne tendens fortsætte, hvis ikke Københavns Kommune gør en aktiv indsats for at vende udviklingen.

FAGLIGHED FOR ALLE

Den delte by kommer også til udtryk i kommunens skoler og daginstitutioner. Der er en klar sammenhæng mellem boligformer, bosætningsmønstre, befolknings sammensætning og søg-

ningen til kommunens daginstitutioner, skoler og andre tilbud for børn og unge i de enkelte bykvarterer. Det er vigtigt for indlæring og udvikling af tolerance, at de stærke og svage elever går i samme skole. Tendensen mod at ressourcestærke forældre vælger private skoler til deres børn skal brydes.

BEDRE IMAGE I UDSATTE BOLIGOMRÅDER

I en større beboerundersøgelse fra 2008 pegede flertallet af beboere i de udsatte boligområder på, at de var tilfredse med at bo, hvor de bor, men at der var problemer med kvarterens image. Derfor har kommunen iværksat en række imageforbedrende aktiviteter, som skal være med til at vende udviklingen i de udsatte bykvarterer i København.

FLERE RESSOURCESTÆRKE BORGERE I DE UDSATTE OMRÅDER

Københavns Kommune har i december 2006 indgået en aftale med Boligselskabernes Landsforenings 1. kreds om nye udlejningsmodeller og ændrede anvisningsregler for almene familieboliger i kommunen (BL-aftalen). Aftalen har allerede vist sig at have betydning for at ændre den ensartede beboersammensætning i de udsatte boligområder da andelen af voksne på overførselsindkomster især er faldet i netop disse områder. Derudover er Lundtoftegade udgået som udsat boligområde.

HVAD GØR KØBENHAVN OG VIRKER DET?

Københavns Kommune har gode erfaringer med både områdebaserede indsatser i form af områdeløft og helhedsplaner for almene boligafdelinger. Resultaterne af BL-aftalen samt de forbedrede beskæftigelsesmuligheder gennem højkonjunkturen er ved at vise sig i form af færre personer på overførselsindkomster mm. Endelig har Københavns Kommune besluttet at integrere biblioteker og kulturhuse i nye kulturcentre, som kan være med til at give et kulturelt nærmiljø med lokal identitet.

OMRÅDEBASEREDE INDSATSER

For at løse disse problemer har Københavns Kommune haft gode erfaringer med at gennemføre områdebaserede indsatser i form af områdeløft og helhedsplaner for almene boligafdelinger. Det er hensigten at fortsætte denne indsats i de kom-

mende år og styrke samarbejdet mellem de områdebaserede indsatser og styrke koordineringen mellem de kommunale indsatser i områderne, så indsatsen samlet set bliver mere slagkraftig og effektiv.

Københavns Kommune har i samarbejde med Kommunernes Landsforening, Statens Byggeforskningsinstitut og Velfærdsmi-
nisteriet igangsat et projekt "Strategisk udviklingsperspektiv for områdebaserede indsatser". Målet med projektet er en undersøgelse og diskussion af, hvordan man praktisk og organisatorisk kan skabe maksimal koordination og synergi mellem de forskellige områdeindsatser i kommunens forvaltninger. Projektet kortlægger de socioøkonomiske vilkår, der vil gælde for de områdebaserede indsatser i kommunen de kommende år, gennemgår erfaringer med de igangværende områdebaserede indsatser (f.eks. områdeløft og helhedsplanarbejdet) og kommer med anbefalinger til, hvordan den områdebaserede indsats koordineres bedre fremover.

