



## **FORSLAG**

Den tænkende storby  
KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2009

**HOVEDSTRUKTUR**

# FORORD





---

## FORORD

# INDHOLD

FORORD .....	3	RETNINGSLINJER .....	60
KOMMUNEPLAN 2009 .....	6	Indledning .....	61
Udfordringer .....	10	1. Udlæg af arealer til byzoner .....	62
DENTÆNKENDE STORBY .....	12	2. Beliggenhed af områder til forskellige byformål .....	68
Den dynamiske by – tænk nyt .....	14	3. Den kommunale detailhandelsstruktur .....	74
Den bæredygtige by – tænk grønt .....	15	4. Beliggenhed af trafik anlæg .....	83
Byen for alle – tænk mangfoldigt .....	16	5. Beliggenhed af tekniske anlæg .....	92
Byen ned til vandet – tænk blå .....	17	6. Beliggenhed af virksomheder med særlige beliggenhedskrav .....	95
Partnerskaber .....	18	7. Beliggenhed af enkelte anlæg (VVM pligtige anlæg) .....	98
Partnerskaber om byinnovation .....	19	8. Sikring af støjbelastende arealer .....	99
Processer .....	28	9. Beliggenhed af arealer til fritidsformål .....	101
Bedre processer – bedre planer .....	29	13. Varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser .....	105
Værktøjer .....	32	14. Sikring af kulturhistoriske bevaringsværdier .....	108
PROJEKTERNE .....	36	17. Anvendelse af vandløb, søer og kystvande .....	112
Indledning .....	37	18. Arealanvendelsen i kystnærhedszoner .....	114
Projekter .....	38	19. Realisering af landsplandirektiver, herunder fingerplan 2007 .....	116
Nordhavn en bæredygtig bydel .....	40	Ophævelse af Retningslinjer .....	117
Carlsberg en CO <sub>2</sub> -neutral kulturbydel .....	42	REDEGØRELSE .....	116
Byudvikling ved Nordhavn Station og Marmormolen .....	44	Københavns centrale udfordringer .....	117
Ørestad .....	46	Udfordring 1 - Mere trængsel og øget energiforbrug .....	118
Nordøstamager .....	50	Udfordring 2 – 45.000 flere Københavnerne .....	124
Metropolzonen .....	54	Udfordring 3 – En mere splittet by .....	130
Fremtidens Valby – tre nye bykvarterer .....	56	Udfordring 4 – København taber terræn .....	136
Sydhavnen .....	58	Udfordring 5 – Udvikling langs Øresundskysten .....	142

# KOMMUNEPLAN 2009



## FRA PLANSTRATEGI TIL KOMMUNEPLAN 2009

Kommuneplan 2009 implementerer visionen om den tænke storby, der blev lanceret i planstrategien. Dermed bygger kommuneplanen videre på de fire temaer fra planstrategien, henholdsvis den dynamiske by, den bæredygtige by, byen for alle og byen ned til vandet.

Kommuneplanen implementerer de fem temaer i:

1. Fire grundlæggende værdier for Københavns byudvikling, der markerer Københavns Kommunes ønsker til udviklingen af byen. Værdierne indgår også i kommunens prioriteringer af større byudviklingsprojekter, hvorfor det er en god ide at tænke dem med allerede fra start, når et nyt projekt er på tegnebrættet. Værdierne anvendes allerede i mange af kommunens konkurrenceprogrammer og efterfølgende plangrundlag i form af kommuneplantillæg og lokalplaner
2. De større byudviklingsprojekter, der er indeholdt i rækkefølgeplanen for byudviklingen i København. En række af de større byudviklingsprojekter som Carlsberg har allerede et plangrundlag, men er beskrevet og indgår i kommuneplanen. De nye projekter, der ikke har et plangrundlag får det i Kommuneplan 2009. Det gælder f.eks. Metropolzoneprojektet Tivoli, Grønttorvet, Ny Ellebjerg, Marmormolen og Nordhavn stationsområde, Nordøstamager med Kløvermarken og Strandlodsvej. De større byudviklingsprojekter afspejler de fire temaer fra planstrategien på forskellig vis og indfrier løfterne. Marmormolen har hovedvægt på den dynamiske by og løfterne om en arkitekturpolitik, der sikrer København markant byggeri, mens Valby-projekterne især afspejler den mangfoldige by og de muligheder som der er for at bygge boliger, som flere kan betale og plads til kreative erhverv. Nordhavn har et særligt fokus på bæredygtighed og endelig har Kløvermarken plads til alle, idræt og byliv som et markant indhold
3. Syv partnerskaber, hvor Københavns Kommune samarbejder med en række forskellige aktører om at finde løsninger på nogle af de centrale udfordringer; der blev sat på dagsordenen med den dynamiske by, byen for alle, den bæredygtige by og byen ned til vandet. Der er et partnerskab om byens nye lavenergiområder og energiforsyningen, et andet om byens campusområder, et tredje om husbåde i Københavns havn, et fjerde om en lokalebørs for kreative virksomheder i København, et femte om bæredygtighed i udviklingen af Nordhavn, et sjette om fremtidens familiebolig, der skal være mulig at betale også for lav- og mellemindkomstgruppen og endelig et syvende om strøggader i København

