



**FORSLAG**

Den tænkende storby  
KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2009

**HOVEDSTRUKTUR**

# FORORD





---

## FORORD

XXXXXXXXX

# INDHOLD

<b>FO R O R D</b> .....	<b>3</b>	<b>RETNINGSLINJER</b> .....	<b>56</b>
<b>KOMMUNEPLAN 2009</b> .....	<b>6</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>57</b>
<b>Udfordringer</b> .....	<b>10</b>	1. Udlæg af arealer til byzoner .....	58
<b>DEN TÆNKENDE STORBY</b> .....	<b>12</b>	2. Beliggenhed af områder til forskellige byformål . . . . .	64
Den dynamiske by – tænk nyt. . . . .	14	3. Den kommunale detailhandelsstruktur .....	72
Den bæredygtige by – tænk grønt . . . . .	15	4. Beliggenhed af trafik anlæg. . . . .	81
Byen for alle – tænk mangfoldigt. . . . .	16	5. Beliggenhed af tekniske anlæg. . . . .	90
Byen ned til vandet – tænk blåt . . . . .	17	6. Beliggenhed af virksomheder med særlige beliggenhedskrav .....	93
<b>Partnerskaber</b> .....	<b>18</b>	7. Beliggenhed af enkelte anlæg (VVM pligtige anlæg) .....	96
Partnerskaber om byinnovation . . . . .	19	8. Sikring af støjbelastende arealer . . . . .	97
<b>Processer</b> .....	<b>28</b>	9. Beliggenhed af arealer til fritidsformål . . . . .	99
Bedre processer – bedre planer. . . . .	29	13. Varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser . . . . .	103
Værktøjer. . . . .	32	14. Sikring af kulturhistoriske bevaringsværdier. . . . .	106
<b>PROJEKTERNE</b> .....	<b>36</b>	17. Anvendelse af vandløb, søer og kystvande . . . . .	109
Indledning .....	37	18. Arealanvendelsen i kystnærhedszonen . . . . .	112
Projekter .....	38	19. Realisering af landsplandirektiver, herunder fingerplan 2007 .....	114
Nordhavn en bæredygtig bydel . . . . .	40	<b>Ophævelse af Retningslinjer</b> .....	<b>115</b>
Carlsberg en CO2-neutral kulturbydel . . . . .	42	<b>REDEGØRELSE</b> .....	<b>116</b>
Byudvikling ved Nordhavn Station og Marmormolen . . . . .	44	Københavns centrale udfordringer. . . . .	117
Ørestad . . . . .	46	Udfordring 1 - mere trængsel og øget energiforbrug . . . . .	118
Metropolzonen. . . . .	50	Udfordring 2 - 45.000 flere københavnere. . . . .	124
Fremtidens valby – tre nye bykvarterer . . . . .	52	Udfordring 3 - en mere splittet by. . . . .	130
Sydhavnen . . . . .	54	Udfordring 4 - København taber terræn . . . . .	136
		Udfordring 5 - udvikling langs Øresundskysten . . . . .	142

# 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 fire 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, 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 liv langs vandet.
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 om 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 bymønster 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 m.v., 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 læg-



---

ger endnu mere vægt på kollektiv trafik. Såvel i kommuneplanen 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 naturligtvis. 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 by-

strukturen 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 fortsat 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 på Københavns veje, som maksimalt kan rumme en stigning på 20%, 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 velfærdser-

hverv. I de næste 10 år er der ganske mange skolelærere, pædagoger og politibetjente, som går på pension. København skal fortsat 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.** 1. 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 Nordhavn 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. Ansvar slutter ikke ved kommunegrænsen - det omfatter hele hovedstadsområdet og Ø resundsregionen, 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 københavnere kender fra brokvartererne. København viser, hvordan udbygningen af den kollektive trafik, flere cykelstier og begrænsning af biltrafikken skaber en bæredygtig, 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 blå

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.

O mråderne langs Ø resundskysten, 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 9 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 området.

## 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. LOKALEBØRS

Der etableres en lokalebørs, som formidler erhvervsøjemål 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 haveområder. 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 trængselsafgifter med andre kommuner i hovedstadsregionen.

## 7. ARKITEKTURBY KØBENHAVN

Københavns Kommune har været aktiv medspiller i Arkitekturturnation DANMARK. Det er helt naturligt at følge op på dette initiativ med en selvstændig Arkitekturpolitik for København. Den bliver fremlagt i 2009.



# 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 VELFUNKTIONERENDE BY MED HØJ MILJØKVALITET.

## 8. 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.

## 9. 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.

## 10. 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.

## 11. 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.

## 12. 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.

## 13. 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, trykthed og fremkommelighed. En ny vejnettsplan udpeger strøggader, der bidrager til at realisere dette.

## 14. 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.

## 15. VERDENS MILJØ'METROPOL

København skal være verdens miljømetropol. Kommuneplan 2009 er med til at realisere målsætningen om at København skal være verdens bedste cykelby, centrum for verdens klimapolitik, en grøn og blå hovedstad og en ren og sund by. Det sker både i retningslinierne f.eks. nye cykelruter og i de konkrete store byudviklingsprojekter.



# BYEN FOR ALLE – TÆNK MANGFOLDIGT

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

## 16. 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.

## 17. 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.

## 18. METROPOL FOR MENNESKER

Byens pladser, byrum og parker skal indbyde til liv og aktivitet. Der skabes plads til idræt og sportslig udfoldelse i byen. Derfor skal der indtænkes et varieret udbud af offentlige byrum i udviklingsområderne, idet kultur og idræt indtænkes med samme selvfølgelighed som f. eks. skoler og daginstitutioner. Der skal både være plads til larmende storbyliv, fristeder og stille oaser. Byliv er altså ikke bare caféliv og turister, det er også bevægelse og udfoldelse.

## 19. 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.

## 20. 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.

## 21. INFRASTRUKTUR SKAL UNDERSTØTTE BYUDVIKLINGEN

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

## 22. 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 Marmormolen og N ordhavn Station anlægges en ny stibro som vil skabe ny og bedre adgang til vandet.

## 23. 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 N ordhavn
6. Byboligen og dens omgivelser, hvordan kan 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 energiforsyning til lavenergiområder.

**HVORDAN:** Scenarierne opstilles på baggrund af analyser og dialog med grundejere, forsyningselskaber og leverandører af vedvarende energiløsninger. Der afholdes konference 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 N ordeuropa.

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:** Strategi forventes færdig ved udgangen af 2009.

## LOKALEBØRS TIL KREATIVE VIRKSOMHEDER



Evalueringen af de kreative zoner viser, at der er kommet flere ansatte og virksomheder i de kreative zoner i løbet af de seneste fire år. Det vidner om, at områderne har skabt gode rammer for mindre, kreative virksomheder.

Ikke desto mindre er der efterspørgsel efter endnu flere 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 rammer for udbygning af netværk og videndeling med andre iværksættere.

Derfor vil Københavns Kommune indgå et samarbejde med både developere, grundejere, ejendomsselskaber m.v. 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 f. eks. 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 at 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 Ø kologiske marked på figuren ovenfor.

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

## NORDHAVN



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 developere, 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 københavnerne.

Københavns Kommune indgår et partnerskab med en række aktører omkring boligbyggeriet. Torveporten ved 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 m.v. 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 konference om Københavnerlivsformer. Herefter udarbejdes strategi.

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



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, trafikikkerheden og bylivet er en anden.

**HVEM:** Trafikselskaber, 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, detailhandlen, buselskaber mm. identificeres barrierer for strøggader, som sammenfattes i inspirationsmateriale til udvikling af strøggader i København.

**HVORNÅR:** Inspirationsmateriale præsenteres ved udgangen af 2009.



**PROCESSER**

## BEDRE PROCESSER – BEDRE PLANER

---



Med Kommuneplan 2009 lægges der op til at skabe bedre rammer for dialogen om planerne for byens udvikling. Både dialogen med københavnernes og dem, der vil bygge i byen.

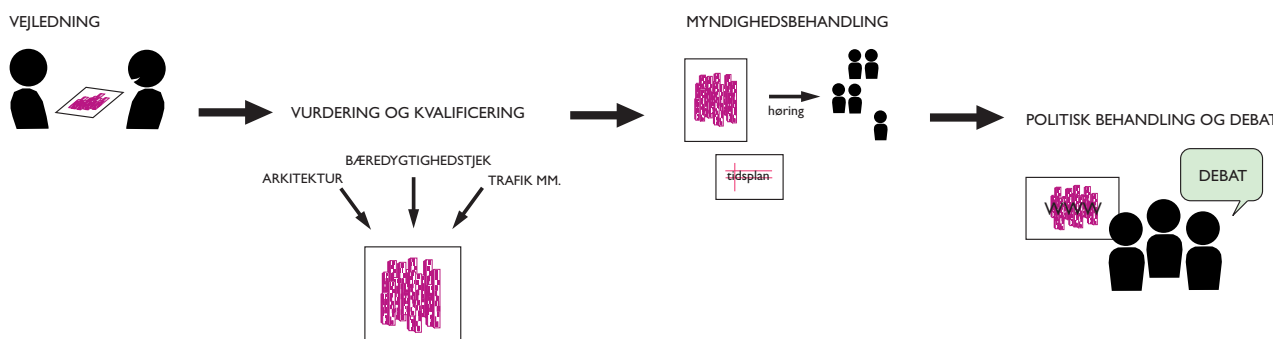
En forudsætning for dette er, at der sikres mere gennemskuelige planprocesser. Derfor lanceres der som en del af Kommuneplan 2009 både en ny kommunal planproces og nye redskaber som stilles til rådighed for byens bygherrer og borgere.

