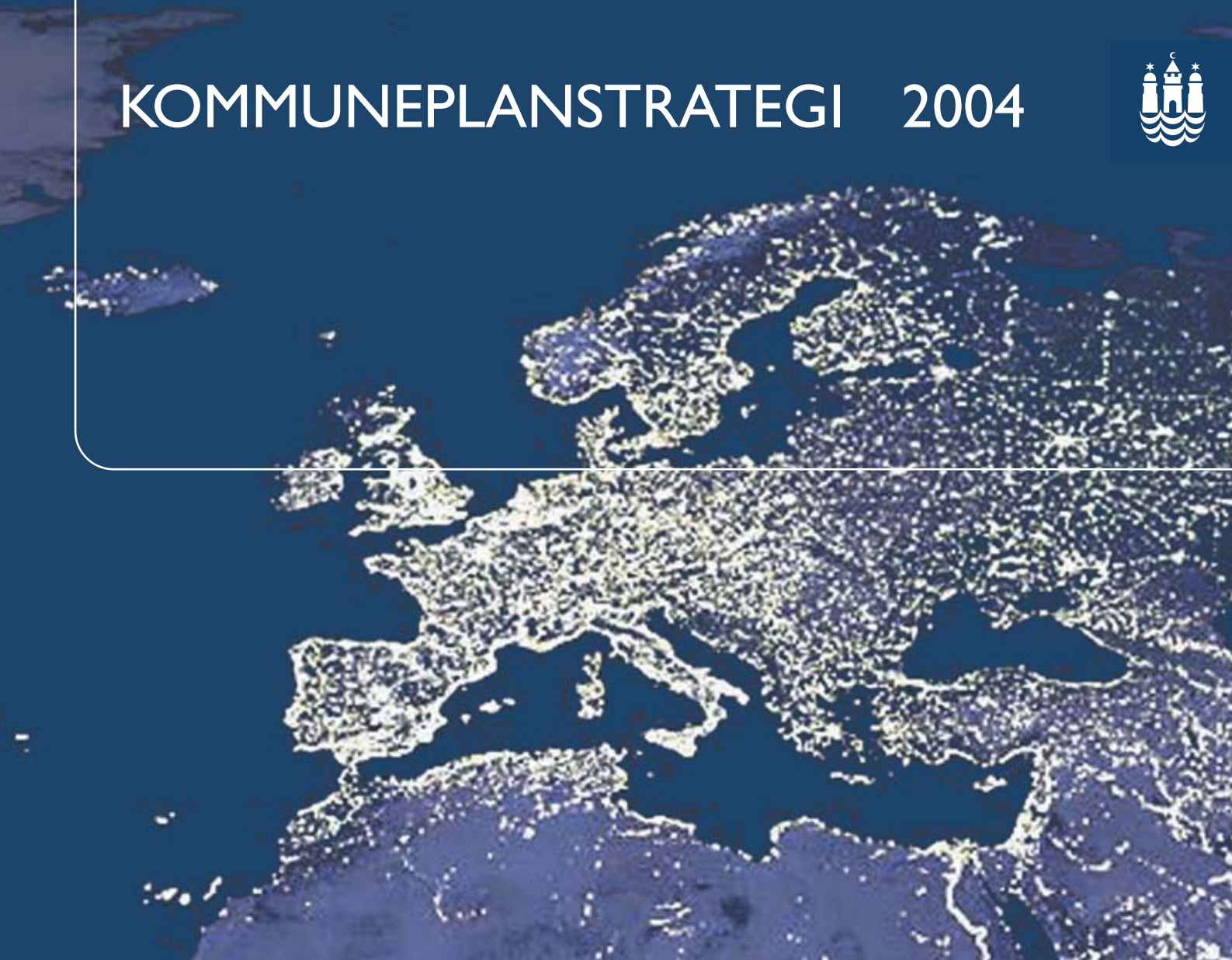




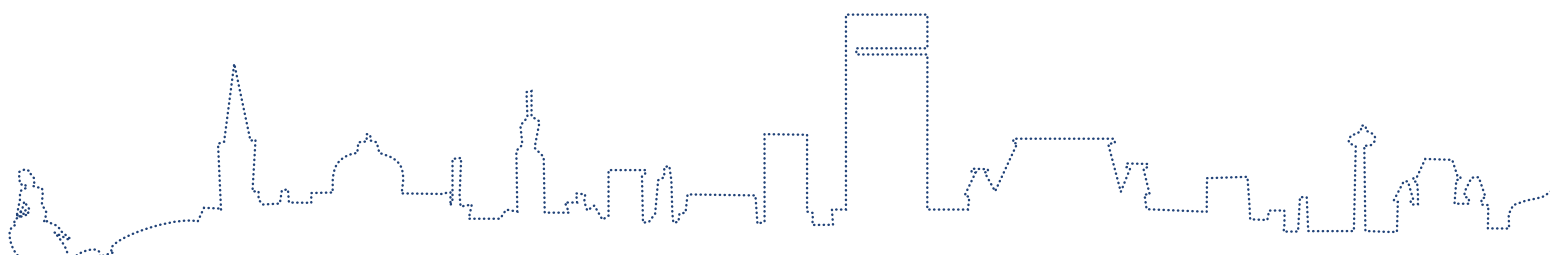
FREMTIDENS KØBENHAVN OG KØBENHAVNERE

KOMMUNEPLANSTRATEGI 2004



FREMTIDENS
KØBENHAVN OG
KØBENHAVNERE

KOMMUNEPLANSTRATEGI 2004



FORORD

København er en storby i vækst. Men København skal ikke nødvendigvis stræbe efter at blive som andre storbyer. København har sin egen charme, sine egne potentialer og frem for alt en befolkning med sine egne ideer om deres by. Min vision for København er den menneskelige storby. En by hvor vækst og livskvalitet går hånd i hånd. Sådan er der allerede mange, der oplever København, men der er fortsat mange udfordringer.

Frem for alt kommer den positive udvikling ikke af sig selv. Den kræver et langt sejt træk og en koordineret indsats. Især fordi storbyer i stigende grad konkurrerer indbyrdes om at tiltrække de erhverv, der er fremtidens vækstgrundlag. Den konkurrence skal vi rette fokus mod i de kommende år.

De gode resultater, vi kan se i dag, er et

resultat af en bevidst indsats for Københavns udvikling - og den indsats skal fortsættes. Men samtidig med at udfordringerne i vores omverden ændres, må vi også ændre indsatsområder. Den næste bølge af investeringer i København har borgerne i centrum. Københavns fundament er de engagerede og kreative mennesker som bor i vores by.

Kommuneplanstrategien "Fremtidens København og københavnere" viser hvilke tværgående indsatsområder, København skal forfølge de kommende år; for at nå vores mål om fortsat at være en menneskelig storby. "Fremtidens København og københavnere" er et resultat af et samarbejde på tværs af forvaltninger og de politiske udvalg i Københavns Kommune for netop at sikre en bred koordineret indsats for byens udvikling.

Kommuneplanstrategien er derfor mere end en traditionel kommuneplan. Den er forløberen til en ny kommuneplan i 2005. Strategien opsamler den seneste viden om regionen og byen - frem for alt københavnernes egne bud på, hvad der er vigtigt for dem i byens udvikling. Men "Fremtidens København og københavnere" sætter ikke kun rammen for Kommuneplan 2005, den er også paraply for en række andre initiativer, der skal sættes i gang, for at sikre, at København udvikler sig i den rigtige retning. Det gælder for eksempel en kommende revision af boligstrategien for København og udviklingen af en byrumshandlingsplan.

Kommuneplanstrategien "Fremtidens København og københavnere" markerer en ny periode, hvor bykvalitet og livskvalitet bliver to sider af samme sag.



Jens Kramer Mikkelsen
Overborgmester

FREMTIDENS KØBENHAVN OG KØBENHAVNERE KOMMUNEPLANSTRATEGI 2004

Kommuneplanstrategien er produktet af et tværgående arbejde mellem forvaltningerne og dialog med politikere.

Udgiver: Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen
Redaktion og tilrettelæggelse: Økonomiforvaltningen, 8. kontor
Reproduktion: Graulund og Jørgensen A/S
Trykning: Schweitzer A/S

Grundkort: Stadskonduktørembedet og Økonomiforvaltningen, 8. kontor
Illustrationer og collager: Økonomiforvaltningen, 8. kontor
Fotos og kort: Økonomiforvaltningen, 8. kontor hvor intet andet er angivet

Omslag: Polfoto (jorden med lyspunkter)
Fotomosaik, scankort A/S, LLO Gruppen
Side 1: Byprofil, Unit
Side 17: Det Kongelige Bibliotek (Den Sorte Diamant) tv
Fotograf, Stefan Kai Nielsen (Operaen på Dokøen) th
Side 20: Fotograf Mai Britt Amsler, Copenhagen X
Side 23: Privatoptagelse, Flemming Høybye (Halvtolv)
Side 27: Fotograf, Jan Kofod Winther (Christianina)
Side 31: Fotograf, Anders Bentzon, øverst
Kristine Jensens Tegnesteue, (skaterbane)
Side 35: Fotograf, Anders Bentzon
side 37: Fotograf, Finn Christoffersen (byprofil)
Side 39: West 8, (DanLink-området)
Fotograf, Jan Kofod Winther (Islands Brygge)
Plan & Arkitektur (Bådklubben Valby)
Plan & Arkitektur (Guldbergsgade)
Side 41: Fotograf, Jan Kofod Winther (Ferring) øverst
Side 41: Fotograf, Finn Christoffersen (Amager Torv) nederst
Side 43: Økonomiforvaltningen på baggrund af fotomosaik, scankort A/S, LLO Gruppen
Side 44: Økonomiforvaltningen på baggrund af fotomosaik, scankort A/S, LLO Gruppen
Side 51: Fotograf, Jan Kofod Winther (Ørestad, Sydhavn og Nordhavn)
Side 53: Fotograf, Jan Kofod Winther (Østamager og Valby)

INDHOLD

Indledning	6 - 7
Fremtidens København og københavnere	8 - 11
TVÆRGÅENDE TEMAER	13
Den internationale by	14 - 17
Viden kreativitet og vækst	18 - 21
Byens liv og boliger	22 - 25
Den mangfoldige by	26 - 27
Fritid og mødesteder	28 - 31
Børn og unge i byen	32 - 35
Byidentitet og arkitektur	36 - 39
Trafik og byens rum	40 - 43
BYUDVIKLINGSSTRATEGI	
Fysiske temaer	44 - 54
KOMMUNEPLANTILLÆG OG LOKALPLANER EFTER VEDTAGELSEN AF KOMMUNPLAN 2001	55
UDTALELSER FRA PARTIER	56

INDLEDNING

“Fremtidens København og københavnere” er en strategi for Københavns overordnede udvikling. Strategien indeholder en vision for København og udstikker guidelines for en helhedsorienteret planlægning af byens udvikling. Den danner samtidig grundlaget for en tema- og områderevision af den gældende Kommuneplan 2001.

Kommuneplanstrategien består af 3 hoveddele:

- En overordnet strategi og vision
- Tværgående temaer
- En Byudviklingsstrategi

Den overordnede strategi og vision forholder sig til de overordnede udfordringer, som København står over for og angiver på denne baggrund retningslinjer for byudviklingen. Den har taget udgangspunkt i kommunens værdigrundlag.

De tværgående temaer redegør for konkrete udfordringer, som Københavns Kommune står over for og peger på mål og initiativer, der vil blive iværksat i forbindelse med den kommende sektorplanlægning og Kommuneplan 2005.

Byudviklingsstrategien udpeger byudviklingsområder i København, rækkefølgen og målsætninger for udviklingen i den kommende revision af kommuneplanen. Desuden redegøres for de nødvendige ændringer af kommuneplanens rammedel.

Kommuneplanstrategien er mere end en plan

Kommuneplanstrategien er et nyt planlægningsværktøj, som har til formål at give kommunen et nyt grundlag for den fremtidige byudvikling. Der er behov for at

skabe en overordnet ramme for kommune- og sektorplanlægningen og den kommunale økonomi. Hvis vi skal sikre fremtidens København og københavnere en by med kvalitet, kræver det en strategisk tværgående indsats. Kommuneplanstrategien er første skridt i denne retning.

Kommunens rolle og handlemuligheder

Kommuneplanlægning er ikke længere udelukkende et spørgsmål om at skabe overblik over byens arealanvendelse, men om hvordan kommunen går ind som partner og understøtter byens omdannelse og udvikling. Kommunen kan påvirke byens udvikling på en lang række områder, men kan ikke alene sikre, at de overordnede mål i kommuneplanstrategien nås. Det kræver koordination og tæt dialog med alle de relevante aktører og københavnere.

Værdigrundlaget for Kommuneplanstrategien

Kommuneplanstrategien er baseret på kommunens værdigrundlag og bæredygtighedsprincippet. Udviklingen skal ske på et bæredygtigt grundlag, økonomisk, socialt, kulturelt og miljømæssigt. Bæredygtig byudvikling handler bl.a. om at indrette byen, så ressourceforbrug og miljøkonflikter reduceres mest muligt, samtidig med at byen skal være en velfungerende og attraktiv ramme for de mennesker, som bor i og bruger byen. Derfor skal sociale og økonomiske hensyn også tilgodeses. Udviklingen af en bæredygtig by handler derfor om at afveje mange forskelligartede fakto-

rer i en helhed og søge en balanceret udvikling.

Med den kommende Agenda 21 plan vil Københavns Kommune sætte fokus på miljømæssig bæredygtighed. I arbejdet med Kommuneplan 2005 vil der som foresøgt blive udarbejdet en Strategisk Miljøvurdering af planen i tråd med EU's nye direktiver på området.

Livsformsanalyse i København

Københavns Kommune har udarbejdet en række nye analyser, der skal sikre et nyt videngrundlag for byens udvikling, som modsvarer de dynamiske ændringer, der sker i omverdenen og i københavnernes hverdag. Denne viden har bidraget til at vurdere, hvilke strategiske indsatsområder, der er centrale for Københavns udvikling.

Der er udarbejdet en livsformsanalyse, hvor borgernes forventninger til byens udvikling er analyseret. Mange borgere i byens forskellige kvarterer med forskellig hverdag og baggrund er blevet interviewet om deres hverdag i og brug af byen. Endvidere er erhvervsliv, pendlere og brugere af byen blevet spurgt om deres interesser i byens udvikling. Der er sideløbende udarbejdet analyser af udfordringerne på integrationsområdet, boligpræferencer, idræts- og fritidsfacilitetsområdet og sammenhængen mellem økonomi og fysisk planlægning.

Borgernes krav og forventninger afspejles i kommuneplanstrategien. Med kommuneplanstrategien sikres et samspil mellem kommuneplanlægningen og strategier på

BESLUTNINGSPROCES



andre områder, for eksempel Københavns Kommunes servicestrategi og Erhvervs- og Industriplan 2004.

Proces

Kommuneplanstrategien offentliggøres xx 2004 i xx uger, hvorefter Borgerrepræsentationen tager stilling til de indkomne bemærkninger og vedtager evt. ændringer af kommuneplanstrategien. Herefter går arbejdet med Kommuneplan 2005 i gang. Kommuneplan 2005 forventes vedtaget i sommeren 2005.

Strategiske temaer og områder for København i Kommuneplan 2005

Økonomiudvalget har besluttet at gennemføre en tematisk revision af kommuneplanen i 2005.

Kommuneplanstrategien peger på de temaer og områder, der vil indgå i revisionen af Kommuneplan 2005. De tværgående temaer, som behandles i Kommuneplanstrategien og i Kommuneplan 2005, er:

- København som international by
- Viden, kreativitet og vækst
- Byens liv og boliger
- Den mangfoldige by
- Fritid og mødesteder
- Børn og unge i byen
- Byidentitet og arkitektur
- Trafik og byens rum

Byudviklingsstrategien behandler byudviklingspotentialerne, principperne for byudviklingen og lokalisering og rækkefølgeplanlægning. Derudover sætter den fokus på at fastholde og udvikle kvaliteterne i den eksisterende by ved:

- at skabe forudsætning for Metroens 4. etape

- at sikre en fortsat byfornyelse
- sikre bybevaring

Endvidere skaber den forudsætning for udvikling af nye byområder:

- Ørestad syd
- Sydhavnen
- Nordhavnen
- Nordøstamager
- Havnestad syd

Op på følgende andre projekter:

- Byudvikling omkring Ringbanestationerne
- Bydelsplan for Valby

I Kommuneplanstrategien redegøres for mål, baggrund og initiativer ifht. temaer og byområder:

Værdigrundlag

København er som Danmarks hovedstad og centrum i Øresundsregionen et kraftcenter for menneskelig, kulturel og økonomisk udvikling på et bæredygtigt grundlag. Det giver Københavns Kommune nogle særlige forpligtelser og muligheder for at være udadvent og udviklingsorienteret.

Københavns Kommune er en offentlig servicevirksomhed. Kommunens opgave er at yde en service over for borgere og virksomheder, som gør det attraktivt at bosætte sig og investere i byen. Kommunen skal være bevidst om kvaliteten i sine serviceydelser, og kommunen skal møde brugeren med respekt, ligeværdighed, dialog og tillid.

Københavns Kommune skal være en attraktiv arbejdsplads, der er præget af effektivitet, samarbejde og stadig udvikling. Kommunen skal som arbejdsplads være kendetegnet ved et udfordrende og sundt arbejdsmiljø. Kommunen skal være en virksomhed, hvor medarbejdernes ansvarlighed, engagement og initiativ værdsættes, og hvor mangfoldighed betragtes som et aktiv.

Sammen med budgettet for 1999 vedtog Borgerrepræsentationen et værdigrundlag for Københavns Kommune. Borgerrepræsentationen genvedtog værdigrundlaget den 12. juni 2003.

FREMtidens KØBENHAVN OG KØBENHAVNERE

Gennem 90'erne har København oplevet økonomisk vækst og en fornyet interesse for at bosætte sig i byen. Denne positive

udvikling skal fastholdes, så København bliver en by, hvor mennesker fortsat ønsker at bo og leve; en by i menneskelig såvel

som økonomisk vækst. Det er de to hovedpejlemærker for fremtidens københavnere.

Fremtidens København og københavnere

København som Metropol

København skal udvikles som en international by med en stærk byidentitet. Samarbejde på tværs af administrative og geografiske grænser er en vigtig forudsætning for at udvikle byen som et kraftcenter for menneskelig, kulturel og økonomisk vækst på et bæredygtigt grundlag. København skal sætte fokus på teknologi, kreativitet og tolerance som drivkraften i byens økonomiske vækst og udvikling.

En by med livskvalitet

København skal fortsat være en by med livskvalitet og et sundt bymiljø. Der skal sættes fokus på at udvikle byens egne menneskelige og fysiske potentialer. København skal være en by, hvor man kan udfolde sig i et aktivt og mangfoldigt byliv. Byens udvikling skal baseres på helhedstænkning, åbenhed og borgerinddragelse.

København står over for en række udfordringer i de kommende år:

- Københavns rolle som Metropol og Øresundsregionens dynamo skal udvikles
- Københavns vækstpotentialer i form af kreative miljøer, iværksættere og erhvervs miljøer skal understøttes
- Befolkningsgrundlaget skal fastholdes og byens kvalitet som boligby med et sundt miljø udvikles
- Mangfoldigheden i København skal udvikles til et potentiale
- Københavns identitet og funktionalitet skal udvikles
- København skal i samarbejde med borgere og erhvervsliv sikre, at udviklingen sker på et bæredygtigt grundlag

Disse udfordringer fører til, at der peges på en række temaer og initiativer, som iværksættes i forbindelse med Kommuneplan 2005 og parallelt med denne for at udvikle København til en Metropol og en by med livskvalitet.

Hovedstad og Øresundsregionens dynamo

Som hovedstad har København et ansvar for landets udvikling. Byen er landets ansigt udadtil, brohoved til omverdenen og vækstmotor for udviklingen inden for en række sektorer. Denne rolle skal understøttes, hvilket kræver en fortsat indsats for at sikre Københavns kvaliteter, position og tilgængelighed. Københavns Kommune påtager sig ansvaret for at styrke Køben-

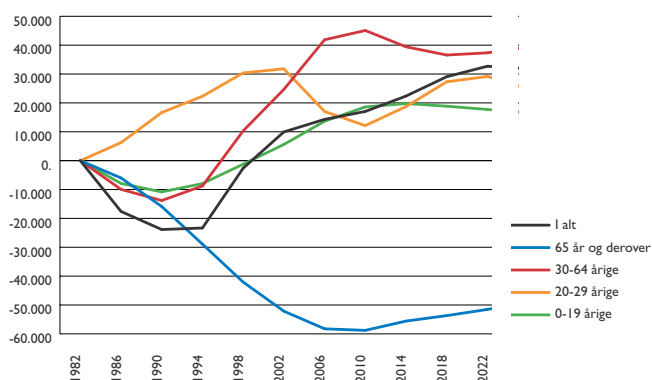
havns funktion som international by, hovedstad og Øresundsregionens dynamo i samarbejde med staten og andre aktører:

I løbet af de sidste 10 år er der blevet næsten 40.000 flere arbejdspladser i København og flere beskæftigede. Fremgangen skyldes ikke kun international højkonjunktur, men at storbyerne spiller en stadig mere central rolle i den globale økonomi. Storbyerne tiltrækker menneskelige res-

sourcer og dermed en række firmaer, som i dag gerne flytter efter arbejdskraften. Københavns pendlingsopland er vokset drastisk i løbet af 90'erne og dækker nu næsten hele Sjælland og Møn. Det understreger betydningen af Københavns rolle i regionen. Set i lyset af Strukturkommissionens arbejde, er der derfor en vigtig regional opgave i at sikre enighed og opbakning omkring de overordnede mål for regionens udvikling. Især omkring planlægning, trafik

NUTIDENS OG FREMTIDENS KØBENHAVNERE

Ændringer i befolkningsudviklingen

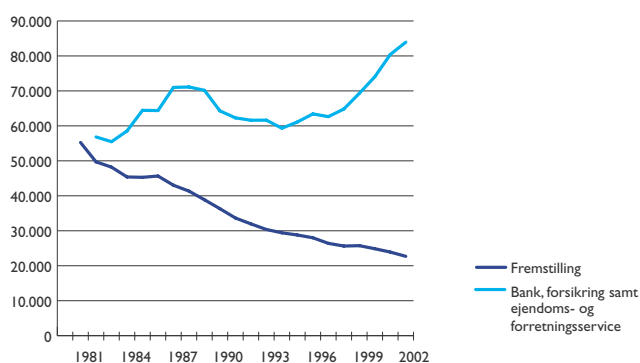


Tendens: Der er sket en befolkningstilvækst de seneste 10 år.

Fremtid: Der vil ske en fortsat befolkningstilvækst inden for alle aldersgrupper, men med et fald i gruppen af 65 årige og 20-29 årige i de første år, mens der bliver flere af de 30-64 årige i den førstkommande periode.

Kilde: Københavns Kommunes Statistiske Kontor.

Udviklingen i udvalgte arbejdspladstyper i Københavns Kommune 1982-2002



Tendens: Der er sket et fald i antal arbejdspladser inden for fremstillings erhverv, men en vækst inden for serviceerhvervene.

Fremtid: Væksten kommer fortsat til at ske inden for servicesektoren, men især inden for IT, vidensservice og kultureerhverv. Designbranchen i Danmark er f.eks. fordoblet de sidste 10 år.

5 livsformer i København:



Der bliver færre af den gruppe københavnere, der prioriterer hjem, de lokale netværk, familien og roen før karrieren. Hvis man skal sikre denne gruppe, kræves en social afbalanceret boligpolitik. De værdsætter førstæderne.



Der bliver flere af de københavnere, der prioriterer karrieren, at være tæt på byens muligheder, de mange tilbud og kulturlivet. De tiltrækkes af den tætte by, men også af f.eks. Brønshøj. De kræver mere af den offentlige service.



Der vil altid være grupper i byen, som står uden for arbejdsmarkedet eller er socialt udsatte. København har en fortsat forpligtelse til at sikre rum og muligheder for disse grupper.



Der bliver færre af gruppen med traditionelle selvstændige. De vil i højere grad blive præget af netværkssamfundets nye arbejdsliv. De bor og arbejder flere steder i byen, men tilgængelighed, bymiljø og prisniveauet er afgørende for dem.



I fremtiden vil der være flere katalysatorer. De vil være tæt på byens mangfoldighed, liv og puls. De er igangsatte og projektmagere, som ønsker spillerum, hvor de kan udvikle deres projekter. De bor utraditionelle steder.

Livsformsanalysen viste:

Københavns byliv

Bylivet er vigtigt for alle københavnere, både dem der bor i og bruger byen. Byens liv og mangfoldighed ser alle som et plus. "Livet, pulsen og mulighederne, det er det bedste". Nogle grupper synes, at det er vigtigt, at København er meget storby: "København skal ikke være landsystemning", mens det for andre er vigtigt med lokale netværk, "Valby er et folkeligt sted, det er som en landsby". Planlægningen skal sikre rum til de forskellige former for byliv, som københavnere ønsker.

København som boligby

Ikke alle familier ønsker den samme type

bolig, ligesom ikke alle ældre ønsker at bo i olde-kolle. En voksende gruppe værdsætter at være tæt på arbejde: "Jeg er smadder glad for at bo i København. Jeg vil ikke for langt væk fra arbejde og gider ikke at bruge tid på transport. Jeg skal nemlig nå at se mine børn... der er mange tilbud til børnefamilierne i København". En anden gruppe vil ha' have: "Da vi ventede vores første barn, trængte vi til noget have... det blev så til en villalejlighed i Brønshøj", for denne gruppe er det lokale og hjemmet vigtigt, men de ønsker også at være tæt på byen. En sidste gruppe ønsker spændende steder at bo, tæt på byens puls: "Man skulle bygge lidt højere og tættere, så folk kunne få mulighed for at bo centralt."

