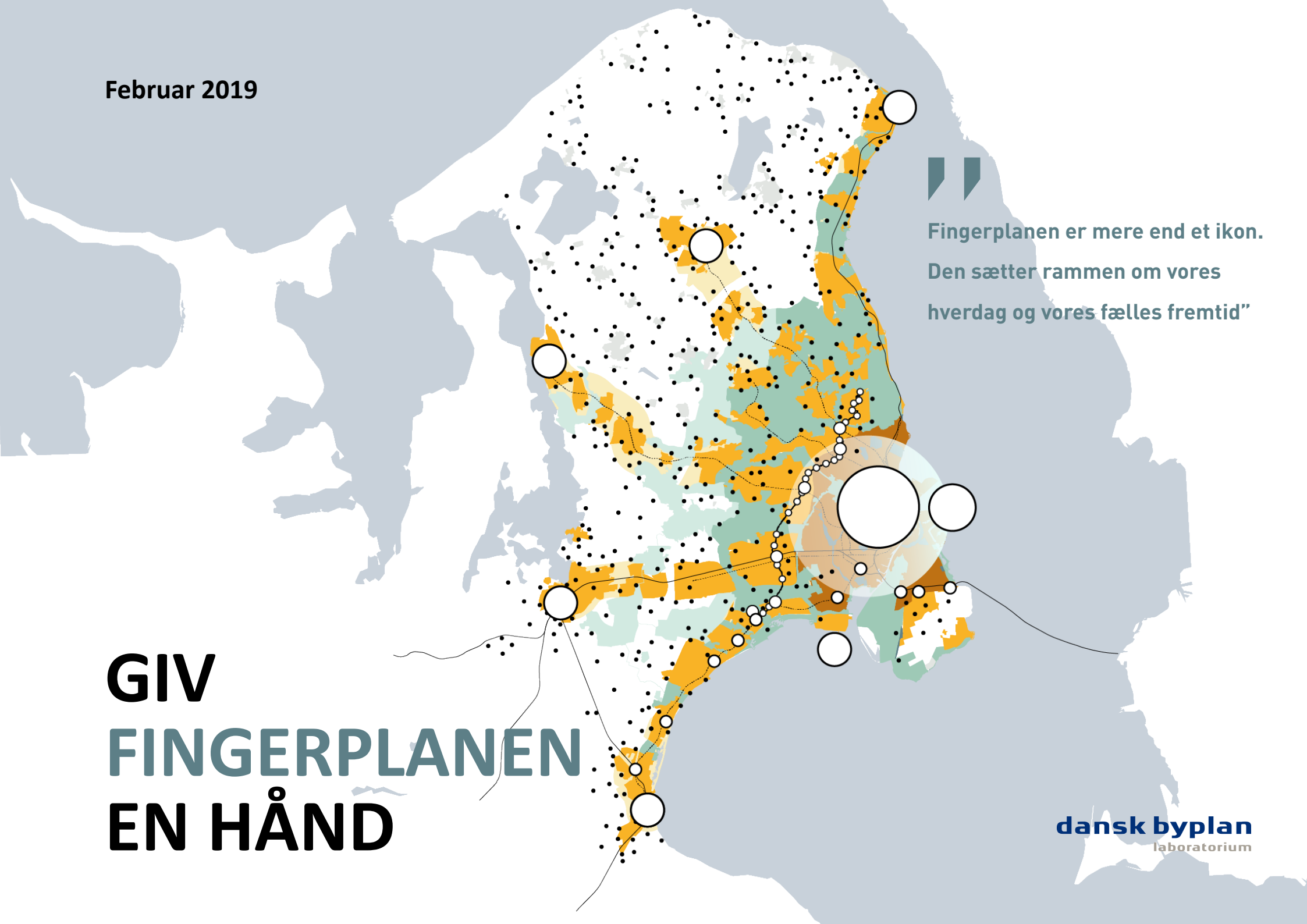


Februar 2019



Fingerplanen er mere end et ikon.
Den sætter rammen om vores
hverdag og vores fælles fremtid”

GIV FINGERPLANEN EN HÅND



Indhold

[planværkstedet]

urban
creators



STATENS BYGGEFORSKNINGSINSTITUT
AALBORG UNIVERSITET KØBENHAVN

Udviklere på fremtidsbillederne:

Dorthe Walther Brogård, Planværkstedet

Mette Glarborg Bahrenscheer, Planværkstedet

Filip Zibrandtsen, Urban Creators

Maria Wass-Danielsen, Urban Creators

Marie Stender, SBI

Redaktion:

Ellen Højgaard Jensen, Dansk Byplanlaboratorium

Elisabeth Jeppesen, Dansk Byplanlaboratorium

- 3 Deltag i debatten
- 4 Hvad står vi på?
- 6 Hvor bevæger vi os hen?
- 9 5 fremtidsbilleder
- 11 Fremtidsbillede 1 - Håndfladen
- 14 Fremtidsbillede 2 - Loop City
- 16 Fremtidsbillede 3 - Købstæderne
- 18 Fremtidsbillede 4 - Køgefingeren
- 20 Fremtidsbillede 5 - Spredt vækst
- 22 Fremtidsbillede X - Kombination 1+2+3
- 24 Dilemmaer og verdensmål
- 26 Kilder

Deltag i debatten

**Dansk Byplanlaboratorium inviterer
til debat om Hovedstadsregionens
fremtid.**

Hovedstaden vokser, og det giver os alle nye muligheder og udfordringer. Det er en af årsagerne til, at regeringen har nedsat et hovedstadsudvalg, som i januar 2019 har barslet med et samlet udspil. Fingerplanen, der sætter rammerne for planlægning og udvikling i Hovedstadsområdet, er samtidig blevet revideret og moderniseret.

I de sidste 12 år, siden nedlæggelsen af Hovedstadens Udviklingsråd, har planlægningen i Hovedstadsområdet primært bestået af forhandling mellem staten og kommunerne om, i hvilket omfang der kunne justeres/dispenseres fra Fingerplanens principper for at understøtte kommunernes udviklingsmuligheder. De seneste udspil, Lynetteholmen med bolig- og erhvervsudbygningen i Københavns Kommune og Holmene i Hvidovre Kommune er dog store greb, der også vil påvirke hele regionen.

Fra et fagligt synspunkt og set i en international sammenhæng er det usædvanligt, at der ikke i en storbyregion udføres en mere helhedsorienteret fysisk planlægning der ville kunne afbalancere væksten, modvirke segregeringen, stimulere en aktiv brug af ledige arealer og sikre en bedre koordinering mellem byvækst, byomdannelse og infrastruktur.

Fingerplanen har givet retning for byudvikling i hovedstadsområdet og sikret rekreative grønne kiler mellem byfingrene. Spørgsmålet er, hvordan vi kan udvikle og bruge Fingerplanen til at forme hovedstadsområdet, så udviklingen skaber værdi for alle. Et af svarene kunne være at arbejde aktivt med FN's verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer.

Med disse ord giver vi bolden op. Vi har udarbejdet nogle mulige fremtidsbilleder, og vi håber, at mange borgere, foreninger, interesseorganisationer og fagprofessionelle har lyst til at deltage i debatten med politikerne og sammen med os give Fingerplanen en hånd med på vejen i 2019.

Tak til Realdania for økonomisk støtte til projektet og tak til de mange fagfolk, som undervejs har bidraget til dette hæfte.

Med venlig hilsen
Jes Møller, formand

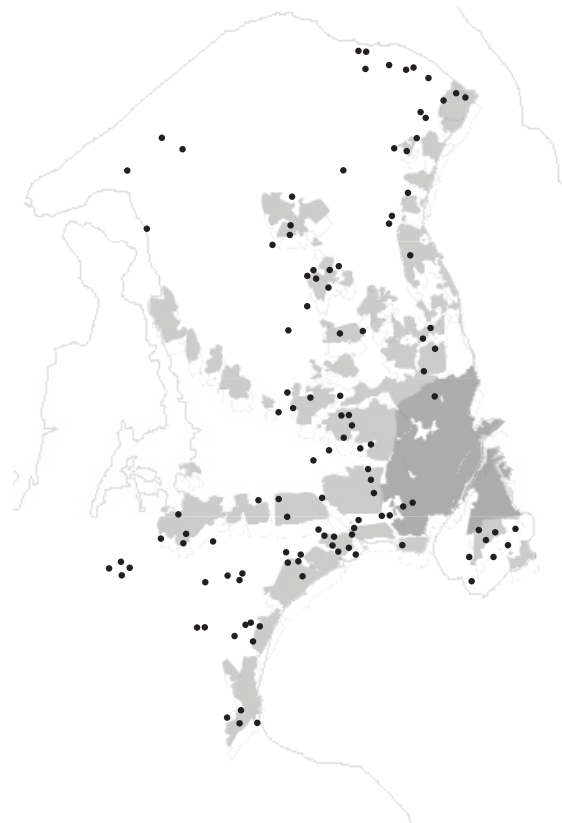
Hvad står vi på?