Langt de fleste planforslag i København tager udgangspunkt i projekter, som private bygherrer ønsker at bygge. For mange københavnere er det vanskeligt at finde ud af, hvad kommunens rolle i den proces er, og hvilke krav kommunen som planmyndighed kan stille til bygherrerne. For bygherrerne kan

det være vanskeligt at gennemskue, hvilke krav deres projekt skal leve op til, før der kan fremlægges et planforslag til politisk behandling og offentlig debat.

Målet med den nye planproces er:

- Mere gennemskuelige planprocesser fra idé til planforslag, både for borgere og bygherrer
- Større fokus på hvilke forventninger man kan have til kommunens vejledning og tidsplan for behandling af plansager
- Tydelige krav fra kommunen som planmyndighed til bygherrerne
- Bedre rutiner og fremdrift med nye elektroniske hjælpemidler



Den nye planproces består af fem faser :

1. Vejledning
2. Vurdering og kvalificering (ca. 6 måneder)
3. Myndighedsbehandling (2-4 måneder)
4. Politisk behandling og offentlig debat (3-4 måneder)
5. Endelig politisk vedtagelse (2-3 måneder)

Varigheden af de enkelte faser vil variere fra projekt til projekt og afhænger bl.a. af projektet størrelse og kompleksitet, herunder fx miljøforhold m.v.

Processen forankres i et planforum med repræsentanter fra de relevante myndigheder hos Københavns Kommune.

## 1. VEJLEDNING

I denne første fase yder Københavns Kommune vejledning til bygherrer og borgere, der henvender sig med en idé til et projekt.

Vejledningen skal sikre, at projektet lever op til relevant lovgivning, til kommunens politikker, og at bygherren får relevant viden om de redskaber, kommunen stiller til rådighed: bæredygtighedsredskab, digital kommuneplan m.v. Vejledning kan også omfatte rådgivning om arkitektur m.m..

Vejledningen skal munde ud i en aftale mellem bygherren og kommunen om hvilke forhold der skal være opfyldt, for at projektet kan overgå til næste fase.

Hvis projektet forventes at medføre en væsentlig ændring af kommuneplanen, gennemfører kommunen en forudgående offentlig høring i henhold til Planloven.

---

## 2. VURDERING OG KVALIFICERING

I denne fase forudsættes, at projektet har en detaljeringsgrad der gør, at kommunen kan begynde at kvalificere projektet.

I denne fase foretages der en vurdering af:

- Arkitektur, sammenhæng med naboområder m.v.
- Bæredygtighed
- Sektormyndighedsforhold, herunder trafik m.m.
- Behov for tidlig dialog med borgerne og brugerne

Hvis der gennemføres en arkitektkonkurrence eller parallel-opdrag kan kommunen bistå som rådgivere.

Vurderingen skal munde ud i, at bygherren får besked på hvilke forhold (miljø, VVM, trafik, arkitektur, analyser af byliv), der skal belyses yderligere før der kan ske en myndighedsbehandling af et planforslag, og der tages stilling til behovet for en startredogørelse.

### Lokaludvalgene

Planforum tager kontakt til lokaludvalg for at sikre, at der etableres en dialog mellem kommune, bygherre og lokaludvalg. I tilfælde af forudgående høring inddrages lokaludvalg også her.

## 3. MYNDIGHEDSBEHANDLING

I denne fase forudsættes, at projektet har en kvalitet, der gør, at det kan fremmes som et planforslag. Kommunen hører af alle relevante myndigheder og lokaludvalg og udarbejder forslag til lokalplan, evt. med tilhørende kommuneplantillæg. Planforslaget indstilles til politisk behandling.

Bygherren får en tidsplan af kommunen for den politiske behandling og offentlige debat.

## 4. POLITISK BEHANDLING OG OFFENTLIG DEBAT

Denne fase begynder med at planforslaget bliver politisk behandlet. Indstillingen til Borgerrepræsentation kan sammen med planforslaget findes på kommunens hjemmeside.

Tilrettelæggelsen af offentlighedsfasen aftales mellem Københavns Kommune, lokaludvalg og bygherren.

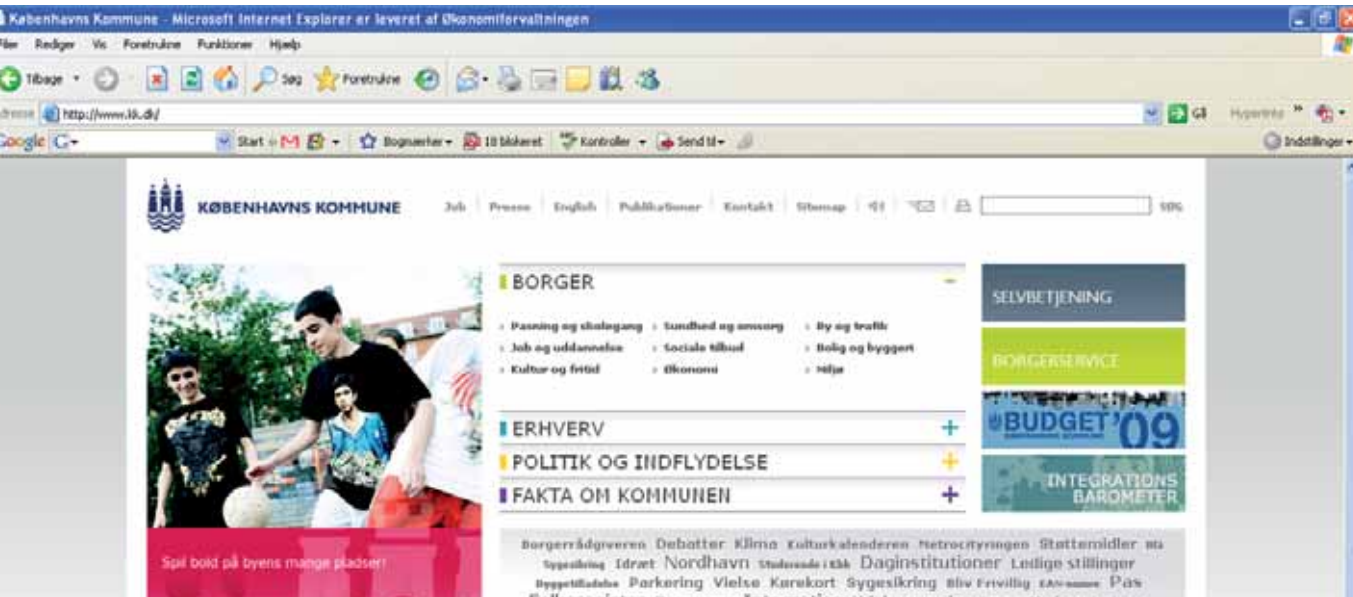
Bygherren kan forvente at skulle stå til rådighed for et evt. debatmøde, levere modeller af projektet, plancher m.v. og bidrage til kommunikationen og debatten om planforslaget.

## 5. ENDELIG POLITISK VEDTAGELSE

Der sker en endelig politisk behandling af planforslaget på baggrund af den offentlige debat. Der udarbejdes typisk en hvidbog, der redegør for synspunkterne i høringsperioden. Hvidbogen fremlægges sammen med planforslaget.

# VÆRKTØJER

## DIGITAL KOMMUNEPLAN



Den digitale kommuneplan er et centralt værktøj for bedre dialog mellem Københavns Kommune, københavnere, grundejere, virksomheder og andre aktører i byudviklingen.

Med et klik ind på kommunes hjemmeside får man et overblik over, hvilke større byudviklingsprojekter, der har særlig opmærksomhed lige nu, og ikke mindst hvad der sker i forbindelse med de forskellige projekter.

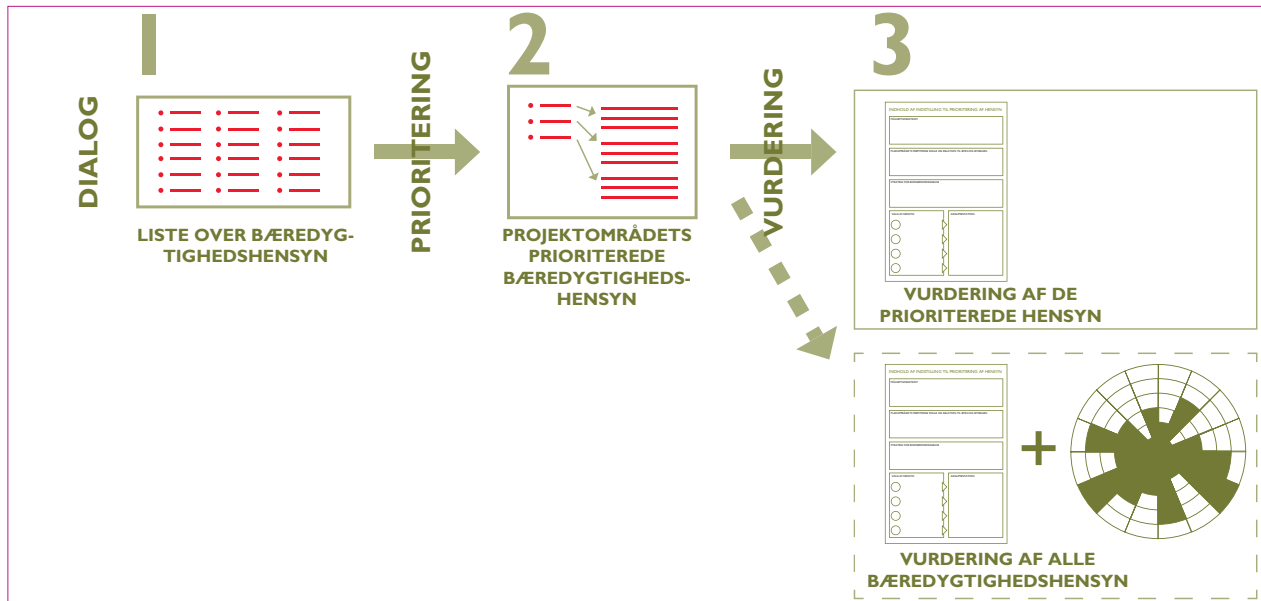
Et nyt kortmodul gør det lettere at finde frem til, hvad der gælder for det sted du bor eller det område, man ønsker at udvikle. Det indeholder informationer om hvilke rammer der er for lokalplanlægningen, hvilke lokalplaner der findes i de pågældende dele af byen og meget mere.