- 
4. Bedre og mere, gennemskuelige processer for både københavnerne og investorer. Kommuneplanen indeholder en række nye værktøjer, der understøtter bedre processer. Der er udviklet et bæredygtighedsværktøj, som sikrer, at bæredygtighed kommer på dagsorden og bliver en naturlig del af ethvert byudviklingsprojekt. Kommuneplanen bliver digital, hvilket gør det lettere at finde svar på de gængse spørgsmål i byudvikling, hvad må man bygge hvornår osv. Endelig vil der være en guide til eksperimenterende arkitektur og eksempler på, hvordan kulturarven kan tænkes med i byudviklingen
  5. Retningslinier, der er et svar på krav planloven og fingerplanen stiller til Københavns Kommuneplan. Der er i alt 19 emner, som Københavns Kommune skal formulere retningslinier for. Det gælder stationsnærhedsprincippet og placeringen af virksomheder og boliger, placering af detailhandelscentre, større trafik anlæg og tekniske anlæg, naturbeskyttelse m.v. Retningslinierne ophæver endvidere nogle af de retningslinier Københavns Kommune tidligere har været underlagt i Regionplan 2005.

### RAMMER FOR LOKALPLANLÆGNINGEN

Kommuneplanen formulerer også rammer for lokalplanlægningen, hvilket vil sige hvor meget og hvad, der må bygges i de forskellige dele af byen. Rammerne skal afspejle de overordnede sigtelinier for byens udvikling, hvorfor temaerne fra planstrategien også kan genfindes i rammerne for lokalplanlægningen i København.

### STRATEGISK MILJØVURDERING

Der er gennemført en strategisk miljøvurdering af Kommuneplan 2009. Miljøvurderingen er gennemført tidligt i forløbet, således at miljøhensyn kan stå højt på dagsordenen i arbejdet med kommuneplanen. I praksis betyder det, at der er gennemført en vurdering af de fire temaer fra planstrategien og ikke mindst de projekter, der er indeholdt i hvert tema. Der er sat fokus på udvalgte projekter, der er vurderet til at have væsentlige miljøeffekter. Miljøvurderingen fortæller, hvad det er for miljøeffekter, og hvordan de kan afbødes i kommuneplanlægningen.

### FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

#### Fingerplan 2007

Den overordnede planlægning, der skal sikre sammenhæng og balance i udviklingen i Hovedstadsregionen, hviler på fingerplanens bymønstre som den bærende struktur i landsplandirektivet for hovedstaden. Her udstikkes der mål for en konkurrencedygtig og bæredygtig region, og målene underbygges med retningslinjer for lokalisering af byernes vækst og for en række anlæg, der er af regional betydning.

Københavns Kommunes mål for planlægningen er samstemmende med landsplandirektivet. Der er fokus på at skabe en fleksibel rummelighed for den forventede vækst via omdannelse af eksisterende byområder, så presset for inddragelse af regionens landområder ikke øges. Samtidig lægges der vægt på stationsnærhedsprincippet og på en placering af virksomheder, boliger, detailhandel mv., der harmonerer med trafikstrukturen. De eksisterende og planlagte kollektive trafik anlæg er retningsgivende for byens tæthed, så den kollektive trafik bliver et oplagt valg for flest mulige borgere, og så den samtidig sikres et solidt brugergrundlag. Byudvikling, der fordrer nye større trafik anlæg, henlægges til efter planperioden, så den trafikalt velbetjente rummelighed bruges først.

De mange retningslinier fra Regionplan 2005 vedr. eksempelvis vindmøller, tekniske anlæg, friluftsliv, naturbeskyttelse, som foreløbig er videreført i landsplandirektivet, er for så vidt som de er relevante i Københavns Kommune optaget i kommuneplanen.

#### Den Regionale Udviklingsplan

I Region Hovedstadens udviklingsplan fra 2008 udstikkes en række overordnede mål for regionen som en af de førende europæiske storbyregioner med en grøn profil, en effektiv trafik infrastruktur, attraktive uddannelsesmuligheder og erhvervsvilkår, mangfoldige kultur- og fritidstilbud og internationalt udsyn. Københavns kommuneplan er med sin vægtning af bæredygtighed i bred forstand og af en effektiv og miljømæssigt hensigtsmæssig trafikudvikling i god overensstemmelse med Den Regionale Udviklingsplan, idet København dog lægger endnu mere vægt på kollektiv trafik. Såvel i kommunepla-



---

nen som i andre initiativer (campusprojektet, bedre erhvervs-service etc.) understøtter København udviklingen af uddannelse og erhverv i regionen.

Også på områderne natur og miljø, fritidsliv og livskvalitet som helhed er Københavns kommuneplan og øvrige initiativer (miljøzone rettet mod forurening fra trafikken, Miljømetropolens mål, fredning af parker etc.) med til at sikre en indsats for opfyldelse af Den Regionale Udviklingsplans mål i København.