Hvis vi i fremtiden skal have en hovedstad, som balancerer – både økonomisk, miljømæssigt og socialt – kræver det planlægning i den store skala. Fingerplanens fundament har indtil nu været at sikre, at byudviklingen sker i tilknytning til infrastruktur i håndfladen og byfingrene, og at de grønne kiler mellem byfingrene friholdes til natur og rekreative formål.



Omdannelsen af ældre erhvervsområder til nye erhvervsformål kan være en vanskelig øvelse på trods af umiddelbare potentialer – det skyldes at værdien af de nuværende ejendomme ofte er for høj i forhold til værdien af byggeretterne”

Ole Hjorth,
Direktør, Cushman & Wakefield og RED



Hovedstadskommunerne har givet 150 forslag til projekter og byvækst

Fingerplanen er et værktøj, der kan bruges til at skabe en bæredygtig udvikling

Fingerplanen har siden 1947 sat retningen for udvikling af Hovedstadsområdet. Med en letgenkendelig struktur i form af en hånd er planen bygget op omkring byvækst i smalle byfingre langs de eksisterende udfaldsveje, der skulle have en god infrastruktur i form af S-tog og motorveje. Områderne mellem byfingrene skulle friholdes fra bebyggelse og udvikles til grønne arealer så en relativt stor del af befolkningen fik let adgang til det grønne og til centrum. I den nuværende Fingerplan er der 3 hovedemner: 1. Afgrænsning af byvæksten til håndfladen og byfingrene, 2. Beskyttelse af de grønne områder af regional betydning samt 3. Placering af erhverv tæt på stationer.

Byvæksten styrer byudviklingen

Afgrænsning af byvæksten er et af de punkter, der har været mest debat om. I den nuværende plan er der rigelig rummelighed de næste 65 år til bolig- og erhvervsbyggeri. Alligevel er der mange kommuner, der ønsker flere byggemuligheder. I de ca. 150 forslag der er kommet ind fra kommunerne, handler det især om lokale ønsker og projekter til vækst, som kræver dispensation fra landsplandirektivet.

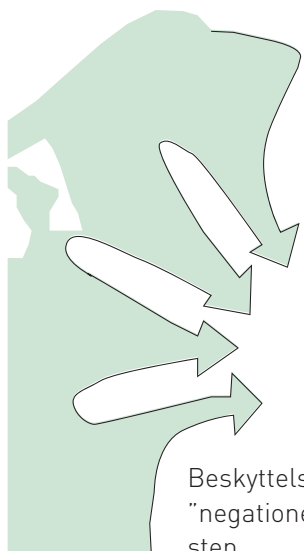


Vi har brug for en fælles vision og en stram regulering, der sikrer kvalitet i det grønne”

Nina Larsen Saarnak,
Danmarks Naturfredningsforening

De grønne kiler er vigtige

Siden 1947 er der gjort alvorlige indhug i de grønne kiler - der er vokset svømmehud frem mellem fingrene. Trods indhug i kilerne er de oprindelige intentioner om gode rekreative muligheder blevet gennemført og videreudviklet. Hovedstadsregionen er en af de grønne hovedstæder i Europa, hvor beboerne har kort afstand til et grønt område. Det princip er væsentligt at fastholde, når vi i fremtiden bliver flere. I dette hæfte vil vi i 4 ud af 5 fremtidsbilleder beholde det grønne areal, der allerede er til rådighed.