Der vil også være en skabelon for samarbejde med Københavns Kommune om udarbejdelsen af kommuneplantillæg og lokalplaner, ligesom det er muligt at få kontakt til nogle af de nøglepersoner, som arbejder med de større byudviklingsprojekter.

Den digitale kommuneplan udvikles sammen med de kommende brugere, hvilket vil sige kommunens sagsbehandlere, københavnere og byudviklere generelt. Version 1.0 præsenteres, når kommuneplanen er i offentlighed.



## BÆREDYGTIGHEDSVÆRKTØJ



Bæredygtighedsværktøjet skal sikre, at bæredygtighed indgår konsekvent i hele planprocessen fra start til slut. Værktøjet integrerer miljø, sociale og økonomiske hensyn og skal bruges i planlægningen af nye større byudviklingsprojekter. Som udgangspunkt skal det være lokalplanpligtige byudviklingsprojekter på over 100.000 etagemeter. Værktøjet er elektronisk og ligger på Københavns Kommunes hjemmeside.

Værktøjet har tre hovedfunktioner, der skal medvirke til at den fremtidige byudvikling i København lever op til kommunens ønsker om en bæredygtig byudvikling. De tre faser er integreret i Københavns Kommunes planproces jf. side 29.

### DIALOG

Når et byudviklingsprojekt startes op, gennemgås listen over bæredygtighedshensyn. Bæredygtighedslisten fungerer som et overbliksskema og en tjekliste. Dette skal sikre, at man når hele vejen rundt og får tænkt bæredygtighed ind fra starten af byudviklingsprojektet.

### PRIORITERING

For et konkret byudviklingsområde foretages der ud fra listen over bæredygtighedshensyn en prioritering af hvilke hensyn, der er de centrale for det pågældende byudviklingsområde. Her vælges 3-5 hensyn ud. De prioriterede hensyn indarbejdes i et eventuelt parallelopdrag eller konkurrenceprogram.

### VURDERING

Her bedømmes projektforslaget/projektforslagene. For at sikre, at der vælges et projektforslag, der lever op til Københavns Kommunes ambitioner, vurderer forvaltningen eller en eventuel dommerkomite, i hvor høj grad det enkelte forslag tilgodeser bæredygtighedshensynene, og hvordan de forskellige prioriterede hensyn er indarbejdet.



Byens kulturarv sikres især gennem fredninger og bevarende lokalplaner. Det sikrer, at byens historie bevares i de fysiske strukturer, f.eks. bygninger, byrum, kvarterer, fæstningsværker m.m.

I takt med, at store dele af byens udvikling realiseres gennem omdannelse af industrikvarterer og havneområder, stiger behovet for at give klare svar på, hvordan kulturarven skal indgå i byomdannelsen?

Københavns Kommune inviterer ambassadørerne for kulturarven, Københavns Bymuseum, Kulturarvsstyrelsen m.fl. og dem, der er i gang med byomdannelsen i København, f.eks. Carlsberg, Grønttorvet m.fl.

Københavns Kommune vil på baggrund af dialogen udarbejde en eksempelsamling, der kan fungere som rettesnor for hvordan kulturarven kan fortolkes i byomdannelsen. Samlingen skal

indeholde eksempler på, hvordan kulturarven kan fungere som et aktiv i udviklingen af nye bykvarterer, med afsæt i den byomdannelse, som pågår lige nu. Der kan nemlig hentes meget inspiration til Københavns særegne karakter i kulturarven. Det er en væsentlig drivkraft i udviklingen af en unik arkitektur i København.

Eksempeksamlingen skal også indeholde en løbende kortlægning af værdifulde kulturmiljøer i København og konkretisere hvordan kulturmiljøerne indarbejdes i den konkrete byudvikling.

Eksempeksamlingen vil på den måde være et brugbart supplement til sikring af kulturhistoriske bevaringsværdier sammen med fredninger og bevarende lokalplaner.



# PROJEKTERNE



## INDLEDNING

---

Den tænkende storby skal udfoldes i Københavns bykvarterer - både de eksisterende og de nye større byudviklingsområder. Det sker allerede i en række strategiske byudviklingsprojekter, som:

- Sætter ny standarder for Københavns bykvarterer og dermed fungerer som eksempler på, hvordan de bærende værdier i Københavns byudvikling bliver fortolket og gjort konkrete
- Tilsammen skaber et mangfoldigt udbud af boliger og erhvervsbyggeri, som bringer København videre ind i morgendagens videnøkonomi, som rummer mange gode muligheder for at skabe en mere levende, mangfoldig og tryk by
- Er robuste over for markedskonjunkturer - de vil, uanset hvad der sker være fremtidens bykvarterer i København
- Markedet og konjunkturerne bestemmer takten for udviklingen af områderne
- Binder byen sammen i en effektiv, miljøvenlig og sikker trafik infrastruktur, der bygger på en god kollektiv trafik og gode stiforbindelser

Selv om udviklingen er gået stærkt i de senere år, så er der stadig plads til yderligere udbygning i de større byudviklingsområder.

De nye byudviklingsområder skal ligesom andre kvarterer i byen have noget særlig københavnsk. Men de skal også have hver deres karakter og profil. De skal have kant. Forskelligheden er en vigtig ingrediens i den mangfoldige by med liv og kvalitet.

Infrastrukturen i København skal sammentænkes med og udvikles i takt med udviklingen af de større byudviklingsområder. Ambitionen er at leve op til målsætningen om at transporten fordeler sig med 1/3, 1/3, 1/3 på henholdsvis bil, kollektivtrafik og cykel. Københavnerne går foran - idag cykler over 50 % af alle københavnere til arbejde i København.

# PROJEKTER

## Campusområderne

Københavns Universitet ønsker at forny og omdanne deres campusområder, særligt Nørre Campus. Målet er at sikre, at campusområderne bliver et aktiv i udviklingen af København og bidrager til liv i bykvartererne. I Nørre Campus er der behov for at bygge nye bygninger til studieaktiviteter og forskning. Der igangsættes en arkitektkonkurrence for en helhedsplan for området.

## Metropolzonen - et visitkort for København

Metropolzonen skal løfte København op blandt de mest eftertragtede europæiske storbyer. I dag består området omkring Rådhuspladsen, Tivoli, Axeltorv af store attraktioner omgivet af trafik. Metropolzonen skal i stedet udvikles til et sammenhængende og mere velfungerende byområde. Ambitionen er at skabe et markant visitkort for København. I rollen som et af Københavns stærke visitkort skal metropolzonen være eksponent for et rigt, mangfoldigt og dynamisk byliv i området.

## Tivoli

Tivoli arbejder på at skabe mere byliv året rundt og åbne haven op mod byen. Der arbejdes på et projekt fra Industriens Hus langs Vesterbrogade og Bernstorffsgade til Nimb overfor Hovedbanegården. Der bliver bygget videre på Tivolis unikke og fantasifulde karakter i bugtende kurver langs fortorvet, med en delvis åben arkade til butikker, cafeer m.v. Samtidig indrettes taghaver, hvorfra man kan se udover både byen og haven.

## Carlsberg - en bæredygtig bydel

En ny bæredygtig bydel er på vej på den tidligere bryggerigrund i Valby. Udviklingen af området kombinerer sociale, miljømæssige og økonomiske hensyn bl.a. i form af 300 billige boliger, og en tæt bebyggelse, der kan bidrage til at sætte nye standarder for levende bymiljøer i København.

## Grøntorvet og Torveporten

Med flytningen af Københavns Grønttorv er der nu plads til en ny spændende bydel, der forstærker den positive udvikling langs Gl. Køge Landevej. Rammerne på det tidligere Grøntorv giver plads til nye fortolkninger af det moderne familieliv. Det kan føje en ny dimension til udviklingen af København og give mulighed for ca. 350 billige boliger (150 på Grøntorvet og 200 på Torveporten).