Den Regionale Udviklingsplan betoner også vigtigheden af at arbejde videre med en koordineret udvikling på tværs af Øresund. I lyset af Regionens rolle på dette område har København ikke fremhævet det i denne kommuneplan, men det konkrete samarbejde med parterne i Øresundsregionen fortsætter naturligvis. Københavns Kommune har et tæt samarbejde med Malmø Stad.

### SAMSPILLET MED ANDRE KOMMUNER

Kommunerne omkring København har forskellige planmæssige udfordringer; men på en række punkter er de aktuelle spørgsmål de samme. Alle kommuner er interesserede i en hensigtsmæssig trafikafvikling, der fremmer brug af kollektiv trafik og nedbringer de miljø- og sikkerhedsmæssige virkninger af biltrafikken. Dette kommer bl.a. til udtryk ved et samarbejde om en af de største investeringer i kollektiv infrastruktur, Metrocityringen, som vil sammenbinde den kollektive trafik i København og Frederiksberg yderligere. Bestræbelserne på at bremse biltrafikken og koncentrere den på dertil egnede større indfaldsveje, herunder den nye Nordhavnsvej, sigter bl.a. mod at forebygge en belastning af de mindre veje både i København og i de omkringliggende kommuner:

En række kommuner omkring København har fokus på omdannelse af ældre erhvervsområder. Det er områder med vidt forskellige karakter og beliggenhed, og der vurderes at være god sammenhæng i kommunernes planlægning, som generelt er rettet mod at fremme omdannelse frem for nye arealudlæg samt at fastholde "håndfladens" styrke som centrum for bystrukturen i regionen. Såvel København som de øvrige kommuner lægger vægt på attraktive boliger og bykvarterer, der

bl.a. kan forebygge en udvikling, hvor borgere flytter for derefter at pendle i bil. I planlægningen af detailhandel har Københavns Kommune taget udgangspunkt i behovet i kommunens egne bydele. Der sigtes ikke mod en udbygning, der øger kommunens andel af detailhandelen i regionen bortset fra de områder (pladskrævende varegrupper), hvor forsyningen har været uforholdsmæssigt lav.

Der er gennem årene udviklet gode muligheder for at bevæge sig på cykel mellem kommunerne i håndfladen, og denne udvikling fastholdes, da den både er af betydning for kommunernes trafik- og miljøpolitiske mål og for de rekreative muligheder, hvor kommunernes tilbud supplerer hinanden. Eksempelvis er den nye Amager Strandpark et anlæg, der fra starten er tænkt som et tilbud med brugere fra flere kommuner. København holder fast i at betragte rekreation i et tværkommunalt perspektiv og planlægger eksempelvis flere badeanlæg tæt på kommunegrænsen, der også kan komme borgere fra nabo-kommuner til gode.

### ET OVERBLIK

På de følgende sider er der et overblik over, hvordan aktiviteter og emner fra de fire temaer i planstrategien er oversat i Kommuneplan 2009.

# UDFORDRINGER

## KØBENHAVNS CENTRALE UDFORDRINGER



Det er ikke en selvfølge, at virksomhederne og københavnere forsat vil have København øverst på ønskesedlen. Udviklingen i biltrafikken har nået et niveau, hvor der skal handles, det er blevet for dyrt at bo i København, der er for få nye videnbaserede virksomheder og byen er mere splittet end tidligere. Endelig er det behov for at tage hul på planlægningen af byens udvikling langs Øresundskysten.

København står overfor en række helt centrale udfordringer:

**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. Der er en klar sammenhæng mellem hjertekarsygdomme, kræft og mængden af partikler i luften. Udover støj og partikler skal København yde sit bidrag til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet. Energiforbruget i bygninger er sammen med trafikken den største udfordring i forsøget på at nedbringe CO<sub>2</sub>-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 er der ganske mange skolelærere, pædagoger og politibetjente, som går på pension. København skal forsat kunne tiltrække medarbejdere til denne type erhverv.

**3.** København er på vej til at blive en mere splittet by. I stedet for at være kendt for sammenhængskraft er der fare for at byen bliver mere adskilt. Det er en stor udfordring, at vende denne udvikling inden det er for sent.

**4.** I. København taber terræn til andre storbyer – hovedstaden har ikke været i stand til at oprettholde 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. Udviklingen i Nordhavnen og Nordøstamager indebærer en række grundlæggende udfordringer i forhold til kollektiv trafik og vejbetjening kombineret med de bymæssige kvaliteter; de nye større byudviklingsområder skal være kendt for:

# DEN TÆNKENDE STORBY



# KØBENHAVN SKAL VÆRE EN "TÆNKENDE STORBY". I "DEN TÆNKENDE STORBY" GÅR UDVIKLING OG OMTANKE HÅND I HÅND. DET BETYDER AT BÆREDYGTIGHED, MANGFOLDIGHED OG NYTÆNKNING BLIVER DE BÆRENDE VÆRDIER I KØBENHAVNS UDVIKLING.