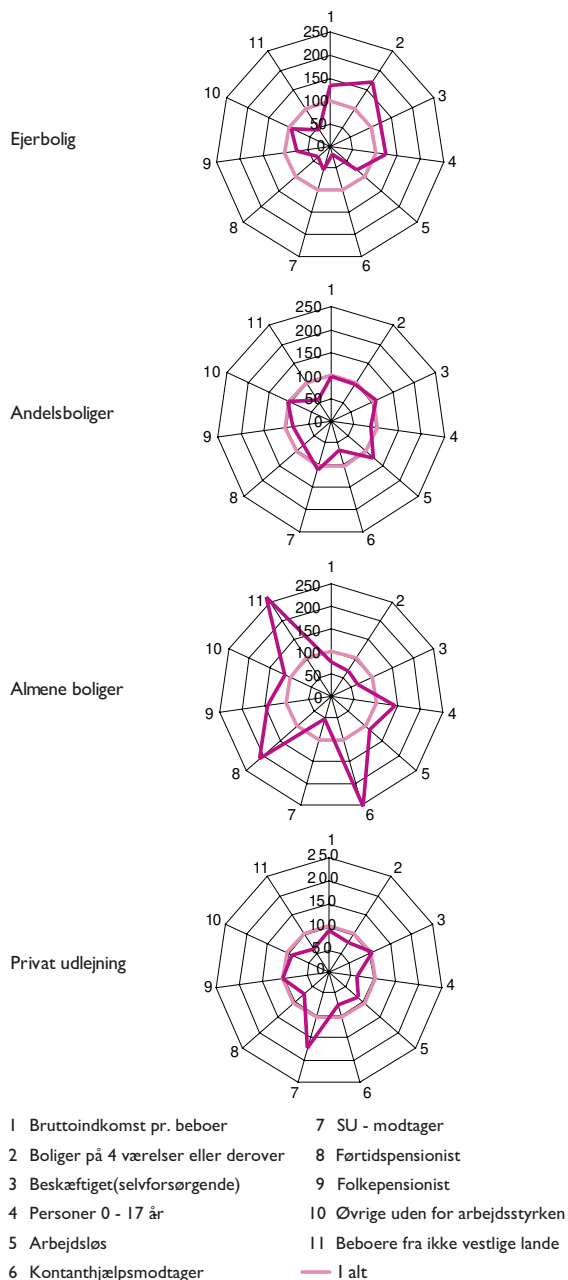
OMRÅDELØFT

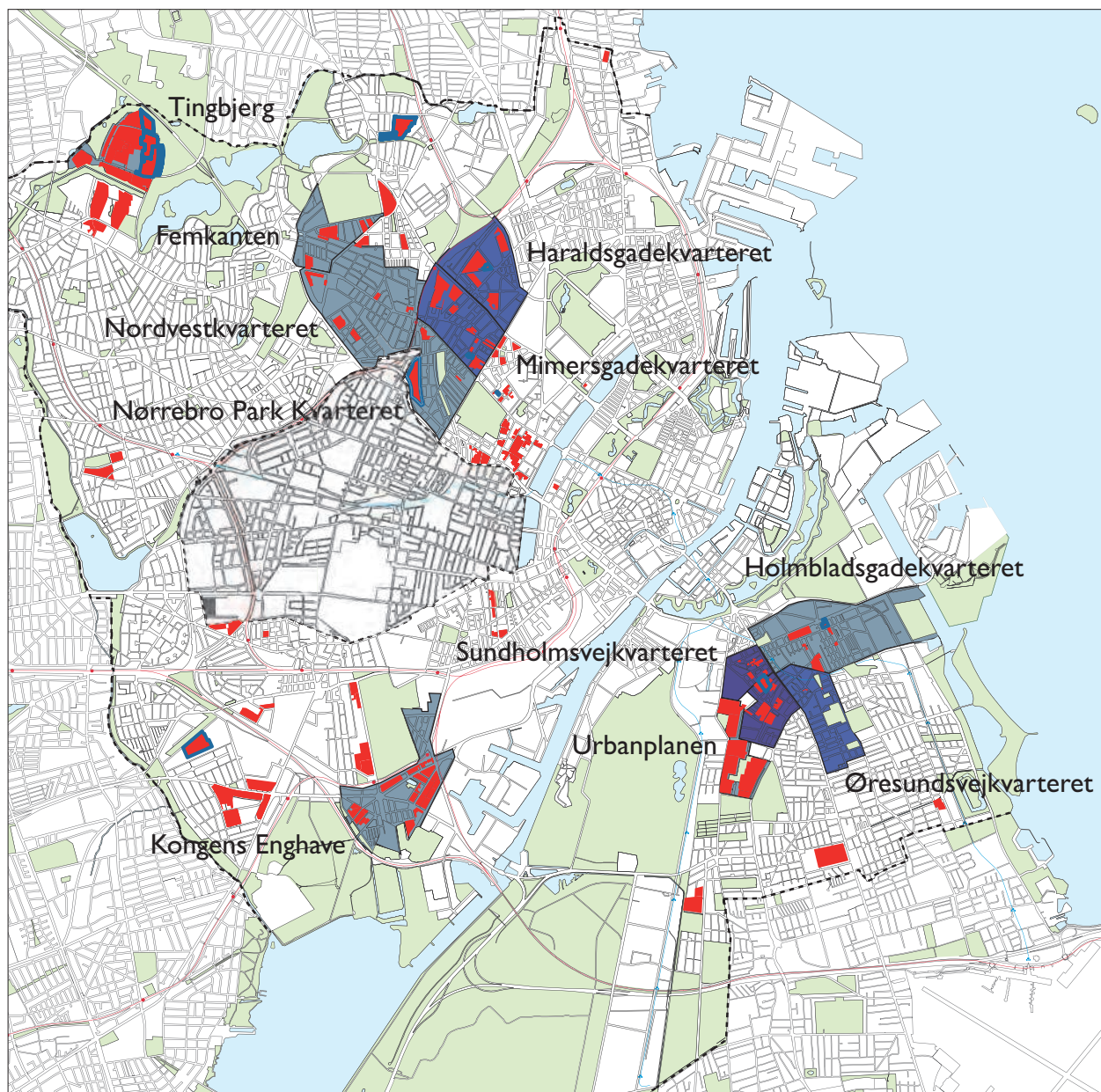
Områdeløft er en helhedsorienteret femårig byfornyelsesindsats, der sætter fokus på et særligt udvalgt, afgrænset kvarter, der har en bred vifte af problemer og mangler. Indsatsen, som er finansieret af staten og kommunen, har til formål at sætte en ny og positiv udvikling i gang i området både fysisk, socialt, kulturelt og miljømæssigt. Indsatserne omfatter f.eks. forbedringer af boliger, byrum, gårdanlæg samt de sociale forhold, herunder integration og det kulturelle liv.

Københavns Kommune har i 2008 tre områdeløft i gang i henholdsvis Mimersgadekvarteret og Øresundsvej kvarteret samt i Haraldsgadekvarteret. I løbet af 2008 startes et områdeløft-projekt i Sundholmsvej kvarteret på Amager.

For alle projekterne gælder det, at projekterne bygger på de lokale borgeres deltagelse. For at sikre borgerinddragelsen og for at sikre et tværgående samarbejde mellem alle de lokale kræfter, nedsættes der en lokal styregruppe med repræsentanter fra kommunens syv forvaltninger, lokale foreninger, organisationer mv. og de lokale borgere. Den lokale koordinering er forankret i et projektsekretariat med lokaler i kvarteret.

Beboere og boliger efter ejerform. København 2008





Almene boligafdelinger 2008 -
Tilsagn om Landsbyggefondens 2006 - 2009 midler

- Tilsagn om midler til Helhedsplan
- Tilsagn om Huslejenedsættelse
- Øvrige afdelinger

Områdeløft

- Igangværende områdeløft
- Kommende områdeløft
- Afsluttede områdeløft

HELHEDSPANER I ALMENE BOLIGAFDELINGER

En helhedsplan er en samlet, langsigtet helhedsorienteret løsning af den almene boligafdelings sociale, økonomiske og bygningsmæssige problemer med særlig vægt på de sociale tiltag. Det kan fx være kriminalitetsforebyggelse, beboerrådgivere, beskæftigelsesmæssige-, integrations- og erhvervsfremmende foranstaltninger, opsøgende arbejde for unge og etablering af mødesteder for fritidsaktiviteter. Københavns Kommune har siden efteråret 2006 samarbejdet med de almene boligorganisationer omkring udarbejdelse og implementering af helhedsplaner. Midlerne til disse helhedsplaner kommer fra Landsbyggefondens pulje til sociale og forebyggende indsatser i problemramte almene afdelinger.

I Københavns Kommune har 34 helhedsplaner fået støtte af Landsbyggefonden, herved er alle de udsatte boligområder og størstedelen af højrisiko- og risikoområderne dækket af en helhedsplan. Helhedsplanerne i Københavns Kommune har et samlet budget på ca. 300 mio. kr. (heraf ca. 213 mio. kr. fra Landsbyggefonden).

SÆRLIGT UDSATTE GRUPPER OG BOLIGSOCIALT ANVISTE

Som storby har København flere borgere med sociale problemer end andre danske byer. Der er derfor et større behov for boliger – både til borgere, der står på venteliste i den boligsociale anvisning og til de særligt udsatte grupper, der står på venteliste til de øvrige botilbud. Særligt udsatte grupper omfatter handicappede, psykisk syge, hjemløse, stofafhængige og unge med særlige behov.