Spredt vækst uden for fingrene, og manglende respekt for stationsnærhedsprincippet truer Fingerplanens intentioner”

Henrik Vejre,
Professor ved Københavns Universitet

Knudepunkterne samler byfunktioner

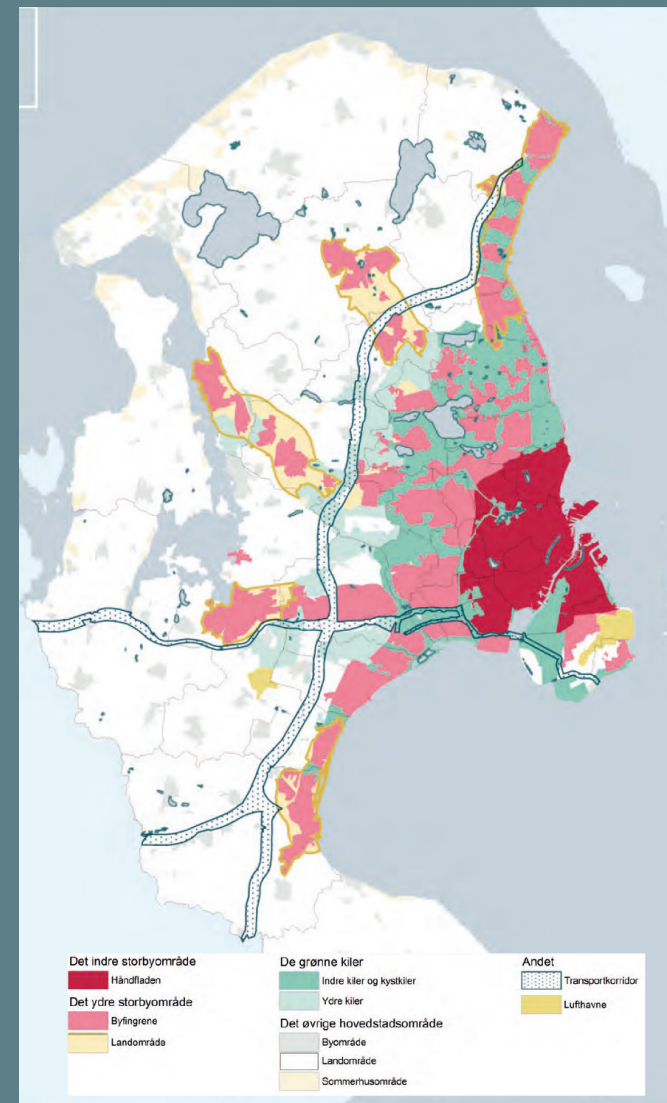
Stationsnærhedsprincippet, som blev indført i 80'erne, indebærer at store kontorarbejdspladser og publikumsorienterede funktioner skal placeres i områder nær de centrale stationer. Det gør den kollektive transport mere attraktiv, det letter presset på vejene og det bidrager til et renere og mere miljøvenligt samfund. Det er veldokumenteret, at princippet faktisk virker, hvis det håndhæves. I hæftets fremtidsbilleder forudsætter vi at stationsnærhedsprincippet fastholdes. Samtidig vil der være overvejelser om, hvordan der kan skabes bedre bykvalitet nær stationerne og de nye knudepunkter.



Stationsnærhedsprincippet er udfordret med stærkt undergravende afgrænsninger, der ligger langt over de 600 m fra stationerne”

Peter Hartoft-Nielsen
Professor ved Aalborg Universitet

FINGERPLAN 2017



Kort: Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper.

Kilde: Fingerplan 2017 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, Erhvervsministeriet

Hvor bevæger vi os hen?

Udviklingen i Hovedstadsområdet er tæt forbundet med den udvikling og de forandringer, som sker i verden omkring os. Urbanisering, teknologisk udvikling og klimaforandringer er nogle af de vigtigste globale tendenser, der vil påvirke hovedstadsområdet markant de næste mange år. Selvom vi aldrig kan være sikre på, hvad fremtiden vil bringe, må vi forholde os til nogle af de centrale udfordringer, som allerede nu tegner sig.

Hvordan skabes gode boliger til alle og bymiljøer med liv?

Der er i øjeblikket et stort pres på de centrale bydele, hvilket betyder en markant stigning i boligpriserne. Samtidig ses der i dag en ændret alderssammensætning i hovedstadsområdet, hvor beboerne i de indre bydele bliver yngre, mens de øvrige områder får et voksende andel ældre borgere. Der bliver flere enlige, og flere nye familieformer, ligesom der efterspørges små boliger og alternative boformer. Udfordringen er at udvikle hele hovedstadsområdet, så alle kan få adgang til en god bolig. En væsentlig udfordring i den voksende by er tendensen til opsplittning af befolkningen (segregering) i forhold til indkomst, etnicitet og alder. Det er derfor vigtigt at skabe lokalområder, hvor folk kan mødes på tværs af sociale lag og sikre mulighed for, at alle kan bosætte sig i en rimelig pendlingsafstand til arbejdspladserne.