København som arbejdsby

For erhvervslivet er storbyens mennesker alfa og omega: "Jeg er mest optaget af, hvilke mennesker, der bor i København" og for arbejdstagerne gælder det modsat, at "København er mange jobmuligheder". Københavns kvalitet, byliv og image er vigtigt for erhvervslivet, "For 10-15 år siden var jeg flov over byen. Der var ingen storhed. Men de sidste 10-15 år har været fantastiske. Søerne er rensset, badeanstalter, skøjtebaner, festivaler, og der skal ske endnu mere af den slags. København har bevæget sig i en god retning. Hold fast i den udvikling". Planlægning for erhvervsliv og arbejdspladser handler i stigende grad om at sikre image og bykvalitet.

og erhvervsudvikling. Den aktuelle tendens til byspredning i regionen er hverken til gavn for konkurrenceevnen eller miljøet. Fortsat vækst i regionen kræver at de rammebetingelser, der bidrager til at skabe vækst og dynamik understøttes og koordineres. Men kommunerne bør være indgangen til den offentlige sektor for at sikre sammenhæng for borgerne.

- Der skal sættes fokus på Københavns rolle som hovedstad og regionens centrum til gavn for hele landet og Øresundsregionen.

Københavns egne potentialer i den globale storbykonkurrence

Det bliver afgørende for landets og Københavns udvikling at sikre byens position i konkurrencen mellem storbyregionerne. København konkurrerer ikke med Herning og Århus, men med Stockholm og Hamburg. København er med i eliten af nordeuropæiske byer, men i den nedre ende. Det kræver en aktiv indsats at fastholde og udvikle den position. Fremstillingsvirksomhederne er i tilbagegang og har været det i en årrække, men samtidig har videns- og serviceerhvervene vundet frem, og det er her fremtiden findes.

Hvis København skal sikre sin position som vidensby, skal der sættes fokus på byens potentialer. Bykvalitet, en klar identitet og et attraktivt og tolerant byliv er nogle af de rammebetingelser, som har vist sig afgørende i storbykonkurrencen. Hvis dette sikres, vil København kunne fastholde og tiltrække de mennesker, der fungerer som dynamo for den økonomiske udvikling i vidensøkonomien til gavn for arbejdsmulighederne inden for de øvrige sektorer. En positiv udvikling i videnssektoren medfører nemlig vækst i en underskov af serviceerhverv og mindre produktionsvirksomheder:

- De bymæssige rammer, der understøtter vidensudvikling, kreativitet og vækst, skal sikres.

Det nye København - kvarterer med liv og mangfoldighed

Der har været pres på boligmarkedet i en årrække, hvilket skyldes flere forhold. Fra 1992 til 2003 er der blevet næsten 40.000 flere københavnere. Befolkningsprognoserne viser, at der fortsat vil være en vækst i befolkningstallet i København med omkring 23.000 i perioden 2003 til 2020.

Der skal sættes fokus på, hvilke krav nutidens og fremtidens københavnere stiller til byen. Gennem de sidste 20 år, er der blevet 40 % flere unge i København og 40 % færre ældre. Samtidig har København mange enlige, både unge enlige, men også enlige i aldersgruppen 30-59 årige. Det er udtryk for en tendens til, at man er senere om at etablere sig i faste forhold, samt lever alene i faser af sit liv, hvor København kan tilbyde det byliv og den bolig, man søger som enlig. Disse tendenser vil fortsætte.

Livsformsanalysen har vist, hvor varierede krav der stilles til boligmarkedet både efter kvalitetsbyboliger, familieboliger og boliger til de hypermobile, der bor i en storby i en kort periode for så at flytte videre. Samtidig understreger de nuværende tendenser på boligmarkedet behovet for en socialt ansvarlig boligpolitik. Ellers er der fare for en stigende social segregering.

København er præget af en mangfoldighed af livsformer, og alt tyder på, at denne udvikling vil fortsætte. Nogle af byens kvarterer er præget af en kosmopolitisk livsform, mens andre kvarterer er præget af lokale netværk og en hverdag, der er forankret i nærmiljøet. Der skal være plads til begge dele.

- Boligpolitikken skal målrettes de forskellige livsformers boligbehov nu og i fremtidens København.

Bylivet er Københavns rekreative potentialer

Den nye befolkningssammensætning sætter

sit præg på byens liv og udvikling - cafélivet, byens parkliv og babybio er eksempler herpå. Nutidens byborgere har meget individuelle forventninger til byens tilbud. Storbyidrætten er kendetegnet ved, at der er mange selvorganiserede idrætsudøvere, der færdes alene eller i små og store grupper i byens parker, grønne arealer og øvrige rekreative rum. Næsten 65 % af de voksne københavnere er idrætsaktive. Knap 10 % er udelukkende aktive i foreningsregi. Næsten 30 % dyrker selvorganiseret idræt. De resterende 25 % dyrker idræt såvel selvorganiseret som i forening.

Gode mødesteder og fritidsaktiviteter er vigtige for alle grupper børn såvel som ældre. Gode byrum bruges også af erhvervsliv og turister, men vi har forskellige behov, viser livsformsanalysen. Nogle sætter pris på nærmiljøets mødesteder og fællesskaber, andre bruger hele byen. Der skal fokus på begge forhold.

- Der er behov for at udnytte de mange muligheder, der er for et aktivt byliv på byens mødesteder, pladser og rekreative områder.

Mangfoldighed er et potentiale for København

Københavns befolkning afspejler, at udviklingen går i retning af, at flere flytter på kryds og tværs af landegrænser. Danskere flytter til udlandet for at arbejde og studere og udlændinge flytter til Danmark. København har en mangfoldig befolkningssammensætning, hvor 18 % af befolkningen har en anden herkomst end dansk.

Mangfoldigheden er et potentiale, da der flytter en række initiativrige og veludannede mennesker til byen. Men samtidig er der en række udfordringer med integration af nogle befolkningsgrupper. Specialiseringen af arbejdsmarkedet bidrager til, at dem uden de nødvendige kvalifikationer meget nemt kommer til at stå udenfor, hvilket særligt rammer nogle kvarterer og befolk-

KØBENHAVN HER OG NU

Livsformsanalysen har vist, hvad vi værdsætter ved byen og vores kvarterer, både nu og i fremtiden. København består af mange forskellige kvarterer og en mangfoldig befolkning med forskellige livsformer og værdier. Kvarterernes særpræg og variation i byliv er med til at give København og københavnernes identitet.

„Vi planlægger, hvordan vi kan bruge byens mange kvaliteter



mangfoldigt byliv
mange tilbud
broget indbyggerflok
tæt by

„Vi søger byens muligheder, dynamik og potentiale



● kreative talenter skaber nye steder
nyfortolkning af bylivet

● selvstændige behøver tilgængelighed
skaber og behøver byliv

„Vi knokler virkelig for, at her skal være pænt og dejligt



lokalmiljø
orden og homogenitet
arbejde og fritid adskilt
lav tæthed



færre tilbud og bypladser
store omdannelsesområder
broget indbyggerflok
fortætningspotentiale

„Vi vil godt have, der var lidt mere styr på tingene

ningsgrupper. Det kræver en aktiv indsats fra samfundets side at åbne arbejdsmarkedet for disse grupper. Lokale initiativer kan modvirke de negative konsekvenser af den nuværende udvikling på arbejdsmarkedet. Det har initiativer, som Kvarterløft vist.

- Der skal sættes fokus på, hvordan erfaringerne fra Kvarterløft med integration og erhvervsudvikling kan videreføres.

Byens identitet og byrummenes kvalitet

Københavns bymæssige kvaliteter og identi-

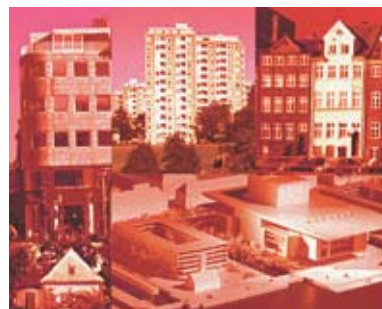
tet skal fortsat udvikles. I den globale konkurrence mellem storbyerne, er byernes kvalitet, identitet og autencitet afgørende.

I en række storbyer ses tendenser til, at arkitekturen bliver mere homogen. Hovedsæder og en række byfunktioner ligner hinanden til forveksling.

- Byens identitet skal understøttes både indadtil og udadtil i forbindelse med byens omdannelse og nybyggeri.

Bykvalitet handler også om at have et vel-fungerende og effektivt transportsystem og sikre bymiljø i alle byrum, også veje og pladser. Det medfører også, at der er behov for at se på prioriteringen mellem de forskellige trafikarter:

- Byomdannelsen og ny infrastruktur som Metroens 4. etape skal bidrage til nye bykvaliteter og udvikling i byens forskellige kvarterer, samt at understøtte et bæredygtigt transportmønster.



TVÆRGÅENDE TEMAER

DEN INTERNATIONALE BY



VIDEN, KREATIVITET OG VÆKST



BYENS LIV OG BOLIGER



DEN MANGFOLDIGE BY



FRITID OG MØDESTEDER



BØRN OG UNGE I BYEN



BYIDENTITET OG ARKITEKTUR



TRAFIK OG BYENS RUM



DEN INTERNATIONALE BY

Metropolen København

Sammenlignet med andre europæiske hovedstæder er København lille, når størrelsen måles i antal indbyggere. Men København løfter sig i kraft af sin gunstige geografiske placering og gode trafikale tilgængelighed op i eliten af storbyer i Nord-europa. Offentlig ledelse, forskning og internationale netværk er koncentreret her. København har styrkepositioner inden for handel, forskning, ledelse, kulturliv og medie verdenen. Byen rummer en række internationale mødesteder for erhvervs- og kulturlivet og tiltrækker europæiske hovedsæder for internationale firmaer, kongresser, internationale udstillinger og events. Byen er et velbesøgt turistmål.

København får nye udviklingsmuligheder i takt med, at Øresundsregionen formes og Østersø-samarbejdet udbygges. EU's udvikelse mod øst og en evt. kommende Femern-forbindelse peger i samme retning.

Disse forhold vil understøtte København som en international by i nordeuropæisk målestok. Den skærpede konkurrence mellem regionerne i Europa vil kræve en aktiv indsats hvis København skal sikre og udvikle sin position i de kommende år:

Målet er at udvikle København som en international by med en stærk byidentitet. Det indebærer, at grundlaget for byen som hovedstad og førende metropol i Norden skal styrkes gennem et tæt samarbejde på tværs af administrative og geografiske grænser, samt en aktiv

markedsføring med fokus på byens egne kvaliteter og særpræg.

København som hovedstad og førende metropol i Østersøregionen

København bliver løbende udsat for hård konkurrence fra de øvrige europæiske metropoler, som byen sammenligner sig med. At sikre Københavns position i denne konkurrence er afgørende for Danmarks udvikling, da hovedstaden fungerer som vækstmotor for hele landet. København har som hovedstad og metropol gode muligheder for at skabe økonomisk dynamik som en aktiv aktør i Østersø-området udvikling.

Global kommunikation og interaktion er en forudsætning for at være en aktør på den globale markedsplads, og det forudsætter et globalt trafikknudepunkt. Kastrup Lufthavn er den største lufthavn i Østersøregionen, og giver København nogle særlige muligheder for at sammenbinde og skabe interaktion mellem regionen og omverdenen.

Hvis København skal udvikle denne rolle, kræver det en målrettet og koordineret indsats i partnerskab med de relevante aktører. Det kræver også, at København skaber de netværk, der bidrager til udvikling i regionen.

Øresundsregionen

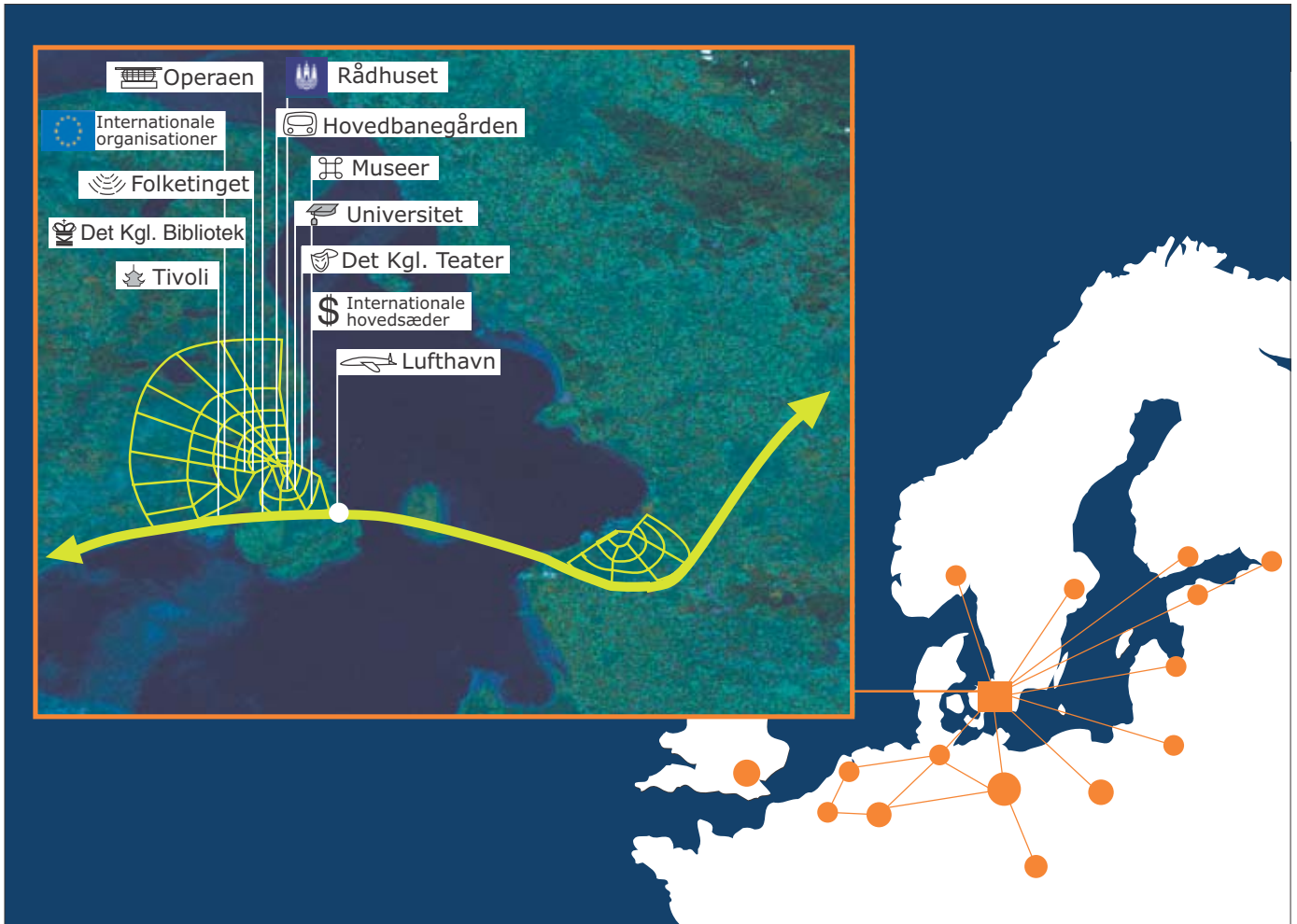
Øresundsregionen og Øresundsbron er væsentlige forudsætninger for at realisere et nordeuropæisk vækstcenter som modspil til udviklingsområderne i Central- og

Sydeuropa. København har som hjerte i Øresundsregionen de dimensioner og det opland, der skal til for at være en international by. Tilgængeligheden til byen og i regionen skal dog løbende revurderes for at sikre tilstrækkelig kritisk masse. Samtidig viser udviklingen, at der skal mere end en bro til, hvis målet skal nås. Set ud fra en fysisk, funktionel og infrastrukturmæssig synsvinkel ligger potentialet for vækstmulighederne for København oplagt i Øresundsregionen. Københavns Kommune har derfor siden 2000 udviklet en fælles vision med Malmø Stad for at fremme integrationsprocessen. Indtil nu har lovgivningsmæssige barrierer skabt problemer for udnyttelsen af Øresundsregionens potentialer og styrket områdets profil i forhold til det øvrige Europa. Nye initiativer kan bane vej for en større interaktion.

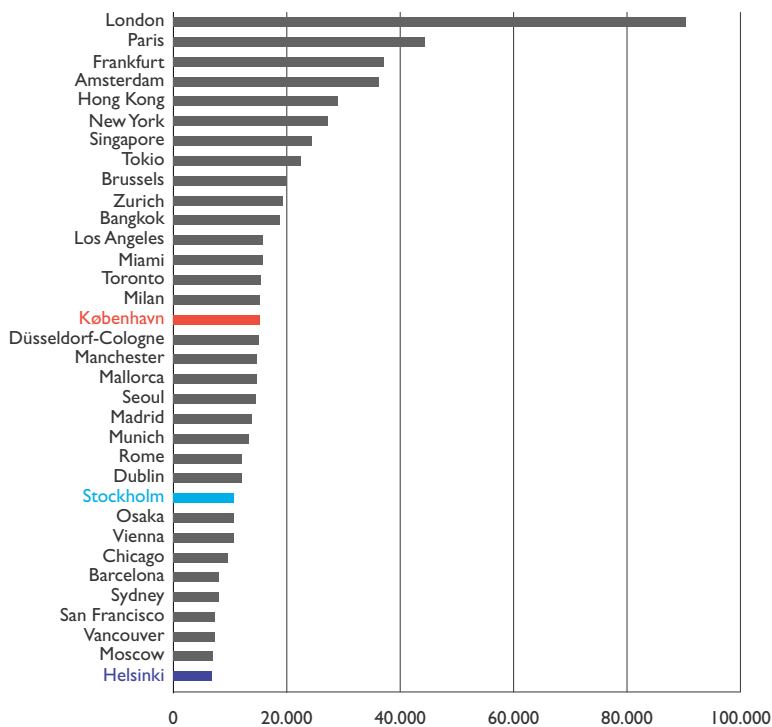
Byens infrastruktur og fysiske rammer

Øresundsbron, Københavns Lufthavn, Københavns Havn, samt de internationale vej- og jernbaneforbindelser understøtter Københavns gunstige geografiske placering og fremmer den tilgængelighed, som er et væsentligt parameter for vækst og udvikling.

Fingerplanen tegner en klar regional struktur, hvor by- og erhvervslokalisering blev knyttet tæt sammen med udvikling af den kollektive transport og den øvrige infrastruktur. Det har sikret Københavns tilgængelighed frem til i dag og bidraget til at holde biltrafikken på et niveau, der nok er stigende, men med en god fremkommelighed. Udbygningen af en stærk infrastruktur og



International flytrafik. Ankomst og afgang 1999.



Københavns Lufthavn i Kastrup er den eneste lufthavn i Øresundsregionen, der ligger på den internationale top-20 liste over verdens største lufthavnsbyer. Flytrafikken har strategisk betydning for den globale tilgængelighed, og København har store muligheder som det internationale knudepunkt i Østersøregionen.

Kilde: Wichmann Matthiensen, Københavns Universitet.

Københavns styrker

- Geografisk velbeliggende by
- God infrastruktur og kollektiv trafikbetjening
- God balance mellem økonomisk vækst og den miljømæssige indsats
- Mange forsknings- og uddannelsesinstitutioner
- En ung befolkning som skaber dynamik og vitalitet i bylivet
- God livskvalitet og tryk by
- Velbesøgt turistby

Københavns svagheder

- Mangel på højt uddannede iværksættere
- Mangel på partnerskaber mellem den offentlige sektor og det private erhvervsliv
- Lav indkomstudvikling
- Lav andel af international arbejdskraft

kollektiv transport, som er baseret på stationsnærhedsprincippet, bliver et centralt tema i debatten om en kommende regional udviklingsstrategi for Hovedstadsregionen, da stationsnære lokaliseringer er et potentiale i en international by med god tilgængelighed og fremkommelighed som en grundlæggende rammebetingelse for vækst.

Den menneskelige by

Den anden kritiske rammebetingelse for storbyers udvikling er tilstedeværelsen af veluddannet arbejdskraft. For København bliver det afgørende at kunne uddanne, fastholde og tiltrække den nødvendige arbejdskraft. De seneste tal fra Udlændingestyrelsen viser, at de mange internationale virksomheder i Danmark trækker stadig flere udlændinge til landet for at arbejde. I 2002 kom godt 2700 udlændinge til landet for at arbejde. De foreløbige tal for 2003 viser, at i årets første 8 måneder kom der godt 3300 personer. Det er en international trend, som nu slår igennem i Danmark. Men sammenlignet med vores konkurrenter i Nordeuropa og Norden, klarer vi os middelmådigt, når det handler om at tiltrække udenlandske vidensarbejdere. Det kræver en bred palet af initiativer at sikre dette, herunder en målrettet boligpolitik, erhvervs politik og et tæt samarbejde mellem offentlige myndigheder, universiteter og erhvervsliv.

København er blevet en del af et globalt arbejdsmarked inden for nogle sektorer, eksempelvis højtuddannet arbejdskraft. Hovedstadsregionen halter bagefter andre nordeuropæiske storbyer i tiltræknin-gen af disse.

Kilde: Benchmarking af Hovedstadsregionen, COWI og Inside consulting, 2002.

Fokus på Københavns internationale identitet

Københavns internationale profil er væsentlig for at tiltrække arbejdskraft og investeringer. Åbenhed, mangfoldighed og tolerance anses af mange som en økonomisk rammebetingelse på linie med et højt teknologisk niveau og dygtig, højt uddannet arbejdskraft. København anses i vidt omfang som en åben og tolerant by. Men udviklingen de seneste år gør, at dette billede er ved at ændre sig. Det bliver en vigtig opgave for Københavns Kommune at fastholde billedet af København som en åben og tolerant storby i de kommende år:

København har sin egen arkitektoniske identitet og kvalitet, hvilket er vigtigt i et internationalt perspektiv. Byens mange kobbertårne, som rejser sig over de røde tegltage på karrbebyggelserne, tegner et billede af en by med sin egen identitet. Det er ikke New York. Det er ikke Berlin.

Alligevel rummer byen mange internationale mødesteder og kulturtilbud, bl.a. Bella Center, Det Kgl. Teater, det nye Operahus, Det Kgl. Bibliotek, Københavns Universitet, Københavns Rådhus, DR-byens nye koncertsal samt hovedsæder for internationale firmaer og interesseorganisationer. De bidrager til byens mangfoldighed i det fysiske udtryk og er med til at skabe et modspil til hverdagens København med de karakteristiske karreer i brokvartererne. Det bliver et centralt punkt i den fremtidige byomdannelse at forholde

sig til Københavns internationale byprofil og arkitektur, samtidig med at byens historiske lag og traditioner fastholdes.

En anden væsentlig side af Københavns identitet er København som europæisk miljøhovedstad. Både blandt byens borgere og ude i verden anses København stadig som et af de steder, hvor man har en høj miljøprofil. Miljøpolitikken for Københavns Kommune og en kommende Agenda 21 strategi vil styrke dette billede og skabe et godt fundament for at udvikle byens miljøprofil i international sammenhæng.

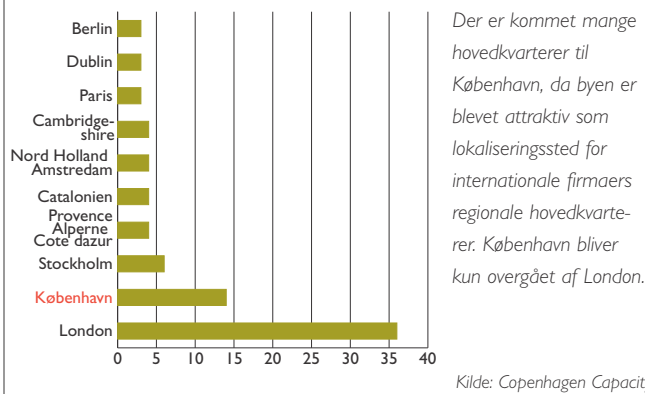
Københavns internationale events

Københavns Kommune har sammen med Wonderful Copenhagen skabt Copenhagen Eventures, der skal arbejde på at tiltrække store, spektakulære begivenheder med international gennemslagskraft til byen. Det gælder både events inden for kultur og sport. Byens liv, kvalitet og begivenheder er med til at tiltrække turister, og byturismen er et område i vækst, hvor København har gode potentialer. Wonderful Copenhagen arbejder løbende på at markedsføre København som turistmål. Undersøgelser har vist, at København, på trods af sin gode position som kongresby, mangler et kongrescenter til at huse de store internationale kongresser. Et center med en anden profil end Bella Center. Analyser har vist, at et sådant center vil kunne generere en væsentlig meromsætning for turismen og i hotelbranchen.