## Ny Ellebjerg og Valby Idrætspark

Området omkring Ny Ellebjerg station med Valby Idrætspark og Valbyparken kan give et gevaldigt løft til en mangfoldig by med plads til alle. Med tæt byggeri omkring stationen, kreative erhverv og investeringer i Valby Idrætspark kan der skabes et integreret bykvarter med fokus på et bredt boligudbud til mange forskellige livsformer med hver deres boligpræferencer. Boligerne kommer til at ligge side om side med idrætsfaciliteter og rekreative muligheder i Valbyparken. Udviklingen af Ny Ellebjerg skal sikre plads til nogle af de befolkningsgrupper, der er trængte i København lige nu.





### Nordhavn

Nordhavn er et af de største byudviklingsprojekter i Skandinavien i de kommende år. Ambitionen er, at Nordhavn kan fremstå som model for en bæredygtig byudvikling. Nordhavn skal være en nyfortolkning af Københavns tætte by. Når Nordhavn er fuldt udbygget, vil den nye bydel rumme 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser.

### Marmormolen

Omdannelsen af Marmormolen viderefører udviklingen af byen langs havnen fra Langelinie over Amerika Plads og hen imod den forestående udvikling af den indre del af Nordhavn ved Århusgade. Broforbindelsen mellem Marmormolen og Langelinie giver københavnere mulighed for at opleve nye byrum og et blandet boligkvarter, hvor en del af boligerne kan opfylde særlige gruppers boligbehov. FN-projektet og højhusene, der er en del af omdannelsen af Marmormolen, kan blive et af Københavns nye var-tegn.

### Refshaleøen

Refshaleøen er et perspektivområde, der først skal udvikles på længere sigt. Imens skabes der mulighed for midlertidige aktiviteter og kreative erhverv i området, f.eks. som Halvandet.

### Østamager vokser sammen med city

Østamager er i gennem de senere år blevet koblet tættere til city. Det der tidligere var slidte industri-kvarterer, er nu på vej til at blive et nyt attraktivt kvarter nær vandet på Amager. Omdannelsen af området er begunstiget af investeringerne i Metro og Amager Strandpark, som rigtig mange københavnere har taget godt imod og bruger i stor stil. Fornyelsen af Østamager vil forsat være et strategisk aktiv i Københavns byudvikling. Der er tilsagn om at bygge 10 % billige boliger i bebyggelsen på Strandlodsvej.

### Artillerivej

Udviklingen af området skal ses som en forsættelse af den nu færdigudbyggede havnestad. Der skabes et nyt integreret byområde, der udnytter nærheden til havnen og den fredede Amager Fælled.

### Ørestaden - et moderne modstykke

Ørestaden er ved at træde i karakter som et moderne modstykke til Københavns gamle centrum. På kanten af den eksisterende by og op til de fredede områder på Amager Fælled er der i de senere år opstået en ny effektiv moderne by med højklasset kollektiv trafik og nyt og innovativt bolig- og erhvervsbyggeri. Ørestaden er langt fra færdig. Der er plads til forsat udvikling, hvorfor Ørestaden forsætter som et af byens markante strategiske projekter.

### Sydhavnen

I det nye kvarter på Sluseholmen er bebyggelsen overvejende udformet som karreer omgivet af kanaler. Dette projekt tager udgangspunkt i helhedsplanen for hele Sydhavnsområdet, som Borgerrepræsentationen vedtog i 2002. Områderne skal udvikles med boliger, herunder 120 billige boliger, kultur og serviceerhverv, og beliggenheden ved havnen skal udnyttes optimalt med kanaler, marinaer og træbrygger.

# NORDHAVN EN BÆREDYGTIG BYDEL

## NØGLETAL

3-4 MIO. M<sup>2</sup> BYGGERI

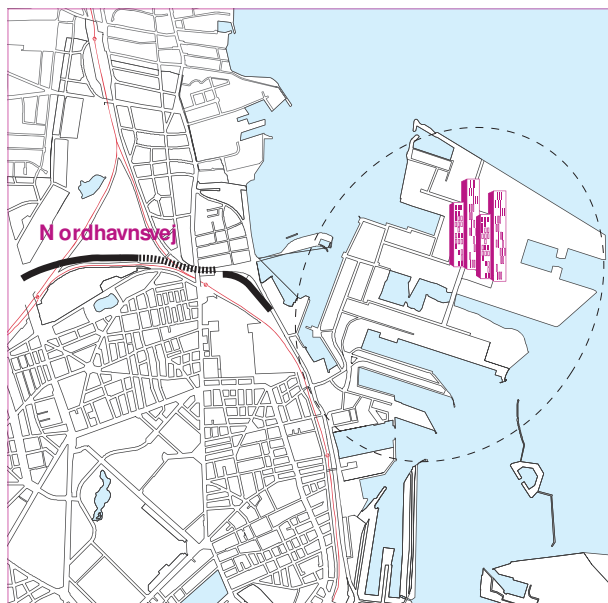
40.000 INDBYGGERE

40.000 ARBEJDSPLADSER

400.000 M<sup>2</sup> BYGGERI I FØRSTE FASE

200.000 M<sup>2</sup> BYGGERI I ANDEN FASE

70.000 EKSISTERENDE BYGGERI



## INTRODUKTION

Når Nordhavn står færdig om 40 til 50 år, er der 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser i området, hvilket svarer til en by på størrelse med Viborg. Derfor er Nordhavn ikke alene et projekt for København, men for hele hovedstadsområdet og landet i øvrigt.

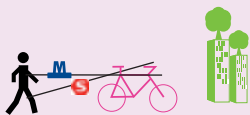
Ambitionerne er tilsvarende høje - byudviklingen i Nordhavn skal sætte nye standarder for bæredygtig byudvikling i det 21. århundrede og dermed markere København som verdens miljømetropol.

## UDVIKLINGSLØFTER

Københavns Kommune giver følgende udviklingsløfter for de kommende års byudvikling i Nordhavn.

- Nordhavn skal være en miljøvenlig by, der leverer svar på, hvordan bæredygtig byudvikling kan omsættes til praktiske løsninger på de udfordringer, alle byer verden over har. Det skal være naturligt at vælge cyklen og den kollektive trafik, ressourceanvendelsen skal være optimal, ligesom der sættes på vedvarende energi og nye energiformer

## UDVIKLINGSLØFTER



MILJØVENLIG BYDEL



MANGFOLDIG BYDEL



BYDEL VED VANDET



- Nordhavn er en mangfoldig by for alle københavnere med et bredt udbud af forskellige boliger. Mangfoldigheden er en basal drivkraft i en levende by, hvor der er plads til både kulturel og fysisk udfoldelse i byrum
- Nordhavn udnytter potentialet i beliggenheden ved vandet fuldt ud. Det vil sige, at der er nye attraktive boliger, der spiller sammen med vandet, ligesom der er udadvendte aktiviteter langs med vandet, f.eks. havnebade m.m.

### PLANGRUNDLAGET

Arbejdet med udviklingen af et plangrundlag for Nordhavn er i fuld gang. Der har været afholdt en idékonkurrence, der indholder et rumligt koncept, strukturplan, bebyggelsesplan og strategien for implementering. De udgør tilsammen grundlaget for kommuneplantillæg og lokalplaner, som løbende bliver udarbejdet i forbindelse med de kommende mange års udvikling af Nordhavn.

Der skal desuden udarbejdes et plangrundlag for den overordnede infrastruktur i forbindelse med byudviklingen i Nordhavn, nemlig Nordhavnsvejen der sikrer en tilfredsstillende vejbetjening af området.

### INITIATIVER I PLANPERIODEN

Nøgleaktiviteterne i udviklingen af Nordhavn i planperioden bliver:

- Oversættelse af arkitektkonkurrencen i et egentlig plangrundlag for udviklingen af hele Nordhavn på lang sigt og den indre del af Nordhavn på kort sigt, hvilket vil sige første del af planperioden
- By & Havn indgår sammen med Københavns Kommune et partnerskab om et byggeprogram, der skal give svar på, hvordan Nordhavn rent faktisk kan fremstå som et internationalt eksempel på bæredygtig byudvikling
- Klimatopmødet i december 2009 hvor resultatet af konkurrencen præsenteres
- Etablering af infrastruktur i form af Nordhavnsvej og bedre fastforbindelser mellem Østerbro og Nordhavn



# CARLSBERG EN CO<sub>2</sub>-NEUTRAL KULTURBYDEL

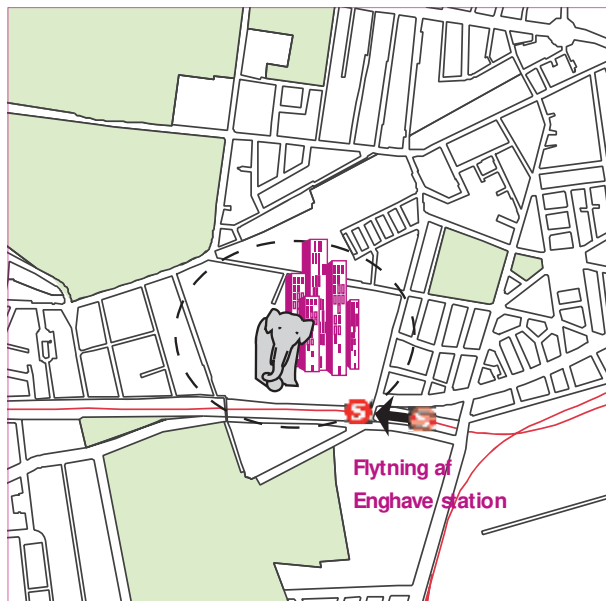
## NØGLETAL

600.000 M<sup>2</sup> BYGGERI, HERAF

22.000 M<sup>2</sup> BUTIKKER

3.000 BOLIGER, HERAF 300 BILLIGE BOLIGER

10.000 ARBEJDSPLADSER



## INTRODUKTION

Carlsberg bliver et bykvarter med ca. 10.000 arbejdspladser og 3.000 boliger, heraf 300 billige boliger. Bydelen bliver en tæt, bæredygtig bydel, hvor et oplevelsesrigt byliv kan udfolde sig. Det bliver et kvarter, der tilpasser sig de omkringliggende byområder i Valby, Vesterbro og Frederiksberg, hvor det oprindelige historiske industrimiljø bevares og videreudbygges med moderne arkitektur, herunder højhuse. I overensstemmelse med Carlsbergs traditioner får kulturlivet en central rolle i det kommende kvarter.