Gode bymiljøer kommer ikke af sig selv. Stigende internethandel og en faldende omsætning i de fysiske butikker er en udfordring for flere bymidter i hovedstadsområdet - både i forhold til bosætning og byliv.



2085
ER ÅRET

hvor de nuværende udlæg til byformål er opbrugt

Kilde: Nybyggeri og arealforbrug til byformål i Hovedstadsområdet, regionen, BY OG BANE NYT nr. 2, AAU, Marts 2017.

Hvordan placeres erhverv bedst?

Det er en udfordring at sikre arbejdspladser tæt på stationerne og hindre, at stationsnærhedsprincippet udvandes. I forhold til placering af arbejdspladser er kun 30% af det samlede nybyggede kontoretageareal i perioden fra 2000 til 2015 placeret stationsnært. Udviklingen i antallet af arbejdspladser og deres typer er i øjeblikket meget ulige fordelt mellem nord og syd.

Hvordan styrkes adgangen til grønne områder?

Vi er mere fysisk aktive end tidligere - også når vi bliver ældre. I de tætte byer i hovedstadsområdet er det en udfordring at sikre tilstrækkeligt med bolignære friarealer, rekreative områder og mødesteder af høj kvalitet til alle.

Når vi bliver flere i Hovedstadsområdet, kommer de grønne friarealer under pres, da de ofte inddrages til ny by eller trafikprojekter. Samtidig er det svært at bevare de grønne elementer i alle nye byudviklingsprojekter. Det er vigtigt at sikre sammenhængende og tilstrækkeligt store grønne kiler og naturområder med plads til høj biologisk mangfoldighed og gode rekreative muligheder.



72 %

FORVENTES TRÆNGSLEN

at stige i hovedstaden frem mod 2030

Kilde: Regeringens udspil om Danmarks hovedstad, Januar 2019



200.000

NYE BORGERE

forventes i hovedstadsområdet frem mod 2030

Kilde: Regeringens udspil om Danmarks hovedstad, Januar 2019

Hvordan mindskes trængslen?

Den økonomiske vækst og stigende befolkning i hovedstadsområdet betyder, at der skal håndteres endnu flere rejser både i de centrale korridorer og på tværs af fingrene. Undersøgelser gennemført af Region Hovedstaden konkluderer, at en udbygning af vej- og banenettet ikke alene kan løse trængselsudfordringerne. Det vil kræve flere forskellige tiltag, hvis udviklingen skal vende. Øget regulering af parkering eller af transporten fx ved roadpricing er tiltag, som kan sikre en bedre fordeling af trafikken i myldretiden, styrke den kollektive transport og skabe øget incitament for deletransport. Mulighed for integration af alle transportformer i en mobilitetsservice gør det lettere at planlægge pendlerejser på tværs af gang, cykel, kollektiv transport, taxa, samkørsel, delebil etc. Regeringens forslag om at fremtidssikre den offentlige transport i hovedstadsområdet ved at organisere hele den kollektive trafik i én samlet stærk organisation, Hovedstadens Offentlige Transport (HOT), er et skridt i den rigtige retning.

Hvordan håndteres klimaforandringer og miljøudfordringer?

Klimaforandringer med stigende temperaturer, flere store skybrud og stigende havvand skaber oversvømmelser og hedeølger påvirker os alle. Fremtidens byer og de grønne områder skal kunne håndtere og imødekomme klimaforandringerne på en smart måde. I Hovedstadsområdet bør de grønne kiler og byernes grønne områder udvikles til at kunne rumme mere vand og bruge de øgede vandmængder til at styrke biodiversiteten og højne områdernes rekreative værdi. Desværre ser vi ofte den modsatte tendens, når der bygges tæt by. Bynatur og grønne arealer uden belægning er vigtigt, hvis oversvømmede veje, viadukter og kældre skal forhindres. Derfor er det afgørende fra starten at indtænke nære grønne arealer foruden grønne elementer som træer, grønne vægge og tagflader, som også kan hjælpe med at sikre levedygtige bymiljøer.