I dag stiller den almene sektor hvad der svarer til hver tredje almene bolig til rådighed for løsning af kommunens boligsociale opgaver. Dette er imidlertid ikke nok til at skaffe den tilstrækkelige mængde boliger. Københavns kommune og de almene boligselskaber indgik derfor i 2001 en aftale om en intensiveret boligsocial indsats, herunder etableringen af 600-1200 boliger til særligt udsatte grupper. Kommunen forpligter sig til at yde den fornødne sociale støtte til botilbudene, som er med til at skabe tryghed i boligområderne.

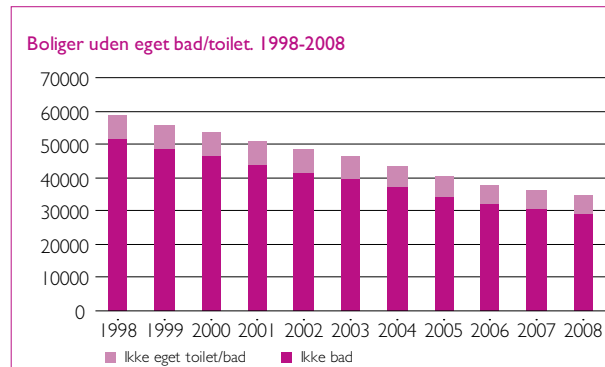
BEHOV FOR NYE INITIATIVER

Indsatsen med områdebaserede indsatser skal videreføres ligesom de nye udlejningsaftaler bør fastholdes, da de medvirker til at skabe en bredere befolkningssammensætning i de udsatte boligområder.

BEDRE FYSISKE RAMMER FO SKOLERNE

Den delte by kommer også til udtryk i kommunens skoler og daginstitutioner. Tendenserne mod, at de ressourcestærke forældre flytter deres børn til private skoler skulle gerne brydes. Det er vigtigt for indlæring og udviklingen af tolerance, at de stærke og svage elever går i samme skole. Der er således sammenhæng mellem boligformer, bosætningsmønster, befolkningssammensætning og søgningen til kommunens daginstitutioner, skoler og andre tilbud for børn og unge i de enkelte bykvarterer. I de kommende år er det en central udfordring at udvikle de københavnske skoler og institutioner, så fagligheden og trivsel styrkes for alle børn og unge.

Københavns Kommune har med udviklingsprogrammet "Faglighed for alle" igangsat en række initiativer med henblik på at skabe bedre fysiske rammer for skoler daginstitutioner, styrke faglighed og kvalitet i skolerne, styrke tryghed og trivsel og sikre en bedre integration gennem en bedre frivillig fordeling af børn i skoler og daginstitutioner. Initiativerne indebærer bl.a. bedre faglighed gennem oprettelsen af profilskoler samt oprettelsen af 3 heldagsskoler i udsatte boligområder, hvor der færre børn, der går i fritidsinstitutioner, og mange af børnene har brug for en udfordrende, tryk og sammenhængende hverdag.



Initiativ	Om initiativet	Resultater og effekter
Områdeløft	Formålet er at sætte en ny positiv udvikling i gang i udvalgte områder. Indsatserne omfatter f.eks. forbedringer af boliger; byrum, gårdanlæg, samt sociale forhold med integration og det kulturelle liv.	Københavns Kommune har i 2008 gang i tre forskellige områdeløft, henholdsvis i Mimersgadekvarteret, Øresundsvej kvarteret og Haraldsgadekvarteret. Sundholmsvej kvarteret sættes også i gang. Erfaringer viser, at indsatsen er med til give områderne en ny identitet, som er forankret hos mange af kvarterenes beboere.
Helhedsplaner i almene boliger	Der er særlig vægt på sociale tiltag f. eks. kriminalitetsforebyggende, beskæftigelsesfremmende, erhvervsfremmende og integrationsfremmende foranstaltninger; samt opsøgende arbejde for unge og etablering af mødesteder for fritidsaktiviteter. Midlerne til indsatserne kommer fra landsbygefonden.	Københavns Kommune har fået støtte til 34 helhedsplaner; hvilket betyder at alle udsatte boligområder og højrisiko- og risikoområder er dækket af en helhedsplan. Det samlede budget er på 300 mio. kr; 213 mio. kr. kommer fra Landsbygefonden. Erfaringen viser, at bl.a. trykningen i områderne øges.
Nye udlejningsregler	Formålet er at påvirke beboer-sammensætningen i de almene boligområder. Aftalen betyder, at en stor del af de ledige boliger udlejes med fortrinsret for beboere med arbejde eller studieplads i København.	Aftalen har mindsket antallet af udsatte områder og den medvirker til at skabe mere velfungerende boligområder og mellem-indkomstgruppen får bedre adgang til billige boliger. Der er nu gennemført den første årlige evaluering af BL-aftalen for 2007, som viser følgende hovedresultater
Nye og kommende kulturcentre	Der er igangsat et udviklingsarbejde om samdrift eller sammenlægning af kulturhuse og biblioteker de steder i byen, hvor de er placeret sammen.	En større volumen vil øge mulighederne for et tværgående kulturelt nærmiljø med mere fleksible åbningstider. Sammensætningen af kulturhuse, biblioteker og også gerne idrætsfaciliteter vil være et stærkt element i forhold til at skabe bydelsidentitet og samhørighed.
Imageforbedrende aktiviteter	Der nedsættes en række forskellige aktiviteter, som skal tegne andre billeder end stereotyper, som fremstilles i den offentlige debat.	Det er med til at give lokal identitet og kan give fortællinger om de udsatte områder, som noget andet og mere end de ghettoer de beskrives som i det offentlige billede lige nu.

RESULTATER AF UDLEJNINGSAFTALE

Der er nu gennemført den første årlige evaluering af boligaftalen for 2007 :

- Antallet af udsatte boligområder er faldet fra 5 til 4 (Lundtoftgade er udgået)
- Antallet af boliger i højrisikoområder er faldet fra ca. 6.500 boliger til ca. 3.100 boliger
- Ca. 9.500 boliger er rykket til mindre belastede områdetyper mens ca. 1.500 boliger er rykket til mere belastede typer; primært fra neutrale områder til risikoområder
- Antallet af voksne på overførselsindkomst i familieboliger er faldet med 6,8 %
- Andelen af voksne på overførselsindkomst er dermed faldet fra 33,3 % til 31,1 %
- Faldet i andelen af voksne på overførselsindkomst er størst i de udsatte områder (Tingbjerg/Utterslevhuse 3,9 procentpoint og i øvrige udsatte områder 4,6 procentpoint). I højrisikoområder er faldet 3,3 procentpoint, i risikoområder 2,1 procentpoint og 1,0 procentpoint i neutrale områder

CASE



Kultur som løftestang

Områder der af forskellige årsager er fanget i en negativ udviklingsspiral, har brug for nye input, som kan vende udviklingen.