Indekserede tal	Udenlandske vidensarbejdere	Udenlandske studerende
Hovedstadsregionen	88	97
Berlin	103	100
Hamburg	103	158
Amsterdam	145	100
Helsinki	96	45
Stockholm	78	83
Oslo	87	118
	100	100



Nyinvesteringer i regionale hovedkvarterer 2002



Verdens mest benyttede kongresbyer

Placering	By	Antal internationale kongresser
1.	Paris	186
2.	Bruxelles	186
3.	London	157
4.	Wien	155
5.	København	115
6.	Barcelona	106
7.	Genève	101
8.	Singapore	95
9.	Amsterdam	82
10.	Washington	80

Kilde: Union of International Associations, Bruxelles, sept. 2003

København er verdens 5. mest benyttede kongresby. København har en masse kvaliteter som kongresby. Byen er let tilgængelig. Københavns lufthavn er Nordeuropas trafikknudepunkt med gode forbindelser til hele verden. I byen er der korte afstande mellem faciliteterne, og dertil har Metroen gjort det let at komme rundt i byen. Analyser har dog vist, at København mangler endnu et kongrescenter med plads til de helt store kongresser.

Københavns Kommune er allerede i gang med:

- Udviklingen af en international strategi, som sætter fokus på Københavns muligheder
- Udvikling af perspektivet for de næste ti års samarbejde om Øresundsregionen
- Samarbejdet i Baltic Metropol
- Opførelse af et nyt operahus og et nyt skuespilhus, en ny koncertsal i Ørestaden med international profil
- København som miljøhovedstad, herunder samarbejde med andre europæiske storbyer
- Markedsføre København og Hovedstadsregionen gennem Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen, herunder at tiltrække flere internationale begivenheder gennem Copenhagen Eventures
- Copenhagen X - en 10-årig international by- og boligudstilling

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- København som ledende aktør i samarbejdet med andre europæiske storbyer
- Markedsføring af København som en international metropol
- Vurdere behovet for en international benchmarking af København som grundlag for konkrete initiativer og indhentning af nye erfaringer for Best Practice
- Udvikling af København som en storby på et bæredygtigt grundlag
- Udvikling af et planberedskab i Københavns Kommune i forhold til internationale investorer
- Undersøge mulighederne for at etablere nye internationale mødesteder i København, f.eks. et nyt kongrescenter
- Koordinere indholdet af Malmø's oversigtsplan 2005 og Kommuneplan 2005 for København vedrørende Øresundsperspektiver og udviklingen i Øresundsregionen

VIDEN, KREATIVITET OG VÆKST

København - dynamoen i Øresundsregionen

København spiller en central rolle som dynamo i Øresundsregionen, men også for landets økonomi inden for en række sektorer. Der er en generel tendens til at storbyerne spiller en essentiel rolle i den vidensbaserede økonomi. De rammebetingelser og den mangfoldighed af muligheder, som storbyerne kan tilbyde, har vist sig at være væsentlige vækstfaktorer i den vidensbaserede økonomi.

København skal leve op til dette ansvar og udvise lederskab i regionens udvikling. Den positive udvikling, København har været inde i, skal fastholdes og udbygges - til gavn for kommunen såvel som regionen og landet.

Målet er at sikre og understøtte de erhverv og de vækstmiljøer, som er centrale for Københavns udvikling i den vidensbaserede økonomi.

København skal sætte fokus på teknologi, kreativitet og mangfoldighed. Det indebærer, at rammebetingelserne for såvel videnserhverv, vidensudvikling i service og produktionserhverv og kreative vækstmiljøer skal understøttes. København skal fungere som hjertet i den dynamiske udvikling i Øresundsregionen, og rammerne til dette skal sikres.

Københavns omstilling til vidensby

Københavns erhvervsstruktur har gennemgået nogle væsentlige ændringer gennem de sidste årtier. Fremstillingshver-

vene har været i tilbagegang og serviceerhvervene i fremgang. De nye virksomheder, der starter er typisk inden for IT/kommunikation og vidensservice.

Væksten inden for vidensservice og IT er ikke kun til gavn for de ansatte i disse sektorer, men har også en positiv effekt på servicesektoren i al almindelighed og skaber flere arbejdspladser.

Det nye råstof

Globaliseringen medfører en stigende konkurrence mellem storbyerne, både ifht. at tiltrække virksomheder og investeringer, men i stigende grad også til at tiltrække de menneskelige ressourcer. København fungerer i mindre grad end en række andre nordeuropæiske storbyer som en del af et internationalt arbejdsmarked for vidensarbejdere. Undersøgelser af udenlandske studerendes valg af København som studieby har vist, at forventningen om, at det er en dejlig by at bo i, og at universiteterne har en høj kvalitet, er vigtige faktorer. Hovedstadsregionens styrke er gode forskningsmiljøer og kvalificeret arbejdskraft, men mange af miljøerne er for små. Der bør derfor arbejdes på at øge udbuddet af kvalificeret arbejdskraft ved at tiltrække og fastholde denne, hvilket også understreges i Hovedstadens Udviklingsråds erhvervspolitiske strategi.

Det betyder, at arbejdskraftens krav til regionen og byen er afgørende for den fremtidige udvikling. Kreative mennesker, både i form af højtuddannede, iværksæt-

tere i både service- og produktionserhverv, er den centrale drivkraft i videnssamfundets økonomi. Adgang til den rigtige arbejdskraft er nu en afgørende lokaliseringfaktor for vidensvirksomhederne.

Nye undersøgelser tyder på, at den højtuddannede arbejdskraft især tiltrækkes af byer med muligheder, med kvalitet, kreativitet, et aktivt byliv - frem for alt af mangfoldige byer. Det betyder, at det bliver afgørende at sætte mere fokus på byens kvalitet ikke bare som bomiljø, men også som ramme for kreative miljøer og videnserhverv. Der skal fokus på, hvordan disse mere bløde rammebetingelser kan integreres i sammentænkningen af byplanlægning og erhvervsstrategier.

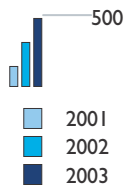
Kulturerhverv

København har en række potentialer, når det gælder kreativitet og kulturerhverv. Kulturerhvervet udgør et væksterhverv med et enormt udviklingspotentiale. Samtidig er et aktivt kulturliv med til at profilere byen udadtil og indadtil og er et aktiv i konkurrencen om at tiltrække turister og investeringer. Det medfører nye krav til byen og understreger behovet for at sætte fokus på rammebetingelserne for byens kreative erhverv, og hvilke områder i byen der har særlige udviklingsmuligheder for disse. Livsformsanalysen understøtter behovet for at fokusere på dette område. I forbindelse med Erhvervspolitisk handlingsplan for Københavns Kommune 2004 iværksættes en række initiativer, der understøtter dette.

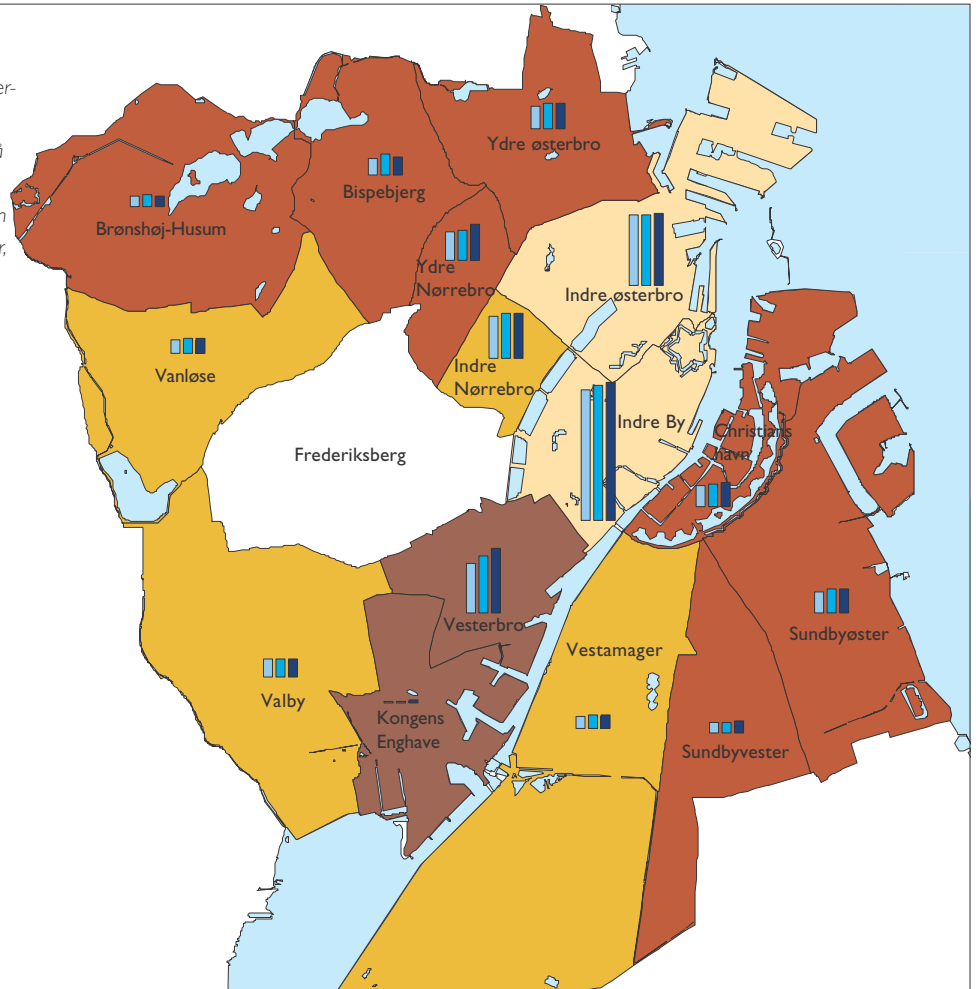
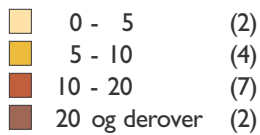
Kulturerhvervsvirksomheder:

Der er især vækst i virksomheder inden for kulturerhvervet på Vesterbro og Kgs. Enghave. De fleste virksomheder ligger i Indre By, på Vesterbro og på Østerbro. På Vesterbro ses også en stor vækst i antal medarbejdere inden for denne branche, som består af virksomheder inden for TV/media, teater, gallerier, arkitekter, design, tegnestuer, unika, m.v.

Antal virksomheder 2001-2003



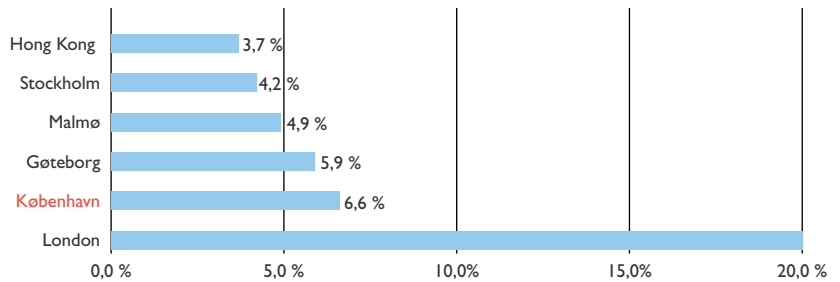
Antal virksomheder
Procentvis ændring 2001 - 2003



Kulturvirksomheder:

København har en relativ stor del af arbejdsstyrken inden for de private kreative erhverv og kulturvirksomheder. Der er i dag omkring 25.000 arbejdspladser inden for kulturerhverv, og der er vækst i denne type virksomheder. Næsten halvdelen af landets arbejdspladser inden for design ligger i Københavns Kommune og denne sektor har fordoblet sin omsætning de sidste 10 år. Kilde: Kontrapunkt, Facts om kreative industrier og København som kreativ by. 2003.

Procent kreativ arbejdsstyrke



Kilde: Kontrapunkt 2003

Storbyernes rammebetingelser for vækst

Innovation og specialisering	Iværksættermiljø	Anvendelse af IT	Menneskelige ressourcer
Erhvervsrelateret forskning, samspil forskning/erhverv og vidensspredning	Dækker over opstart og udvikling af virksomheder	Dækker over infrastruktur og service, kompetencer og IT i den offentlige sektor	Dækker over grundkvalifikationer i befolkningen, højtuddannet arbejdskraft og livslang læring
1. Helsinki	1. Amsterdam	1. Helsinki	1. Stockholm
2. Stockholm	2. Stockholm	2. Stockholm	2. Helsinki
3. Amsterdam	3. Helsinki	3. København	3. Amsterdam
4. Hamburg	4. Hamburg	4. Oslo	4. Oslo
5. Berlin	5. Oslo	5. Amsterdam	5. Hamburg
6. Oslo	6. København	6. Berlin	6. København
7. København	7. Berlin	7. Hamburg	7. Berlin

Kilde: Cowi og Inside Consulting

Klynger og netværk

Konkurrencen på det globale marked medfører også en stigende erhvervsmæssig specialisering og flere klyngedannelser blandt erhvervene. Det ses også i København og Hovedstadsregionen, hvor der er en række kompetenceklynger inden for f.eks. film/TV, design/arkitektur, erhvervssturisme, sensorteknologi, bio-sundhed og diabetes. Den internationale konkurrence mellem klyngerne skærpes, og Hovedstadsregionen har på nogle områder svært ved at følge med i konkurrencen. Klyngernes synergi er en væsentlig kilde til fremtidig vækst, hvorfor det bliver afgørende for København og regionens udvikling at understøtte disse klynger:

Dette kræver et konstruktivt samarbejde mellem en række parter. Sammenlignet med andre regioner er der for få initiativer, hvor offentlige og private initiativer samarbejder og indgår partnerskaber om at styrke den regionale udvikling. Det er en stor udfordring fremover at understøtte partnerskaber for at sikre den regionale udvikling. I Erhvervspolitisk handlingsplan for Københavns Kommune 2004 iværksættes initiativer, der skal sikre udveksling mellem universiteter, erhvervsliv og andre uddannelser:

Vidensby = tæt by

Bykvalitet og byliv er en central rammebetingelse for en vidensby. Vidensvirksomhederne vil tættere på byens liv og kultur. I hovedstadsregionen har undersøgelser vist, at særligt virksomheder lokaliseret i mere traditionelle industriområder ønsker at komme tættere på byens liv og atmosfære. Virksomheder inden for forretnings-service vil helst lokaliseres i et attraktivt bymiljø. Livsformsanalysen tyder på, at udviklingen i erhvervene i retning af flere videnserhverv kan betyde, at man ikke ser de samme parkeringskrav som tidligere.

For en vidensby er et velfungerende og effektivt transportsystem stadig centralt.

En ny undersøgelse af kravene til de bymæssige rammer for videnserhverv i hovedstadsregionen påviser netop, at god adgang til kollektiv transport har høj prioritet, og at det af erhvervslivet selv vurderes at få stigende betydning i fremtiden. Det har faktisk højere betydning end adgang til motorvej. Stationsnære lokaliseringer er derfor attraktive lokaliseringer for denne type af erhverv.

Hovedudfordringer og muligheder

Det gælder om at holde fast i den positive udvikling København har oplevet i løbet af 90'erne og sikre, at udviklingen på sigt vil bidrage til, at København fortsat er en by, hvor mennesker ønsker at bo og være, hvor virksomheder finder det attraktivt at lokalisere sig, og hvor københavnernes selv bidrager til en positiv økonomisk udvikling via deres kreativitet og virkelyst.

København har en række potentialer, kreative miljøer og universiteter, men vi skal udnytte dem endnu bedre, og vi skal være meget opmærksomme på, hvilken by fremtidens erhvervsudvikling kræver. I konkurrencen mellem storbyerne bliver kampen om de kreative vigtig. Vi skal fastholde og udvikle de kreative innovative miljøer og understøtte kreative kulturmiljøer:

Det stiller nogle fysiske krav til byen. Men det stiller især krav om, at vi udvikler et åbent, mangfoldigt miljø med en international profil. Det bidrager til at tiltrække og fastholde de talenter, som er vigtige for den økonomiske udvikling og dermed understøtte den innovative udvikling.

Livsformsanalysen viste at:

Virksomhederne har meget forskellige interesser i byen.

De nye kreative vækstmiljøer lægger stor vægt på, at byen skal være dynamisk og ikke for pæn. De vil selv definere det sted, hvor de opstarter et projekt eller en virksomhed. *"Der er altså for mange regler i Danmark. For meget dansk design og regler. Det kunne godt være lidt mere chillet, afslappet og smart i København. Lidt mere Østberlin".* Modsat lægger andre selvstændige og vidensvirksomheder stor vægt på byens kvalitet og bymiljø og forventer orden og en velfungerende by. *"Det er vigtigt med følelsen af liv. Ikke så meget fordi jeg bruger alle faciliteter, men fordi det er vigtigt med fornemmelsen af, at der er liv og sjæl i byen"* *"Trafikforholdene afgjorde lokaliseringen, tog, s-tog og bus lige til døren."*

Arbejdskraften skal være til stede:

"Vi bor i København, fordi det er her, vi lettest får vores medarbejdere. Det er her de veluddannede er..."

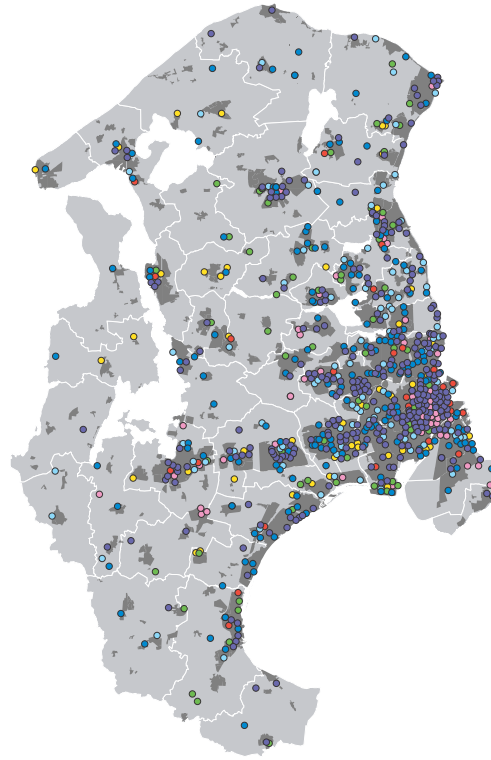
Udfordringen for København er at sikre muligheder for alle grupper og forsøge at overvinde de modsatrettede interesser, de repræsenterer.



Vidensvirksomheder:

Fordelingen af vidensvirksomheder i Hovedstadsregionen viser koncentrationen i Københavns Kommune. Vidensvirksomhederne i dag påpeger selv, at de værdsætter god tilgængelighed til kollektiv transport højt - højere end tilgængelighed til motorvej. Dertil kommer, at de i stigende grad efterspørger kvalitet i bymiljøet og nærhed til byliv. København kan netop modsvare disse kvaliteter.

Kilde: "Bymæssige rammer for videns erhverv", HUR.



- 1. IT Telekommunikation
- 2. Elektronik
- 3. Medico
- 4. Pengeinstitutter, finansiering og forsikring
- 5. Forretningsservice
- 6. Energi og transport
- 7. FoU, Forskning og udvikling

Vækst i vidensservice og IT:

- 30 % af de nye virksomheder i hovedstadsregionen er for vidensservicevirksomheder - i resten af landet er det 17 %
- 18 % af de nye virksomheder er inden for IT/kommunikation i Hovedstadsregionen, mod blot 12 % i det øvrige Danmark

Kilde: HUR: Hovedstadsregionens iværksættere. 2002.

Københavns Kommune er allerede i gang med:

- En arbejdsgruppe nedsat af Københavns Erhvervsråd fokuserer på spillet mellem kultur og erhverv og skal blandt andet udvikle konkrete ideer til, hvordan København kan udløse sit potentiale som kreativ storby
- De årlige erhvervspolitiske handlingsplaner sætter fokus på at bedre erhvervslivets rammebetingelser og indeholder skiftende temaer for at imødegå den dynamiske erhvervsudvikling
- At sætte fokus på den regionale erhvervsudvikling via involvering i udarbejdelsen af HUR's erhvervspolitiske strategi for Hovedstadsregionen
- Index 2005, som er en international designfestival, der skal markere København som en kreativ storby og sætte sig varige spor i byen
- Copenhagen X som er en international by- og boligudstilling, som over de næste ti år vil sætte fokus på kvalitet, arkitektur og planlægning i København

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- at bidrage til at udmønte HUR's erhvervspolitiske strategi, bl.a. via årlige erhvervspolitiske handlingsplaner:
- Vurdere hvordan man fra kommunens side kan understøtte netværk mellem kreative miljøer, mellem universitet og erhvervsliv
- At sætte fokus på initiativer, der kan understøtte vækstmiljøer, innovative iværksættere og byens kulturmiljøer, bl.a. gennem at udpege potentielle forsøgsområder
- Fortsat at understøtte regionens styrkeposition inden for software i udviklingen af Ørestad Nord. - f.eks. med udgangspunkt i netværket Cross Roads Copenhagen.
- Fortsat udnytte regionens styrke position inden for arkitektur og design f.eks. med udgangspunkt i Copenhagen X og Index 2005
- At revurdere sammenhængen mellem den fysiske planlægning og erhvervsudviklingen, herunder vurdere hvilke krav til byens fysiske rammer videns erhvervene vil stille i de kommende år
- At vurdere hvilke initiativer, der skal til for at fastholde og tiltrække udenlandske vidensarbejdere og studerende, herunder at sikre boliger til udenlandske studerende i samarbejde med uddannelsesinstitutionerne og boligformidlerne

BYENS LIV OG BOLIGER

En attraktiv og alsidig boligby

København er blevet en by, hvor rigtig mange gerne vil bo. I en årrække har der været flere, der flyttede til end fra byen. Det afspejles ikke mindst i de stigende priser på boligmarkedet.

Skal kommunen fremover kunne rumme den forudsete befolkningstilvækst og tiltrække og fastholde de forskellige borgere, stiller det store krav til byens videre planlægning, herunder ikke mindst nytænkning, hvad angår boligtyper og grønne områder. Københavns boligudbud og bykvarterer skal være med til at sikre rammerne for livskvalitet for københavnere.

Målet er at udvikle København som en alsidig og attraktiv boligby med et boligudbud, der modsvarer københavnernes behov og ønsker nu og i fremtiden. Det indebærer, at København skal have et varieret boligudbud i bykvarterer med personlighed og et aktivt, sundt og mangfoldigt byliv.

Kvarterer med personlighed

København består af mange forskellige bykvarterer, lige fra de tætte brokvarterer med liv og mangfoldighed til de åbne forstads-kvarterer med en-families boliger og haver. De forskellige kvarterer har forskellige kvaliteter og modsvarer på en række områder det spekter af boligbehov, der efterspørges. Men der er stadig en række udfordringer.

90 % af boligerne i København er etageboliger - og boligen i den tætte by vil nok også fremover være rammen om hverdagen for de fleste københavnere. Her er det centralt at sikre bykvalitet med udgangspunkt i de bymæssige kvaliteter, den tætte by har. Omdannelse af ledige kontorarealer til boliger kan tilvejebringe nye attraktive boliger centralt i byen. Mange gårde er i løbet af en årrække blevet saneret, så de fungerer som bolignære friarealer for beboerne i etageboliger. Det har givet mange en bedre livskvalitet, at der nu er et sted, børnene kan lege og beboerne være ude. Mange af byens pladser er blevet renoveret og på cafélivet ses, at beboerne i høj grad opholder sig uden dørs og bruger hele byens udearealer.

Udviklingen langs havnen åbner mulighed for nye måder at bo i og bruge byen på. Husbåde og boliger ved havnen er eksempler herpå. I forbindelse med omdannelsen langs havnen er der skabt nye muligheder for udfoldelse og udeliv i og omkring vandet med Havneparker, badesteder mv. Der skal i forbindelse med udvikling af friarealer langs havnen også fremover tænkes i kreative baner, så der i de nye byområder fra begyndelsen indtænkes grønne områder og faciliteter til kultur og idræt. Ikke mindst er det vigtigt, at der tænkes i behovene for daginstitutioner, skoler osv.

I Københavns ydre kvarterer med villa- og havebyer, er det centralt at sikre den identitet, som disse områder har; det lokale miljø, de grønne kvaliteter og det

mere åbne præg, som disse områder har. Samtidig efterspørges der også her mere bymæssige pladser.

Et ungt København

I dag er hver fjerde indbygger i byen 20-29 år. Hvert år har kommunen en nettotilflytning på ca. 8.000 unge mellem 20-24 år - mange i forbindelse med studiestart. De unge udgør en gruppe, der bruger byens mange tilbud intensivt; cafeer, parker, badesteder, kulturtilbud osv. Mange af de unge flytter fra byen igen, når de stifter familie - typisk når de er mellem 25-40 år. Tendensen er dog de seneste år gået i retning af, at flere vælger at blive boende i byen, også når de har fået børn.

De ældre (60 og opefter) er der gennem en årrække blevet betydeligt færre af. Denne tendens kan forventes at fortsætte i nogle år endnu, men fra 2010 må der forventes en stigning i antallet af ældre. De ældre sætter også sit præg på bylivet og bruger byens mange tilbud.

Et markant træk ved den københavnske befolkning er desuden de mange enlige. Over 50 % af husstandene består af enlige. Det er ikke kun de unge, der bor alene; mere end 40 % af husstandene i gruppen 30-59 år bebos af en person. Antallet af familier med børn er steget de seneste 10 år; hvorfor der i dag er 41.568 børnefamilier mod kun 35.189 for 10 år siden. Det betyder et stigende behov for pasning og fritidsfaciliteter for børn.

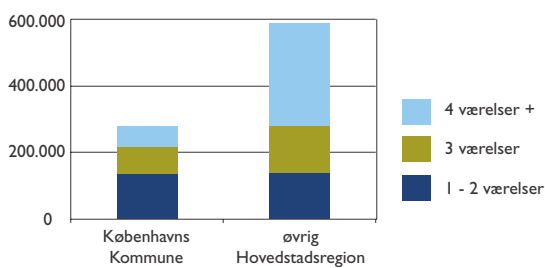
Fremtidens boligefterspørgsel og boligpræferencer

Der vil ske en fortsat vækst i antallet af boligsøgende med ca. 20.000 fra 2002 til 2030. Deres boligpræferencer varierer efter livsform.