## VÆRDIERNE

Visionen om den tænkende storby konkretiseres i fire udviklingsløfter og værdier for København.

Udviklingsløfterne markerer Københavns Kommunes ønsker til og ikke mindst ansvar for de kommende års byudvikling. Ansvaret slutter ikke ved kommunegrænsen - det omfatter hele hovedstadsområdet og Øresundsregionen, hvor København er det naturlige midtpunkt og katalysator for udviklingen.

### Den dynamiske by - tænk nyt

Den dynamiske by er en by med en klar identitet og kontante svar på både virksomhedernes og borgernes ønsker til tidsvarende erhvervsbyggeri og boliger. København skaber attraktive rammer for vækst, viden og innovation ved at give plads til kreative virksomheder, ny arkitektur og synergi mellem universiteter og virksomheder.

### Den bæredygtige by - tænk grønt

København skal være verdens miljømetropol. I rollen som verdens miljømetropol skal København skabe nye tætte bykvarterer, der er præget af det liv og den kvalitet københavnerne kender fra brokvartererne. København viser, hvordan udbygningen af den kollektive trafik, flere cykelstier og begrænsning af biltrafikken skaber en bæredygtigt, tryk og levende by.

### Byen for alle - tænk mangfoldigt

København skal være en mangfoldig metropol med en stærk sammenhængskraft. I København skal forskellige livsformer trives side om side i et inspirerende fællesskab. Derfor skal byen tilbyde levende og blandede bykvarterer med et bredt udbud af fremtidens byboliger for familier, unge og ældre. Det er ikke mindst vigtigt, at der bygges boliger som almindelige mennesker kan betale.

### Byen ned til vandet - tænk blåt

Havnen er Københavns nye blå frirum i byens hjerte. De tidligere industri- og havnearealer skal omdannes til bæredygtige bykvarterer, der udnytter det store potentiale for liv og aktiviteter langs vandet. Ved at skabe bedre adgang til vandet og de nye bykvarterer skal mulighederne komme alle københavnere til gode.

Områderne langs Øresundskysten, der strækker sig fra Nordhavn over Refshaleøen til Kløvermarkskvarteret, tegner Københavns største byudviklingspotentiale på lang sigt.

# DEN DYNAMISKE BY – TÆNK NYT

DEN DYNAMISKE BY ER SVAR PÅ KØBENHAVNS CENTRALE UDFORDRINGER I DEN INTERNATIONALE METROPOLKONKURRENCE. UDGANGSPUNKTET ER GODT, MEN DER ER PLADS TIL FORBEDRINGER.

## 1. CAMPUSOMRÅDER - FRA VIDEN TIL INNOVATION

Fire nye campusområder i København gør det lettere for virksomheder og forskningsinstitutioner at samarbejde om at omsætte viden i innovationer. Campusområderne er ikke bare en gevinst for virksomhederne og universitetet, men for hele byen, der får tilført nyt liv, dynamik og aktivitet.

## 2. KREATIVE ZONER

I syv udvalgte erhvervsområder bliver byomdannelsen sat på stand-by. I praksis fastholdes bebyggelsesprocent på 60 og de eksisterende bygninger søges bevaret. Evalueringer af forsøget med de kreative zoner viser, at områderne appellerer til de kreative virksomheder, som er vokset netop disse områder.

## 3. METROPOLZONEN - ET NYT VISITKORT

Metropolzonen skal løfte København op på et nyt niveau i den internationale metropolkonkurrence ved at skabe bedre sammenhæng i området omkring Rådhuspladsen, Tivoli og Hovedbanegården, og give mulighed for markante nye bebyggelser i området.

## 4. LOKALBØRS

Der etableres en lokalebørs, som formidler erhvervslejemål til kreative virksomheder og iværksættere. Lokalebørsen kan også være en indgang til Københavns Kommunes nye erhvervskontaktcenter, der har en række rådgivningsydelser, som iværksættere kan gøre brug af i deres udvikling.

## 5. PLADS TIL FORTOLKNINGER AF KULTURARVEN

Der er fuld fart på omdannelsen af tidligere industri- og havneområder. Kulturarven fortæller historie og giver identitet, hvorfor de er afsat for nye fortolkninger af byens udvikling. En ny eksempelsamling skal give inspiration til, hvordan kulturarven bliver et aktiv i byudviklingen.

## 6. REGIONALT LEDERSKAB

Udviklingen af København slutter ikke ved kommunegrænsen. Københavns udvikling og forandring har stor betydning for hele hovedstadsregionen og omvendt. København er klar til at tage det nødvendige regionale lederskab f.eks. ved samarbejde om transselsafgifter med andre kommuner i hovedstadsregionen.



# DEN BÆREDYGTIGE BY – TÆNK GRØNT

DEN BÆREDYGTIGE BY GØR BYUDVIKLINGEN TIL EN DEL AF LØSNINGEN PÅ DE MILJØ- OG TRANSPORTPROBLEMER DER SKAL HÅNDBERES, HVIS KØBENHAVN FORSAT SKAL VÆRE VELFUNGERENDE BY MED HØJ MILJØKVALITET.