I Øresundsvej kvarteret, der er nedslidt og ramt af mange fraflytninger af børnefamilier er svaret et kulturelt fyrtårn i form af et nyt Børnekulturhus og Musiktorv ved Amager Kulturpunkt. Børnekulturhuset og Musiktorvet bygger videre på området potentialer – musikken og kulturen, som ikke kun kommer amarkanerne til gode, men alle københavnere, der er kulturelt interesseret.

Områdefornyelsen i Øresundsvej kvarteret har i samarbejde med lokale ildsjæle stået i spidsen for et vellykket udviklingsarbejde og arkitektkonkurrencer for henholdsvis Musiktor-

vet og fremtidens Børnekulturhus ved Amager Kulturpunkt. Resultatet er planer for et nyt og styrket kulturelt samlingspunkt på Amager. Musiktorvet samler de eksisterende musik- og kulturinstitutioner ved Amager Kulturpunkt og giver dem en forstærket eksponering. Fremtidens Børnekulturhus styrker børnekulturen i nærområdet og tilknyttes Musiktorvet med en musikalsk profil.

Det nye kulturelle fyrtårn kan på en og samme tid give beboerne et nyt brugbart tilbud i hverdagen og give området en stærk identitet, som bygger videre på de musiktraditioner; området før har sat på dagsordenen i Danmark. Det gælder hip hop, som både Rockers by choice og Natasja har givet deres særlige fortolkning af.

NYE OG KOMMENDE KULTURCENTRE

Kulturhus på Hans Knudsens Plads, Integreret kulturhus og bibliotek Tingbjerg Skole, Nyt internationalt kulturhus ved Nørrebrohallen, Rejsbygade - kulturhus og bibliotek i ét nyt byggeri, Musiktorvet, Amager Kulturpunkt på Øresundsvej, Bibliotek, skolebibliotek og præ-kulturhus i Ørestad, Lidt mere Nordvest – Kulturhus, bibliotek og ungdomshus på Dortheavej

UDFORDRING 4 – KØBENHAVN TABER TERRÆN

KØBENHAVN OG HOVEDSTADSREGIONEN ER KOMMET LANGT I OMSTILLINGEN FRA INDUSTRI TIL VIDENØKONOMI. MEN DER ER PLADS TIL FORBEDRINGER. SAMARBEJDET MELLEML VIRKSOMHEDER OG FORSKNINGSPROJEKTER HALTER I HOVEDSTADSOMRÅDET I FORHOLD TIL STOCKHOLM, HELSINKI OG OSLO. DET ER IKKE NOGET KØBENHAVN KAN LØSE ALENE, DET KRÆVER REGIONALT SAMARBEJDE OG LEDERSKAB.

HVOR STÅR KØBENHAVN?

København og hovedstaden har ligesom andre storbyregioner gennemgået et markant skift i sin erhvervsstruktur, som nu ikke længere er præget af mange arbejdspladser i industrivirksomheder. I dag findes langt størstedelen af byens arbejdspladser i service og videnbaserede virksomheder.

KØBENHAVN I DEN GLOBALE VIDENØKONOMI

Der er en række konkurrenceparametre, som er særlig vigtige for København i videnøkonomien. Det gælder:

- Byens menneskelige ressourcer,
- Omsætningen af viden i innovationer og
- Iværksættere.

BEHOV FOR HØJTUDDANNET ARBEJDSKRAFT

Der tabes investeringer, fordi København mangler kvalificeret arbejdskraft. Der er særlig behov for højtuddannede videnarbejdere. Udover at lukke huller i forhold til manglende kompetencer, så bidrager de til et stærkere innovativt miljø i København. Det styrker byens image som en mangfoldig, kreativ åben og tolerant by.

Undersøgelser viser endvidere, at udenlandske videnmedarbejdere typisk skaber to ny jobs på det danske arbejdsmarked.

Andelen af arbejdsstyrken med en videregående uddannelse er høj i København og hovedstadsregionen. København har nu samme overhalet Helsinki og Stockholm, der havde et pænt forspring for få år siden.

Selvom der er mange højtuddannede, så er det ikke nok. Udfordringen for København er at få flere fra denne gruppe til at vælge et ph-d forløb. I Helsinki og Stockholm er der 7-8 procent af de studerende ved de videregående uddannelser, som vælger et videre forskerforløb med ph-d. I København og Hovedstadsområdet der kun tale om 3 procent.

OMSÆTNING AF VIDEN I INNOVATIONER

København skal blive bedre til at nyttiggøre viden. De regioner, der formår at omsætte omsætte viden i innovationer klarer sig godt. København og hovedstadsregionen har et udmærket udgangspunkt.

For det første fordi regionen har en plads helt i front, når det gælder omfanget af private og offentlige investeringer i forskning og udvikling. Stockholm, Helsinki, Hamborg og Amsterdam ligger lavere end København på dette konkurrenceparameter.

For det andet er omfanget af offentlige investeringer i hovedstadsregionen på et højere niveau end Helsinki og Stockholm. Udover det viser undersøgelser, at kvaliteten af forskningen er ganske høj i København og hovedstadsregionen. Københavns Universitet ligger på en 46. plads blandt top 500 bedste universiteter.

Det vidner om, at der er et glimrende forskningsmiljø, som kan tiltrække flere internationale topforskere, som skal bidrage til at bringe Københavns Universiteter endnu højere op blandt verdens bedste.

Den helt store udfordring for København er imidlertid at omsætte viden i innovationer. Der er behov for at regionen og hovedstadsområdet udvikler bedre rammer om videndelingen og nyttiggørelsen af viden i virksomhederne.

Campusplanerne i København skal være en attraktiv ramme om netop videndelingen mellem virksomheder og forskere.

En anden udfordring er, at sikre en tæt kobling mellem de forskellige uddannelser og de omgivende samfund med virksomheder, offentlige institutioner m.v. Det kan bidrage til at skabe grundlaget for byens specialisering. Det kan bl.a. ske ved at give uddannelser på alle niveauer særlige profiler - IT universitet er et eksempel, det nye gymnasium i Ørestaden er et andet eksempel. Samme udvikling bør gøre sig gældende også i grundskolerne.

HVAD GØR KØBENHAVN OG VIRKER DET?