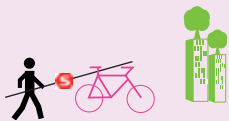
Carlsberg understøtter København som verdens miljømetropol og en dynamisk by med et mangfoldigt byliv, og har som mål at udvikle Carlsberg til en CO<sub>2</sub>-neutral bydel.

## UDVIKLINGSLØFTER

Københavns Kommune giver følgende udviklingsløfter for de kommende års byudvikling i Carlsberg:

- Carlsberg skal være en social, miljømæssig og økonomisk bæredygtig bydel

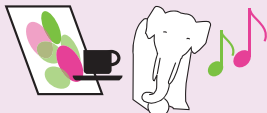
## UDVIKLINGSLØFTER



BÆREDYGTIG OG CO<sub>2</sub>  
NEUTRAL BYDEL



MANGFOLDIG BYDEL  
MED BILLIGE BOLIGER



KULTUR BYDEL

- Carlsbergs byudvikling skal afspejle den sociale mangfoldighed, der findes på Vesterbro og i Valby, og der skal være boliger til alle
- Carlsberg bliver en kulturbydel af oplevelsesrige byrum med et godt byliv. En tæt by der understøtter og fortsætter den tradition som kendes fra den klassiske karréby i København og på Frederiksberg. Der skal både holdes fast i fortællingen om området og tænkes nye, udfordrende tanker

### PLANGRUNDLAGET

Der er vedtaget et kommuneplantillæg for byomdannelsesområdet Carlsberg, en rammelokalplan for hele området og detaillokalplan for første etape, samt en udbygningsaftale og en VVM-undersøgelse med miljøvurdering for området. Kommuneplantillægget er indarbejdet i Forslag til Kommuneplan 2009, idet teksten er tilrettet og der er fastsat nye detailhandelsrammer.

Forslag til Kommuneplan 2009 fastsætter således byomdannelsesområdet Carlsberg til blandet bolig og service, idet:

- Der højst må bygges 600.000 etagemeter inkl. eksisterende bygninger, idet boligandelen skal udgøre mindst 45 pct.
- 9 højhuse kan placeres i området - 1 med en højde på maksimalt 120 m, 2 på maksimalt 100 m, 3 på maksimalt 80 m og 3 på maksimalt 50 m.
- Der skal etableres mindst 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal, idet der ved fuld udbygning af området højst kan etableres 4.500 parkeringspladser, stort set kun i parkeringskædre
- Der kan placeres et mindre dampvarmeværk til driften af bryggeriet ved Gamle Carlsberg Vej under miljømæssig forsvarlige forhold
- Der etableres et bydelscenter på op til 22.000 m<sup>2</sup> detailhandel

Rammelokalplanen er en mere detaljeret men stadig overordnet plan. Heri er der givet yderligere retningslinier for byggeri, højhuse, byrum, grønne områder, vej-, sti- og parkeringsanlæg samt mange andre forhold. Området trafikbetjenes hovedsageligt fra syd med en ny vej over banen fra Vigerslev Allé.

Desuden føres en cykelsti i områdets sydlige del fra Valby til den kommende forplads ved den nye Enghave St.

Kommuneplan 2009, rammelokalplanen og udbygningsaftalen vil fremover udgøre grundlaget for de uddybende lokalplaner, som løbende vil blive udarbejdet i forbindelse med de kommende mange års udvikling af Carlsberg. Desuden har kommunen i Budget 2009 sat midler af til de anlæg, som kommunen ifølge udbygningsaftalen skal stå for i den indledende fase.

### INITIATIVER I PLANPERIODEN

Nogleaktiviteterne i udviklingen af Carlsberg i planperioden bliver:

- Udarbejdelse af lokalplaner på baggrund af kommuneplanen og rammelokalplanen
- Udbygning af mere end halvdelen af Carlsberg
- Etablering af anlæg i henhold til udbygningsaftalen



# BYUDVIKLING VED NORDHAVN STATION OG MARMORMOLEN

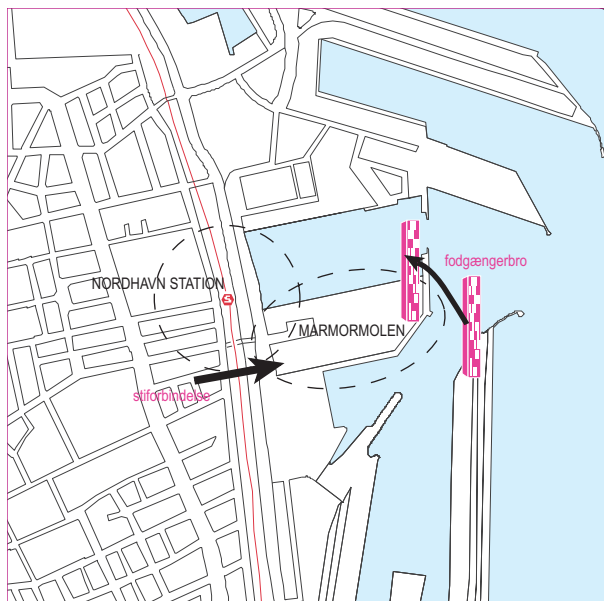
## NØGLETAL

200.000 M<sup>2</sup> BYGGERI, HERAF

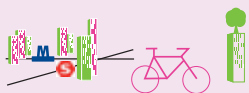
28.000 M<sup>2</sup> HOTEL OG HOTELEJLIGHEDER

250 BOLIGER

4.000 ARBEJDSPLADSER



## UDVIKLINGSLØFTER



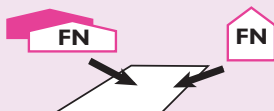
BÆREDYGTIGHED



AKTIVE BYRUM



KONTAKT TIL HAVNEN



SAMLET FN

## INTRODUKTION

Marmormolen er et spektakulært byudviklingsprojekt, hvor byens profil ændrer udtryk og Københavns rolle som international by understreges. Med udviklingen af Marmormolen færdiggøres udviklingen af havnen fra Søndre Frihavnen, før der tages fat på Nordhavn.

En ny stibro fra Langelinie over til Marmormolen med forbindelse videre over Kalkbrænderihavnsgade og banen til Østerbro vil skabe nye sammenhænge i byen og ændre opfattelsen af den fysiske adgang til havnen. Området omkring Nordhavn Station vil få en helt ny status i byen.

Hjørringgade, Marmormolen og Langelinie vil blive tilført nye profiler i form af høje bygninger - for Marmormolens vedkommende det, der kan blive landets højeste hus med 148 m. Højhuset på Marmormolen vil blive forbundet med et højhus på op til 80 m på spidsen af Langelinie med en cykel- og gangforbindelse i 65 meters højde for at forbedre adgangen fra Langelinie til Nordhavn Station og for at give mulighed for den fortsatte udnyttelse af færgeterminalen med skibstrafik til Norge og Polen. Denne cykel- og gangforbindelse vil, udover at binde byen sammen og muliggøre et promenadeforløb op

mod den fremtidige udvikling i Nordhavn, også i sig selv udgøre en attraktion. Der skal sikres boliger til særlige behov i området. Mod Kalkbrænderihavsgade vil et hotelbyggeri blive op til 85 m højt, mens der i Hjørninggade vil blive tilført et slankt, 50 m højt højhus med hotellejligheder i samme arkitektur som Charlottet haven.

### UDVIKLINGSLØFTER

Københavns Kommune giver følgende udviklingsløfter for de kommende års byudvikling ved Nordhavn Station og Marmormolen:

- Byudviklingen omkring Nordhavn Station skal styrke byens bæredygtige udvikling ved at fortætte byen omkring trafikknudepunkterne, forbedre cykel- og gangforbindelser og ved at stille krav til de nye bygningers grønne profil. Hjørninggadeprojektet skal udgøre et første eksempel på fremtidens grønne højhus, hvor solfangere og jordvarme medvirker til, at huset vil blive stort set energineutralt
- Området på og omkring Marmormolen skal skabe byrum, som opfordrer folk til at bruge byen mere, og hvor københavnere kan mødes, uanset om de er ude at gå, cykle, løbe eller dyrker sport på vandet. Marmormolen vil meget håndgribeligt bringe byen ned til vandet og vandet ind i byen
- FN's aktiviteter skal styrke og synliggøre Københavns internationale profil, og samtidig vil den prominente placering af byggeriet ved indsejlingen til havnen skabe attraktive lokaliseringsmuligheder for internationale virksomheder, der ønsker at etablere sig i Danmark og Norden.

### PLANGRUNDLAGET

Arbejdet med udviklingen af et plangrundlag for Marmormolen er i fuld gang. Der har været afholdt en arkitektkonkurrence, og der er gennemført en forudgående offentlighed omkring udviklingen af hele området.