FN'S VERDENSMÅL

De 17 verdensmål blev til i lyset af årelange internationale drøftelser.

I regeringens Handlingsplan for FN's verdensmål lægges stor vægt på, at Danmark går i spidsen, når det handler om at skabe bæredygtig udvikling. Med den nationale handlingsplan skal ny dansk lovgivning fremover vurderes i forhold til verdensmålene. Det betyder, at Fingerplanens videre udvikling må antages at skulle tilgodese bæredygtighed i et bredt perspektiv.

Hovedstadsregionens fremtid bør derfor have fokus på:

- En fælles vision med udgangspunkt i verdensmålene.
- Samfundsmæssige mål, der danner grundlag for planlægningen.
- Samlede og langsigtede hensyn til bolig, transport, sundhed, grønne arealer, erhverv og ressourceforbrug.

Centralt i drøftelsen af bæredygtige byer og regioner står verdensmål 11, Bæredygtige byer og lokalsamfund, men en række af de øvrige verdensmål og delmål er også særdeles relevante i planlægningen af den regionale udvikling og kan bidrage til at skabe en bæredygtig hovedstadsregion.





Foto: Vestamager

[planværkstedet]

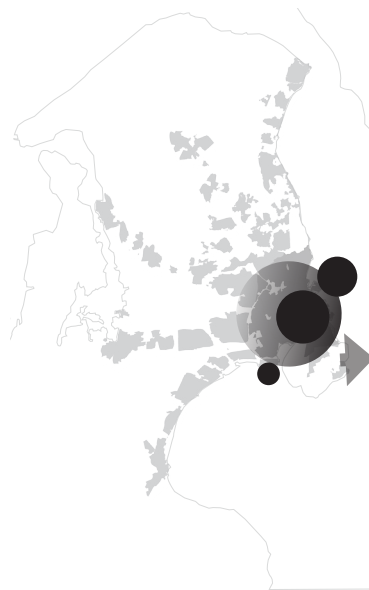
5 fremtidsbilleder

I det følgende præsenteres 5 forskellige fremtidsbilleder hvad angår byvækstens geografiske fordeling. Nogle af billederne ligner det, der sker i øjeblikket, mens andre ligger længere fra den aktuelle virkelighed. Virkeligheden er kompleks og udviklingen sker på mange fronter. Derfor vil et samlet fremtidsbillede for Hovedstadsområdet nok være en blanding af flere fremtidsbilleder.

1

Fremtid 1 - Håndfladen vokser i højden og bredden

Udviklingen fortsætter i København med fuld styrke. Udbygningen med flere boliger og arbejdspladser vil hovedsageligt ske centralt, så denne del af "håndfladen" bliver markant tættere. Samtidig udvides der med nye byområder som Lynetteholmen og Holmene.



2

Fremtid 2 - Loop City skaber nye centrale knudepunkter

Området omkring den nye letbane på Ring 3 vil vokse markant og alle de mulige omdannelsesområder langs med letbanen vil blive taget i brug til nye boliger og arbejdspladser.



3

Fremtid 3 - Købstæderne styrkes med deres respektive potentialer

Købstæderne revitaliseres og de særlige stedsspecifikke potentialer styrkes og udvikles. Der udbygges primært i de stationsnære områder samtidig omdannes og styrkes bymidterne ved centrering af handels- og bylivet. Købstædernes særlige beliggenhed med nærhed til større sammenhængende landskaber udnyttes aktivt.



4

Fremtid 4 - Køgefingeren omdannes og udvikles på nye arealer

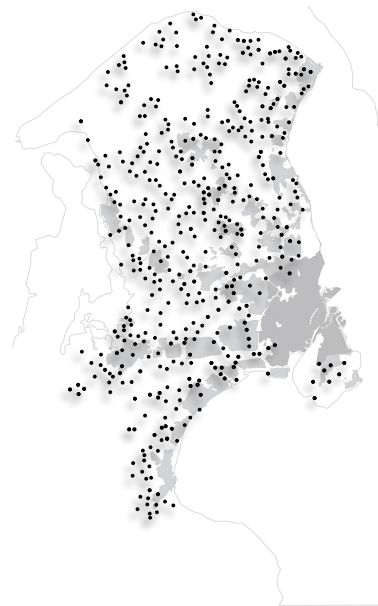
Udviklingen sker i hele Køgefingeren, som kan forlænges imod syd og vest. Køgefingeren omdannes så boligsamfundssætningen kommer i bedre balance. I den nordlige del af fingeren er der visioner for et nyt stort erhvervsområde ved Holmene samt trafikale koblinger til Letbanen i Ring 3.