## 7. TÆT BÆREDYGTIG BYKVALITET

De stationsnære områder skal have de kvaliteter, vi kender fra middelalderbyen og Frederiksstaden. Kombinationen af tæthed og færre parkeringspladser fremmer kvaliteterne i den levende by, bl.a. ved at give pendlerne det sidste skub over i den kollektive trafik.

## 8. KØBENHAVN VERDENS BEDSTE CYKELBY

København er verdens bedste cykelby. Men det skal være endnu lettere at køre på cykel i København. Derfor etableres der flere cykelruter og bedre cykelparkering, som både forbedrer bybilledet og mulighederne for at stille sin cykel.

## 9. FREMTIDENS ENERGIFORSYNING TIL LAVENERGIOMRÅDER

København udnytter de muligheder, der er for at basere byudviklingen på bæredygtige lavenergiløsninger. Den miljømæssig og økonomisk optimale løsning består i at kombinere kollektiv varmforsyning med vedvarende energi, solceller og andre selvforsynende teknologier.

## 10. BÆREDYGTIGHEDSVÆRKTØJ

Københavns Kommune har udviklet et værktøj, som integrerer bæredygtigheden i alle nye større byudviklingsprojekter. En ny hjemmeside gøre det let at finde frem til og ikke mindst anvende værktøjet i projektudviklingen.

## 11. TRÆNGSELSZONE

For at modvirke den stigende trængsel på vejnettet og for at begrænse biltrafikken arbejder Københavns Kommune sammen med andre kommuner i hovedstadeområdet for at fastlægge rammerne for en eventuel trængselszone.

## 12. FLERE GÅR MERE

København vil invitere flere til at gå mere, fordi det skaber byliv, og fordi det er et bæredygtigt alternativ til bilen. Det skal ske ved at skabe bedre komfort, tryghed og fremkommelighed. En ny vejnetsplan udpeger strøggader, der bidrager til at realisere dette.

## 13. MERE TOG OG METRO

Mere tog og metro skal sikre, at den kollektive trafik er et konkurrencedygtigt alternativ til bilen. I de kommende år bliver metrocityringen et stærkt kollektiv trafiktilbud i Københavns tætteste bykvarterer. I Valby udpeges der arealer til en udvidelse af de regionale togforbindelser, som er nødvendig for et stigende antal pendlere, der arbejder i København.



# BYEN FOR ALLE – TÆNK MANGFOLDIGT

I BYEN FOR ALLE TAGER KØBENHAVNS KOMMUNE FAT PÅ AT GØRE BYEN ATTRAKTIV FOR TOPFORSKERE, INTERNATIONALE STUDERENDE, PÆDAGOGER, LÆRERE MV. KØBENHAVN SKAL APPELLERE OG LEVERE BOLIGER TIL ALLE.

## 14. LABORATORIUM FOR FREMTIDENS BYBOLIG

Københavns Kommunes grund Torveporten i Valby og Grøntorvet bliver rammen om et partnerskab, som skal komme med bud på fremtidens billige og mere fleksible bybolig. Og bykvarteret bliver ramme om et nyt byliv, som mange københavnere efterspørger:

## 15. INTEGRERET INDSATS

Der skal sikres en integreret og koordineret indsat i de områder af byen, der er ramt af en negativ udviklingsspiral. Derfor tænkes områdeindsatser sammen med den helhedsorienterede byfornyelse i København.

## 16. MERE OG MERE BYLIV

Byens pladser, byrum og parker skal indbyde til liv og aktivitet. Der skabes plads til idræt og sportslig udfoldelse i byen. I de store byudviklingsområder skal der skabes plads til idræt og kultur på linie med skoler og daginstitutioner. Byliv er også ikke bare caféliv og turister; det er også bevægelse og udfoldelse.

## 17. DETAILHANDEL OG BYLIV

Kommunens ny detailhandelsstrategi skal sikre, at København fastholder og udvikler sin position som Øresundsregionens vigtigste butiks- og oplevelsescenter. Derudover skal der være en god lokal butiksforsyning i kommunens bydele, der skaber grundlag for byliv og bæredygtige indkøbsvaner med korte afstande mellem boliger og butikker.





# BYEN NED TIL VANDET – TÆNK BLÅT

KØBENHAVNS BELIGGENHED VED VANDET SKAL BRUGES SOM ET AKTIV OG DANNE GRUNDLAG FOR HELT NYE ATTRAKTIVE BYOMRÅDER LANGS MED VANDET.

## 18. ØRESUNDSKYSTEN EN MULIGHED PÅ LANG SIGT

København kan forsat vokse med udviklingen af de nye større byudviklingsområder. Men der har været så meget fart på udviklingen, at det er nødvendigt at skabe et langsigtet grundlag for den næste bølge af byomdannelse. Det sker ved at byen kan rykke ud til Øresundskysten. Den indledende planlægning sammenfattes i en strategi for Københavns udvikling langs Øresundskysten.