Kommuneplan 2009 tilvejebringer de planmæssige rammer for udviklingen af en lokalplan for Marmormolen og Langelinispidsen. Denne lokalplan vil ligesom lokalplanen for Hjørninggade blive påbegyndt sideløbende med Kommuneplan 2009's planproces.

### INITIATIVER I PLANPERIODEN

Nøgleaktiviteterne i udviklingen af området omkring Nordhavn Station i planperioden bliver:

- Oversættelse af arkitektkonkurrencen i et egentlig plangrundlag for udviklingen af hele Marmormolen i første del af planperioden
- By & Havn indgår sammen med ATP i en dialog med Københavns Kommune om udformningen af bebyggelsen og byrummene på Marmormolen, så området rent faktisk kan fremstå som et internationalt eksempel på bæredygtig byudvikling
- Udflytning af UNICEF-lageret til Nordhavn
- Forventet byggestart på FN-byggeriet i slutningen af 2009
- Etablering af basal infrastruktur i form af Marmormolevej, stiforbindelse over banen og Kalkbrænderihavsgade og igangsætning af byggeriet af broforbindelsen mellem Marmormolen og Langelinie



# ØRESTAD

## NØGLETAL

3,1 MIO. M<sup>2</sup> BYGGERI

25.000 INDBYGGERE

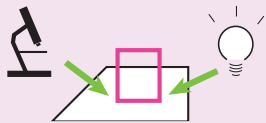
70.000 ARBEJDS- OG STUDIEPLADSER

CA. 800.000 M<sup>2</sup> BYGGERI ER OPFØRT

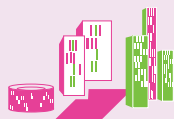
## UDVIKLINGSLØFTER



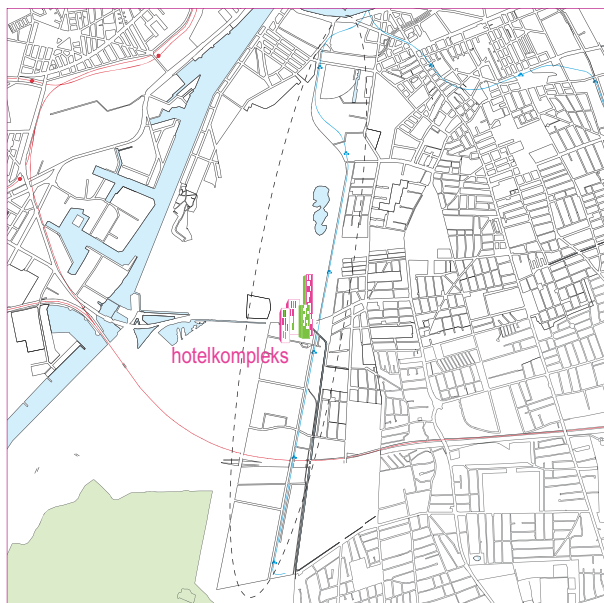
ATRAKTIV LOKALISERING  
OMRÅDE



RAMMER FOR  
VIDENSKABSBASERET  
ERHVERV



MODERNE BYOMRÅDE



## INTRODUKTION

Ø restad er det hidtil største byudviklingsprojekt i København. Det er et attraktivt og moderne byområde, der med sin gode beliggenhed ved Amager Fælled, Ø resundsforbindelsen, Københavns Lufthavn og metroen skal styrke Københavns regionale rolle. Ø restad tilbyder attraktive lokaliseringsmuligheder for regionalt og internationalt orienterede virksomheder og moderne boliger nær rekreative områder.

Udbygningen af Ø restad kommer til at strække sig mange år frem, men de seneste års store byggeri betyder, at flere bykvarterer allerede har taget markant form.

Der er skabt et spændende og vellykket miljø omkring universiteterne og DR-byen i Ø restad Nord, der både indeholder familie- og kollegieboliger, kultur- og uddannelsesinstitutioner og mindre virksomheder i tilknytning til universiteterne.

Udviklingen af Ø restad City, der først blev markeret med etableringen af Ferrings elegante højhus og indkøbscenteret Fields, er gået stærkt de sidste par år. Der er bl.a. opført arkitektonisk spændende bolig- og erhvervsprojekter og etableret

en ny stor bypark i området. Flere større virksomheder er ved at etablere sig i området, og der er projekter for hotel- og kongresfaciliteter samt flere arkitektonisk markante højhuse.

#### UDVIKLINGSLØFTER

Københavns Kommune giver følgende udviklingsløfter for de kommende års byudvikling i Ø restad:

- Et attraktivt lokaliseringsområde for internationale, nationale og regionale virksomheder og institutioner, som prioriterer en placering i Ø resundsregionens centrum med nær tilknytning til lufthavnen og Ø resundsforbindelsen
- En pendant til Københavns City, som kan supplere citys rolle som regionalt center for handel og oplevelser, samt skabe nye attraktive rammer for vidensbaserede erhverv
- Et moderne byområde, der tilbyder arkitektonisk markant bybygning, nye boliger og byrum i sammenspil med den fredede Amager Fælled

#### PLANGRUNDLAGET

Udbygningen af Ø restad tager udgangspunkt i en helhedsplan fra 1995, der blev udarbejdet på baggrund af en international arkitektkonkurrence. De gennemgående elementer i helhedsplanen er metroen og Ø restad Boulevard, der sikrer en god trafikbetjening af området og sammenbinder de forskellige kvarterer i Ø restad, samt kanaler og grønninger, der udgør bydelens rekreative element sammen med Amager Fælled.

Ø restad består af fire bykvarterer: Ø restad Nord, Ø restad City, Ø restad Syd og Amager Fælled Kvarter. Bykvartererne har hver deres særkender.

Ø restad Nord er næsten fuldt udbygget og præget af videregående uddannelsesinstitutioner, forskningsinstitutioner, forskningsbaserede virksomheder, boliger og kulturelle anlæg. Området indeholder markante institutioner og bygninger, Danmarks Radios nye koncertsal, Tietgenkollegiet, Københavns Universitet og IT-højskolen.



---

Ø restad City ved det trafikale knudepunkt mellem Ø resundsforbindelsen og metroen ønskes primært anvendt til internationale, nationale og regionale virksomheder og institutioner. Det bliver et bykvarter med stor tæthed og flere højhuse omkring Ø resundsforbindelsen.

Kvarteret skal desuden være Ø restads centrale mødested med det regionale butikscenter Fields, gymnasium og folkeskole. Bylivet understøttes med krav om, at stueetagerne i bebyggelserne ud mod kanalerne langs Ø restads Boulevard og Arne Jacobsens Allé skal anvendes til butikker, restauranter, kantiner og andre udadvendte publikumsorienterede funktioner.

De næste etaper i byudviklingen bliver udbygningen af Ø restad Syd og Amager Fælled bykvarter. Ø restad Syd skal udbygges som et blandet bolig- og erhvervsområde. Bebyggelsen placeret i et tæt bebygget bykvarter omkring et centralt bystrøg fra metrostation Vestamager og tre nord – syd gående byrum (et kanalrum, et parkrum og et skovrum). Bykvarteret får nær adgang til de store fredede arealer på Vestamager. Amager Fælled kvarter skal udbygges som et bæredygtigt byområde.

Ø restad er baseret på en koordineret model for byudvikling og trafikbetjening. Ved at etablere metroen inden udbygningen af området skabes attraktive lokaliseringsmuligheder for boliger og erhverv, der fra første dag har en god kollektiv trafikbetjening. Samtidig øges værdien af jorden i Ø restad, der gennem grundsalg skal være med til at finansiere metroen.

### INITIATIVER I PLANPERIODEN

Nøgleaktiviteterne i udviklingen af Ø restad i planperioden bliver:

- Åbning af Ø restad folkeskole i 2011/2012. Sammen med Ø restad Gymnasium, der blev indviet i 2007, er nogle af de væsentligste offentlige institutioner i den nye bydel på plads
- En fortsat styrkelse af idræts- og kulturlivet gennem By & Havns målrettede arbejde med kulturelle og rekreative aktiviteter, der både har permanent og midlertidig karakter
- En undersøgelse af en alternativ placeringsmulighed for en multiarena, der skal være med til skabe rammer for København som idræts-, kultur- og eventby
- Etablering af Skandinaviens største hotelkompleks ved Bella Center, der styrker byens mulighed for at være vært for internationale kongresser, konferencer m.v.
- En udvikling af Ø restad Downtown og Ø restad Business Center m.v., der styrker Ø restad City som attraktivt lokaliseringssområde for internationalt orienterede erhverv
- En undersøgelse af mulighederne for at overdække og bebygge arealet over Ø resundsforbindelsen. Det skal styrke Ø restad City Center ved at skabe en stærkere bymæssig sammenhæng over Ø resundsforbindelsen
- Udvikling af et koncept for en bæredygtig bydel, Amager Fælled kvarter, ved metrostation Sundby med brug af den nyeste viden på miljøområdet
- En planlægning for campusområderne i Ø restad Nord med henblik på at styrke videns- og iværksættermiljøet inden for humaniora, kommunikation og IT

### UDBYGNINGEN AF ØRESTAD

Byudviklingen i Ø restad startede i slutningen af 1990'erne og vil i en lang årrække være et af de mest markante udviklingsområder i kommunen. Med et gennemsnitligt årligt byggeri på op mod 100.000 m<sup>2</sup> etageareal vil udviklingen af hele byområdet strække sig frem til år 2030.