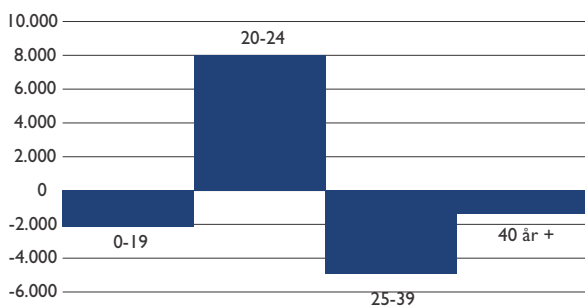
- byboliger til enlige - der bliver flere enlige i gruppen 30-64-årige i det næste årti
- flere forskellige typer familieboliger, herunder både kvalitetsbyboliger og nye typer af byggeföreningslignende boliger - der bliver flere familier i byen det næste årti
- urbane loftslejligheder - der bliver flere enlige i gruppen 30-64-årige det næste årti og derefter også flere i gruppen 20-29-årige



Fordeling af boliger efter størrelse

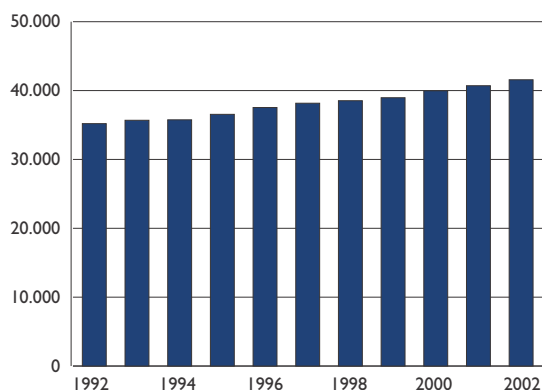


Nettoflytninger i Københavns Kommune 2002



Mange af de unge flytter fra byen igen, når de stifter familie - typisk når de er mellem 25-40 år. Tendensen går dog de seneste år i retning af, at flere vælger at blive boende i byen, også når de har fået børn.

Antal børnefamilier



Antallet af familier med børn er steget de seneste 10 år, så der i dag er 41.568 børnefamilier mod kun 35.189 for 10 år siden. Og det betyder blandt andet et stigende behov for pasning af og fritidsfaciliteter for børn.

Kilde: Københavns Kommunes Statistiske Kontor

Livsformsanalysen viste at:

Københavnerne har forskellige boligbehov, derfor er det vigtigt med kvarterer som opfylder forskellige præferencer.

Københavns villakvarterer på Amager, i Valby, Vanløse, Brønshøj, Husum og NV modsvarer boligvalget hos den gruppe af københavnere, hvor hjemmet, familien og nærmiljøet er meget vigtigt og nogle af karrierefamilierne, som ønsker eget hus og have, men samtidig gerne vil være tæt på byens liv. "Jeg vil ikke bo mere end 30 min. fra Rådhuspladsen, men heller ikke på Rådhuspladsen. Her i Valby er stille og roligt og masser af grønt."

Byens brokvarterer og City tiltrækker mange som prioriterer karrieren både med og uden børn. De vil gerne være tæt på arbejde og byens tilbud. Børnefamilier, som bliver i byen, giver udtryk for, at det blandt andet skyldes, at man får mere tid til børnene pga. mindre transporttid, og så slipper man for at bruge tid på at slå græs og holde have. "Godt med base på Østerbro når man har børn, og så er det rigtig skønt med gårdsaneringen". I denne gruppe er også seniorer, der planlægger at vende tilbage til byen og nyde kulturlivet.

Vesterbro, Nørrebro, Islands Brygge, Christianshavn og områderne langs havnen tiltrækker katalysatorerne, som vil være tæt på byens dynamik, mulighederne og pulsen. Arbejde og bolig kan være samme sted for dem, og drømmen kan være at bo i et kæmpe newyorker-loft.

Men nogle har intet boligvalg, og der er områder i byen domineret af mennesker, som ikke selv har valgt deres bolig, og hvor området præges af sociale problemer. Her er det, at styrke lokalmiljøet og de lokale ressourcer vigtigt for dem, der bor der.

Boligerne i København

Boligerne i København modsvarer i høj grad de mange enlige og de mange unge i byen, da knap 50 % af boligerne er på 2 værelser eller derunder. I den øvrige del af Hovedstadsregionen udgør de små boliger kun en fjerdedel af det samlede antal boliger. De mange små boliger gør det svært for familier og par at finde større attraktive boliger, så de kan blive boende i byen. Derfor tilstræbes der, i forbindelse med nybyggeri, at opføre store, familieegnede boliger. Også sammenlægning af små lejligheder kan øge antallet af store boliger. Byfornyelsen har i en årække været et vigtigt redskab til at forbedre de fysiske rammer i den eksisterende by. Byfornyelsen har hidtil koncentreret sig om brokvartererne og ikke mindst Vesterbro, hvor der er blevet gennemført en karrevis og bevaringsorienteret byfornyelse. Efterhånden som de tungeste byfornyelsesproblemer er blevet løst, er der behov for at formulere en bedre og mere helhedsorienteret byfornyelsesstrategi. Kommuneplan 2005 vil derfor indeholde en byfornyelsesstrategi, der indeholder retningslinier for hvilken type indsats kommunen vil lægge vægt på for at fremme lokalområdernes udvikling.

Den fleksible by

En af hovedudfordringerne i de kommende år bliver at skabe en mere fleksibel by. En levende by skal rumme mange forskellige livsformer og give plads til mange former for aktiviteter. Her er multifunktionalitet et nøgleord - både når det handler om boliger og om byens fælles rum: Parker, pladser, sports- og kulturfaciliteter osv.

Når der bygges nye boliger, skal der være større muligheder for at indrette efter eget ønske, vægge, der kan flyttes, så lejligheden kan ændres efter familietype og individuelle behov. Der er også behov for fleksibilitet, når kontorlokaler står tomme, og derfor kan udnyttes til boliger. Når udtjente industriområder og -bygninger

omdannes, skal der tænkes kreativt. Her ligger rigtig gode muligheder for at skabe spændende og anderledes byområder med autenticitet. Det skal overvejes, om der kan tænkes mere fleksibelt, når det gælder boligens uderum, sådan at man eksempelvis kan nedsætte kravet om parkeringspladser ved ungdoms- og ældreboliger og boliger til særligt udsatte grupper. Også mindre friareal til boliger kan accepteres, hvis der til gengæld laves tilsvarende mere fælles, offentligt friareal tæt ved boligen. I de offentlige rum skal tænkes multifunktionelt, så idrætshuset også kan bruges til teater, udstillinger, undervisning osv., så der kan skøjtes på pladsen om vinteren, og de grønne åndehuller kan give plads til mange forskellige former for udfoldelse.

Forbedring af den eksisterende by

I den eksisterende by skal indsatsen med byfornyelse og kvarterløft videreføres. Der er stadig 7.000 lejligheder i København, som ikke har eget toilet og 40.000, som ikke har eget bad. Der er derfor stadig et stort behov for en byfornyelsesindsats i en række områder. Vel at mærke en indsats som tager hensyn til de særligt udsatte grupper: I nogle kvarterer er der brug for en helhedsorienteret indsats, hvor der både ses på boligerne, det sociale og kulturelle liv, de grønne områder, pladser osv.

I forhold til det rekreative islat i byen, skal der tænkes i en mosaik af tilbud; fra de helt nære fristeder - altanen, tagterrassen, det grønne gårdrum, stillegaden, de bolig-nære grønne frimærker, lokalparken, kvarterparken til de unikke naturoplevelser i de større bydels- og regionalparker.

Det nye byggeri

Der er et stort behov for at få bygget nye boliger i byen - især større boliger, som der ikke er mange af i København. Der ligger her en udfordring i at sikre, at der bygges med kvalitet og en bred beboersammensætning - blandt andet ved at bygge

med blandede ejerformer. At bygge nyt med blandede ejerformer indebærer en række administrative, lovgivningsmæssige og økonomiske udfordringer, hvilket der skal arbejdes på at overvinde.

Der er mange hensyn, der skal tages, når man bygger nyt. Tætheden i nybyggeri skal helst ikke være for lav, da den tætte by er et vigtigt udgangspunkt for at skabe kvarterer med et tilstrækkeligt befolkningsgrundlag til at sikre bymæssighed, butiksliv, offentlig transport, offentlige tilbud og alle de andre ting, der er med til at give liv i de nye områder - også efter kl. 17.

Samtidig skal der i nye byområder indtænkes rekreative muligheder; både det bolignære fristed og de større parker, som giver lyst til et varieret udendørs liv og bevægelse. Det er vigtigt, at nye grønne områder udformes og indrettes så robust, at fornyelse er muligt med tiden.

Mange steder i den eksisterende by savnes gode bydelsparker, grønne områder og pladser, der er åbne for alle. Det rekreative er et væsentligt element i sikringen af en bæredygtig by, men herudover har selve indretningen af byens kvarterer betydning for byens bæredygtighed, hvilket er et væsentligt indsatsområde i den fremtidige byudvikling. Når der bygges nyt, skal det gerne være miljørigtigt - og boliger og friarealer bør ikke belastes af trafikstøj. Der kan f.eks. etableres udendørs "stilleområder" i byen, der, lige som byens øvrige grønne områder, vedligeholdes og plejes på en økologisk forsvarlig måde.

Ældreboliger

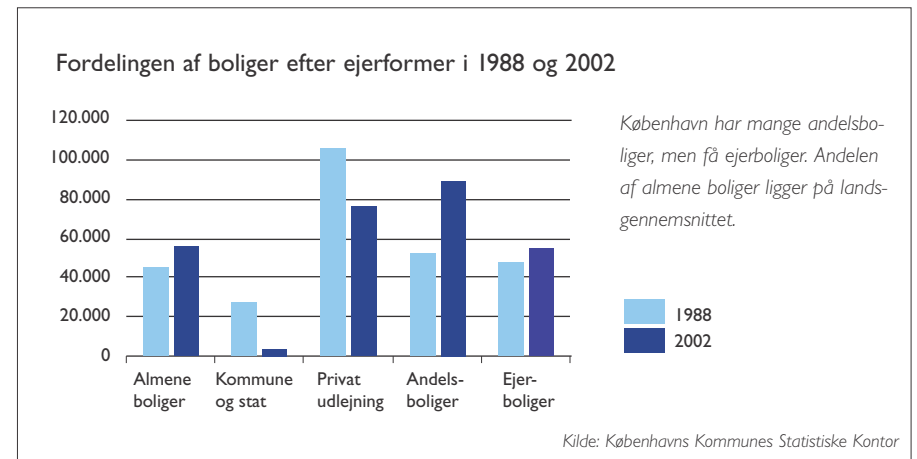
Siden 1992 er der etableret 5.200 almindelige ældreboliger og plejehjemslignende ældreboliger. Samtidig er antallet af ældre faldet, så der i dag er 1/3 færre ældre i København. Det betyder, at antallet af boliger til ældre er steget markant til ca. 190 boliger pr. 1000 ældre i dag.

De traditionelle plejehjem er utidssvarende. Der er derfor behov for en modernisering

af disse, herunder at sikre at de bydele, der har den laveste dækningsgrad, bliver tilgodeset med moderne plejeboliger. 80 % af de ældre bor i den almindelige boligmasse. Her skal tænkes i tilgængeligheden for ældre og handicappede og friarealer. Ældrebefolkningens økonomiske, sundhedsmæssige og sociale situation vil ændre sig. Det stiller kommunen over for nye udfordringer på ældreområdet, bla. for at skabe varierede boligtilbud.

Boliger for unge

Antallet af unge i København har over en længere årrække været stigende trods faldende ungdomsårgange. Og flere flytter til København i forbindelse med studie. Også i de kommende år må forventes, at flere unge vælger at flytte til hovedstaden. Den store efterspørgsel efter begunstige boliger imødekommes ved at ommærke nogle af de små almene boliger, så de fremover udlejes til unge, og bygge nye



ungdomsboliger - primært i Ørestad og ved eksempelvis midlertidigt at udleje ledige ældreboliger til studerende, samtidig med at det regionale samarbejde styrkes.

Særlig indsats for de svageste

Hver tredje ledige almene bolig stilles i dag til rådighed for kommunens løsning af boligsociale opgaver. Det er imidlertid ikke nok til at skaffe tilstrækkelig mange boliger

til de mennesker, som er kommet i en situation, hvor de ud over at mangle en bolig, også har alvorlige sociale problemer. Der er i 2000 indgået en aftale mellem Københavns Kommune og den almene boligsektor om i årene 2001 - 04 at opføre og indrette 600 - 1.200 boliger til særligt udsatte grupper. Disse boliger er nu under etablering, hvoraf en del først forventes at stå klar i 2005/06.

Københavns Kommune er allerede i gang med:

- At realisere den boligpolitiske strategiplan "Boliger for alle" 2001-2004
- Byfornyelse og Kvarterløft
- Byggeri af flere familieboliger bla. via udbud af byggeriet af nye almene boliger
- Understøtte lejlighedssammenlægninger for at sikre gode og billige boliger
- Understøtte kvarterernes udvikling, via byudviklingspuljen, hvor borgernes egne initiativer kan understøttes
- Understøtte mobiliteten på boligmarkedet, via rådgivningsordningen for ældre
- Etablere flere bomuligheder for særligt udsatte grupper
- Tilvejebringe flere ungdomsboliger
- Sikre bæredygtig byggeri via retningslinjer for miljøorienteret byfornyelse og nybyggeri
- Fremme indretning af tagboliger i tagetager

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- Revision af den boligpolitiske strategiplan, herunder vurdere hvordan livsformernes forskelligheder kan integreres og sikre en social balanceret udvikling via blandende ejerformer
- Omdannelse af ledige kontorer til boliger
- Nybyggeri af familieboliger og lejlighedssammenlægninger
- Boligexperimentarium med fokus på byboligens muligheder og kvaliteter
- I parkeringsstrategien, at sætte fokus på parkeringsforhold i forbindelse med boliger
- Bygge seniorbofællesskaber, f.eks. i Ørestad
- Fortsætte og udbygge indsatsen for at bygge boliger til særligt udsatte grupper
- Tilvejebringe flere ungdomsboliger, samt sikre at byggeri af nye ungdomsboliger som udgangspunkt placeres i de større udviklings- og omdannelsesområder, og at ungdomsboliger i den eksisterende by helt overvejende etableres ved omdannelse af eksisterende bygninger som udelukkende egner sig til ungdomsboliger
- Udarbejde en ny boliglokaliseringsstrategi og udpege nye boligområder, for at skabe forudsætning for en boligudbygning på ca. 1.500 boliger om året
- Gennemføre en kortlægning af de forskellige bykvarterers kvaliteter på baggrund af livsformsanalysen og som grundlag for boliglokaliseringsstrategien
- Udarbejde en byfornyelsesstrategi og udpege nye områder til områdefornyelse, som en videreførelse af kvarterløftindsatsen og byfornyelsesindsatsen
- Tilvejebringe flere kolonihaver til københavnere

DEN MANGFOLDIGE BY

Byens mangfoldighed

København er en by præget af stor mangfoldighed. Det er resultatet af flere familier i byen, øget indvandring og stor tilflytning af studerende. København er også præget af en meget stor ind- og udflytning, som ikke mindst hænger sammen med, at hovedstaden er universitetsby og erhvervscentrum. De markante ændringer i befolknings sammensætningen er også et resultat af en international udvikling, hvor samkvæmmet på tværs af stater og regioner øges.

Målet er, at København fortsat skal udvikle sig som en mangfoldig storby med livskvalitet, plads og muligheder til alle, uanset social, kulturel og etnisk baggrund. København skal udvikle sig i samspil med alle københavnere.

Det er variationen i bybilledet, kvarterernes forskellige særpræg og borgernes forskellige levevis, som gør København til en mangfoldig by. Det er karakteristisk for store dele af København, at der, selv inden for de enkelte boligkvarterer, bor folk fra mange sociale lag og med forskellig kulturel baggrund.

Over en årrække har København fået flere indbyggere med anden etnisk baggrund end dansk. Næsten hver femte københavnere er indvandrere eller efterkommer af invandere. Det ses bl.a. i bybilledet, hvor mange kiosker, grønthandlere og restauranter drives af de nye københavnere. Hovedstaden er også der, hvor mange

kunstnere, musikere og designere vælger at slå sig ned. Byen fremstår som et fri- sted for homo-, bi- og transseksuelle. Og internationalt er København ikke mindst kendt for Christiania med dets helt egen mangfoldighed.

Byens store mangfoldighed er en styrke, som betyder, at København skiller sig ud og fremstår som en tolerant by. De mange forskellige strømninger i hovedstaden gør den spændende at besøge, bo og arbejde i og tilfører også byen dynamik. Den kulturelle mangfoldighed giver byen gode muligheder for at tiltrække veluddannede og kreative medarbejdere, samt iværksættere inden for de fremtidige serviceerhverv og højteknologiske brancher. Det er derfor vigtigt, at Københavns Kommune i sin kommunikation med sine borgere og omverdenen afspejler byens mangfoldighed.

De flere unge, indvandrere og andre tilflyttere, som måske kun bor i byen i en kort periode, stiller nye krav til, hvad byen skal kunne i fremtiden. Udviklingen rummer en fare for en øget opdeling af byen, hvor det gensidige kendskab til hinanden bliver mindre. Det kan medføre mindre tolerance. En af de store udfordringer for København er derfor at fastholde byen som en by, hvor kvartererne har en bred sammensat befolkning - socialt, kulturelt og etnisk.

Plads til alle

København rummer en stor variation i boliger. Skal København også i fremtiden

være en mangfoldig by med plads til alle uanset social, kulturel og etnisk baggrund, forudsætter det et varieret udbud af boliger i de enkelte bydele, som kan opfylde forskellige gruppers behov.

København har stadig mange små og utidssvarende boliger. Københavns Kommune vil derfor styrke indsatsen for at få bygget flere gode boliger med forskellige ejerformer og fortsat arbejde for forbedringer af de eksisterende boliger og bykvarterer. Den aftale, der er indgået mellem Københavns Kommune og den almennyttige boligsektor om, at der skal bygges eller omdannes 600-1.200 boliger, der skal fungere som boliger for særligt udsatte grupper, er en vigtig grundsten i fastholdelsen af en mangfoldig by, der bygger på social ansvarlighed, tryghed og gensidig hensyn.

Der findes fortsat kvarterer i København, som er præget af nedslidte bebyggelser og store sociale problemer. Der har i de senere år været en tendens til, at stadig flere særligt udsatte grupper og indvandrere med ringe eller ingen tilknytning til arbejdsmarkedet, bor i bestemte kvarterer og i nogle almene boligafdelinger. Det hæmmer integrationen. Københavns Kommune har i løbet af de sidste 10 år gennemført en række tiltag for at modvirke denne udvikling - f.eks. i form af kvarterløft. Der er dog fortsat behov for en indsats for at styrke integrationen, den kulturelle mangfoldighed, skabe social vækst og modvirke ghettodannelse.

Christiania er et eksempel på et område i byen med mangfoldighed og særpræg, som er med til at give København et image som en kreativ og rummelig by.

Det er en kvalitet, at København har nogle usædvanlige byområder, men det kræver gensidig tolerance. Regeringens helhedsplan for Christianiaområdet kan give anledning til en diskussion af, hvordan disse kvaliteter styrkes og fornyes.



Muligheder for alle

Som mangfoldig by skal der også være mulighed for, at alle uanset social, kulturel og etnisk baggrund kan udvikle sig og bidrage til fællesskabet.

København rummer en stor gruppe borgere på kontanthjælp, der har svært ved at finde en plads på arbejdsmarkedet. Blandt de ledige er der mange med kortvarig eller ingen erhvervs erfaring og lavt uddannelsesniveau. Der er derfor behov for en forstærket uddannelses- og beskæftigelsesindsats. Der er positive forventninger til nye partnerskaber mellem kommunen og erhvervslivet, hvor samarbejdet handler om, at virksomhederne får mulighed for at møde de arbejdsløse og lære deres kvalifikationer at kende og derved bidrage til integrationen.

København har over en længere årrække modarbejdet forslumning, social forarmelse og hjemløshed i en række kvarterer i byen. Det er sket bl.a. gennem byfornyelse, kvarterløft, boligsocial indsats, og etablering af boliger til socialt udsatte grupper og til såkaldte "skæve eksisterer". Kommunen har gennem dialog med borgere og lokale, samt ved støtte i hverdagen til særligt udsatte grupper, kunnet integrere og fastholde dem i lokalmiljøet.

I enkelte lokalmiljøer sættes en dagsorden af grupper med unge af anden etnisk baggrund, der gennem kriminalitet, rodløshed og asocial adfærd afviser dialog og samspil. Dette udfordrer den lokale tole-

Københavns Kommune er allerede i gang med:

- Gennemførelsen af boligstrategiplanen "Boliger for alle"
- Byfornyelse, Kvarterløft i Femkanten, Holmbladsgade Kvarteret, Kongens Enghave, Nørrebro Park Kvarter og Nord-Vest samt partnerskabsområderne Tingbjerg og Remisevænget
- Etablering af boliger for særligt udsatte grupper
- Integrationsindsatsen via Modtageenheden for nyankomne udlændinge
- Beskæftigelsesindsatsen f.eks. via oprettelse af Etnisk Enhed og Erhvervspolitiske initiativer via Erhvervspolitisk handlingsplan 2004
- "Mangfoldig Arbejdsplads Projekt"
- Analyse af udfordringerne med integration på bolig- og erhvervsområdet
- Udvalget for Demokrati- og Serviceudvikling arbejder med nye demokratiske initiativer, som skal give bedre rammer for nærdemokratiet og styrke den demokratiske dialog

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- At byens mangfoldighed afspejler sig i den demokratiske dialog mellem politikerne og københavnere og kommunens kommunikation med borgerne
- Integrationsstrategi for bolig-, erhvervs-, beskæftigelses- og uddannelsesområdet, som skal forbedre særligt udsatte og etniske gruppers beskæftigelse og velfærd
- Gennemførelse af handlingsplan for området omkring Mjølnerparken
- Gennemføre en kortlægning af de forskellige bykvarterers kvaliteter på baggrund af livsformsanalysen
- Udarbejde en byfornyelsesstrategi og evt. udpege nye områder til områdefornyelse, som en videreførelse af kvarterløftindsatsen

rance og rummelighed og kalder på nye, utraditionelle løsninger på integration og social ansvarlighed i familien, skolen, lokalsamfundet og arbejdsmarkedet.

Byfornyelse og kvarterløftindsatsen har gjort flere af byens kvarterer attraktive for en bredere gruppe af borgere - også for erhvervsdrivende. Denne udvikling, hvor København har haft held til at vende en

negativ spiral, skal fastholdes og styrkes. I et trygt boligmiljø opfattes kulturelle, sociale og etniske forskelle ikke som en trussel, men som en berigelse af byens liv, hvilket livsformsanalysen bekræfter.

FRITID OG MØDESTEDER

Byen bliver brugt mere - et nyt byliv

En række nye tendenser peger på nye behov for indretning af byrummet. Københavnerne lever i dag i højere grad end tidligere et udendørs liv, hvor en stor del af fritidslivet er flyttet ud i byens offentlige rum. Bl.a. er der igennem de sidste år inden for idrætslivet sket en stor opblomstring særligt inden for den selvorganiserede idræt, ligesom der ses et stigende behov for at benytte byens offentlige rum som møde- og opholdsrum. København står med en ændret befolkningsprofil over for en stor opgave med udvikling af byens rum, således at de fysiske rum i byen kan inspirere og motivere byens borgere til øget fysisk aktivitet og dermed styrke folkesundheden.

Målet er at udvikle København som en by med livskvalitet og et sundt bymiljø ved at sikre de fysiske rammer for bylivet. Det indebærer, at der skal sættes fokus på Københavnerens muligheder for at udfolde sig aktivt i byens rum uanset alder, køn, etnisk oprindelse og interesser. København skal styrke og udvikle rammerne for hverdagens demokrati.

Københavnerne mødes i byens rum i deres fritid eller i frokostpausen - på cafeer, pladser, til udendørsarrangementer, på legepladsen eller i parken for at løbe en tur. Antallet af steder der kan tilbyde udeservering er næsten tredoblet på 10 år. Samtidig er der sket et opbrud i den

traditionelle opdeling mellem arbejdstid og fritid, således at byens rum benyttes af flere på alle døgnets tider. Det nye byliv sætter pres på brugen af byrummene.

Forskellige typer mødesteder

I København er der både formelle og uformelle mødesteder. Begge er vigtige for livet i København. De formelle er kultur- og medborgerhusene, bibliotekerne og kvarterhusene, der fungerer som rammen for byens netværk og fællesskaber, hverdagens demokrati og engagement.

Der opleves et stigende krav fra brugerne om bedre service og større professionalisme. Kommunen står derfor over for en opgave med at gøre tilbuddet mere tidsvarende med udgangspunkt i det nye byliv og behovet for gode mødesteder.

Mange københavnere er i dag aktive i brugerbestyrelser, i lokale foreninger, projekter og aktuelle debatter. Udvalget for Demokrati- og Serviceudvikling drøfter mulighederne for at give københavnere bedre rammer for deres demokratiske aktiviteter og styrke dialogen mellem politikere og københavnere ved at skabe lokale demokratiske mødesteder. Lokale mødesteder og øget dialog skal få flere københavnere til at engagere sig, give deres mening til kende og deltage i lokale fællesskaber, som i højere grad kan blive drivkraften i byens udvikling.