## 19. INFRASTRUKTUR SKAL UNDERSTØTTE BYUDVIKLINGEN

Når byen rykker ned til vandet skal infrastrukturen følge med. Der arbejdes for en havnetunnel, Nordhavnsvejen etableres og der skabes grundlag for metro og kollektiv trafik i øvrigt.

## 20. LETTERE ADGANG TIL VANDET

Sammenhængen mellem byen ved vandet og den øvrige by forbedres. Der skabes endvidere bedre adgang til vandet i de nye byområder. Ved Marmormollen anlægges en ny stibro som vil skabe ny og bedre adgang til vandet.

## 21. NYE REKREATIVE MULIGHEDER

Byen ved vandet giver oplagte muligheder for rekreative aktiviteter og byliv, som skal udnyttes i de kommende års planlægning, som udlægger promenader. To nye havnebade vil øge de rekreative muligheder langs med vandet. København vil på den måde invitere til at flere bliver længere.



# PARTNERSKABER

## PARTNERSKABER OM BYINNOVATION

---



Københavns Kommune indgår som noget nyt i kommuneplanlægningen partnerskaber med en række forskellige aktører i byen.

Formålet med partnerskaberne er først og fremmest, at finde innovative løsninger på konkrete udfordringer i byudviklingen. Det kan ske ved at koble viden på tværs af offentlige og private virksomheder. På den måde bliver partnerskaberne sammensat af dem, der kan byde på noget og levere en del af løsningen.

Partnerskaberne går et skridt videre end den traditionelle byplanlægning. I stedet for alene at udpege arealer til byudvikling, så giver Københavns Kommune konkrete bud på det, der skal ske på arealerne.

Der indgås følgende partnerskaber:

1. Lavenergiområder, hvor der kommer bud på, hvordan energiforsyningen kan sammensættes til de nye lavenergiområder, som kommuneplanen udpeger arealer til
2. Campusområder, som indeholder et forslag til Københavns nye Campusområder
3. Lokalebørs til kreative virksomheder, der kan bruges af virksomheder, som har behov for at udleje lokaler og af kreative iværksættere, der har brug for et skrivebord eller et lejemål
4. Husbåde, der giver et bud på, hvordan der kan sættes skub i bylivet i havnen bl.a. med husbåde
5. Nordhavn, der tegner konturerne af fremtidens bæredygtige byggeri i Nordhavn
6. Byboligen og dens omgivelser, hvordan der skabes en bolig med bred appel i den mangfoldige by
7. Strøggader og det byliv der udfoldes her

## FREMTIDENS ENERGIFORSYNING TIL LAVENERGIOMRÅDER



Planloven giver som noget nyt mulighed for at udpege lavenergiområder, hvor der er mulighed for en anden energiforsyning end den, vi kender i dag. I forlængelse af det udpeger Kommuneplan 2009 alle de større byudviklingsområder i København til nye lavenergiområder:

98 % af alle husstande i København er tilsluttet fjernvarmenettet. København høster en række miljøgevinster ved den høje tilslutning til fjernvarmesystemet, som også giver en holdbar økonomi for brugerne af systemet.

Udpegningen af lavenergiområderne i København er et incitament til at videreudvikle fjernvarmeforsyningen i form af nye bæredygtige forretningskoncepter, der er baseret på den bedste og mest miljøvenlige og økonomisk fordelagtige teknologi. Derfor etablerer Københavns Kommune et partnerskab om fremtidens energiforsyning med grundejer og Københavns Energi.

**HVEM:** Københavns Energi og grundejere i Københavns større byudviklingsområder.

**HVAD:** Scenarier for energiforbrug til opvarmning og for den miljømæssige og økonomisk mest fordelagtige varmeforsyning til lavenergiområder.

**HVORDAN:** Scenarierne opstilles på baggrund af analyser og dialog med grundejere, forsyningsselskaber og leverandører af vedvarende energiløsninger. Der afholdes workshops i forbindelse med offentligheden om Kommuneplan 2009. De endelige scenarier præsenteres ved Klimatopmødet i 2009.

**HVORNÅR:** Under offentlighedsfasen for Kommuneplanen forår 2009 og under Klimatopmødet december 2009.

## CAMPUSOMRÅDER



København halter bag efter Stockholm og Helsinki, når det gælder samarbejde mellem virksomheder og forskningsinstitutioner:

Det betyder ikke, at danske virksomheder ikke bruger midler på forskning og udvikling. Danske virksomheder bruger faktisk en større andel af deres overskud på forskning og udvikling end deres beslægtede virksomheder i Nordeuropa.

En af mulighederne for at fremme samarbejdet er at udvikle nogle attraktive fysiske rammer om samarbejdet. Derfor etablerer Københavns Kommune et partnerskab med Københavns Universitet, som får til opgave, at udvikle de tre campusområder i København.

Udover at beskrive udviklingsmål skal partnerskabet sikre, at de nye campusområder bliver et aktiv i udviklingen af København. Målet er for det første, at udvikle tre nye byområder i den eksisterende by med masser af liv og aktivitet. Campusområderne skal ikke lukke sig om sig selv. Men blive en del af kvarteret.