I Ø restad Nord er omkring 80 % af de samlede byggemuligheder på 565.000 m<sup>2</sup> disponeret. Den største restbyggemulighed er knyttet til den tidligere "Rigsarkivgrund", hvor byggeri kræver nyt lokalplangrundlag. N år kvarteret inden for en kortere årrække er fuldt udbygget, vil det rumme ca. 20.000 arbejds- og studiepladser.

Amager Fælled kvarter ved metrostation Sundby skal udbygges som en bæredygtig bydel, der gør brug af de nyeste redskaber på miljøområdet. Amager Fælled kvarter vil komme til at rumme ca. 2.000 boliger samt en mindre andel serviceerhverv.



---

Ørestad City kan fuldt udbygget rumme ca. 1,1 mio. m<sup>2</sup> etageareal, heraf ca. 300.000 m<sup>2</sup> til boliger. De mest markante projekter i de kommende år vil være Ørestad Downtown med ca. 100.000 m<sup>2</sup> etageareal til kontor, hoteller m.v., samt Ørestad Business Center med ca. 120.000 m<sup>2</sup> etageareal til fortrinsvis serviceerhverv.

Ørestad Syd kommer til at rumme en samlet bebyggelse på ca. 1 mio. m<sup>2</sup> etageareal. Med sin beliggenhed har området potentiale til at blive et meget attraktivt bykvarter. Med en ligelig blanding af boliger og erhverv er der plads til ca. 4.500 boliger med omkring 10.000 indbyggere samt et erhvervsbyg-

geri med ca. 15.000 arbejdspladser. Mange af grundene langs kvarterets sydlige og vestlige rand mod fælleden er solgt og flere boligbebyggelser er under opførelse.

Udbygningen af Ørestad Syd tager udgangspunkt i en helhedsplan for området med en ny vejstruktur, der sikrer, at kvarteret får direkte adgang til det store fredede naturområde. Den bygger desuden på undersøgelser af bebyggelsesstrukturen samt analyser af byliv og serviceforsyning. Helhedsplanens intentioner er indarbejdet i Lokalplan 398 Ørestad Syd, der blev vedtaget i 2005.



# METROPOLZONEN

## NØGLETAL

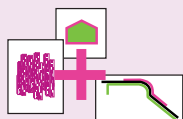
AREAL CA. 86 HEKTAR.

CA. 20.000 ARBEJDSPLADSER.

CA. 2.000 BEBOERE.

CA. 500.000 CYKLISTER OG BILER PÅ VEJENE I LØBET AF ET DØGN.

## UDVIKLINGSLØFTER



SAMMENTÆNKE  
UDVIKLINGSPROJEKTER



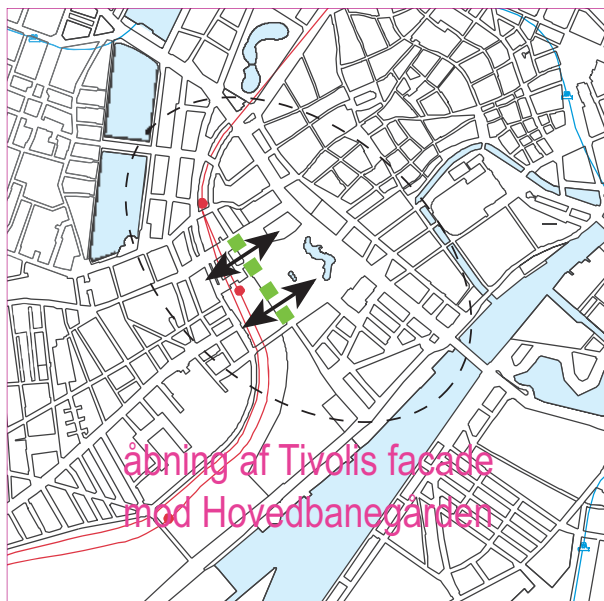
SKABE  
SAMMENHÆNGENDE  
BYRUM



SIKRE TRAFIKALE  
LØSNINGER



FORBEDRE KALVEBOD  
BRYGGE OG KONTAKT TIL  
HAVNEN



## INTRODUKTION

Baggrunden for igangsætning af projektet om Metropolzonen var dels et behov for at koordinere en række udviklingsinitiativer og dels helt overordnet for at gennemtænke og udvikle området, så der skabes et sammenhængende og velfungerende byområde både funktionelt, trafikalt og oplevelsesmæssigt.

Metropolzonen er stærkt påvirket af trafik, herunder af gennemkørende trafik. Trods bildominansen i området kommer langt flere igennem eller til Metropolzonen med offentlig transport. Samtidig er der færre opholdssteder end noget andet sted i den centrale by. De potentielle opholdsarealer, bl.a. ved havnefronten og søerne, udnyttes meget dårligt til ophold og rekreation.

I dag består området omkring Rådhuspladsen, Tivoli, Axeltorv og Hovedbanegården af store attraktioner omgivet af trafik. Metropolzonen er byens dynamiske centrum, og der skal gennem en række udviklingsinitiativer skabes bedre sammenhænge for de bløde trafikanter på tværs af området, og der skal skabes bedre byrum med mulighed for ophold. Der skal arbejdes for at skabe bedre adgang til vandet så de rekreative potentialer og udviklingsmuligheder langs søerne og havneløbet kan udnyttes bedre.

Metropolzoneprojektet blev skudt i gang i 2006. Fra starten har det været vigtigt, at udviklingen af Metropolzonen skal er præget af dialog og åbenhed. Københavns Kommune vil i dialog med københavnernes om udviklingen af Metropolzonen. Dialogen kører i tre parallelle dialogspor: aktør-dialog, københavnnerdialog og den lokale dialog.

### UDVIKLINGSLØFTER

Københavns Kommune giver følgende udviklingsløfter for de kommende års byudvikling i Metropolzonen:

- Metropolzone projektet skal være byens dynamiske centrum, der markerer København som en international storby. Metropolzonen strækker sig fra Sankt Jørgens Sø til havnefronten, og fra Hovedbanegården til Rådhuspladsen
- Udviklingen af Metropolzonen skal være med til at løfte København op blandt de mest eftertragtede europæiske storbyer. Vi skal ikke efterligne andre, men finde vores egen måde at være storby på. Ambitionen er, at Metropolzonen både skal være et sted københavnernes bruger i deres hverdag, og samtidig være byens visitkort

### PLANGRUNDLAGET

Metropolzoneprojektet er udviklet i nært samarbejde med københavnernes og interessenterne i området. I løbet af foråret 2007 løste fem tværfaglige teams, sammensat af både danske og internationale arkitekter og byeksperter idéopgaven om Metropolzonen.

På baggrund af strategien for Metropolzonen er der valgt en række konkrete udviklingsprojekter af forskellig karakter. Der

skal således gennemføres en analyse for de trafikale og byrumsmæssige konsekvenser af en udvikling af Kalvebod Brygge m.fl. De er omtalt i afsnittet om initiativer i planperioden.

I forbindelse med udviklingsprojekter i Metropolzonen arbejdes der på kommuneplantillæg og lokalplaner for:

- Ombygning af Industriens Hus
- Tivolis omdannelse af kanten langs Bernstorffsgade
- Et multihus på Bryghusgrunden

### INITIATIVER I PLANPERIODEN

Nøgleaktiviteter i planperioden bliver:

- At styrke og udvikle det rekreative potentiale ved Kalvebod Brygge
- Fredeliggørelse af Vester Voldgade og Vartov for at skabe et trafiksikkert, fredeligt og attraktivt gade- og byrumsforløb der forbinder byen med vandet
- En Task Force har undersøgt mulighederne for den fremtidige udvikling af banegravene. I det videre arbejde fokuseres på banegravene ved Tietgensbroen og Vesterport station
- Tivolis facade langs Bernstorffsgade åbnes, så der skabes sammenhæng mellem Tivoli og det omkringliggende byrum
- At udvikle og styrke det rekreative potentiale ved Sankt Jørgens Sø samt at forstærke Nyropsgadekvarterets forbindelser til søen
- Fortsat dialog med aktører, borgergrupper og københavnere



# FREMTIDENS VALBY – TRE NYE BYKVARTERER

## NØGLETAL

GRØNTTORVET, NY ELLEBJERG OG VALBY IDRÆTSPARK

600.000 M<sup>2</sup> BYGGERI, HERAF

24.000 M<sup>2</sup> IDRÆTSFACILITETER

2.800 BOLIGER

11.000 ARBEJDSPLADSER

## UDVIKLINGSLØFTER



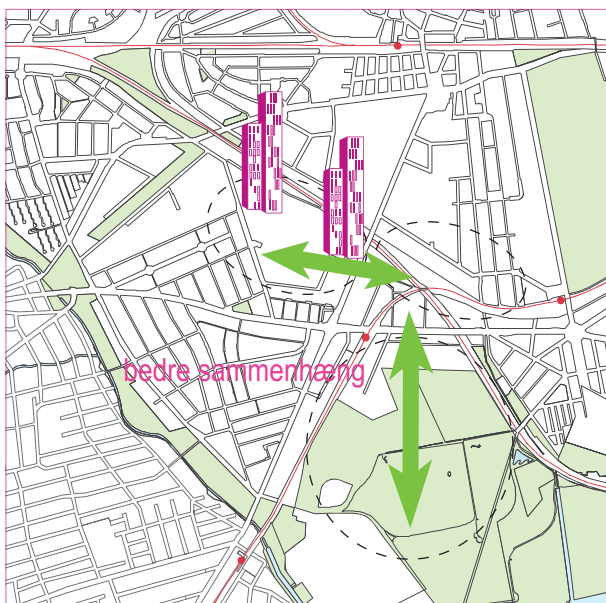
BLANDEDE OMRÅDER  
MED BOLIGER DER KAN  
BETALES AF ALLE



FOKUS PÅ IDRÆTSLIV OG  
OG FYSISK UDFOLDELSE



PLADS TIL KREATIVE  
ERHVERV OG BYRUM AF  
HØJ KVALITET



## INTRODUKTION

Valby skal udvikles til et sammenhængende moderne bykvarter med vægt på kultur og bevægelse, der skal tænkes med fra start i omdannelsen af Valby fra industrikvarter til et nyt attraktiv kvarter i København.