5

Fremtid 5 - Spredt vækst, baseret på kommunernes ønsker

Byvæksten sker uden markant overordnet styring. Væksten sker spredt i hele hovedstadsregionen. Kommunerne har det fulde ansvar for at planlægge og udvikle inden for egne grænser. Det betyder, at både byerne og det åbne land er eksponeret for byudvikling og udbygning.



Vi ser nærmere på byvækstens fordeling i et samlet regionalt perspektiv og viser 5 forenklede fremtidsbilleder, hvor byvæksten fordeles efter forskellige principper.

Fremtidsbillederne beskrives ud fra konkrete forudsætninger, som indrammer hvert billede i en kontekst. Inden for rammen synliggøres konsekvenser, potentialer og udfordringer for hvert enkelt billede.

Håndfladen

Vokser i højden og bredden

FREMTIDSBILLEDE 1

Væksten fortsætter i håndfladen ved fortætning og omdannelse af gamle erhvervsarealer, havneområder og mellemrum i byen med nye stationsnære projekter fx i relation til S-tog eller metrostationer. Ud over fortætningen af den eksisterende by, indeholder fremtidsbilledet fortætningsmuligheder på kunstigt anlagte øer som Lynetteholmen og Holmene. To store projekter som i skala og investeringer skiller sig markant ud fra de øvrige fortætningsområder i Håndfladen.



Fremtidsbilledet er baseret på fortætning og nye bolig- og erhvervsområder i eksisterende byområder tæt på kollektiv trafik, hvilket potentielt styrker bæredygtigheden.

Byfortætningen letter presset på nye bar-jords-projekter i omegnen.

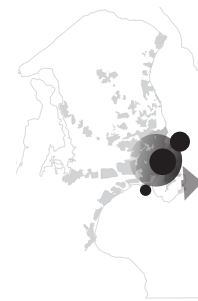
Vækst i håndfladen imødekommer den stigende interesse for at bo i byen.

Byfortætning i håndfladen giver korte afstande til alt og understøtter en bæredygtig mobilitet. Det skaber også et bedre økonomisk kundegrundlag for nye teknologiske, private og smarte mobilitets-services.



Det centrale København bliver præget af høj, tæt og ny bebyggelse. Stigningen i grundpriser gør at byens 'mellemrum' hurtigere omdannes og presser friarealerne.

Det bliver dyrt for flere at bo i byen og lavindkomst-grupperne presses ud eller kommer til at acceptere ringere boligforhold.



Den tætte by kan give dårligere boligkvalitet, herunder påvirkning af støj, mangel på lys og luft samt mangel på grønne områder, offentlige anlæg og fællesarealer.

Fortætningen påvirker temperaturerne i den tætte by og udfordrer nedsivning af regnvandet.

Hovedstadens historiske bykvarterer kan være sårbare over for fortætning. Stedernes kulturhistoriske træk kan forsvinde.

Den tætte by øger efterspørgsel på dobbeltbosætning, fx i form af kolonihaver eller sommerhuse.

Fortætning af håndfladen forstærker kampen om pladsen i byrum og gaderum, uanset om man kører i bil, kollektiv trafik, på cykel eller er på gåben.

Behov for store trafikinvesteringer (metro, havnetunnel mv.) vokser.

Vækst i håndfladen udfordrer den regionale balance i forhold til, hvor der investeres i infrastruktur og offentlig service.

Håndfladen

Vokser i højden
og bredden

0 5

SIGNATURFORKLARING

- Indre storbyområde
Håndfladen
- Ydre storbyområde
Byfingrene
- Ydre storbyområde
Landområde
- Indre grønne kiler
og kystkiler
- Ydre grønne kiler
- Øvrig byområde
- Kollektiv transport
- Fremtidsbillede



Ca **307.000**
NYE BEBOERE

forventes der at være plads til i
København og Frederiksberg frem
mod 2035

Kilde: Boligmarkedsanalyse for hoved-
staden, boligbehov, udviklingspotentialer
og -strategier. Udarbejdet for Transport-,
Bygnings- og Boligministeriet. Januar 2018
og egne beregninger

Note: Tallet er baseret på kildens maksimale
skøn på potentialer for boliger omregnet
med 2 beboere pr. bolig.