**HVEM:** Københavns Universitet

**HVAD:** Udviklingsstrategier for tre nye campusområder i København.

**HVORDAN:** Københavns Kommune og Københavns Universitet præsenterer i forbindelse med offentligheden omkring Kommuneplanen visioner for Campusområderne. Der udskrives arkitektkonkurrence for Nørre campusområdet, som grundlag for en udviklingsstrategi for området. Der overvejes f.eks. at placere et højhus med forskning på Panum, såfremt der fremmes et grundlag herfor kan det indgå i den videre udvikling af området. Derudover skal partnerskabet bidrage til at realisere initiativerne fra Tænk tanken for internationalisering af København.

**HVORNÅR:** Under offentlighedsfasen for Kommuneplan 2009. Strategi forventes færdig ved udgangen af 2009.

## LOKALEBØRS TIL KREATIVE VIRKSOMHEDER



Evalueringen af de kreative zoner viser, at der er kommet flere arbejdspladser i de virksomheder, der er lokaliseret i de kreative zoner i løbet af de senere år. Det vidner om, at ideen med at fastfryse udviklingen i udvalgte områder af byen virker.

Ikke desto mindre er der efterspørgsel på endnu flere erhvervslejemål og billigere erhvervslejemål, bl.a. til iværksættere, som ofte nøjes med køkkenbordet derhjemme. Det er både et tab for byen og iværksætterne - byen får ikke glæde af det miljø, der er omkring iværksætterne og iværksætterne mangler kontorfællesskab og i forlængelse af det de potentialer, der er for udbygning af netværk og videndeling med andre iværksættere.

Derfor vil Københavns Kommune indgå et samarbejde med både developere, grundejere, ejendomsselskaber mv. og kreative virksomheder og iværksættere. Partnerskabet skal i første omgang formidle erhvervslejemål via en netbaseret lokalebørs, som findes på kommunens hjemmeside. Her kan ejendomsudviklere indrykke ledige erhvervslejemål, som kreative virksomheder og iværksættere har råd til at betale. Det kan være ejendomme som skal stå i en årrække inden, man tager hul på udviklingen af ejendommen eller området hvor den er placeret.

**HVEM:** Iværksætterportalen Amino.dk, iværksættere og kreative virksomheder.

**HVAD:** Elektronisk lokalebørs med formidling af erhvervslejemål

**HVORDAN:** Lokalebørsen udvikles i samarbejde med brugere og version. 1.0 præsenteres i forbindelse med offentligheden omkring kommuneplan 2009.

**HVORNÅR:** Lokalebørsen præsenteres i 2009.

## HUSBÅDE OG BYLIV I KØBENHAVN



Der har længe været mulighed for husbåde i dele af Københavns havn. Kommuneplan 2005 sikrede plangrundlaget, som muliggør placering af husbådene i havnen. Men de nye muligheder er ikke fulgt op af konkrete initiativer i form af flere husbåde i Københavns havn. Det kan der være flere forskellige årsager til. En af dem er helt sikkert, at det kan være svært at finde frem til bolværksejerne, der vil udleje pladser til placering af husbåde på deres del af bolværket.

Københavns Kommune ser husbåde, som et aktiv i udviklingen af mere byliv i havnen. Men det er oplagt, at det indeholder en række udfordringer. En af de større udfordringer er naturligvis, at husbådene ikke privatiserer byrummet i havnen og dermed ender som en barriere frem for en katalysator for byliv langs bolværket i Københavns havn. Husbådene er ikke det eneste aktiv i mere byliv langs havnefronten. Der er en lang række andre aktiver:

**HVEM:** Geisler & Nørgaard, interesserede bolværksejere i Københavns havn, f. eks. By og Havn

**HVAD:** Identifikation af barriere for etablering af husbåde og byliv i Københavns havn. Tre konkrete eksempler på byliv og husbåde samles i guide til inspiration.

**HVORDAN:** For at komme i gang med af skabe byliv og udnytte mulighederne for husbåde i Københavns havn udarbejdes tre forskellige eksempler på, hvordan det kan ske i praksis sammen med bolværksejere. Der tages f.eks. kontakt til By og Havn, der ejer bolværket på den placering, der er vist for det Økologiske marked på figuren ovenfor.

**HVORNÅR:** Barriere præsenteres i forbindelse med offentligheden om kommuneplanen, hvor der ved workshops skitseres mulige løsninger i samarbejde med interesserede parter. Det sker i foråret 2009.

## NORDHAVNEN



Nordhavn er blandt Nordeuropas største byudviklingsprojekter i de kommende år. Ambitionen er at udvikle Nordhavn som en international model for bæredygtig byudvikling.

I dag er der begrænsede muligheder for at stille krav om miljø og bæredygtighed i forbindelse med lokalplanlægningen af et område som Nordhavn. Derfor er det i høj grad en opgave for grundejere, arkitekter og developer, at sikre at bæredygtigheden rent faktisk indtænkes i byudviklingen.