De uformelle mødesteder er byens pladser, parker og gaderum. Byens pladser og rum bruges ikke bare i Indre By, men i høj

grad nu også i byens brokvarterer, hvilket ses tydeligt på Skt. Hans Torv på Nørrebro, Bopa Plads på Indre Østerbro og Havneparken på Islands Brygge. De fem kvarterløft i København har bl.a. vist, at borgerne efterspørger gode byrum og pladser, der kan fungere som mødesteder for kvarterets beboere og til idræt og bevægelse. Et vigtigt element i den foranderlige og levende by er de midlertidige arrangementer i byens rum, f.eks. kulturhavn på Islands Brygge og fotoudstilling på Kgs. Nytorv og skøjtebane om vinteren.

En storby som København rummer også en række mødesteder af international interesse, f.eks. Tivoli, Langelinie, Christiania, Bella Center, Rådhuspladsen, Strøget, snart den nye opera og DR-byens koncertsal. Disse mødesteder er vigtige for København som en europæisk metropol og for byens dynamik og puls.

Idræt og bevægelse

Københavnerne dyrker idræt og motion som aldrig før. I dag er omkring to tredjedele af byens voksne borgere idrætsaktive. For de 11 til 15 åriges vedkommende dyrker omkring 90 % idræt. Alt tyder på, at den stigende idrætsaktivitet vil fortsætte. Det betyder, at presset på byens idrætsfaciliteter - der i forvejen er stort - fortsat vil stige.

I takt med at flere københavnere er blevet idrætsaktive, er idrætsbilledet ændret. Tidligere var foreningsidrætten den dominerende organisationsform. I dag er billedet langt mere broget.



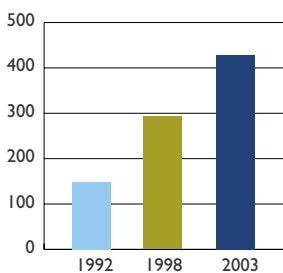
Livsformsanalysen viste at:

Københavnere elsker, at byen har mange tilbud. Det er netop en af grundene til, at man bor i København. Hvad enten det er kulturliv eller sportsfaciliteter. Men mange påpeger, at byen er underforsynet med idrætsområder og sportsfaciliteter.

Københavnere vil gerne være aktive i deres fritid, og det behøver ikke være lokalt: "Biograf og svømmehal mangler man i Valby - og dog - hvorfor skal hver bydel have de store ting, der er dyre at drive?" Nye måder at udnytte byens rum på, som er tilgængelige for alle, synes man godt om: "Havnebassinet - det er meget fint, at det ikke koster noget. Det er jo for alle mennesker - om man bor i en lille eller stor lejlighed." Havnebassinet fremhæves af mange som rigtig godt.

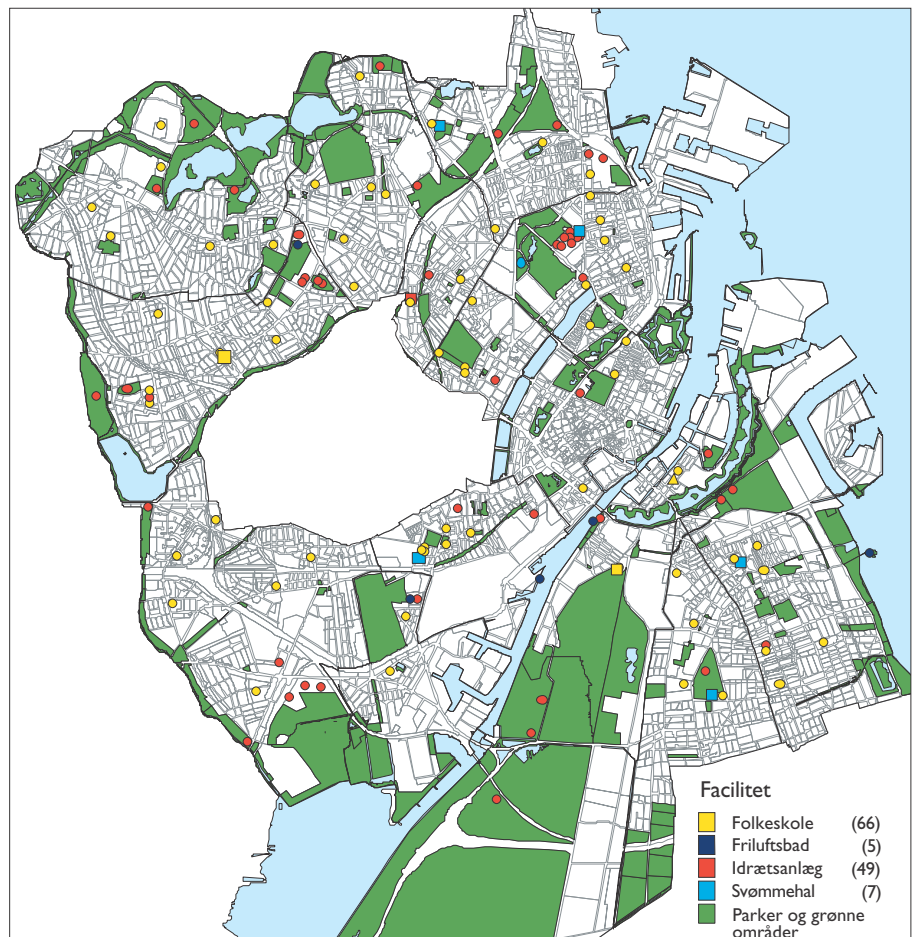
Københavnere ønsker flere gode mødesteder ikke kun i Indre By og på broerne, men også i de ydre bydele: "Der mangler et godt sted, hvor man mødes i Brønshøj - Altså et sted, hvor man naturligt kommer til at falde i snak, og hvor der er plads til at sætte sig." Caféter er ofte det, man bruger som mødested, ellers er det bundet op på formelle netværk igennem institutioner eller frivilligt arbejde.

Antal tilladelser til udeservering i Københavns Kommune



Kilde: Vej & Park, Københavns Kommune

Der er mange idrætsfaciliteter i København. Men befolkningens fritidsliv med en stigning i selvorganiseret idræt og aktiv brug af byens rum betyder, at byens idrætsfaciliteter skal tænkes bredere. Idræt og bevægelse sker ikke kun i idrætsanlæggene. En stor del af københavnernes leg og bevægelse foregår i byens rum. Byen skal derfor tænkes som en facilitet i sig selv - den tredje facilitet, og det er i byens rum, at udviklingsmulighederne ligger.



Det er værd at bemærke, at tilslutningen til den traditionelle idræt (håndbold, fodbold, svømning, gymnastik osv.) ikke er blevet mindre, der er blot kommet flere aktiviteter og aktive til. Derfor skal idrætsfaciliteterne i Københavns Kommune udvikles i behørig respekt for de mange brugergrupper og deres forskelligartede behov.

De fysiske rammer for idrætsudfoldelsen er i dag ikke begrænset til de traditionelle idræts- og svømmehaller. Både hos de idrætsaktive københavnere og hos byens øvrige borgere er der stor lyst til at indtage byens rum. Man betegner ligefrem byens rum som "den tredje facilitet".

De selvorganiserede idrætsudøvere er blandt andet løbere, rullere, svømmere, skatere og cyklister. En del af de udendørs aktiviteter er sæsonbetonede med skøjteløb og havnebadning som de to yderpoler. Det nye idræts- eller aktivitetsbillede stiller nye og anderledes krav til faciliteternes antal, udformning og placering. Derfor er hovedudfordringen på idræts- og bevægelsesområdet at skabe gode muligheder for at dyrke motion i København, uanset organiseringsgrad eller aktivitet.

Byrummet med dets parker, pladser, gårdarealer og øvrige rekreative rum åbner mulighed for at medtænke idrætten. Set i et folkesundhedsperspektiv er det vigtigt, at byrummet indrettes som mødesteder, der indbyder borgerne i alle aldersgrupper til bevægelse og sameksistens.

Inden for de seneste år er der etableret en lang række "byfaciliteter", f.eks. skøjtebaner, havnebade, skaterramper, klatrevægge, petanquebaner og baner til boldspil. Det københavnske byrum rummer imidlertid fortsat et uudnyttet potentiale, men der er kamp om pladsen. Derfor er det vigtigt at sikre stor fleksibilitet i den fremtidige udnyttelse af de offentlige fællesarealer.

Fleksibilitet giver mere plads

For at tilgodese flest interesser i byrummet, vil fleksibilitet og multifunktionalitet være nøgleord for den fremtidige udvikling af de offentlige byrum.

Ved at sikre en robust og multifunktionel indretning af byrummet sikres, at mange kan gøre brug af faciliteterne, og det undgås, at kun særlige grupper har eneret på at anvende særlige arealer.

Ved at understøtte flere fleksible byrum, der har forskellige udnyttelsesmuligheder, sikres bredden. Det vil sige, byrum ud tænkt på en måde, så de kan bruges midlertidigt til forskellige formål. Byrummet bruges f.eks. til loppemarked den ene weekend og street-fodbold den næste. Men selve grundbyrummet skal være en robust og holdbar løsning, et byrum, der tåler skiftende brug og skiftende tiders krav. Dette kan sikre åbenhed, fleksibilitet og kvalitet i byens rum. Samtidig skal rummene indrettes inspirerende, varierede og smukke.

Havneparken ved Islands Brygge med det populære Havnebad og den kommende Prags Boulevard er sammen med den fleksible anvendelse af Kongens Nytorv og Genforeningspladsen gode eksempler på en multifunktionel indretning og fleksibel udnyttelse af byrum. De viser, hvordan byrum kan planlægges på en måde, der tilgodeser flere aldre og mange udfoldelsesmuligheder inden for samme areal.

Udfordringer

Udviklingstendenserne omkring københavnernes brug af byen giver en række nye problemstillinger for planlægningen af fremtidens byrum. Københavnerne ønsker flere gode byrum, der kan fungere som forskellige typer mødesteder. Det vil gavn kvaliteten af bylivet og attraktionsværdien for tilflyttere og gæster. Et aktivt byliv kan medvirke til at højne den generelle sundhedstilstand i København.

Det er en stor udfordring både at tilfredsstille det stigende behov, der er for at udfolde sig i byens rum og faciliteter; til idræt og bevægelse og samtidig til almindeligt byliv. De forskellige grupper har forskellige interesser, som kan være konflikterende i en række tilfælde. På den anden side er byens rum "den tredje facilitet", og en række pladser de sidste år viser gode eksempler på nye multifunktionelle byrum. Nytænkning, fleksibilitet og multifunktionalitet er nøgleord i en fremadrettet planlægning af bylivets rammer i den tætte storby.

Der er forskel på, i hvilket omfang, de forskellige kvarterer har byrum, der kan fungere som mødesteder og ramme om leg og bevægelse. Samtidig ses meget forskellige behov i de forskellige kvarterer; jf. livsformsanalysen. Der er derfor behov for et overblik over byrummene som ramme for fritid og byliv.

Der er iværksat en række initiativer de seneste år, men det skal vurderes, om der er behov for en samlet bylivsstrategi for at koordinere en tværgående strategisk indsats. Hensigten bør være, at en overordnet strategi skal kunne tilgodese alle behov i byrummene, således at så mange københavnere som muligt - på tværs af alder, køn, etnisk oprindelse, interesser og organiseringsgrad - kan få glæde af byens rum og faciliteter. Det skal ske ud fra en samlet afvejning af livskvaliteten i de enkelte kvarterer.

Samtidig er der behov for at tænke byen som en facilitet i sig selv - den tredje facilitet og understrege, at det er i byen og i byens rum, at udviklingsmulighederne ligger. Dette kræver dog nogle mere grundige tværfaglige overvejelser om, hvordan dette kan gøres.

I Ørestad er der etableret et "Bevægelsesklart område". Med en træningspavillon, boldbaner og bænke er der mulighed for leg og afslapning for både børn og voksne. Området er etableret på et areal, der på sigt også skal rumme en daginstitution. Målet med projektet er blandt andet at bruge idræt til at understøtte liv og aktivitet i en ny bydel.



Københavns Kommune er allerede i gang med:

- Parkpolitik - som er retningsgivende ved en fremtidig planlægning af byens parker og grønne områder
- Idrætspolitisk redegørelse 2004, hvor et af fokusområderne er, at der fortsat skal ydes en særlig indsats for børn og unge
- Synliggøre cykling som en miljøvenlig, sund og effektiv transportform
- Handlingsplan for tilgængelighed - forbedre den fysiske tilgængelighed for handicappede og andre i byens rum
- Udarbejde en byrumshandlingsplan, der skal fastlægge retningslinier og principper for de kommende års pladsomdannelse
- Folkesundhedsplanen, der skal sikre københavnernes sundhed og livskvalitet, bl.a. via en indsats for de offentlige rum
- Et udvalgsarbejde for nærdemokrati og service
- Debatoplæg til Den Blå Plan, der skal sikre liv og nye aktiviteter langs og i havnen
- Samarbejde mellem skoler og idræt om at sikre, at idrætsfaciliteterne på skolerne også er egnet til forenings- og selvorganiseret idræt uden for skoletid
- Understøtte kvarterernes udvikling via byudviklingspuljen, hvor borgernes egne initiativer kan understøttes



I forbindelse med Kvarterløftprojektet i Holmbladsgadekvarteret er det besluttet, at Prags Boulevard skal vitaliseres. Boulevarden skal fremover være et attraktivt grønt rekreativt område. Det nye byrum er projekteret i samarbejde med beboerne. Hele strækningen er blevet projekteret som et multifunktionelt byrum bestående af syv aktivitetsfelter:

- to multifunktionelle idrætsbaner til basketball, minitennis, fodbold, rulleskøjter mm.
- to opholdspladser
- en scene til udendørs arrangementer
- små blomsterhaver, der skal drives af lokale beboere
- et skaterområde

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- At følge parkpolitikken op med Grønne Bydelsatlas, der kortlægger grønne områder og udviklingspotentialer i bydelen
- Fortsætte arbejdet med byrumshandlingsplanen for at forbedre og forskønne byens rum
- Vurdere om der er behov for en samlet bylivsstrategi, der koordinerer de tiltag, kommunen har igangsat og vil igangsætte i de kommende år
- Sætte fokus på potentialerne for en områdebaseret byrumsfornyelse med afsæt i de erfaringer Københavns Kommune har fået fra de fem kvarterløftindsatser, Byer-for-alle området i Tingbjerg og Partnerskabsprojektet i Remisevænget
- Samtænkning af undervisning, idræt og kultur i Sydhavnen og Ørestad

BØRN OG UNGE I BYEN

Flere børn og unge i København

Gennem 90'erne er der sket en kraftig vækst i antallet af børn og unge i København. Antallet af børn, der bliver passet uden for hjemmet i dagtimerne, er stort. Udbygning af især dagtilbud, men også skoler har derfor været centrum for den fysiske planlægning på børne- og ungeområdet de seneste år. Der er allerede pladsgaranti til fritidshjem og -klubber. Med vedtagelsen af Børneplanen vil der fra 2005 også være pladsgaranti for de mindste børn. Nu skal næste skridt tages, hvor der skal sættes fokus på byens kvalitet, som ramme om børn og unges hverdag. Udvikling, trivsel- og sundhedsperspektivet skal inddrages i planlægningen.

Målet er at sikre børn og unge fysiske rammer, der giver mulighed for alsidig udvikling og udfoldelse - og dermed understøtte en åben og tolerant adfærd over for andre mennesker. Det betyder blandt andet, at børn og unge skal kunne mødes og færdes frit i et sundt og trygt miljø, og at de skal have indflydelse på udformningen af det offentlige rum og tilbud - respekt, dialog, tillid og ligeværd gælder også på dette område.

Børn og unge i København bor i og bruger alle bydele. I en lang periode har brokvartererne ikke været præget af mange børn og unge, men den udvikling er vendt. Derfor har ikke bare udformningen af boligkvartererne, men alle de fysiske rammer København skaber for børn og

unges sundhed, trivsel og udvikling, stor betydning.

København som storby og hovedstad huser mange arbejdspladser med højtuddannet personale, men har også en overrepræsentation af sociale problemstillinger, især i nogle kvarterer. Familiestrukturen i København er ligeledes meget varieret, hvilket er med til at give meget forskellige hverdage og muligheder for de københavnske børn og unge.

Der er forskel på, hvilke fysiske rammer, tilbud og faciliteter henholdsvis børn og unge har brug for.

En sund og god by for børn

Byens indretning har stor betydning for børns fysiske udfoldelsesmuligheder og dermed for deres sundhed og trivsel.

Børn færdes daglig mellem dagtilbud eller skole, hjem og fritidsaktiviteter. Det er vigtigt at børnene har mulighed for selv at kunne færdes til fods eller på cykel, til skole og fritidsaktiviteter og bruge parker til sport og leg. Trafiksikkerhed er vigtig for, at børnene kan færdes på egen hånd. De trafikforhold, børn og unge skal lære at færdes i, varierer meget fra bydel til bydel. Der er allerede fokus på skolebørnenes sikkerhed blandt andet i form af en tværgående arbejdsgruppe i Københavns Kommune, som sammen med politiet prioriterer, hvilke sikkerhedsfremmende projekter, der skal udføres.

Børn tilbringer hovedparten af deres tid i

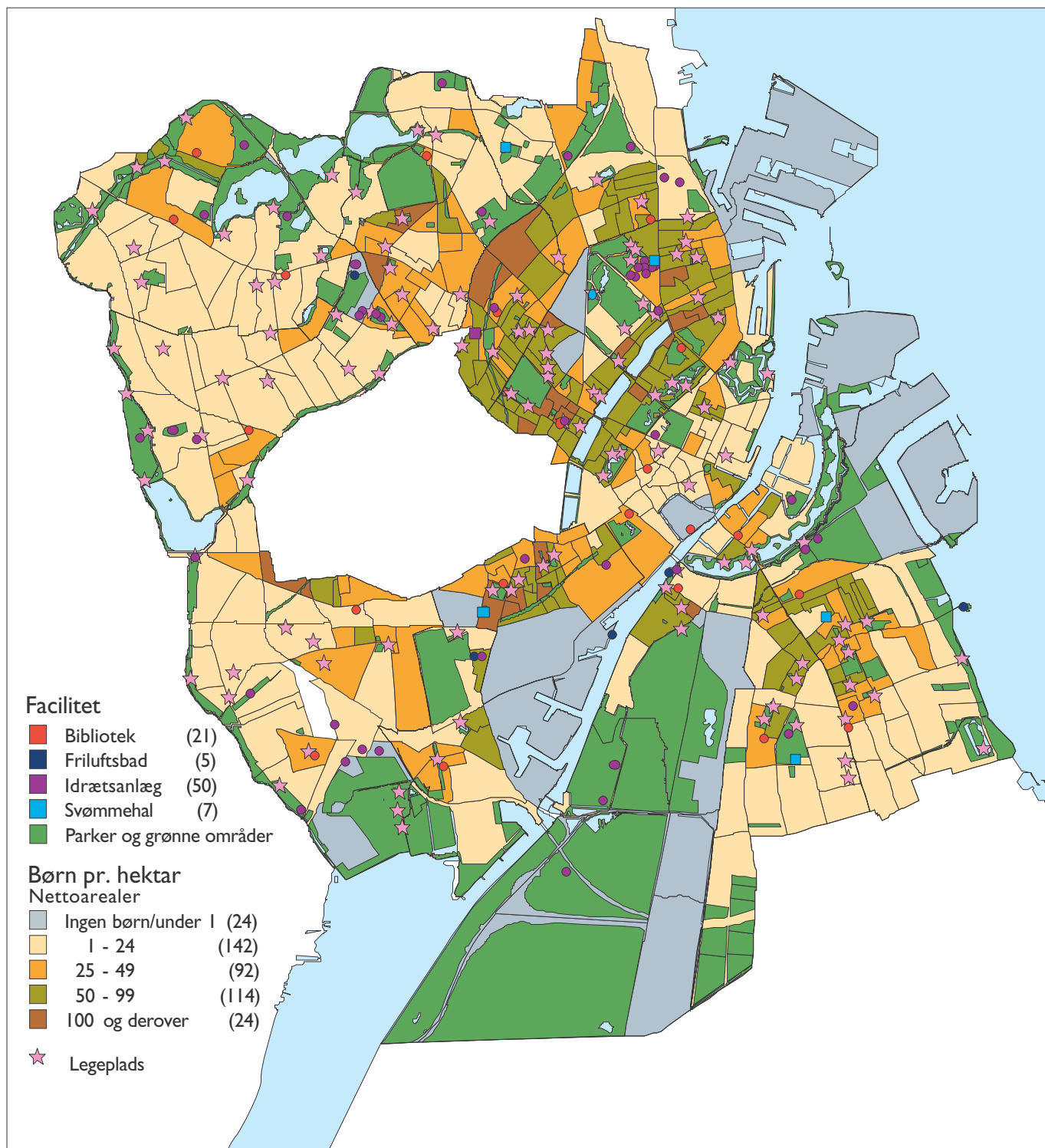
institutioner. Derfor er kvaliteten og variationen på legepladser og i grønne områder afgørende for børns udfoldelsesmuligheder og oplevelser. Det bør derfor være et væsentligt indsatsområde for Københavns Kommune i de kommende år at udvikle lege- og aktivitetsområderne i byen. Legepladser må tænkes i nye sammenhænge. Byens pladser, torve og parker skal indrettes, så de inspirerer til fysisk udfoldelse og leg - både for børn og unge.

Kontakt med naturen giver børn sjove og lærerige oplevelser. I de grønne områder er der mulighed for, at børn kan skabe deres egne fristeder. Derfor er det vigtigt, at børn får mulighed for at bruge byens grønne områder, og der er brug for initiativer, som understøtter børns brug af disse områder. Det bidrager også til at styrke børns forståelse for naturens sammenhænge og fremmer en økologisk forståelse.

Sikkerhed og tryghed for børnene er centralt i forhold til eksempelvis legepladser, miljø og forurening. Det er en løbende udfordring at sikre, at legepladser og byens miljø bredt set lever op til kravene om et sundt bymiljø. Her er der gjort en stor indsats på en række områder, bl.a. i forhold til ren jord og sikkerhed på legepladserne.

Frirum og tryghed for unge

Unge er bærere af en ny netværkskultur. Den teknologiske udvikling - Internet og mobiltelefoner - åbner for nye muligheder i unges måde at mødes på og danne netværk. Det præger i høj grad deres brug af byen. Mange unge er meget mobile og



Kortet viser, at der er mange fritidsmuligheder for børn og unge i Københavns Kommune. Ud over parker, legepladser, svømmehaller og biblioteker, er der 8 børnekulturhuse fordelt over hele byen. Let tilgængelige legepladser er vigtige, især for børn. I nogle kvarterer med mange børn er der langt til lege-mulighederne, som for eksempel Ydre Nørrebro og dele af Amagerbro.

Antallet af 0-17 årige er steget fra 63.000 i 1998 til 83.000 i 2003.

(Kilde: Statistisk Kontor)

Pr. 1. januar 2003 gik:

- 79 % af børn i alderen 11 måneder til 2 år i dagtilbud
- 97 % af de 3-5-årige i dagtilbud
- 59 % af de 5-13-årige på fritidshjem eller i fritidsklub
- 38 % af de 14-17-årige i ungdomsklub

(Kilde: FAF og UUF)

bruger byen på kryds og tværs. Andre unge færdes primært i deres lokalområde.

Det er omkring 12 års alderen, at de unge begynder at færdes frit i byen. I 2000 var der 78 børn i alderen 0-17 år, som kom til skade i trafikken. Det svarer til 9 % af alle tilskadekomne. Især de 16-17 årige knallertkørere er en udsat gruppe. I Færdselslovens § 3, stk. 3 er der en forpligtigelse til at sikre børns skolevej. Men der er behov for en bredere indsats på trafiksikkerhedsområdet, således at unge også færdes sikkert i deres fritid.

Der er også behov for at sætte fokus på kvaliteten af byens rum. Forladte og nedslidte områder kan være spændende og attraktive for unge, fordi områderne er uden voksenovervågning. Det kan være frirum, hvor de unge selv kan råde. Men

det kan udvikle sig til utrygge områder at passere eller færdes i. Det har vist sig, at kvaliteten af byrummenes belysning har stor betydning for trygheden. Det er derfor en udfordring i den fysiske planlægning at skabe frirum og byrum af en god kvalitet, hvor de unge trygt kan færdes og udfolde sig.

Aktivitetstilbud

Børn og unge i København er aktive i deres fritid. Ligesom hos de voksne ses en tendens i retning af mere selvorganiseret idrætsudøvelse. Men aktivitetsniveauet daler med alderen. På den anden side er unge superbrugere af byens rum i den forstand, at de er meget ude og sammen. Der skal derfor sættes fokus på, hvordan byens rum kan understøtte, at unge har et aktivt fritidsliv med mulighed for masser af bevægelse og dermed højne den

generelle sundhedstilstand i byen. Havneparken på Islands Brygge er et eksempel på, at man har tænkt på unges behov og livsstil.