København har bevidst satset på at integrere de nye kreative og videnbaserede virksomheder i byen. I stedet for alene at adskille virksomheder og de mere følsomme funktioner som boliger og kulturfaciliteter mm., så er der behov for at udnytte det oplagte potentiale der er for at skabe synergi mellem by- og erhvervsudviklingen. Det er bl.a. sket med udpegningen af de kreative zoner, modeuge mm.

BEHOV FOR NYE INITIATIVER

København er godt på vej til at udvikle de rette betingelser for service- og videnbaserede virksomheder, det gælder hoteller - og restaurationer, der har glæde af internationale konferencer og begivenheder, de kreative virksomheder for hvem de fysiske rammer er sikret i de kreative zoner. Alt i alt er der taget hånd om at udvikle rammer for Københavnerbrancherne.

København er en vigtig brik i udviklingen af Øresundsregionen, der bl.a. er karakteriseret ved at have mange biotek og medicinalvirksomheder, som har haft en markant fremgang i de senere år. Mange af de større regionale virksomheder har stor betydning for væksten i Øresundsregionen – det er de såkaldte metropolerhverv.

De er bundet op på den globale udvikling, der er helt afgørende for væksten i en by. Undersøgelser peger bl.a. på, at 1 videnarbejdsplads skaber to nye arbejdspladser i byens andre virksomheder - det være sig hoteller, restaurationer, frisører med videre.

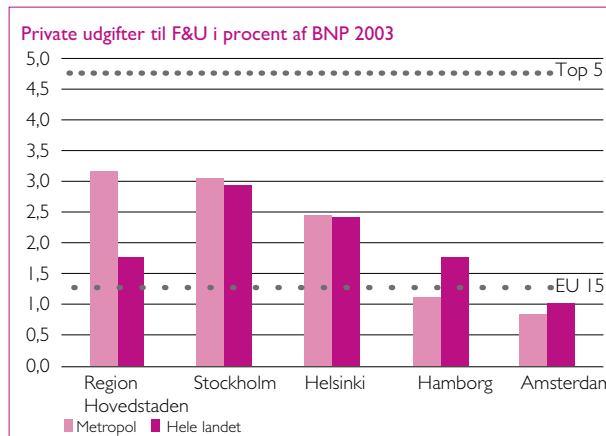
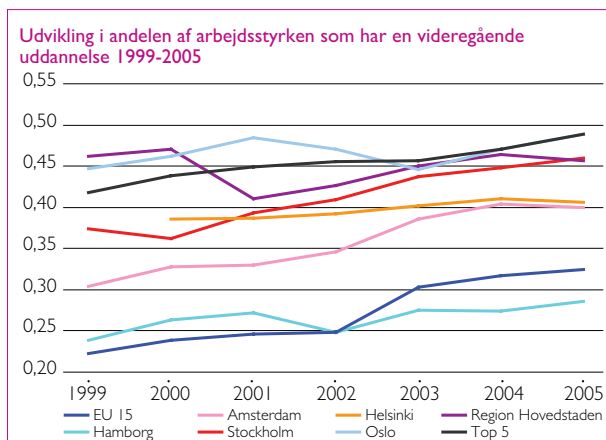
Omvendt er byen en vigtig ramme for virksomheder, som i stadig større grad bliver afhængige af mennesker med gode

hoveder, som stiller krav til deres omgivelser og dermed den by, de lever i. Derfor skal København være attraktiv også for dem.

KØBENHAVN ER KLAR TIL REGIONALT LEDERSKAB

Udviklingen af København slutter altså ikke ved kommunegrænsen. Københavns udvikling og forandring har stor betydning for hele hovedstadsregionen og omvendt.

Det står imidlertid klart, at København som landets eneste internationale metropol har en særlig rolle og forpligtigelse til, at sikre, at byudviklingen kommer hele hovedstadsområdet til gode - det være sig erhvervsudviklingsmæssigt, miljømæssigt



Initiativ	Om initiativet	Resultater og Effekter
Gang i København	Det skal være lettere at etablere virksomheder i København. Byen skal summe af begivenheder, afgiftslettelser, afbureaukratiseringer og aktiv støtte fra kommunen skal hjælpe iværksættere med at skabe oplevelser og værdi for københavnernes og dem der bruger byen.	Allerede efter de nye regler trådte i kraft i sommeren 2007 er der knap 10 % flere arrangementer i byen og tilladelser til ude-serveringer. Der er ros for byens arrangører, der betoner, at gang i København hjælper virksomheder med større fleksibilitet.
Kreative zoner	I kommuneplan 2005 bliver der udpeget 8 kreative zoner, hvor man fastfryser udviklingen af tidligere industriområder ved at fastsætte en bebyggelsesprocent på 60 %.	En evaluering af de kreative erhverv viser, at 5 af områderne har oplevet en fremgang i antallet af kreative erhverv, mens 3 har oplevet en tilbagegang eller slet ingen udvikling. De kreative zoner er med til at holde prisene for erhvervsjendomme nede, ligesom de fysiske rammer svarer til efterspørgslen for netop denne type virksomheder.
CPH som international eventby	Som international metropol skal København også kunne tiltrække, udvikle og afholde markante internationale begivenheder. København er allerede i gang men 2009 bliver året hvor København for alvor bliver markeret som international eventby, når byen er vært for FN's klimatopmøde, IOC kongres og session 2009 og World Outgames(OL for homoseksuelle)	København har i de senere år afholdt flere større internationale begivenheder; Copenhagen cooking, Copenhagen Fashion week og MTV European Music award. Det er begivenheder der tiltrækker journalister, sportsfolk, turister, som giver omsætning og arrangementer til byens virksomheder. Samtidig markedsføres København som en livlig by, der er værd at besøge
Tænk tank om CPH som videnby	Københavns Kommune har nedsat en tænketank, der skulle fremkomme med forslag som kan styrke København som international videnby.	Tænk tanken har i maj 2007 fremlagt 9 forslag, der kan styrke København som videnby. Der er bl.a et forslag om, at etablere en welcome-shop for internationale videnarbejdere, som skal have lettere adgang til praktisk information om København. Smart Stars er et praktik og mentor-program for ressourcensvage elever i 7-8 klasse, som får mulighed for at komme i praktik i en videnvirksomhed.
Fremtidens arbejdskraft	Tænk tanken fremtidens arbejdskraft beskæftiger sig med et højaktuelt emne manglen på arbejdskraft. Tænk tanken skal levere konkrete forslag til, hvordan København tiltrækker ny arbejdskraft.	Tænk tanken afslutter sit arbejde i januar 2009, hvorefter der kan igangsættes initiativer, som kan forbedre Københavns muligheder for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til byens virksomheder.
Erhvervscenter	Københavns Kommune har etableret et erhvervskontaktcenter, der skal gøre det lettere for virksomheder at finde vej til den service de har brug for i København, ligesom det skal være lettere at være iværksætter.	Initiativet sikrer bedre betingelser for hovedstadens erhvervsliv gennem øget fokus på rådgivning og servicering af københavnske iværksættere og virksomheder.

og socialt. København er klar til at tage det nødvendige regionale lederskab.