Derfor indgår Københavns Kommune og By & Havn et partnerskab, som skal komme med forslag til udviklingen af en bæredygtig bydel, som rækker videre, end det der er muligt via lovgivningen i dag og som kan ske på forretningsmæssigt grundlag

Konkret skal partnerskabet formulere et program for en byggeudstilling, der har fokus på bæredygtigt byggeri og byudvikling i øvrigt. Det skal ikke være en byggeudstilling i traditionel forstand. Det skal være et program, som sætter rammen om projektudviklingen i området - et sæt regler for bæredygtig projektudvikling.

**HVEM:** By & Havn

**HVAD:** Udstilling om muligt bæredygtigt byggeri i Nordhavn

**HVORDAN:** Med inspiration fra arkitektkonkurrencen om Nordhavn konkretiseres ideerne om en bæredygtig byudvikling.

**HVORNÅR:** Klimatopmødet december 2009.



## BYBOLIGEN I EN INTERNATIONAL METROPOL



Familiemønstre og livsformer ændres, der er flere der vælger at bo alene og priserne på boliger har været på himmelflugt i internationale metropoler, der er i vækst.

Det giver tilsammen en anden efterspørgsel og et nyt behov for byboliger, som formentlig skal være mindre og mere fleksible end de byboliger, vi kender i dag. Denne efterspørgelse bliver nu kortlagt i en opdatering af Københavnerlivsform analysen. Det er ikke kun selve boligen, der er i fokus, livet i kvarteret omkring boligerne prioriteres også højere og højere af københavnere.

Københavns Kommune indgår et partnerskab med en række aktører omkring boligbyggeriet. Torveporten på Grønttorvet, som kommunen ejer, skal sammen med Grønttorvets areal være rammen om et laboratorium for fremtidens bybolig i København.

Partnerskabet skal komme med forslag til en ny mindre og mere fleksibel familiebolig i et nyt kvarter til overkommelige priser, så flest mulige københavnere kan vælge at bo i dette område. Der forventes ca. 200 billige boliger på Torveporten og ca. 150 billige boliger på Grønttorvet. Opgaven stopper ikke her; partnerskabet skal også komme med bud på, hvordan

de forskellige grundejere kan samarbejde om udviklingen af området, samt endelig hvordan byrum, parker mv. kan drives af grundejerne på længere sigt.

**HVEM:** CVM Development

**HVAD:** Forslag til fremtidens familiebolig og strategi for udviklingen af Torveporten og omkringliggende grunde på Grønttorvet.

**HVORDAN:** Med afsæt i en opdatering af livsformsanalysen fra 2004 bruges Kommunens grund som eksempel på, hvordan der kan etableres familieboliger i København, som alle kan betale. I forbindelse med offentligheden om kommuneplanen afholdes en workshop for familier, der ønsker at bo i København. Herefter udarbejdes strategi.

**HVORNÅR:** Livsformsanalysen præsenteres i forbindelse med Kommuneplanen. Strategien for udviklingen af Torveporten præsenteres ved udgangen af 2009.

## STRØGGADER I BYNET 2018



Metroen, udbygningen af cykelruter og vejnetsplanen skal sikre, at København får en effektiv og bæredygtig trafikafvikling. Ambitionen er klar. Fordelingen af transporten skal være på mindst 1/3 cykeltrafik, mindst 1/3 kollektiv trafik og højst 1/3 biltrafik.

I praksis vil det betyde, at det samlede kollektive trafiknet og vejnet skal spille sammen på en helt ny måde. Der kommer en ny indbyrdes sammenhæng, f.eks. skal busserne i højere grad transportere passagerer hen til metroen, som bringer dem hurtigt rundt i byen. Et andet eksempel er de nye strøggader, hvor trafikken dæmpes til fordel for fodgængerne.

København og Frederiksberg kommuner indgår i et samarbejde med Transportministeriet om samspillet mellem de kollektive trafikformer i hovedstadsområdet. Sammen opstiller de trafikmodeller for den fremtidige kollektive trafikbetjening i hovedstaden. Kommuneplanen indeholder en ny vejnetsplan, som også skal spille sammen med den kollektive trafik. Vejnetsplanen udpeger strøggader, f.eks. Amagerbrogade, der skal understøtte bylivet til fordel for detailhandlen, boliger mm. langs Amagerbrogade.

Strøggader rejser en række udfordringer: Busfremkommeligheden er en af dem, trafiksikkerheden og bylivet er en anden.

**HVEM:** MOVIA, Detailhandel m.fl. i strøggaderne

**HVAD:** Identifikation af barrierer for strøggader og forslag til en trinvis udvikling af strøggaderne. Forslag udarbejdes med afsæt i et konkret eksempel på en strøgade.

**HVORDAN:** I samarbejde med beboere, detailhandel, bus-selskaber mm. identificeres barrierer for strøggader, som sammenfattes i inspirationsmateriale til udvikling af strøggader i København. I forbindelse med offentligheden om Kommuneplanen præsenteres internationale erfaringer med strøggader.

**HVORNÅR:** Offentlighed omkring Kommuneplanen og inspirationsmateriale præsenteres ved udgangen af 2009.