Dialog om byen

Der skal sættes fokus på børn og unges behov i byens udvikling. De har brug for steder, som er deres egne, som de kan indrette på egne betingelser. Det er vigtigt at spørge dem selv, så de eksisterende faciliteter og byrum kan udnyttes på en fleksibel og multifunktionel måde. Byens fælles rum er fundamentet for, at børn og unge bliver en del af byens fællesskaber. Man bør inddrage informationsteknologien i dialogen med de unge i bestræbelserne på at diskutere udviklingen af byen med de fremtidige generationer. Det kunne være en hjemmeside, hvor ideer om konkrete projekter kan udveksles.

Livsformsanalysen viste at:

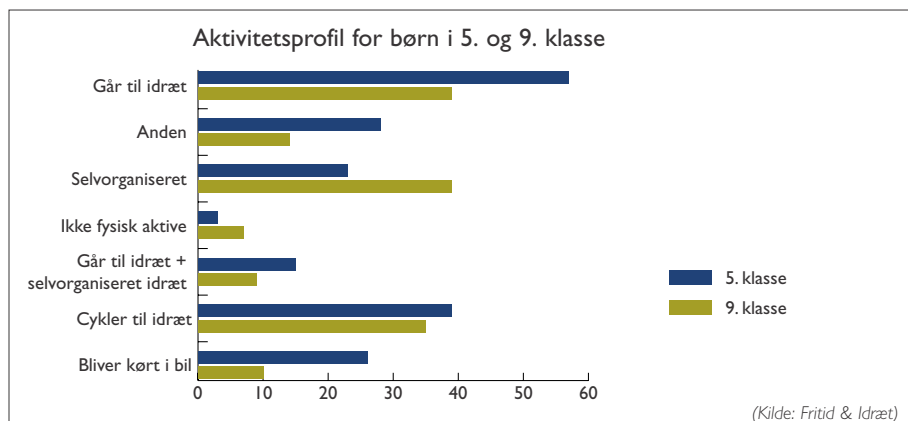
Institutioner og skolers kvalitet er altafgørende for børnefamilierne og for om de kommer til, bliver eller forlader byen

Børnefamilierne, der bliver i byen, sætter stor pris på byens store udbud af børneaktiviteter og på, at der er andre børn, der hvor de bor, men:

- Nogle familier fokuserer især på tryghed og legemuligheder i nærmiljøet
- Andre grupper fokuserer især på de tilbud til børn og unge, der er i hele byen

Men man får i høj grad netværk gennem børnenes institutioner: "Nu er det børnenes rødder, der gør, at man lærer andre voksne at kende. Gennem børnene og deres institutioner får man et netværk"

De unge er de virkelige brugere af byen og særligt brokvarterene virker tiltrækkende på dem. De helt unge mangler gode mødesteder, hvilket især interviews fra Brønshøj, Vanløse og Valbydelen af byen påpeger: "Der mangler mødesteder for unge mellem 12-18 - derfor hænger de på gadehjørnerne"





Københavns Kommune er allerede i gang med:

- Børneplanen sikrer et langsigtet og sammenhængende servicetilbud, sikkerhed for dagpasning samt gode rammer for børnenes skolegang
- Folkesundhedsplanen, bl.a. med fokus på krav til byens offentlige rum og miljø, skoler, daginstitutioner og unge
- Idrætspolitisk redegørelse 2004. Her er et fokusområde, og der skal fortsat ydes en særlig indsats for at øge børn og unges deltagelse i idrætsaktiviteter
- Trafiksikker Skolevej i samarbejde mellem Politiet, kommunen og de enkelte skolebestyrelser
- I 1997-2002 er 695 legepladser og daginstitutioner blevet undersøgt for jordforurening. Jorden på 148 daginstitutioner og legepladser er blevet oprenset
- Naturoplevelser og sammenhænge i naturen - eksempelvis i 59 udflytterinstitutioner, 9 økobaser eller igennem Miljøtjenesten, der bl.a. omfatter Vandværkstedet, Øresundsmiljøskolens naturværksteder
- Ungdomspolitikken sætter fokus på, at det skal være attraktivt, udfordrende, trygt og indholdsrigt at bo i København
- Parkpolitikken, byen skal kunne tilbyde oplevelsesrige, frodige og trygge mødesteder for alle med plads til leg, bevægelse og stille fordybelse. Hvert år bliver der istandsat nye legepladser
- Graffiti-kampagnen er også rettet mod børn

Unge i Holmbladsgadekvarteret

Da Kvarterløft startede i 1998, var der begrænsede muligheder for de unge i Holmbladsgadekvarteret. Det skulle der rettes op på. Ideen var, at områdets unge skulle have medindflydelse på de igangsatte projekter i kvarteret, der omhandler unge. Det gælder særligt i forhold til Prags Boulevard's reetablering, Det Maritime Ungehus og Kultur- og idrætshuset.

Der er blevet etableret et ungeråd for, at de unge selv kan komme med forslag og ideer til aktiviteter. De unge har været med til aktiviteter som kvarterhusets åbning, filmaftener, DJs på kulturdagene, ungdomsredaktionen på det lokale tidsskrift Holmbladet og afholdelse af planlægningsaftener.

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- At udarbejde en helhedsorienteret vision for hele børne- og familieområdet i Københavns Kommune
- Hvordan udbygning af skoler, dagtilbud og fritidsfaciliteter kan ske med kvalitet og fleksibel udnyttelse af friarealer for øje og bruges både dag og aften
- Hvor der er behov for flere trafikale tiltag og kampagner med særligt fokus på skolevejene og adgangsforhold til idrætsanlæg og fritidsaktiviteter
- Det skal vurderes, hvordan børn og unge i højere grad kan inddrages i beslutninger om det nære miljø og byrum
- Det skal vurderes, hvordan man kan nytænke brug af nogle områder (idrætsfaciliteter, pladser, legepladser, parker, havnen mv.) med fokus på børn og unges behov for sport, leg, kontakt til naturen, frirum og oplevelser på tværs af aldersgrupper

BYIDENTITET OG ARKITEKTUR

Byidentitet og arkitektur

Kvaliteten af byens arkitektur, byrum og oplevelsen af byen, når vi bevæger os rundt, har stor betydning, både for livskvaliteten i byen for borgere og brugere, men også for byens image og identitet i international sammenhæng.

København er i dag en metropol og bliver præget af den tiltagende globalisering og storbykonkurrence. I denne konkurrence er en stærk byidentitet og kvaliteten af arkitekturen et vigtigt konkurrenceparameter. Der er en tendens til, at storbyerne bliver mere ensartede, når de som en del af globaliseringen kigger hinanden over skulderen, opfanger tendenser i arkitekturstrømningerne og lader sig inspirere. Hovedsæder og hoteller ligner hinanden over alt. Det er derfor en stor udfordring at sikre balancen mellem at være en international by og samtidig fastholde og udvikle Københavns helt eget særegne udtryk.

København er en velbevaret by, hvis samlede struktur, kvarterer, bebyggelser og enkeltbygninger i sammenhæng med de grønne og blå træk (parkerne og vandet) udgør en arkitektonisk helhed af høj kvalitet. Som sådan er byen enestående i international sammenhæng. Udfordringen består i at sikre balance mellem byens bevaring og fornyelse, således at byens mange historiske lag fremstår som en del af byens særlige identitet samtidig med, at nye træk og funktioner føjes til i takt med byens omdannelse.

Målet er at udvikle København som en international by med en stærk byidentitet. Det indebærer, at planlægningen som helhed skal bidrage til at forny og bevare byens historiske og arkitektoniske kvaliteter, der giver byen identitet og oplevelsesrigdom. Udviklingen skal understøtte en sund og bæredygtig by.

Byens mange lag

Byens særlige bymæssige og arkitektoniske identitet afspejles i de forskellige kvarterer: Indre By er præget af historiske bygninger af høj arkitektonisk kvalitet og stor variation i bebyggelsestyper og stilarter. Brokvartererne rummer de karakteristiske boligkarreer fra slutningen af 1800-tallet og frem. Yderdistrikterne har de store villaområder, og de samlede boligbebyggelser fra 1930-40'erne. Bispebjerg-området er et eksempel på dansk boligbyggeri, når det er bedst. Hertil kommer den unikke havn med det åbne vand midt gennem byen, Søerne, samt den indre og ydre Voldring, som alle udgør vigtige strukturerende elementer.

Byens arkitektur er vigtig for os alle

Byens arkitektur er et centralt element for oplevelsen af København som en by med kvalitet i bymiljøet. Det arkitektoniske ambitionsniveau bør derfor være højt i udviklingen af byen, og Københavns Kommune skal fortsat påvirke den arkitektoniske kvalitet i byggeriet. Men arkitektur skal ses i sammenhæng med byens funktioner, rum og strømme af mennesker, der be-

væger sig rundt i byen, som tilsammen giver fornemmelsen af byens miljø. Samspillet er afgørende for oplevelsen af København som en by med kvalitet.

Byens arkitektur er også væsentlig for turister, brugerne af byen og virksomhederne. De har alle en interesse i en spændende by med en stor arkitekturrigdom og en synlig bevaringsstrategi. Samtidig med at der skal være gode kulturtilbud, indkøbsmuligheder og god tilgængelighed. Virksomhederne refererer i stigende grad til, at bymiljøets kvalitet og især bylivet har betydning for deres lokaliseringsvalg.

Det er klart, at byens profil med de mange tårne og spir, brokvarterenes travle gader, havnen, de store parkområder og Søerne er med til at give byen sin overordnede identitet. Samtidig er de mere intense byrum, torve og pladser og arkitekturen i det enkelte hus med til at give København dens særpræg. Men uden funktioner og menneskestrømme mister byen sin identitet. Byens rum og arkitektur kan kun skabe rammen for, at livet kan udfoldes. Det er helheden, der bidrager til oplevelsen af en god by.

Fra industriby til vidensby

København er under omdannelse, affødt af den økonomisk og kulturelt betingende overgang fra den industrielle by til videnssamfundets by. Processen er løbende og frisætter store arealer i byen til andre formål end industri, transport og militære formål. Der er tale om attraktive områder langs havneløbet, ved Øresundskysten og



grænsende op til store naturområder. Byggeaktiviteten er for tiden historisk høj. Hidtil har erhvervsbyggeriet og store offentlige institutioner været drivkraften i udviklingen, men i de kommende år forventes opførelsen af boliger at udgøre en større del af nybyggeriet. Det giver nye udfordringer for udviklingen og bevaringen af byens identitet og kvalitet. Planlægningen skal sikre, at udviklingen sker på byens præmisser, samtidig med at nye tilføjelser som udtryk for vor egen tid viderefører den historiske kontinuitet. Arkitekturen skal samle oplevelsen af bybilledet. Planlægning og arkitektur skal i fællesskab balancere de kommende lag i byens historie.

Omdannelse af byens områder

I de historiske byområder og på brokvartererne er bevaring af bebyggelse og styrkelse af karrestrukturen et centralt træk i fornyelsen samtidig med, at der skal være plads til arkitektonisk nytænkning i nybyggeri. Der anlægges grønne gårde, og det ydre miljø styrkes gennem nye anlæg og pladser.

Byens grønne træk og biologiske mangfoldighed er stort set sikret gennem fredninger og eller bestemmelser i naturbeskyttelsesloven. Mulighederne for at supplere og sammenbinde den grønne struktur med grønne parker, boulevarder og stier, samt generelt at forbedre eller indpasse grønne områder og elementer - også i tidligere industriområder - skal indgå i planlægningen.

I de indre dele af yderdistrikterne ligger store tidligere industriområder, som står

over for omdannelser til andre formål. Disse områder rummer væsentlige potentialer for udvikling af nye kvalitative bykvarterer i supplement til den eksisterende by. Det er en balanceakt, hvor arkitektur og bevaringsstrategi må finde sin vægtning i et tæt samspil med planlægningen af områdernes funktioner, service og infrastruktur.

Udbygningen af de store udviklingsområder - havnen og Ørestad - vil ændre totalbilledet af København. Her er den store udfordring at sikre kvaliteten i udviklingen af disse områder, så de bidrager til at understøtte København som en metropol med en stærk byidentitet og arkitektur.

Den tætte by

En påtrængende diskussion i forbindelse med byudviklingen af disse nye områder, men også i den løbende omdannelse af den eksisterende by er tæthed. København er ikke bare landets hovedstad, men også en international by. Tætte byområder bidrager til at skabe den bymæssige intensitet, der karakteriserer en storby, understøtter butiks- og cafelivet, giver grundlag for offentlig service og kulturtilbud, samt kollektiv transport.

Det bør derfor analyseres, hvilken tæthed byens forskellige byudviklingsområder kan bære. Der vil være områder, hvor større bebyggelsesprocenter og højere bygninger vil være en central forudsætning for at skabe et byområde med tilstrækkelig variation i funktioner og mennesker nok til at skabe liv - også efter lukketid. Det rejser nye spørgsmål, dels omkring boligkvaliteter i

denne type bydannelse, dels sammensætningen af forskellige funktioner, erhverv, uddannelse, kultur og bolig i mere vertikale former, i samme bydele og måske i samme bygninger.

Arkitektur og planlægning hånd i hånd

Der er bred enighed om, at byens udvikling skal ske med respekt for Københavns særlige kvaliteter og identitet. Københavns Kommunes arkitekturpolitik, kommuneplan, bydelsatlas og kommunens byskabsanalyser bidrager hertil.

Planlægningen skal bidrage til at sikre en balanceret, bæredygtig udvikling med helheden for øje. Udviklingen af en bæredygtig by handler bl.a. om at tilrettelægge byens omdannelse, så der opnås en hensigtsmæssig placering og blanding af boliger, erhverv og andre byfunktioner, som kan understøtte miljømæssigt bæredygtige transportformer, som gang, cykling eller kollektiv transport.

Samtidig skal de retningslinier og anbefalinger, kommunen har vedtaget om miljøorienteret byfornyelse og nybyggeri, respekteres, og fremtidige synspunkter og krav om bæredygtighed skal indtænkes i byudviklingen. Planlægning af byens udvikling skal gå hånd i hånd med nøje overvejelser om byens arkitektur, kvalitet og identitet. Det kræver et tæt samspil mellem de ovennævnte redskaber, men det kræver også udvikling af nye redskaber.



Københavns Kommune er allerede i gang med:

- Der er udarbejdet en arkitekturpolitik for Københavns Kommune 2001
- Temahæfter over vigtige arkitektoniske emner såsom boligbyggeri, byfornyelse, bæredygtig by, udendørs reklamer og byens lys for derigennem at styrke byens arkitektoniske kvaliteter
- Der er vedtaget retningslinjer for Miljøorienteret byfornyelse og nybyggeri 2001
- Copenhagen X - en 10-årig international by- og boligudstilling i samarbejde med Fonden Realdania og Frederiksberg Kommune. Målet er at sætte hovedstaden på verdenskortet som en metropol, hvor den arkitektoniske og funktionelle kvalitet samt bæredygtighed er i højsædet
- Fortsætte den 100 år lange tradition med at præmiere nybyggerier, bygningsrehabiliteringer eller pladser med særlige arkitektoniske kvaliteter
- Parkpolitik for "Det Grønne København". Det er målet at beskytte og udvikle byens grønne områder
- Byrumshandlingsplanen for København er igangsat og forventes færdig 2004. Målet er at bevare, udvikle og sikre mulighederne for at byens borgere og besøgende kan få varierede og rekreative oplevelser af høj kvalitet i byens rum
- Designmanual, som fastlægger de samlede retningslinier for byens design på veje, pladser og i parker

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- At etablere samarbejde mellem private og kommunale instanser samt professionelle fagfolk i planlægningen af nye byområder med henblik på udvikling af planer, der har høj arkitektonisk kvalitet og miljørigtige løsninger, der skaber rammer for byliv og er økonomisk realiserbare
- At anvende udbud til realisering af kommunale byggeprojekter og salg af grunde, således at projekterne bliver vurderet ud fra en helhedsbetragtning, hvor såvel projektets økonomi, arkitektonisk kvalitet og miljøorientering er vigtige kriterier
- At fremme dialogen med byens borgere om kvalitet i arkitektur, bybygning og planlægning gennem forskellige former for visualiseringer, udstillingsaktiviteter, offentlige temaaftener med oplæg fra danske og udenlandske arkitekter, virtuelle arrangementer og debatfora på Internettet
- At følge parkpolitikken op med Grønne Bydelsatlas, der kortlægger grønne områder og udviklingspotentialerne i bydelen
- At vurdere, hvilke særlige arkitektoniske kvaliteter og miljømæssige kvaliteter der skal præge de nye byudviklingsområder i forbindelse med byudviklingsstrategien
- At kortlægge Københavns forskellige bykvarterers kvaliteter på baggrund af livsformsanalysen
- I Kommuneplan 2005 vil indgå en bevaringsplanlægning baseret på en helhedsorienteret registrering af bevaringsværdier og kulturmiljøer, der vil kunne danne grundlag for nærmere udpegning og fastlæggelse af bevaringsværdige bygninger m. v. i lokalplaner

Masterplanen for DanLink-området er udført af den hollandske tegnestue West 8. Intentionen er at skabe høj grad af bymæssighed og mangfoldighed gennem stor bebyggelsestæthed og alsidighed i funktionerne. Byplanen indeholder en ny form for dynamiske, spændingsfyldte byrum, som bryder med den klassiske opfattelse af rumlige forløb. Nærheden til den ny færgeterminal er et væsentligt element i opfattelsen af området som et travlt bykvarter ved vandet.



På Islands Brygge er det tidligere kajareal indrettet til Havneparken Islands Brygge. Det bagvedliggende bykvarter har så at sige indtaget det tidligere industriareal, og det er forvandlet til en mangfoldighed af muligheder for rekreativt ophold og fysiske aktiviteter. Der er sket en total forvandling af det tidligere dystre og afvisende område og skabt kontakt mellem "byen" og havneløbets store byrum. Den seneste etablering af et flydende badeanlæg ud for parken er et af de første bud på at lade byen indtage selve havneløbets store vandflade.



Havnen består både af det snævre havneløb omkring de historiske bydele og de bredere løb i nord og syd, smalle kanaler og store bassiner. Med den Blå Plan er det intentionen at skabe rammer for nyt liv og nye rekreative, kulturelle og sportslige aktiviteter på og ved vandet. For at sikre et aktivt havnemiljø, har man i omdannelsen af Sydhavnen sikret, at Bådklubben Valby fortsat bliver i området.



Københavns Kommune præsenterer hvert år en række bygninger, bygningsrenoveringer eller pladsrum for særlig god arkitektur. I 2003 er bl.a. de her viste bygninger præsenterede. Udvælgelsen kan således tages som udtryk for, hvad der anses for de arkitektonisk bedste eksempler på nybyggerier i 2003. Bedømmelsesudvalget har for de her viste eksempler givet følgende begrundelser. Boligbebyggelse i Guldbergsgade er fremhævet for det stærke arkitektoniske koncept og for en nutidig tolkning af bebyggelsen på stedet.



TRAFIK OG BYENS RUM

Københavnere og de mange andre, der bruger byens forskellige funktioner, påvirker transportmønstrene og trafiksystemerne. Trafikken er samtidig i høj grad med til at påvirke byens struktur og funktionsopdeling. Trafikkens art og omfang har stor betydning for byrummets kvalitet og dermed for københavnernes og brugernes livskvalitet samt for byens kvalitet som ramme for arbejdspladser.

København plejer og udvikler sit image som Europas miljøhovedstad og som en attraktiv by at besøge. København har gennem årene fastholdt og udviklet sin rolle som cyklernes by. En meget stor del af byens interne trafik afvikles dermed på en bæredygtig og miljøvenlig måde. Metroen har givet mulighed for at komme hurtigt rundt i byen og har dermed åbnet helt nye muligheder for at bruge byens mange tilbud.

Københavns Kommune tager fremtidens trafikale udfordringer op i et forslag til en ny Trafik- og Miljøplan, der har som hovedmål at sikre et velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. I sammenhæng hermed kan målet for arbejdet med trafik og byudvikling i kommuneplanstrategien formuleres således:

Det er målet at udvikle en levende, attraktiv og dynamisk storby med en væsentlig mindre miljøpåvirkning fra trafikken end i dag. Det indebærer, at der i forbindelse med planlægningen af byens udvikling

lægges særligt vægt på betjeningen med kollektiv trafik og cykeltrafik, og at der i forbindelse med udformningen af byens gader, pladser og knudepunkter tilstræbes en særlig høj kvalitet.

Trafikale udviklingstendenser

I gennem lang tid er byens gader og pladser i stigende grad blevet brugt til andet end trafikafvikling og parkering. Københavnernes udeliv og anvendelse af mange af byens rum har ændret sig i et omfang, som ingen kunne forestille sig for en generation siden. Den fremtidige trafikbetjening af København bør planlægges således, at en fortsat udvikling i denne retning er mulig. Flytning af parkering fra overfladen til konstruktioner kan bidrage til nye kvaliteter og fredeliggøre byens rum.

Den positive udvikling København er inde i, med stigende befolkningstal og stigende beskæftigelse, medfører alt andet lige et stigende pres på trafiksystemerne. Samtidig vil den enkeltes krav til mobilitet og tilgængelighed fortsat stige. Det skal være let at komme frem, uanset hvilket transportmiddel man vælger.

Bilejerskabet er steget stærkt i København i de senere år - med 40 % bare i perioden fra 1995 til 2002. De mange nye biler har næsten fyldt gaderne i de tætte bydele op, så beboerne kommer i stigende grad ud for problemer med at finde en parkeringsplads om aftenen. Københavnernes bilejerskab er imidlertid stadig langt lavere end bilejerskabet i de øvrige

nordiske storbyer eller i de større danske byer. Man må derfor forvente en fortsat stigning i byens bilejerskab i de kommende år og dermed en større efterspørgsel efter plads til parkering i nærheden af boligen. Der skal i fremtiden sikres gode parkeringsmuligheder i de tætte boligområder gennem prissætning og planlægning af parkeringsudbuddet.

Det stigende bilejerskab og udflytningen af arbejdspladser til mere eller mindre stationsnære områder i det øvrige hovedstadsområde har medført en stigende udflytning i bil fra København. Undersøgelserne i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til Trafik- og Miljøplan 2004 har imidlertid vist, at halvdelen af bilejerne i København anvender cykel eller kollektiv trafik i deres daglige rejse, og at bilen primært bruges til fritidsformål.

Med stigende befolkningstal, stigende beskæftigelse og øget bilejerskab følger et øget pres på byens gadenet. Biltrafikken er steget med 16 % i perioden siden 1995 efter en periode uden vækst i biltrafikken på 25 år. Gadenettets kapacitet er dermed stort set opbrugt, så yderligere stigninger i biltrafikken ville øge trængselen, forværre fremkommeligheden og gademiljøet mærkbart.

Kommunens muligheder for at regulere biltrafikken omfang indskrænker sig i dag til forskellige trafiktekniske foranstaltninger. De kommende års udvikling vil vise, om det af hensyn til fremkommelighed og af hensyn til miljøet bliver nødvendigt at regulere bil-

Livsformsanalysen viste:

Nogle virksomheder synes ikke, at der er et virkeligt problem: "København er altså tilgængelig. Det er umanerligt nemt at komme på arbejde i København. Der er veje nok nu". Andre mener, at: "Trafikken og parkeringen er det negative ved København."

For dem der bor i København, handler det om, at byen jo er det sted, man bor: "Det er ikke fedt med en motorvej lige uden for døren" og mange i fokusgrupperne mener, at der er brug for mere Metro, for at byen både kan være en rar by at færdes i, samtidig med at man kan komme hurtigt omkring: "Busserne er for store, for tunge og klodsede til bykørsel: Det er ikke et venligt køretøj at have i en storby med mange fodgængere og cyklister. Metroen er bedre, men den skal udbygges så hurtigt som muligt".



Medicinalvirksomheden Ferring International Center var den første virksomhed, som etablerede sig i Ørestad Center. Ferring ligger ganske få meter fra Ørestad Station, men også med god opkobling til motorvejsnettet. Virksomheden beskæftiger omkring 400 ansatte. De fleste er højtuddannet, har høje husstandsindkomster og adgang til bil i husstanden. Hver tredje ansat er bosat i Sverige. Den højklassede kollektive trafikbetjening med regionaltoget, metro og bus indebærer, at 57 % af de dansk bosatte ansatte ankommer til Ørestad med kollektiv transport. Næsten 100 % af de svensk bosatte ankommer til Ørestad med Øresundstoget. Samlet set er det kun hver fjerde af Ferrings ansatte, der ankommer til arbejdspladsen i bil. Der er i henhold til parkeringsnormerne etableret parkeringsplads til godt hver tredje ansat. Men trods loftet og det begrænsede udbud af parkeringspladser, er der dagligt parkeringspladser, der står tomme. De mange ansatte, der benytter kollektiv transport, gør det, fordi de finder, at den kollektive transport for dem tilbyder den bedste rejse mellem bolig og arbejde.

Kilde: Peter Hartoft-Nielsen: "Metroens effekt på ansattes transportadfærd - første, anden og tredje delundersøgelse", Arbejdsnotat nr. 47, Skov & Landskab, Hørsholm, 2003.

Udviklingen fra 1995 til 2002:

Biltrafikken	+ 16%
Antallet af biler	+ 40%
Cykeltrafikken	+ 40%
Antallet af buspassagerer	+ 3%
Antal alvorlige uheld ¹	- 25%
Ændring i udpendling	+ 26%
Ændring i indpendling	+ 4%
Gågadeareal i Indre By ²	+20%

¹ Baseret på antallet af alvorligt tilskadekomne, inkl. dræbte.

² Ændring fra 1992 til 2000. Dækker gågader, pladser og gader med fodgængerprioritering (som f.eks. Strødet)



trafikken mere direkte ved brug af kørselsafgifter under en eller anden form.

