

## **Kommuneplan 2011 – KP 11.**

15. december 2011 vedtog BR den nye kommuneplan for København; KP11. Som led i vedtagelsen besluttede Borgerrepræsentationen at ændre udpegningen af bevaringsværdige bygninger, denne høring afsluttet 30. januar, og kommuneplanen forventes bekendtgjort i marts måned.

Kommuneplanen er det overordnede planmæssige grundlag for byplanlægning i byen, og derfor også rammerne for bydelsplanerne, som skal udarbejdes i 2012. Nærværende dokument beskriver kort de udfordringer KP 11 ridser op som de største indenfor temaerne; Et god hverdagsliv i København, Viden og erhverv i København samt København som metropol for grøn vækst.

### **1. Et godt hverdagsliv i København**

Vision: I 2025 er København stadig en af verdens bedste byer at bo i, og fremstår som en tryk og inspirerende og mangfoldig by med sin helt særlige og unikke karakter med en blanding af gamle og nye bygninger, grønne åndehuller og mennesker i byens rum.

#### Udfordringer

##### *De kommunale kerneydelser under pres*

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

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

##### *Behov for flere boliger*

Flere københavnere skaber behov for flere boliger i byen. Nye boliger giver samtidig mulighed for at tilpasse byens samlede boligudbud, så det matcher den fremtidige efterspørgsel bedre. Der mangler større boliger, der er til at betale for unge familier og førstegangskøbere, og flere ungdomsboliger. De små og utidssvarende ældreboliger, der allerede nu ikke kan lejes ud, skal ombygges og tilpasses til fremtidens behov. Endvidere er der behov for boliger til hjemløse.

Nogle af byens boligområder er arkitektonisk og funktionsmæssigt ensformige og ensidige i ejerform og lejlighedsstørrelse. Der skal arbejdes med at skabe mere variation blandt andet ved at indpasse erhvervsfunktioner og arbejdspladser, der kan tiltrække besøgende fra andre områder og herved bidrage til at skabe tryk. Endvidere er der boligområder i den eksisterende by med for mange små lejligheder, mens flere af de nye byområder har for mange store lejligheder set i forhold til ønsket om

en mangfoldig by.

### *Særligt udsatte boligområder*

Regeringen udpegede i efteråret 2010 ti særligt udsatte boligområder i København på deres såkaldte ”ghettoliste”. Det tager kommunen alvorligt. Det er et fælles ansvar at sikre et løft, som også vil medvirke til at nedbringe den sociale og sundhedsmæssige ulighed. Livskvaliteten i de særligt udsatte boligområder skal højnes ved at sikre, at de udsatte områder bliver sammenhængende med den øvrige by både socialt og fysisk.

De enkelte indsatser skal planlægges med respekt for og med udgangspunkt i områdernes forskelligheder og forskellige ressourcer og behov. Livskvalitet i et boligområde bygger bl.a. på gode tilbud om skoler, kultur- og fritidstilbud, beskæftigelsesmuligheder, sundhedsfremmende og forebyggende tilbud, tryghed i hverdagen og attraktive boliger og byrum. De store sundheds- og indtægtsmæssige forskelle på tværs af bydelene vil skabe en mere opdelt by, hvis ikke vi sætter ind nu for at undgå det.

### *Flere aktivitetsmuligheder, rekreative arealer og kulturtilbud*

København har brug for at prioritere bedre rammer for kulturlivet, et aktivt fritidsliv og de rekreative muligheder i det grønne. De grønne områder skal være inspirerende for motions-uvante voksne, så de også bruger områderne til bevægelse i fritidslivet. Med flere københavnere er der behov for nye og bedre kultur- og fritidsfaciliteter, samt nye grønne områder. Arealer hertil skal prioriteres i byplanlægningen.

Der skal etableres midlertidige byrum, storbyhaver, boldbaner, næridrætsanlæg, idrætshaller m.m. Der er desuden behov for, at der i højere grad tænkes på tværs, det vil sige, at kulturhuse, biblioteker og skoler bedre skal supplere hinanden, sundhed og idræt skal følges ad, og der skal etableres idrætshaller og skolegårde, der inspirerer til leg og bevægelse. Dette vil være med til at understøtte det sunde og aktive hverdagsliv.

### *Trygheden kan blive bedre*

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

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

### **Viden og erhverv i København**

Vision: I år 2025 er København en vidensby, som har let ved at tiltrække og fastholde udenlandske studerende, forskere, medarbejdere og virksomheder. Frem til 2020 skal den gennemsnitlige årlige vækst være på 5 %. Vækst og velstand går hånd i hånd, fordi de brancher, som byen lever af, understøtter en grønnere, sundere og mere spændende storby.

## Udfordringer

### *Mangel på kvalificeret arbejdskraft*

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

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

### *De fysiske rammer for virksomhederne er ikke gode nok*

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

### *Manglende innovation og samarbejde med universiteter*

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

### *Turisme og udenlandske investeringer skal styrkes*

I de sidste 10 år har København fået omkring 40 % flere hotelværelser. Med denne øgede kapacitet kommer også et øget behov for tiltrækning af turister. Kommunen skal være bedre til at tiltrække og afholde internationale events, bl.a. vidensbaserede kongresser, som kan bidrage til tiltrækning af internationale virksomheder og arbejdskraft. I den sammenhæng mangler København en multiarena. Events skaber omsætning, vækst og udvikling samt sætter København på verdenskortet.