Det gør København ved at gå foran, hvilket i praksis betyder:

- At Københavns Kommune arbejder for at realisere de muligheder Fingerplanen har givet København for at udviklingen håndfladen. Det sker via kommuneplanens rækkefølge for byudviklingen, som ikke alene sikrer en afbalanceret udvikling af håndfladen, men også resten Øresundsregionen
- At København bakker op om den regionale udviklingsplan og de forskellige initiativer i Vækstforum Hovedstaden
- At Københavns Kommune samarbejder med kommuner i hovedstaden om at løse trængselsproblemerne
- At samarbejdet med Malmø om udviklingen af en integreret region på tværs af sundet forsætter

Strategien og visionen er en balanceret udvikling i Øresundsregionen. Næste skridt er at konkretisere udviklingen af Øresundsregionen.

CASE



Danish Fashion Institute/ COPENHAGEN FASHION WEEK'

Mode er i dag blevet et 'selling point' for København, der stræber efter at positionere sig på det kreative verdenskort. København som modebranchens platform har i dag den ledende position i Nordeuropa, men har visioner om at blive verdens 5. modeklynge efter Paris, London, New York og Milano.

For at sikre fælles fodslag i modebranchen samarbejder Københavns Kommune med Danish Fashion Institute bl.a. via gennemførelse af 'COPENHAGEN FASHION WEEK'. To gange årligt afvikles der modeuge i København, henholdsvis februar og august. Modeugen anses som Københavns stør-

ste tilbagevendende event med anslået 50.000 besøgende, primært branche- og pressefolk. Begivenheden bidrager til udviklingen og positioneringen af København som en international modeby og er med til at sikre, at den danske modebranche kan udmærke sig og komme på niveau med verdens førende klynger.

Derudover etablerer Danish Fashion Institute Modebranchens Innovative Tænk tank, der gennem sit fokus på barrierer for vækst og udvikling har særligt fokus på nystartede virksomheders forhold. Tænk tanken blev nedsat i september 2006 i samarbejde med Københavns Kommune og Dansk Erhverv, for at give modebranchen i hovedstaden et forum at diskutere erhvervsudvikling, indsatsområder og skabe netværk.



UDFORDRING 5 – UDVIKLING LANGS ØRESUNDSKYSTEN

VÆKSTEN I KØBENHAVN HAR VÆRET BETYDELIG I DE SENESTE TO ÅRTIER. TEMPOET I DE MANGE BYUDVIKLINGSPROJEKTER HAR VÆRET SÅ HØJT, AT DET ER NØDVENDIGT ALLEREDE NU AT SKABE ET LANGSIGTET GRUNDLAG FOR KØBENHAVNS UDVIKLING LANGS ØRESUNDSKYSTEN. DET ER AFGØRENDE, AT DER FORMULERES EN SAMMENHÆNGENDE STRATEGI, DA EN DRYPVIS UDVIKLING LANGS KYSTEN VIL ØDELÆGGE DET OPLAGTE POTENTIALE, DER FINDES HER.

HVOR STÅR KØBENHAVN?

De potentielle byudviklingsområder langs Øresundskysten anvendes i dag til en lang række forskellige formål, som ikke længere er tidssvarende, hvorfor de skal tages op til fornyet overvejelse – ikke mindst i lyset af at Københavns langsigtede byudviklingsmuligheder findes i disse områder langs Øresundskysten. Det er helt afgørende, at man ikke spreder udviklingen langs kysten, men at byudvikling ses i en sammenhæng med etableringen af den nødvendige infrastruktur. København står lige nu overfor at skulle sikre denne sammenhæng. Byvæksten i København har været betydelig i de seneste to årtier, og tempoet i de mange byudviklingsprojekter, herunder ikke mindst i havneområderne og i Ørestad, har været så højt, at det er nødvendigt allerede nu at overveje Københavns langsigtede byudviklingsmuligheder.

Nordhavnen og kysten ved Nordøstamager rummer store potentialer for Københavns udvikling i de kommende år. Der kan ikke igangsættes en konkret byudvikling ét sted langs kysten, uden at det skal ses i sammenhæng med den overordnede planlægning langs hele Øresundskysten. Hvis den fremtidige anvendelse af de enkelte områder ikke ses i et overordnet perspektiv, kan det risikeres, at en mindre og måske kortsigtet byudvikling ét sted langs kysten begrænser Københavns langsigtede muligheder for at udnytte sin placering ved vandet. Derfor skal der tilvejebringes et langsigtet plangrundlag for

Øresundskysten, som tænkes sammen med de nødvendige investeringer i infrastruktur.

Byudvikling langs Øresundskysten åbner for muligheder for at tænke forholdet mellem byen og vandet på nye måder: Hvordan skal kystlinien udformes? Hvordan skal overgangen mellem byen og vandet tænkes? Hvordan kan tilgængelighed til vandet fremmes gennem innovative rumlige løsninger? Hvordan skal vandet indgå som et aktivt element i byudviklingen? Disse er vigtige spørgsmål som kommende byomdannelsesprojekter skal håndtere. Det er også tilfældet med byudviklingen af Nordhavn, hvor forholdet mellem den nye bydel og Øresundskysten er et centralt emne, og hvor der er et stort fokus på at udvikle nyskabende rumlige koncepter og konkrete løsninger til hvordan den nye bydel skal forholde sig til Øresundskysten.

TRAFIK OG BYUDVIKLING I NORDHAVN

Løsningen af områdernes trafikbetjening vil heller ikke uden samlet planlægning være i stand til at leve op til byens behov for en god trafikal løsning, der skaber sammenhæng og dynamik i byen og håndterer både lokale og regionale miljøhensyn. Derfor er der brug for etablering af både en overordnet planmæssig ramme for en sammenhængende udvikling langs Københavns Øresundskyst og en mere konkret rækkefølgeplan for de enkelte delområder langs kysten.

På baggrund heraf har Borgerrepræsentationen i november 2006 iværksat en større undersøgelse (Projekt Infrastruktur Nordhavn) af byudviklingsmulighederne i Nordhavnsområdet og i de øvrige potentielle byudviklingsområder langs Øresundskysten (på det nordøstlige Amager) set i sammenhæng med den nødvendige udbygning af infrastrukturen i forbindelse hermed.