Biltrafikken skal tilpasse sig den eksisterende by og ikke omvendt. Det betyder dog ikke, at enkelte vejprojekter ikke kan overvejes for at sikre den mest hensigtsmæssige afvikling af biltrafikken.

København har i en meget lang periode satset på forbedringer for cykeltrafikken, og det er da også lykkedes at fordoble cykeltrafikken i løbet af en 20-årig periode. Det er en forudsætning for en videreudvikling af cykeltrafikken, at der inddrages mere af den begrænsede plads i de mest benyttede snævre gade- og pladsrum til cykelstier og cykelparkering m.v.

Den kollektive trafik i København har ikke været inde i samme positive udvikling som cykeltrafikken i de seneste årtier. For at leve op til målsætningen om at udvikle en storby med væsentlig mindre miljøpåvirkning fra trafikken end i dag, er det nødvendigt med markante forbedringer af forholdene for den kollektive trafik. Det forudsætter en indsats på to områder:

- Buspassagerernes vilkår skal forbedres gennem sikring af bedre fremkommelighed for busserne og etablering af bedre omstigningsfaciliteter. Bussystemet skal have så god frekvens, rejsehastighed og regularitet, at det kan være med til at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik.
- Metrosystemet skal fortsat forbedres og udbygges. Metroen tilbyder en hurtig og komfortabel måde at komme frem på, uanset forholdene på overfladen. Metroen åbner for helt nye måder at bruge byen på, og den kan med tiden blive et effektivt og miljøvenligt alternativ til biltrafikken i tætbyen. De nye stationers forpladser kan samtidig være med til tilføre kvartererne nye bykvaliteter. I forbindelse med planlægningen af disse mødesteder for mange mennesker, bør hensynet til muligheden

for behageligt ophold og oplevelser prioriteres højt i forhold til hensynet til hurtig trafikafvikling.

Byudvikling efter stationsnærhedsprincippet, regional og lokal betydning

Fingerplanen og stationsnærhedsprincippet er de væsentligste årsager til, at Hovedstadsregionen i dag hører til blandt de storbyer i Europa, der har mindst trængsel. Stationsnærhedsprincippet indebærer, at større trafikmål som f.eks. kontorhuse og butikcentre skal lokaliseres tæt ved større, velbetjente stationer med mange afgange. Det betyder, at trafikanterne har en reel mulighed for at vælge mellem bil og tog. HUR's undersøgelser viser, at stationsnær lokalisering af arbejdspladser medfører 10 km mindre bilkørsel pr. ansat. Det betyder mindre miljøbelastning og en aflastning af regionens overbebyggede vejnet.

Københavns Kommune rummer nogle af de bedste muligheder for stationsnær lokalisering i Hovedstadsregionen. At princippet virker efter hensigten, kan illustreres med medicinalfirmaet Ferrings lokalisering midt i Ørestad, tæt ved tog, Metro og Øresundsmotorvejen. En meget stor

del af de ansatte i Ferring har valgt at benytte kollektiv trafik til arbejdspladsen. Der er i Ørestad sat loft over, hvor mange parkeringspladser, der må etableres i forbindelse med nybyggerierne, men det er ikke dette loft, der har begrænset bilbrugen i forbindelse med Ferring.

Stationsnær lokalisering af arbejdspladser i andre dele af København vil i kombination med differentiering af parkeringsnormerne og god cykelstibetjening kunne forhindre en god del af den regionale bilkørsel, som en mere spredt lokalisering ville have medført. Alligevel vil et øget antal trafikmål i de tætte byområder kunne medføre lokale trafik- og miljøproblemer. Problemer, som må tages op allerede i planlægningsfasen.

I forbindelse med planlægningen af Københavns byudviklingsområder skal der således sikres en sammenhæng mellem arealanvendelsen, bebyggelsestætheden og trafikintensiteten og betjeningen med kollektiv trafik, cykeltrafik og biltrafik. Der må i fastsættelse af parkeringsnormerne for nybyggeriet tages hensyn til de miljømæssige gener, som stigende biltrafik ville kunne påføre lokalområdet.

The City Lounge

Lounge kan oversættes til forhal, lobby eller ventesal. Men Lounge er i dag også det sted på en festival eller på et diskotek, hvor musikken er afdæmpet uden at miste puls. I lufthavne og på hoteller bruges loungen både som et opholdsrum og gennemfartsområde - typisk lidt eksklusivt.

I City Lounge-zoner bevæger trafikken sig ikke bare langsomt. I fysiske termer drejer det sig om zoner, hvor mange byfunktioner og trafikarter mødes. Det drejer sig både om strøg (f.eks. "Strædet" eller Valby Langgade), om pladser (f.eks. Halmtorvet og Skt. Hans Torv) og om områder (f.eks. dele af Indre Nørrebro og Middelalderbyen). I disse zoner er det en kvalitet i sig selv, at man ikke kan bevæge sig særligt hurtigt. Langsomme trafikanter som fodgængere, cyklistere og bevægelsehæmmede er prioriteret højt; der er meget at opleve, mennesker at møde, dufte og indtryk. Det er samtidig et sted med en høj bykvalitet, som giver området identitet og lyst til at sætte farten ned. Det er et mål, at City Lounge-zoner udvikles i fællesskab mellem de lokale brugere, beboere og kommunen, således som det f.eks. kendes fra Kvarterløft og de forskellige Trafik- og Bymiljøplaner.

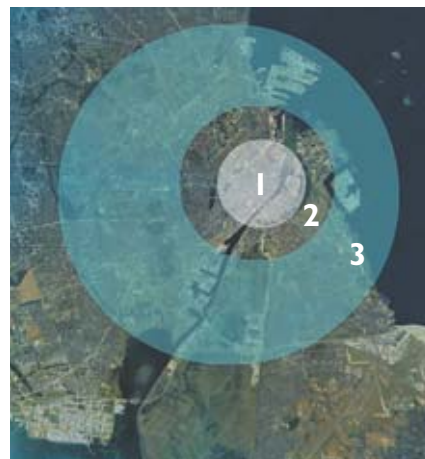
Byområders status og potentialer

Dette betyder, at man står over for en række udfordringer de næste år for at sikre en funktionel storby med mindre miljøpåvirkninger fra trafikken end i dag. Udfordringer og muligheder er forskellige i byens forskellige områder. Byen kan overordnet inddrages i tre forskellige hovedområder med forskellige typer af byrum og trafikale problemer. Målet er at skabe bedre og mere attraktive byrum, hvad man kan kalde City Lounge zoner.

I Middelalderbyen og dele af den øvrige Indre By har udviklingen imod City Lounge været tydelig. Parkering er fjernet, pladser bygget om og gader er fredeliggjort. I den fortsatte udvikling vil der ske en endnu højere prioritering af fodgængere, cyklister og ophold i byens rum og pladser ved stationerne. Her kan man operere med færre parkeringspladser ved stationsnært nybyggeri.

I brokvarterer og resten af Indre By, samt nye byudviklingsområder ved havnen er udviklingen gået i retning af en blanding af City Lounges og transit-korridorer. Indfaldsveje gennemskærer kvartererne, mens centrale pladser og enkelte strækninger er fredeliggjort og multifunktionelle. I den fortsatte udvikling skal antallet af punkter og strækninger, hvor fodgængere, cyklister og ophold i byens rum og ved stationer prioriteres højt. Det kan være bydelspladser og bydelsstrøg.

I ydre brokvarterer og øvrige boligområder er kun relativt få centrale pladser omdannet og forbedret. Intensiteten er ikke så stor som i de indre dele, og ofte er der plads til at skille gaderummets funktionaliteter ad. Der er eksempelvis plads til at prioritere cykel- og busstrafikken, hvor det er nødvendigt i denne del af byen. Her er udfordringen at forbedre vigtige byrum og pladser og deres forbindelse til transitsystemerne.



Byen kan inddrages i 3 typer af byområder. I Indre By er målet flere fodgængerprioriterede gader, bedre muligheder for ophold i byens rum og forbedring af stationsforpladser. I byens brokvarterer er bydelspladser, bydelsstrøg med fokus på fodgængere, cyklister og ophold vigtige. I byens forstæder er forbedring af centrale pladser prioriteret lige som forhold for cyklister skal forbedres. Parkeringsnormer bør varieres efter område.

Københavns Kommune er allerede i gang med:

- Udvikling af byområderne i Ørestad i tæt tilknytning til Metroens 1. etape og Ørestads cykelstisystem
- Anlæg i forbindelse med den ny tværgående S-bane, Ringbanen, som vil betjene de ydre brokvarterer og styrke strukturen i hele S-togsystemet
- Øge især A-bussernes fremkommelighed i de mest trafikkerede gader
- Anlæg af Metroens 3. etape, Østamagerbanen, som vil forbinde de tætte byområder med bl.a. Amager Strandpark og lufthavnen i Kastrup
- Anlæg af flere cykelstier og cykelruter samt mere cykelparkering
- Gennemføre trafikale fredeliggørelse af lokalområder gennem trafiksanering og hastighedsbegrænsninger, trafiksikkerhedsiltag, etablering af miljøzoner og støjisolering af boliger
- Undersøgelse af parkeringsproblemerne i Indre By og i brokvartererne og regulering af parkeringsforholdene
- At forbedre støjkortlægningen, bl.a. for at overholde nye EU krav
- At udvikle en parkeringsstrategi, der kan medvirke til at regulere biltrafikens omfang og sikre høj tilgængelighed til vigtige byfunktioner og mobilitet for byens beboere og brugere, således at miljøgenerne som følge af stigende biltrafik minimeres

Københavns Kommune vil sætte fokus på:

- At højne kvaliteten og kapaciteten i den kollektive trafikbetjening af de eksisterende tætte bydele gennem anlæg af mere Metro (planlægning af Metroens 4. etape, Metrocityringen)
- At sikre sammenhæng mellem de nye byudviklingsområders tæthed og trafikintensitet og deres trafikbetjening med vægt på stationsnærhedsprincippet og på en hensigtsmæssig rækkefølgeplanlægning
- At styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne og sikre en miljømæssig forsvarlig byudvikling gennem koncentration af særligt trafikskabende byfunktioner i områderne tæt ved de velbetjente stationer og differentiering af parkeringsnormerne
- At styrke indsatsen på cykelområdet yderligere, bl.a. gennem anlæg af flere cykelstier, udvidelse af de mest trafikkede cykelstier i bredden og anlæg af cykelruter med nye krydsninger af havneløbet
- At udvikle principper for City Lounge-områder med bedre muligheder for udeliv i de forskellige typer af byområder og knudepunkter, samt udvikle en fodgængerpolitik
- At forstærke indsatsen mod trafikstøj, evt. gennem udlæg af støjdæmpende asfalt på overordnede veje i boligområder og i byudviklingsområder og gennem udarbejdelse af lokale støjhandlingsplaner



BYUDVIKLINGSSTRATEGI

..... **RINGBANEN**

..... **METRO 4**

..... **DEN BEVARINGSVÆRDIGE BY**

..... **ØSTAMAGER**

..... **HAYNEN**

..... **VALBY**

..... **ØRESTAD**

BYUDVIKLINGSSTRATEGI

Et centralt element i Kommuneplan 2005 bliver at fastlægge en strategi for byens fysiske udvikling og omdannelse, som sikrer, at kvaliteterne i den eksisterende by fastholdes og udvikles samtidig med, at grundlaget for København som metropol, med en bæredygtig udnyttelse af byudviklingspotentialerne, styrkes.

Rummelighed og udviklingspotentiale

København har et stort byudviklings- og omdannelsespotentiale. Kommuneplan 2001 giver mulighed for at øge boligarealet med ca. 3,5 mio. m². Det svarer til godt 15 % af det eksisterende boligareal, og vil give mulighed for skabe 35.000 - 40.000 nye boliger med plads til ca. 80.000 indbyggere. Dette åbner mulighed for et årligt boligbyggeri på 1.500 boliger frem til år 2025.

Omkring 1/3 af væksten kommer i de eksisterende byområder, bl.a. som nybyggeri, taglejligheder og ved omdannelse af kontorer til boliger. Den øvrige vækst kommer i nye områder som f.eks. Ørestad, samt i de nye boligområder på Østamager, ved Amager Strandpark og langs havneløbet.

Det samlede erhvervsetageareal i kommunen kan øges med ca. 6,5 mio. m² - ekskl. den nordligste og den østlige del af havneområderne, hvor store byggemuligheder ikke umiddelbart kan realiseres i større omfang. Dette åbner mulighed for et årligt erhvervsbyggeri på omkring 150.000 m² frem til år 2050 og kan give

plads til op mod 100.000 flere arbejdspladser. En væsentlig del af væksten vil komme i Ørestad og i byområderne langs havneløbet.

Der pågår undersøgelser af mulighederne for at omdanne erhvervsarealer til boliger og andre byformål, bl.a. ved Nørrebro Station. I Valby skal der udarbejdes en bydelsplan sammen med Valby Lokaludvalg, hvor fornyelse og omdannelse af Valby Industri kvarter vil komme i fokus.

Nordhavnen, Østhavnen og Østamager rummer på sigt store udviklingspotentialer med tilknytning til Øresund. De første skridt er taget i Svanemøllebugten og med den nye Amager Strandpark. Der er behov for at gennemføre en samlet vurdering af udviklingsmulighederne på kortere og længere sigt i alle områder ud til Øresund.

- I Kommuneplan 2005 vil der blive redegjort for byens udviklingspotentialer især for områderne ud til Øresund på Amager.

Lokaliseringsprincipper

Byudviklingsstrategien tager udgangspunkt i Fingerbystrukturen og de særlige muligheder, denne giver centralkommunerne for at udnytte og udvikle den kollektive trafik og cykeltrafikken. Der tilstræbes endvidere en afbalanceret bolig- og erhvervsudvikling, som kan fremme et bæredygtigt by - og transportmønster.

Ved erhvervslokalisering lægges der vægt på en høj regional kollektiv trafiktil-

gængelighed og større bebyggelsestæthed i områderne omkring de stationer, der har den bedste tilgængelighed fra hele regionen.

Kontor og servicevirksomheder og andre arbejdsplads- og besøgsintensive byfunktioner søges lokaliseret i stationsnære områder højst 1000 m fra nærmeste station. Samtidig skal lokaliseringen understøtte rammebetingelser for fremtidens erhverv.

Regionale detailhandelsfunktioner lokaliseres ved trafikknudepunkterne ved City, Fisketorvet og Ørestad og den bydelsorienterede detailhandel ved kollektivt velbetjente strøg i bydelene.

Ved boliglokalisering lægges der vægt på at udnytte og understøtte byens forskellige kvaliteter - hvad enten det er langs havnen i Inderhavnen, Nordhavnen, Sydhavnen, samt Øresundskysten på Østamager og den fredede grønne Kalvebodkile - eller det er de mange andre forskellige særtræk, byens mange kvarterer er et udtryk for.

Ved boligudbygning lægges der også vægt på god trafikbetjening og tilknytning til eksisterende byområder og servicefunktioner.

- I Kommuneplan 2005 vil der blive redegjort for en lokaliseringstrategi for Københavns Kommune og hvordan man skal sammentænke den fysiske planlægning og erhvervsudviklingen, herunder vurdere hvilke krav til byens fysiske rammer viden-serhvervene stiller.

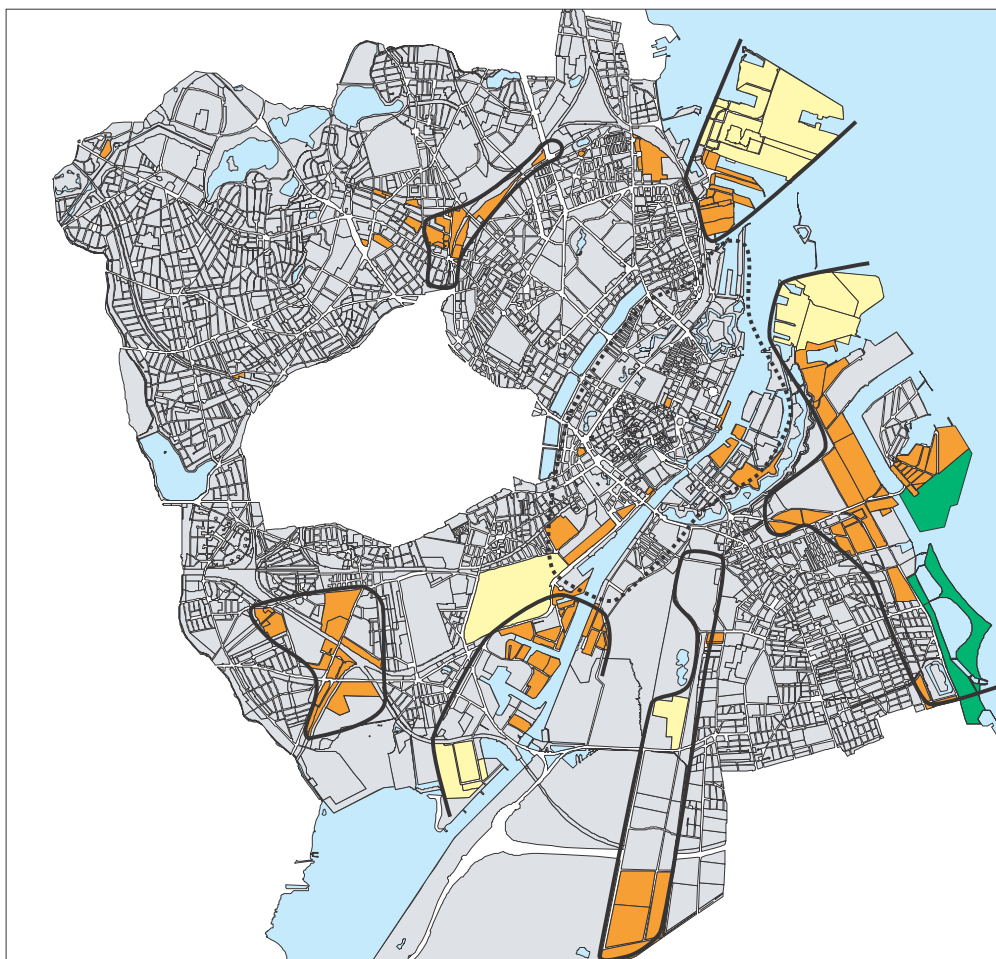
Rammekort Rækkefølgeplanlægning

- Områder der vil indgå i den videre rækkefølgeplanlægning
- Planlagt, igangværende og umiddelbart afsluttet byomdannelse



Rækkefølge

- Områder der vil indgå i den videre rækkefølgeplanlægning
- Byudvikling- og byomdannelsesarealer
- Perspektivområder i Kommuneplan 2001
- Større nye rekreative områder



Endeligt vil byens forskellige bykvarterer og områders kvaliteter blive kortlagt på baggrund af livsformsanalysen.

Rækkefølgeplanlægning

En stor del af byudviklingen og omdannelsen de sidste 10 år er sket i tilknytning til eksisterende kvarterer. Byudviklingen og omdannelsen har derfor kunnet benytte og understøtte den eksisterende infrastruktur og offentlige service.

Fremover vil byudvikling i langt højere grad ske i områder, hvor der vil være behov for at udbygge infrastrukturen. Det gælder både kollektiv transport, veje og forsyning, den grønne og rekreative infrastruktur, men også den offentlige service i form af institutioner, fritidsfaciliteter etc.

Der vil derfor være behov for at vurdere de kommende års byudvikling i forhold til de kommunale investeringer, som etableringen af de nye byområder vil kræve. Beregninger fra den igangværende omdannelse i Sydhavnen anslår, at det koster op mod ca. 100.000,- pr. bolig at sikre den fornødne infrastruktur og offentlige service i områder, hvor byomdannelsen ikke umiddelbart kan knyttes til eksisterende infrastruktur og offentlig service. Det er tal, der naturligvis er behæftet med usikkerhed, men giver anledning til overvejelser om en øget koordinering af byudviklingen og kommunens investeringer, dels for at sikre den fornødne funktionalitet og kvalitet i byudviklingen, dels for at udnytte eksisterende infrastruktur og offentlig service i størst muligt omfang.

Der er derfor behov for at fastlægge en rækkefølge for byudviklingen, som kan sikre en:

- Hensigtsmæssig udnyttelse af eksisterende infrastruktur og offentlig service
- Optimal udnyttelse af investeringer i infrastruktur og service
- Harmonisk byudvikling i de større byudviklings- og byomdannelsesområder

En rækkefølgeplanlægning for byudviklingen skal omfatte de større udviklings- og omdannelsesområder i København. De kommende indsatsområder foreslås som udgangspunkt inddelt i områder, hvor udvikling vurderes at være aktuel i planperiodens 1. del frem til 2006, i periodens 2. del frem til 2017 efter planperiodens udløb.

Rækkefølgen for udbygningen kan blive afgørende for tyngden i de kommunale udgifter i de enkelte udbygningsområder. Det er derfor vigtigt at afbalancere den kommende rækkefølgeplanlægning i forhold til de forventede kommunale udgifter

For de områder, hvor byudviklingen udskydes til planperiodens anden halvdel frem til 2017 eller derefter, vil muligheder for en midlertidig anvendelse af områderne blive overvejet i forbindelse med revisionen af kommuneplanens rammedel, såfremt særlige forhold taler for det.

- I forbindelse med Kommuneplan 2005 skal der redegøres for sammenhængen mellem den fysiske planlægning, kommunale investeringer på tværs af forvaltningerne og økonomi. Redegørelsen vil danne grundlag for byudviklingsstrategien, herunder rækkefølgeplanlægningen i Kommuneplan 2005.

FORBEDRING AF EKSISTERENDE BYOMRÅDER

Københavns eksisterende bykvarterer skal fortsat fornyes og omdannes, således at de lever op til kravene til en velfungerende og attraktiv storby til gavn for både københavnere, erhvervsliv og turister. Dette kræver en fortsat indsats på en række områder, samt nogle nye større initiativer:

Mere Metro

De tætte bydele i København skal kunne tilbyde høj tilgængelighed og stor mobili-

tet. De snævre gader med en blanding af alle trafikformer og med stigende biltrafik begrænser mulighederne for en effektiv afvikling af den kollektive trafik.

Den planlagte udbygning af metrosystemet i hele tætby-området vil give et markant kvalitetsløft. En meget stor del af byens beboere og arbejdspladser får dermed adgang til et kollektivt transportsystem, der har tilstrækkelig kvalitet og kapacitet til at klare fremtidens krav til transportsystemet i storbyen København.

Metroens etape 4 - Cityringen - er under planlægning. Københavns Kommune undersøger sammen med Frederiksberg Kommune og Trafikministeriet en række forskellige muligheder for linieføring for en Metrocityring gennem Indre By, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro. Med Metroens 4. etape vil omkring 85 % af alle mål i de tætte bydele kunne nå inden for en gangafstand på 700 meter fra en station. Metroens 4. etape vil sammen med det radiale net af S-baner og Regionaltoget udgøre et effektivt alternativ til pendling i bil.

De første undersøgelser påregnes afsluttet i foråret 2004, således at der på dette grundlag i løbet af 2004 kan indledes forhandlinger med Staten og Frederiksberg Kommune om mulighederne for at finansiere og anlægge en Cityring. Fra det tidspunkt, hvor der træffes beslutning om at gå i gang med anlægget, vil der gå omkring 11 år, før hele Cityringen kan tages i brug.

I forbindelse med planlægningen af Cityringen overvejes forskellige muligheder for en videre udbygning af metrosystemet. Det vil i denne sammenhæng blive overvejet, om der allerede i forbindelse med anlægget af 4. etape skal forberedes afgreninger af Metroen, som kan betjene udækkede/ikke banebetjente områder, herunder byudviklingsområderne i bl.a. Nordhavnen, Sydhavnen og Nordøstamager.

- I Kommuneplan 2005 vil der blive redet for den konkrete linieføring af Metroens 4. etape og for sammenhængen mellem rækkefølgeplanlægningen for de nye byudviklingsområder og en eventuel videre udbygning af metrosystemet.

De centrale byområder

De centrale byområder med Indre By, Christianshavn, samt de tilgrænsende udviklingsområder mod nord og syd udgør en særlig udfordring. De er byens hjerte med de ældste kvarterer og bygninger rummer omkring 1/3 af byens arbejdspladser og knap 10 % af byens boliger. Det er her en række af landets og regionens hovedcenterfunktioner er koncentreret, samt en række serviceerhverv, offentlige institutioner og kulturliv.

De centrale byområders image og funktion er afgørende for Københavns byidentitet. Der er gjort en stor indsats for at bevare de kulturhistoriske værdier både i Indre By og på Christianshavn og opprioritere bolig-anvendelsen for at skabe liv og funktioner uden for lukketid. Livsformsanalysen har imidlertid vist, at mange, især de unge, i stigende grad oplever især Indre By som identitetsløs - uden liv og mangfoldighed.

Samtidig er en række virksomheder flyttet fra Indre By og til udviklingsområder lige syd og nord for bydelen, som reelt har funktion som en udvidelse og supplerings af City. Christianshavn har været gennem en omdannelse, som indebærer, at bydelen i endnu højere grad har fået City-funktion med en række uddannelsesinstitutioner og den kommende opera samt nye attraktive boliger.

City's udvidelsesområder omkring Sønder Frihavn, omkring Kalvebod Brygge og på Islands Brygge kommer også til at rumme et større antal nye boliger. Der er samtidig plads til nye City-orienterede virksomheder og funktioner - bl.a. et nyt Rigsarkiv på den tidligere Godsbanegård.