Det skønnes, at turismens beskæftigelsespotentiale kan give yderligere 3.000 jobs årligt, hvis udviklingen i København følger de vækstforventninger, der er til storbyturisme i Europa. Denne udvikling kan komme især unge, kortuddannede og nydanskere til gavn.

København halter bagefter i forhold til at tiltrække udenlandske investeringer. København har en udfordring i, at Stockholm er bedre til at tiltrække blandt andet internationale hovedkvarterer.

### *Trængsel forringer mobiliteten*

Trængsel på vejene forringer vilkårene for virksomheder i København og dermed mulighederne for at

skabe øget vækst og beskæftigelse. Hver dag spilder borgere og erhvervsdrivende i hovedstaden omkring 160.000 timer på at holde i kø. Den manglende fremkommelighed på vejene koster erhvervslivet op imod 10 mia. kr. om året i København, som i en vis grad kan omsættes til effektive arbejdstimer, hvis kommunen reducerer trængslen.

Erfaringer fra andre storbyer viser, at etablering af en betalingsring kan reducere trængslen og øge fremkommeligheden væsentligt til gavn og glæde for både bilisterne, erhvervslivet og den kollektive trafik. Med etablering af Cityringen styrkes alternativet til bilen i selve København derudover markant, men der er også behov for at styrke den kollektive regionale trafik, så flere pendlere vælger toget.

*Iværksættere har svært ved at overleve, og mellemstore virksomheder vokser ikke*

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

### ***København som metropol for grøn vækst***

Vision: I år 2025 er København verdens første CO2-neutrale hovedstad og førende på grøn teknologi og innovation i Europa samt verdens bedste cykelby. Byudviklingen skal fortsat være en bæredygtig byudvikling, hvilket vil sige, at den miljømæssige, sociale og økonomiske samfundsudvikling går hånd i hånd.

### **Udfordringer**

København har en række udfordringer, der skal løses for at sikre, at CO2-neutralitet og økonomisk vækst understøtter hinanden.

### ***Hård international konkurrence om grøn vækst***

Der er hård kamp blandt verdens storbyer om at være forrest på den grønne vækstdagsorden. Byer som Stockholm, Seoul og Singapore presser allerede i dag København i denne konkurrence. Hvis kommunen ikke har en klar strategi og styring, risikerer København at ende som udkantsregion i Europa med lav vækst.

### ***Behov for en stærkere clean tech sektor***

Clean tech sektoren vokser globalt set og er afgørende for at skabe den nødvendige innovation på klimaområdet. Clean tech virksomhederne forventer en vækst i beskæftigelsen på gennemsnitligt 9 % i 2012, samtidig med produktivitetstigninger på over 5 % og tocifrede vækststigninger på overskuddet de kommende år. Men hvis København skal styrke sin konkurrenceevne på grøn vækst og skabe nye jobs og mere vækst, så er det nødvendigt at styrke clean tech virksomhederne i Københavnsområdet.

I dag er der omkring 400 clean tech virksomheder, og omkring 20.000 personer arbejder i clean tech

sektoren i hovedstadsregionen. Kommunen har vedtaget massive investeringer i grøn vækst og klimatiltag, som vil skabe ca. 1.400 nye arbejdspladser de kommende år. Men der skal gøres mere, hvis København skal kunne konkurrere med de nyeste innovationer på klimaområdet.

### *Behov for partnerskaber*

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

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

### *Sænke CO<sub>2</sub>-udledningen og reducere energiforbruget i byen*

Københavns ambitiøse målsætning om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 kan ikke realiseres uden en betydelig reduktion i energiforbruget. Energiforsyningen står for omkring 75 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i byen. Det nyeste miljøregnskab for kommunen viser, at der blev udledt lige så meget CO<sub>2</sub> i 2009 som i 2005. Byens energiforbrug er til gengæld ikke steget så meget som byens befolkningstal. CO<sub>2</sub>-udledningen er siden 1991 faldet fra ca. 5.700 til ca. 4.500 mio. tons i 2009, selvom der er blevet flere københavnere. Det skyldes primært, at flere københavnere har fået fjernvarme. Samlet set går udviklingen altså i den rigtige retning med hensyn til den enkeltes energiforbrug. Denne udvikling skal fastholdes, og det er nødvendigt med yderligere tiltag, hvis København skal blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

### *Fremkommeligheden udfordres med flere københavnere*

Der har de seneste år været et stigende bilejerskab i København, og biltrafikken i byens gader er steget de sidste 6-8 år med knapt 1 % pr. år. Hvis biltrafikken vokser svarende til byens vækst, vil det betyde faldende gennemsnitshastighed, tabt arbejdstid på grund af spildtid, øget luftforurening og øget CO<sub>2</sub>-udledning. Dertil kommer øgede støjproblemer og en række sundhedsmæssige udfordringer, som påvirker vores livskvalitet. Samtidig er cykeltrafikken dog steget med 26 % fra 1996-2008. Det er flot i forhold til landsgennemsnittet, hvor antallet af cyklede kilometer er faldet 23 % de sidste 15 år.

Derudover har der været en samlet vækst i antallet af passagerer i den kollektive trafik siden 2002 i Københavns Kommune, primært på grund af Metroen. Men fremgangen inden for cykeltrafik og den kollektive trafik skal fastholdes og forbedres for at sikre fremkommeligheden i byen.