Der er tre større byudviklingsprojekter, som tegner fremtidens Valby og giver København en ny mangfoldig bydel, henholdsvis Grønttorvet, Ny Ellebjerg og Valby Idrætspark.

Grønttorvet omdannes til et bæredygtigt blandet kvarter med meget forskellige bebyggelsestyper, højhuse, lænehuse, gårdhuse og karrélige bebyggelse. Der arbejdes endvidere med at få byliv i nogle attraktive og varierede byrum omkring den gamle torvehal, samt nye stiforbindelserne til det centrale Valby, stationerne, skoleveje og adgang til Valby Idrætspark.

Ny Ellebjergområdet bruger de eksisterende bygninger og udnytter muligheder for fortætning og nybyggeri, fortrinsvis til erhverv på grund af til de støjgener, der er fra veje og jernbaner i området. Der fastholdes plads til de kreative erhverv og gallerier i området. Endvidere medfører udviklingen et løft til studiemiljøet i området.

Der bliver mulighed for at udvikle et integreret idræt-, bolig- og erhvervsområde i Valby Idrætspark. Området skal drage fordel af nærhed til idrætsfaciliteterne, bylivet og de rekreative grønne områder. Med hensyn til boldbaner ønskes banekapaciteten som udgangspunkt bevaret.

### UDVIKLINGSLØFTER

Københavns Kommune giver følgende udviklingsløfter for de kommende års byudvikling i fremtidens Valby:

- Valby Idrætspark skal være et attraktivt fritids- og boligområde, med mange aktiviteter og tilbud indenfor den organiserede og selvorganiserede idræt og med mulighed for at etablere kommercielle tilbud indenfor idræt, sundhed og bevægelse
- Grønttorvet skal være en by der bygger på tæthed, og kvalitet i byrum, samt boliger der kan betales af alle. Grønttorvets identitet skal bl. a. skabes ved midlertidige aktiviteter i torvehandel og genbrug at den gamle torvehal
- Ny Ellebjerg skal være et attraktivt blandet område med byrum af høj kvalitet, der appellerer til både københavnere og virksomheder, der har København på ønskesedlen

### PLANGRUNDLAG

Der er afholdt parallelopdrag på Grønttorvsgrunden og Ny Ellebjerg Stationsområde.

For Grønttorvsgrunden og Torveporten samt området omkring Ny Ellebjerg forventes startredegyrelser forelagt politisk i forlængelse af behandling af Kommuneplanforslaget. Herefter vil der blive udarbejdet forslag til lokalplan for områderne.

Udvikling af Valby Idrætspark bliver baseret på en helhedsplan.

Der arbejdes med mulighed for opførelse af højhuse på grunden nord for Torveporten og på Grønttorvsgrunden tættest på banen.

### INITIATIVER I PLANPERIODEN

Nøgleaktiviteter i planperioden bliver:

- Beslutning om Ringstedbanens forløb kan få afgørende indflydelse på områdets karakter, stiforløb m.v.. Trafikstyrelsen oplyser, at de forventer at fremsende beslutningsgrundlag for valg af baneløsning til transportministeren i efteråret 2009. Folketinget skal herefter vedtage en anlægslov inden banen kan realiseres
- Midlertidig brug af Torvehallen på Grønttorvsgrunden. Investorerne på Grønttorvsgrunden ønsker, i mellemprioriteten fra Grønttorvet flytter ud til området kan bebygges i anden del af planperioden, at udnytte områdets eksisterende bebyggelse til midlertidige eller permanent aktivitet, der kan tilføre området karakter og identitet, inviterer borgerne indenfor, og være med til at markedsføre området
- Partnerskab om fremtidens familiebolig og udvikling af nye koncepter til brug for Grønttorvet og Torveporten



# SYDHAVNEN

## NØGLETAL

1.600.000 M<sup>2</sup> BYGGERI, HERAF

12.000 SKOLE OG IDRÆTSHAL I FØRSTE FASE

9.000 BOLIGER

22.500 ARBEJDSPLADSER

580.000 M<sup>2</sup> BYGGERI ER OPFØRT

## UDVIKLINGSLØFTER



KONTAKT TIL HAVNEN



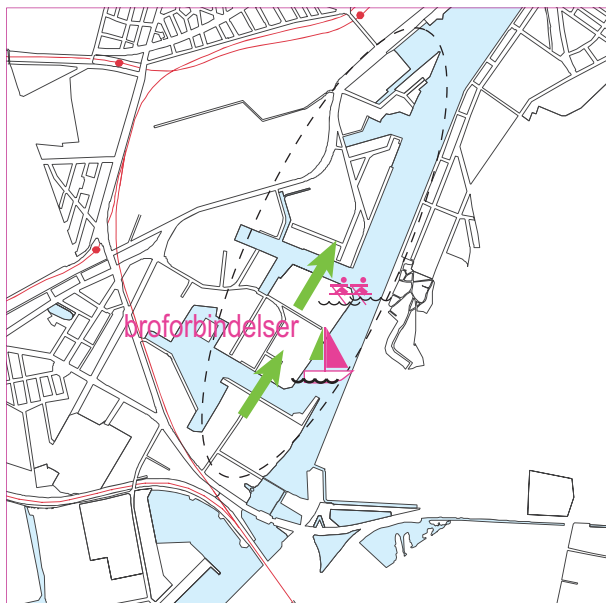
BLANDEDE  
BOLIGOMRÅDER



HAVNEN SOM LEVENDE  
STED



BEDRE ADGANG-BEDRE  
SAMMENHÆNG



## INTRODUKTION

Sydhavnen omdannes i disse år fra en nedslidt industriområde til attraktive bykvarterer.

Sydhavnen udnytter og skaber nye boligområder inspireret af bebyggelsen på "Javæen" og "Borneo-øen" i Amsterdam samt fra Christianshavns og Frederiksstadens karrébebyggelser.

For store dele af Sydhavnen foreligger der allerede planer, der er ved at blive realiseret, og udviklingen af hele Sydhavnsområdet tager udgangspunkt i den helhedsplan kommunen udarbejdede sammen med Københavns Havn (nu By & Havn) og den hollandske tegnestue Soeters van Eldonk Ponc Architecten i 2002.

## UDVIKLINGSLØFTER

Københavns Kommune giver følgende udviklingsløfter for de kommende års byudvikling i Sydhavnen:

- Sydhavnen skal skabe blandede boligområder og gøre havnen til et levende sted med gode forbindelser til vandet

## PLANGRUNDLAGET

Der er vedtaget planer for de sydligste dele af Sydhavnen (lokalplan 310). Der er endvidere vedtaget tillæg 1 + 2 til denne plan og et forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, tillæg 3 for samme plan.

I Forslag til Kommuneplan 2009 foreslås ændrede kommuneplanrammer for Teglholmen Vest og for Enghave Brygge, hvorefter der også vil blive udarbejdet startredegeørelser for samme områder, som oplæg til den videre planlægning.

## INITIATIVER I PLANPERIODEN

Følgende nøgleaktiviteter gennemføres i planperioden:

- Der foretages pt. undersøgelser af miljøpåvirkningerne fra H. C. Ørstedværket. Der undersøges tillige hvilke risici, der er ved værkets tankanlæg, underjordiske gasledning og ved påfyldning af tankanlægget fra skib. Det undersøges også om trykket i en gasledning i havneløbet kan sænkes og led-

ningen flyttes. Disse miljøvurderinger skal være afklarede inden byggeri kan opføres på de berørte grunde:

- Det er vedtaget i budgetforliget for 2009, at der skal bygges flere havnebade og der bliver mulighed for lange strækninger med husbåde
- Der skal etableres broer fra Sluseholmen til Teglholmen og videre til Enghave Brygge. Den første bro indvies i 2011. Kommunen undersøger mulighederne for også at etablere broen til Enghave Brygge i samarbejde med grundejere i området. Når broforbindelserne er etableret forbedres busbetjeningen af området, og der opnås bedre forhold for gående og cyklister, der i dag er henvist til Vasbygadeforbindelsen
- Københavns Kommune inviterede i juni 2006 otte internationale tegnestuer til at give forslag til en ny to-sporet folkeskole, et sciencecenter og et idrætscenter i den nye bydel ved Teglholmen. Opførelsen af en skole i området vil være med til at sikre en mangfoldig i befolkningssammensætning med flere børnefamilier. Byggeriet af skolen er dog udsat indtil børnetalet i området berettiger det.