Det er en central udfordring at sikre og udvikle de centrale byområders identitet i den fremtidige byudvikling. Det indebærer, at liv og mangfoldighed understøttes, hvil-

ket kræver en fortsat indsats for bl.a. at sikre boliger i disse områder. Det skal vurderes, hvordan en række af de tomme erhvervslokaler kan omdannes til boliger og andre formål. Det kunne f.eks. være typer af erhverv, som netop finder City og den ældre bygningsmasse attraktiv. Det skal også vurderes, hvordan broforbindelser på tværs af havnen kan bidrage til at sammenbinde de centrale byområder omkring havnen.

- I Kommuneplan 2005 vil der blive redet for hvilke indsatser, der kan sikre de centrale byområders identitet, liv og udvikling.

Områdefornyelse og lokale partnerskaber

Byen rummer i dag over 280.000 boliger. En del af disse boliger er utidssvarende. Godt 7.000 boliger mangler wc inde i lejligheden, godt 40.000 boliger mangler bad, tusinder af boliger mangler friarealer, er nedslidte, støjrante eller på anden måde uattraktive og utidssvarende. Det er en central opgave at sikre fornyelsen af byens ældre eller problemramte boligkvarterer, således at de kan imødekomme vore dages krav til en attraktiv storby.

Kommunens erfaringer fra Kvarterløft peger på, at for at opnå dette mål, skal indsatsen for at forny byens kvarterer være helhedsorienteret og tage udgangspunkt i byområdernes konkrete problemer. Fornyelsen skal kunne omfatte boligforbedring, friarealforbedring, forbedring og forskønnelse af byens rum, forbedring af kultur- og sportstilbud, forbedring af beskæftigelse og ikke mindst af de sociale forhold. Endvidere peger erfaringerne på, at fornyelsen skal gennemføres i samarbejde med lokalområdernes beboere, foreninger, arbejdspladser og institutioner. Udvikling af byen er et fælles anliggende og skal bygge på borgernes engagement. Hvis alle byens parter har mulighed for at deltage og udfolde deres kreativitet, har vi de bedste forudsætninger for et godt resultat.

- I Kommuneplan 2005 vil en ny bæredygtig byfornyelsesstrategi blive indarbejdet på baggrund af den nye byfornyelseslov, der er trådt i kraft 1. 1. 2004. Byfornyelsesstrategien vil indeholde en redegørelse for behovet for områdefornyelse, en udpejning af kvarterer til områdefornyelse samt en prioritering af områderne. Endvidere vil strategien indeholde kriterier for udvælgelse af ejendomme til bygningsfornyelse.

Bybevaring

København kan betragtes som ét sammentat kollektivt bygningsværk. En arkitektonisk manifestation af stor rigdom. Uanset at vi i disse år føjer meget bygningsmasse til byen og oplever en betydelig udvikling med stor byggeaktivitet, vil det samlede billede til stadighed være stærkt præget af tidligere århundreders bybygning - og arkitekturopfattelse.

København er en velbevaret by og som sådan enestående i international sammenhæng. Sammenholdt med sin helt særlige formgivning i lille målestok, sine størrelsesmæssige spring i byprofilen, tårne og tagformer, kobberets og teglstenens dominans, opleves København som en unik byformation.

Kunsten består i på en gang at bevare, tilføje og forny. Det er i denne balanceakt arkitekturpolitikken og en bevaringsstrategi må finde sin vægtning. Byens hierarki, dens diversitet og mangfoldighed udspiller sig mellem helheden og de enkelte huse. En bevaringsstrategi må omhandle alt fra særlige områder, historiske, funktionelle til det mere enkle og stilfærdige hus i byen. Fra havnens og tidligere industriområders særlige højtråbende arkitektoniske udtryk til den lave bys ro.

- I Kommuneplan 2005 vil indgå en bevaringsplanlægning baseret på en helhedsorienteret registrering af bevaringsværdier og kulturmiljøer, der vil kunne danne grundlag for nærmere udpejning og fastlæggelse af bevaringsværdige bygninger m.v. i lokalplaner.

BYUDVIKLING AF NYE BYOMRÅDER

Ørestad

Ørestad og Bella Center forventes at komme til at rumme omkring 10.000 boliger og op mod 2,5 mio. m² anden bebyggelse, overvejende erhvervsbebyggelse. Den overordnede infrastruktur - Metro, de større veje og kanaler - er etableret eller er under etablering. I de første etaper af byudviklingen - Universitetskvarteret m.m. og Ørestad City ved Øresundsforbindelsen - er der fuldført, iværksat og planlagt byggerier med over 2.000 boliger og op mod 500.000 m² med erhvervsetageareal, herunder Universitetet, IT-højskolen, Danmarks Radio, Ferring og butikscetret Fields.

Ørestadsselskabet er ved at afslutte arbejdet med et dispositionsforslag til den sydlige del af Ørestad - Vestamagerkvarteret. Dette dispositionsforslag vil danne grundlag for udarbejdelse af lokalplan og kommuneplantillæg. Udbygningen ønskes igangsat i 2005.

Der er store potentialer i området, som er optimalt betjent af kollektiv trafik, og hvor infrastrukturen i øvrigt er under etablering. Ud over den bemærkelsesværdige tilgængelighed er Vestamagerkvarteret begunstiget af den direkte tilknytning til Hovedstadsområdet største fredede område, Kalvebod Fælled.

Visionen for området er at skabe et attraktivt bymiljø med en bebyggelsesstruktur og tæthed, der refererer til Brokvartererne. Boliger og erhverv søges integreret med mulighed for opførelse af f.eks. 4500 boliger og 450.000m² erhvervsbebyggelse. Der lægges vægt på en direkte sammenhæng mellem bykvarterets interne rekreative arealer og udstrakte grønne områder på Kalvebod Fælled.

- I kommuneplan 2005 vil der blive redegjort for udbygning af Vestamagerkvarteret.

Sydhavnen og Islands Brygge

I Kommuneplan 2001 blev Sydhavnen udpeget som et fokusområde med stor herlighedsværdi. Omdannelsen og byudviklingen i området er i gang, senest med planen for Sluseholmen med 1.000 boliger, som påbegyndes i 2004.

I Sydhavnen forventes opført i alt godt 5000 boliger, samt erhverv i de kommende år. Visionen er at skabe et nyt byområde med et livligt og attraktivt havnemiljø, hvor boligerne har tæt kontakt til vandet via mange kanaler. Der gives muligheder for lystbåde, husbåde og forskellige vandaktiviteter for at sikre et maritimt miljø. I de næste faser af planlægningen skal der skabes forudsætning for:

- Realisering af Helhedsplanen for Sydhavnen, herunder servicefaciliteter, grønne områder og den nord-sydgående boulevard. Desuden overvejes en fremtidig ændret anvendelse af de øvrige industriområder i Sydhavnen, samt byudvikling omkring Sydhavns Plads
- Etablering af nye broforbindelser på tværs af havneløbet for at skabe nye tværfordringer mellem bydelene og de store rekreative områder på Vestamager.

På Islands Brygge er der på få år skabt et helt nyt kvarter, Havnestaden. Det sidste område ned mod Nokken består af gamle fremstillingsvirksomheder, som enten har forladt eller er på vej til at forlade området, ligesom der ligger enkelte kontorejendomme, som kan omdannes til boliger.

Der er igangsat en planlægning for området, som skal skabe grundlag for en helhedsorienteret omdannelse og fornyelse af området. Der er store potentialer i området, hvor Kommuneplan 2001 giver mulighed for at etablere omkring 1500 boliger, samt erhverv og andre byformål.

- I Kommuneplan 2005 skal der skabes forudsætning for næste etape af havneomdannelsen i Københavns havn, samt

kæde omdannelsesprocessen sammen med den generelle benyttelse af vand og landarealerne langs havneløbet - Den Blå Plan - og planlægningen for husbåde i Københavns Havn.

Nordhavnen

I Kommuneplan 2001 blev Nordhavnen udpeget som fokusområde. Visionen for området er at skabe et attraktivt bymiljø ved havnen med en tæthed, der sikrer en tilstrækkelig kritisk masse i området, der kan understøtte offentlig service etc.

Der er store bymæssige potentialer i området, som ønskes omdannet til et urbant miljø og en bystruktur, der har referencer til brokvartererne. Ud over de allerede lokalplanlagte arealer er der planer om at bygge i alt 400.000 etagemeter - ligeligt fordelt på boliger og erhverv.

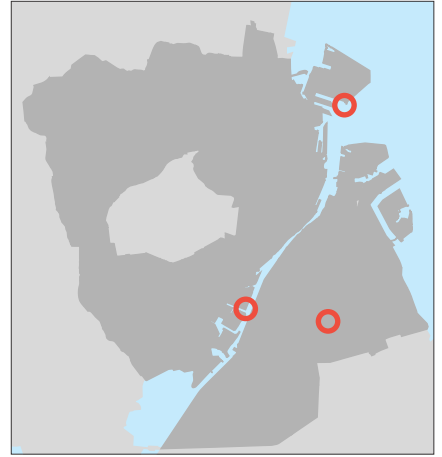
En fortsat udbygning af området kræver, at der tages stilling til den trafikale betjening og tilgængelighed for at sikre en effektiv og bæredygtig trafikbetjening. Samtidig skal der i den videre planlægning sikres sammenhæng med benyttelsen af vand og landarealer langs havnen.

Undersøgelser har vist, at en forbindelse til Lyngbyvej og motorvejsnettet er en forudsætning for at kunne afvikle trafikken fra yderligere byudvikling i Nordhavnen på en hensigtsmæssig måde.

I Nordhavnen skal de næste faser af planlægningen:

- Afklare yderligere byomdannelsesmuligheder
- Arbejde videre med den konkrete udformning af området, herunder tilvejebringelse af den trafikale og rekreative infrastruktur.
- Midlertidig anvendelse af de områder, hvor byudviklingen først igangsættes på langt sigt.

- I Kommuneplan 2005 skal der skabes forudsætning for de næste etaper af havneomdannelsen i Københavns Havn. Omdannelsesprocessen skal kædes sammen



Ørestad



Sydhavn



Nordhavn

med den generelle benyttelse af vand og landarealerne langs havneløbet - Den Blå Plan - og planlægningen for husbåde i Københavns Havn.

Nordøstamager

Nordøstamager rummer på længere sigt store byudviklingsmuligheder langs Øresund. Sydvest for området har Holmen udviklet sig med markante byggerier og institutioner. Mod sydøst har kvarteret omkring Holmbladsgade gennemgået en stor kvarterløftproces, ligesom den kommende Amager Strandpark vil bidrage til at øge denne del af byens attraktion som bolig- og erhvervsområde. Med Metroen er der også ansatser til en kollektiv trafikbetjening, og endelig indeholder området et oplagt byudviklingspotentiale, da det oprindeligt primært var udlagt til de fremstillings erhverv, som enten har forladt byen eller er på vej.

Det er dog ikke et område uden problemer, da mange af de fremstillingsvirksomheder og andre tekniske anlæg, som enten ligger der, eller er flyttet, rummer mange miljømæssige problemstillinger: Forurenet jord, støj og tung trafik.

Den fremtidige trafikbetjening af området er heller ikke på plads. Byomdannelse i stor skala afhænger af, at der etableres kapacitetsstærke systemer for både cykel-, bil-, og kollektivtrafik.

På Nordøstamager skal den næste fase af planlægningen derfor afklare den trafikale infrastruktur, herunder særligt undersøge mulighederne for højklasset kollektiv betjening og for biltrafikafviklingen til/fra det øvrige København.

Målet er at skabe grundlag for en helhedsorienteret omdannelse og fornyelse af området fra Amager Strandpark mod syd til og med Kløvermarken og Refshaleøen mod nord, som rummer store udviklingspotentialer på længere og lang sigt.

- I Kommuneplan 2005 vil Københavns Kommune fremlægge de første skitser til en helhedsorienteret byudvikling af disse kystorienterede områder.

ANDRE STØRRE PROJEKTER

Nørrebro Stationsområde m.m.

I forbindelse med vedtagelsen af Kommuneplan 2001 besluttede Borgerrepræsentationen, at der skal foretages en nærmere planlægning for områderne omkring Ringbanestationerne. Det er et af kommuneplanens overordnede mål at udvikle et bæredygtigt byudviklings- og transportmønster, hvor den størst mulige andel af trafikken foregår med kollektive transportmidler, på cykel eller til fods. Arbejdskraftintensive arbejdspladser skal derfor lokaliseres "stationsnært", og de stationsnære arealer omkring de bedst betjente stationer skal prioriteres højest ved placering af trafikskabende funktioner og tæt bebyggelse.

De tidligere industriarealer og banearealer ved Nørrebro og Bispebjerg stationer er i disse år under omdannelse. Ved Nørrebro Station findes der en stor koncentration af arbejdspladser, detailhandel og service, og området er det vigtigste trafikale knudepunkt og et livligt mødested for store dele af Bispebjerg og Ydre Nørrebro. Områdets centrale beliggenhed og betydning bliver yderligere forstærket med den nye Ringbane og på længere sigt med Metroens 4. etape, den såkaldte "Cityring".

I den kommende planlægning for omdannelsen af området skal der ske en afvejning af forholdet mellem de overordnede mål for områdets udvikling og lokale ønsker og behov.

- I Kommuneplan 2005 vil der blive skabt grundlag for en helhedsorienteret omdannelse omkring Nørrebro Station.

Valby

Borgerrepræsentationen har besluttet, at der som led i arbejdet med Kommuneplan 2005 skal udarbejdes et forslag til bydelsplan for Valby i samarbejde med Valby Lokaludvalg. Valby danner i disse år rammen om et kommunalt ønske om at opnå flere erfaringer med borgerdialog, lokalt demokrati, anderledes beslutningsstrukturer og overvejelser om den fremtidige bydelsplanlægning.

Den nye ringbane, der forbinder de radiale S-baner, giver Valby fire nye stationer: Ny Ellebjerg, Vigerslev, Danshøj og Ålholm. Ringbanen får stor betydning for bydelens trafikale beliggenhed og giver nye potentialer for byudvikling i de stationsnære områder.

I de kommende år skal der arbejdes med at konkretisere en række byudviklingsprojekter og udarbejde plangrundlag for nye initiativer i Valby:

- Aktuelle diskussioner om mulighederne for at forbedre idrætsfaciliteterne i Valby. Parterne bag Københavns Kommunes budget for 2004 er enige om, at der skal etableres en svømmehal i Valby, og at overvejelserne skal indgå i det igangværende arbejde med at udvikle Valby Idrætspark.
- Planer om anvendelse af F.L. Smidths tidligere maskinfabrik m.m. til såvel erhvervsbyggeri som boligbebyggelse.
- Ved Torveporten foreligger projekt-overvejelser, der bygger på, at området ved Gammel Køge Landevej og Ellebjergvej er udpeget til butikker med særligt pladskrævende varegrupper.

Samarbejdet med Valby Lokaludvalg om udarbejdelsen af bydelsplanen er i fuld gang. I efteråret 2003 har der været indbudt til en række arrangementer, der skal inspirere til debat om Valbys udvikling. I forlængelse heraf er der dannet fokusgrupper om forskellige emner og konkrete steder med potentialer for byomdannelsen i bydelen. Fokusgruppernes arbejde



Østamager



Valby

skal munde ud i en række bidrag til den samlede bydelsplan for Valby i løbet af 2004.

Forslaget til bydelsplan for Valby vil indgå i det kommende forslag til Kommuneplan 2005 for København.

Generel revision af rammerne

Rammedelen af kommuneplanen udgør grundlaget for al lokalplanlægning og er derfor et vigtigt strategisk redskab til styring af den fremtidige udvikling af København, både arealmæssigt og funktionsmæssigt. I rammerne udmøntes ikke alene essensen af sektorplanlægningen f.eks. på skole- og institutionsområdet, men også andre fysiske planer og de politiske målsætninger og beslutninger, der i øvrigt vedtages i Borgerrepræsentationen. Rammedelen af Kommuneplan 2001 vil derfor blive gennemgået, dels så der er sammenhæng med de fysiske indsatsområder under byudviklingsstrategien, dels med henblik på en generel ajourføring.

Den fremtidige byudvikling stiller krav om en øget fleksibilitet i rammeplanlægningen, og de nuværende maksimale bebyggelsesprocenter må også overvejes nærmere. F.eks. er der sket en gradvis udviskning af det traditionelle industriebegreb til fordel for væsentligt mindre forurenende virksomheder og funktioner inden for de vidensbaserede områder. Ligeså har livsformsanalysen bl.a. vist, at der er ønsker om i højere grad at muliggøre, at københavnere bor og arbejder samme sted.

I mange af de nye byudviklingsområder vil de nuværende bebyggelsesprocenter i rammerne ofte være utilstrækkelige til netop at videreudvikle København som metropol. Det vil derfor være nødvendigt at rammerne følger med denne udvikling og understøtter den. Et andet væsentligt træk er det grønne København. I takt med at byen udbygges, er det vigtigt, at der sikres tilstrækkelige områder og faciliteter til rekreative formål. Kolonihaverne og andre

områder med overvejende grøn karakter vil have særlig bevågenhed i Kommuneplan 2005. Det er vigtigt, at denne rekreationsform understøttes. Derfor vil forslaget indeholde et forslag til en speciel ramme for kolonihaver, og i den forbindelse vil de hidtidige rammer for OI-områderne tillige blive gennemgået og justeret efter nærmere overvejelser.

Der pågår en revision af rammerne for så vidt angår detailhandelsrammerne, der ikke vil afvente Kommuneplan 2005.

I rammedelen i Kommuneplan 2005 vil indgå:

- Revurdering af de generelle maksimale bebyggelsesprocenter.
- Revurdering af det nærmere indhold i bl.a. rammerne for industri og områder til fritidsformål, herunder en ny kolonihavebestemmelse.
- Retningslinier for omdannelse af erhvervslokaler til boliger og andre formål i Indre By og Christianshavn.
- Indarbejdelse af samtlige tillæg til Kommuneplan 2001.
- Ændringer som er affødt af Borgerrepræsentationens beslutninger og tilkendegivelser.
- Konkrete mindre justeringer af bestemmelserne for enkeltområder.

**Kommuneplantillæg til
Kommuneplan 2001**

- Tillæg nr. 1: Israels Plads
- Tillæg nr. 2: Bispebjerg Bakke
- Tillæg nr. 3: "Bastiansminde"
- Tillæg nr. 4: Ellebjergvej/Stubmøllevej og
"Ny Kongens Enghave"
- Tillæg nr. 5: Geislersgade
- Tillæg nr. 6: Sundby Station Øst
- Tillæg nr. 7: Ragnagade
- Tillæg nr. 8: Tegholmen Syd
- Tillæg nr. 9: Meklenborggade og byfornyelsesområdet ved
Holmbladsgade/Ungarnsgade
- Tillæg nr. 10: Sluseholmen
- Tillæg nr. 11: Møllegade
- Tillæg nr. 12: Vestre Kirkegård
- Tillæg nr. 13: Enghave Plads
- Tillæg nr. 14: Grøndalsvænge Allé

**Lokalplaner vedtaget efter vedtagelsen af
Kommuneplan 2001**

- Nr. 327-2: Ny Tøjhus, Tillæg 2
- Nr. 346: Østamager III, Vølund
- Nr. 347: DanLink
- Nr. 348: Lundedalsvej
- Nr. 301-3: Ørestad tillæg 3, DR
- Nr. 349: Kommunehospitalet
- Nr. 350: Store Tuborg
- Nr. 303-4: Ørestad tillæg 4, Universitetet V
- Nr. 351: Universitetsparken 2
- Nr. 352: Vingårdsstræde
- Nr. 353: Israels Plads
- Nr. 354: Vanløse Center
- Nr. 355: Lundehusskolen
- Nr. 356: Bispebjerg Bakke
- Nr. 357: Ragnhildgade
- Nr. 358: Esplanaden
- Nr. 76-2: Titangade, Tillæg 2
- Nr. 359: Nikolaj Plads
- Nr. 360: Østamagerbanen
- Nr. 361: Bastiansminde
- Nr. 362: Ålandsgade-karreen
- Nr. 363: Grundejerforeningen Fremad
- Nr. 364: Grønrisvej
- Nr. 365: Estersvej
- Nr. 307-1: Sundby Station Øst, Tillæg I
- Nr. 165-1: Nørrebrogade, Tillæg I
- Nr. 206-1: Kryolitgrunden, Tillæg I
- Nr. 366: Svanevej
- Nr. 185-1: Ragnagade II
- Nr. 310-1: Teglværkshavnen, Tillæg I - Tegholmen Syd
- Nr. 367: Sadolin & Holmblad og Mecklenborggade
- Nr. 368: Amaliegade
- Nr. 369: Elmebo
- Nr. 252-1: Krausesvej, Tillæg I
- Nr. 370: Tøndergade-karreen
- Nr. 371: Nørre Sidealle
- Nr. 215-1: Stengade tillæg II/Folkets Park
- Nr. 310-2: Teglværkshavnen, Tillæg 2 - Sluseholmen Nord

Socialistisk Folkeparti

SF tager forbehold overfor den fremlagte Kommuneplanstrategi 2004

Hvis udgangspunktet for København i virkeligheden var, som det beskrives i Fremtidens København og Københavnerne, var det slet ikke så ringe. Men strategien glemmer tidligere tiders fejltagelser og forholder sig kun på et meget overordnet plan til de vanskeligheder, København står overfor - med andre ord der er for meget turistbrochure og for få realiteter.

SF ønsker kørselsafgifter indført i København som et bevist effektivt middel til at begrænse biltrafikken, ligesom vi ønsker, at andre kollektive trafikformer skal indgå på lige fod med Metroen om at sikre en effektiv infrastruktur. Ligesom vi ønsker at udbygge cykelstier og sikre færdslen ved at nedsætte hastighederne.

I SF glæder vi os over, at Livsformsanalysen viser, hvor meget Københavnerne værdsætter byens mangfoldighed og rummelighed. Men det er vigtigt, at byudviklingen også sker på en sådan måde, at der samtidig er liv på tværs af grupper, alder og miljø, og så byen aktivt danner udgangspunkt for fællesskab, nærvær og solidaritet. Der skal derfor tages udgangspunkt i et langt bredere grundlag for planarbejdet end såvel livsformsanalysen som de utilstrækkelige faktuelle oplysninger der findes i strategioplægget

I SF håber vi, at rigtig mange vil benytte høringsperioden til at komme med gode tanker og ideer til kommuneplanstrategien om, hvordan vi i fællesskab kan skabe en dynamisk by i balance.

Enhedslisten

Enhedslisten kan ikke støtte det foreliggende forslag til kommuneplanstrategi.

Selvom der er spændende takter i forslaget - ikke mindst med inddragelse af livsformsanalyser, så er den konkrete kommuneplanstrategi visionsløs.

På trafikområdet betyder kommuneplanstrategien, at der vil komme mange flere biler i byen. Strategien giver ingen klare svar på fremtidens udfordringer. Alle ved, at det eneste der kan fjerne biler fra gaden er indførelse af kørselsafgifter efter Londonsk model, kombineret med en massiv investering i kollektiv trafik. En investering der handler om andet og mere end en metroring, der tidligst kan være klar om 13-15 år.

På boligområdet fortsættes den asociale boligpolitik, flertallet har ført det seneste 10-år, hvor fattigrøve, arbejdsløse og andre uden penge systematisk skal ud af byen, til fordel for gode skattebetalere. Der er et skrigende behov for at bygge tusinder af nye lejeboliger - hvilket kommuneplanstrategien ikke lægger op til.

Kommuneplanstrategien er uden nogen form for kritik. Når man læser strategien får man det indtryk af, at der ingen fejl er begået når det f.eks. angår arkitektur, integration, bolig og trafikpolitik.

Når man ikke kan erkende eklatante fejltagelser, som eks. kontor-rædslerne på Kalvebod Brygge, er det svært at undgå dem i fremtiden. Kommuneplanstrategien betyder derfor - trods mange de fine ord - at byen fortsat udvikles i efter bygherrerens pengepunge, frem for københavnernes behov.

Fremtidens København og københavnere er en strategi for Københavns udvikling og danner grundlag for arbejdet med Kommuneplan 2005. Strategien er lavet på baggrund af undersøgelser, af hvilke udfordringer København står over for og en undersøgelse af forskellige københavnernes krav og forventninger til byen. Krav og udfordringer peger i samme retning: København skal være en international by og en by med livskvalitet. Balance mellem disse mål kræver en tværgående indsats. Kommuneplanstrategien er et skridt i denne retning og sikrer, at kommuneplanlægningen hænger sammen med andre indsatsområder, for eksempel erhvervspolitikken.

Kommuneplanstrategien offentliggøres 19. april 2004 og der gennemføres en høring i 10 uger. Bagefter tager Borgerrepræsentationen stilling til de indkomne forslag og laver eventuelle ændringer. Kommuneplanen er færdig til sommer næste år.

Kommuneplanstrategien kan hentes på internettet på adressen:

www.kk.dk/fremtidenskobenhavn

eller købes for 50 kr. i

København Information, Informationscentret,

Rådhuspladsen 7, 1550 København V.

Telefon 33 66 66 33

Telefax 33 66 70 32

Hvis du har lyst til at deltage i debatten om Københavns fremtid kan det gøres på København Kommunes hjemmeside på www.kk.dk eller e-mail til:

fremtidenskobenhavn@kk.dk

Alle kan inden høringsperiodens udløb den 27. juni 2004 komme med bemærkninger vedrørende Kommuneplanstrategien til:

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen

8. kontor, Rådhuset, 1599 København V.

Telefon 33 66 26 81

Telefax 33 66 70 23



KØBENHAVNS KOMMUNE