Undersøgelsen beregner og vurderer de trafikale og anlægsøkonomiske konsekvenser af en spredt byudvikling langs hele Øresundskysten og af en koncentreret byudvikling i Nordhavn. I begge tilfælde er der ud over alle de allerede kendte og overvejede planer frem til år 2030 lagt yderligere 3 mio. etagemeter ind i beregningsgrundlaget (omfattende både boliger og erhverv).

De potentielle byudviklingsområder langs Øresundskysten mangler i høj grad overordnet infrastruktur i form af gode vejforbindelser til det regionale motorvejsnet, i form af bane-forbindelser til de regionale banesystemer og i form af højklas-sede cykelforbindelser. I de forskellige scenarier for samlet el-ler spredt byudvikling langs Øresundskysten er der skitseret en sådan ny infrastruktur; de trafikale konsekvenser er bereg-net, og anlægsøkonomien er sammenholdt med omfanget af den byudvikling, der betjenes.

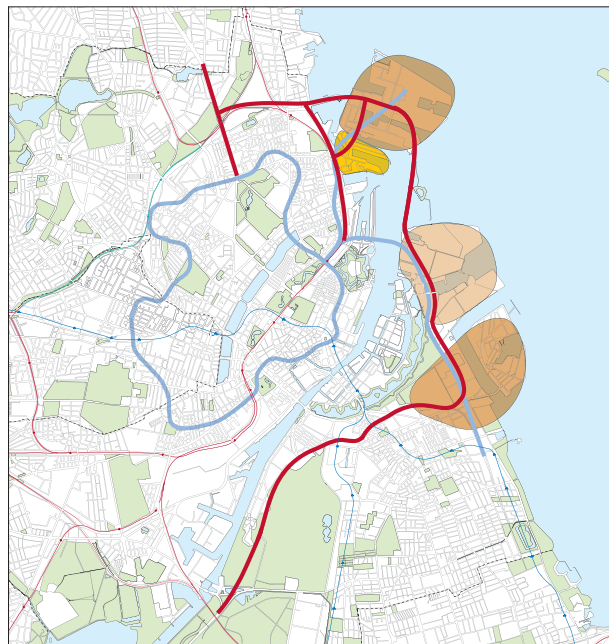
Hovedresultatet af disse beregninger og vurderinger er, at en relativt stor, koncentreret byudvikling i Nordhavnen er trafikalt og anlægsøkonomisk mest hensigtsmæssig. En ny bydel i Nord-havnen - af samme størrelse og tæthed som Indre Østerbro - giver det mest fornuftige forhold mellem de nødvendige in-vesteringer i ny overordnet infrastruktur og det samlede by-udviklingspotentiale (ca. 3 mio. etagemeter) i området.

En tæt byudvikling svarende til Indre Østerbro rummer store muligheder for at opnå en bæredygtig fordeling på trafikmidler. Fodgængere og cyklister vil kunne nå en stor del af de daglige mål inden for en rimelig gang- og cykelafstand, og der vil være et langt bedre trafikalt underlag for højklasset kollektiv trafik-betjening (banebetjening) end i den mere spredte byudvik-ling.

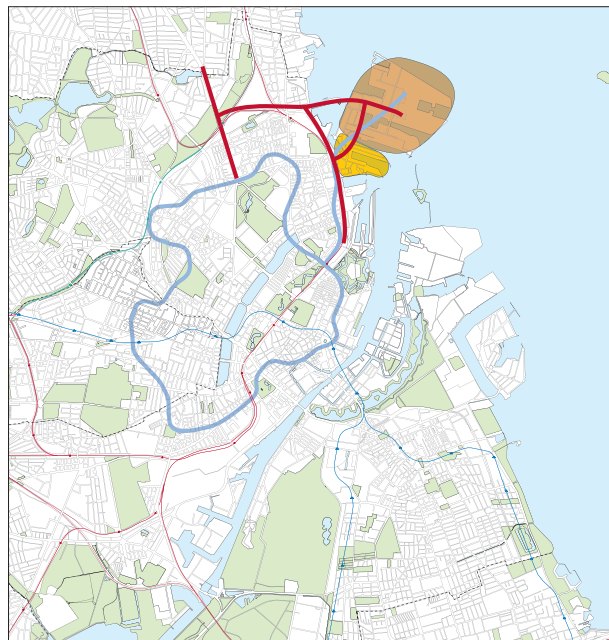
NORDHAVN LANDINDVINDING

Landvindingsprojektet skaber nyt land, som muliggør flere ud-viklingsmuligheder, mere grønt og blåt samt mere samspil mel-lem det grønne og det blå.

Grundlæggende har tilblivelsen af det nye land et særligt aspekt af bæredygtighed: Der er p.t. ikke nogen muligheder for at pla-cere de mængder af overskudsjord, som indenfor de nærmeste par år dannes ved bygge- og anlægsaktiviteter i Københavns-området i nogenlunde nærhed af København. Beslutningen om at udvide landarealet i Nordhavn er dermed begrundet i nogle væsentlige miljøforhold, idet transport af de store mængder materialer, der er tale om, ville medføre en betydelig belastning af miljøet i form af forbrug af diesel med tilhørende udsendelse af partikler; såfremt materialerne skulle køres langt væk. Dertil kommer, at denne løsning giver færrest kørte kilometer og der-



Eksempel på spredt byudvikling og de nødvendige veje (rød) og baner (blå).



Eksempel på koncentreret byudvikling og de nødvendige veje (rød) og baner (blå)

Initiativ	Om initiativet	Resultater og Effekter
Havnebade	Vandkvaliteten er forbedret i Københavns havn og der er etableret to havnebade. Der etableres endnu et i Svanemøllen.	Der skabes byliv i havnen, som giver livskvalitet for københavnernes. Endelig markerer havnebadet København som miljømetropol.
Amager strandpark	Amager strandpark åbnede i august 2005.	Der er skabt et godt alternativ til badestrande nordpå, som københavnernes ellers har benyttet.
Bryggebroen	Bryggebroen åbnede i 2007.	Broen binder gør det lettere at færdes på tværs af havene og mellem to bydele.
Undersøgelser af byudvikling langs Øresundskysten	Der er gennemført analyser, som ser nærmere på sammenhængen mellem byudvikling og infrastruktur langs Øresundskysten.	En del af grundlaget for en langsigtet strategi for Københavns udvikling langs Øresundskysten er tilvejebragt.
Arkitektkonkurrencer om Nordhavn og Marmormolen	Der er afholdt konkurrencer for Nordhavn og på Marmormolen.	Der skabes et plangrundlag for to større byudviklingsprojekter.

med mindst mulig negativ påvirkning af trafikikkerhed, slid på veje, og materialeforbrug til at reparere sliddet.

Anlægget er tænkt ud fra et bæredygtigt perspektiv, selvom det også kan have nogle mulige negative påvirkninger i form af at der inddrages havareal, hvor det marine miljø forsvinder for altid. Det skal sikres ved udformningen af anlægget, at hverken vandgennemstrømningen i Øresund eller vandmiljøet i Svanemøllebugten påvirkes uacceptabelt. Dette sker blandt andet gennem en VVM-vurdering af anlægget.

NORDHAVNSVEJ

Staten og Københavns Kommune har i 2005 indgået aftale om, at Københavns Kommune skal anlægge en ny vejforbindelse - Nordhavnsvej - mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsområdet. Vejen skal muliggøre 1. etape af byudviklingen i Nordhavn.

I VVM-redegørelsen vedrørende Nordhavnsvej er der belyst en række trafikale og miljømæssige konsekvenser af forskellige forslag til en sådan Nordhavnsforbindelse:

- En vejforbindelse fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget ført i en cut & cover tunnel under Svanemøllens Kaserne og Østerbrogade – Strandvejen.
- Samme vejforbindelse forlænget under Svanemøllebugten i en sænketunnel.
- En boret tunnel fra Helsingørmotorvejen til Ydre Nordhavn uden tilslutningsmulighed ved kysten.

På denne baggrund vil der snarest muligt blive truffet beslutning om, hvilket vejforslag, der skal gennemføres.

Københavns Kommune ønsker at anlægge Nordhavnsvej som en sekssporvej med nødspor, forberedt for en større biltra-

fik, end 1. etape giver anledning til. Dette skal ses i lyset af, at Københavns Kommune på længere sigt påregner en betydeligt større byudvikling i Nordhavnen, og i lyset af, at det senere kan blive aktuelt at forbinde Nordhavnsvej med en havnetunnel-forbindelse helt til Amagermotorvejen som en østlig omfartsvej om Københavns indre bydele.

MARKANT ÆNDRING AF HAVNEOMRÅDERNE

Havneområderne har ændret sig markant i de sidste 20 år; der er kommet flere boliger; kontorer; kulturelle og rekreative muligheder på steder i havnen, hvor der tidligere var industri og havnevirksomhed. Den sorte Diamant, skuespilshuset, operaen og de mange nye kontorer har givet havnen en ny rolle og byen et nyt ansigt.

REKREATIVE MULIGHEDER, JA TAK.

Der er stigende interesse for at anvende havnen til såvel den organiserede som selvorganiseret vandsport. Der er flere eksempler på at ventelister til vandsportsklubber vokser; mens andre helt stopper for adgang til klubberne, der efterspørger bedre faciliteter og adgangsmuligheder.

De rekreative muligheder knytter sig ikke alene til vandet i havnen, men også til promenader, pladser og grønne arealer. Der er flere private grundejere, som giver plads til kortvarige begivenheder i havnen, som til gengæld sikrer byliv i de nye områder.

HAVNEBADE OG STRANDPARK

Københavnerne anvender de nye faciliteter; der er skabt med etableringen af havnebade og Amager strandpark. Det er med til at sætte en ny ramme om det moderne byliv, som mange af byens borger efterspørger. Udover at imødekomme efterspørgsel på byliv, så er havnebadene et klart signal om, at København udvikles med omtanke. Forbedringen af vandkvaliteten går hånd i hånd med nye rekreative muligheder.

HVAD GØR KØBENHAVN OG VIRKER DET?

Københavns udvikling i havnen har givet byen et nyt ansigt, men det er oplagt, at der er plads til forbedringer af bylivet på nogle strækninger i havnen. Både i Nordhavnen og Nord-

østamager er der projekter, som flytter byen videre ud til Øresundskysten. Der er behov for at lægge en samlet strategi for alle kommende byudviklingsprojekter og infrastrukturinvesteringer langs kysten.

BEHOV FOR NYE INITIATIVER

Der er allerede taget hul på den langsigtede planlægning af udviklingen langs Øresundskysten.

De hidtidige analyser og den indledende planlægning af de større byudviklingsprojekter i Nordhavnen, Marmormolen og på Nordøstamager, herunder Kløvermarken skal følges op af en overordnet strategi, der binder de mange forskellige initiativer; der er fremkommet i den indledende planlægning sammen

Der er behov for:

- at videreudvikle og planlægge for en havnetunnel og integrere den i byudviklingen langs Øresundskysten
- at fastholde plads til et regionalt transportknudepunkt i form af en containerterminal, som en by af Københavns størrelse skal have. Denne planlægning skal tænkes sammen med især Skandinavisk transportcenter i Køge, som også forsyner København med gods.
- at håndtere virksomheder med særlig beliggenhedskrav, hvor det er oplagt, at der ikke skal reserveres så meget areal, som Fingerplan 2007 udpeger til netop denne type virksomheder i Nordhavnen. Set i lyset af Københavns erhvervsstruktur vil der ikke være nær samme behov arealer til denne type virksomheder.

Denne nye overordnede strategi igangsættes i forlængelse af Kommuneplan 2009.

CASE



Amager Strandpark

Den nye Amager Strandpark åbnede i august 2005 og har fra dag ét været en stor succes. Med kun 5 km., til Københavns Rådhusplads og med hele tre metrostationer er der fantastisk god tilgængelighed for københavnere til Amager Strandpark.

På en varm, solskinsrig sommerdag er der typisk 40.000 gæster i Amager Strandpark. Den nye strand tilbyder gæsterne en kombination af varierede badeoplevelser og et aktivt byliv tæt på den indre by.

På den nordlige del af strandøen nyder københavnere vandets ro lidt uden for byens virak. Om natten er området et

fantastisk sted at kigge på stjerner og Amager Strandsti benyttes flittigt til lange gåture og hundeluftning.

I den sydlige del af øen er der en masse byliv langs med vandet. Den 750 meter lange betonpromenade er et moderne byrum, der appellerer til kulturliv såvel som idrætsaktiviteter og afslapning.

Amager Strandpark er et nyt unikt byrum, der udfordrer og supplerer det moderne byliv. Amager Strandpark er med til at give København status som en af verdens bedste byer at bo og leve i. Ved Amager Strand mødes byen og vandet på en ny københavnsk måde.