Ca **153.500**
FLERE BOLIGER

forventes der at være plads til i
København og Frederiksberg frem
mod 2035

Kilde: Boligmarkedsanalyse for hoved-
staden, boligbehov, udviklingspotentialer
og -strategier, Udarbejdet for Transport-,
Bygnings- og Boligministeriet. Januar 2018

Note: Tallet er baseret på kildens maksimale
skøn på potentialer, som omfatter
fortætning af eksisterende områder, tage
nye områder i brug og bedre udnyttelse af
eksisterende bygningsmasse.



Ca. **20%**
VOKSER INTERNE TURE

i København og Frederiksberg
frem mod 2035

Kilde: Trafikale scenarier for Hoveds-
tadsområdet, Atkins/Moe Tetraplan, 2018 og
egne beregninger.



Lynetteholmen og Holmene

En realisering af Lynetteholmen, en ny ø uden for Refshaleøen, og Holmene, 9 nye øer vil have omfattende betydning for udviklingen af Hovedstadsområdet. Udvides håndfladen med disse megaprojekter, vil antallet af nye boliger og arbejdspladser øges markant og væksten flyttes yderligere fra det øvrige Hovedstadsområde mod den centrale by.

De to projekter vil kræve store investeringer i infrastruktur og kollektiv trafik for at imødekomme den øgede trafik. Især Holmene, som ikke ligger stationsnært, vil skabe trafik, som vil påvirke hele hovedstadsområdet. De store investeringer gør projekterne sårbare over for en økonomisk stagnation. Herudover er det også et udtryk for, at man fastholder en arbejdsdeling, hvor logistik og produktion primært er placeret i syd.

I forhold til den miljømæssige påvirkning vil anlæg af de planlagte øer til Lynetteholmen og Holmene påvirke oplevelsen af kysten og byens afgrænsning mod vandet. De nye øer med store industrianlæg på Holmene vil præge Københavns byprofil markant.



Ca **35.000**
NYE BEBOERE OG TILSVARENDE
ARBEJDSPLADSER

forventes Lynetteholmen at kunne rumme

Kilde: www.lynetteholmen.com.
Januar 2019



Ca **20.000**
NYE BOLIGER

forventes Lynetteholmen at kunne rumme heraf 1/4 bliver almene boliger

Kilde: www.lynetteholmen.com.
Januar 2019



Ca **700.000** m²
NY BYNÆR NATUR

forventes at der bliver skabt på Holmene

Kilde: Analyser foretaget af Deloitte samt af COWI, Urban Power og DHI



Ca. **12.000**
ARBEJDSPLADSER

forventes Holmene at kunne rumme

Kilde: Analyser foretaget af Deloitte samt af COWI, Urban Power og DHI

FREMTIDSBILLEDET FORUDSÆTTER AT:

- Der fortsat er investeringslyst og økonomisk vækst.
- Fortætning og investeringer i infrastruktur bliver koordineret, hvis der også skal være plads til bebyggelse, grønne områder, attraktive byrum og områder uden biler.
- Fortætningen skaber plads til varierede boligtyper i blandede byområder med forskellige funktioner, hvor kvalitet i bebyggelsen, byrum og infrastrukturanlæg sikres med afsæt i byens grønne træk og kulturarv.
- Den kollektive trafik styrkes, både i kapacitet og som sammenhængende kollektiv transport og indgår i en sammenhængende rejsekæde med andre trafikformer.
- Biltrafikken reguleres i byen fx. gennem roadpricing, trængselsafgift og restriktive parkeringsnormer og -afgifter.
- Der skabes incitament for øget brug af cykel og kollektiv transport for alle.
- Store udviklingsprojekter, som Lynetteholmen og Holmene, står på et økonomisk fundament, hvor byudviklingen finansierer infrastruktur og klimasikring.
- Byens grønne og blå områder styrkes og udvides med nye områder, der kan anvendes rekreativt

Loop City

Skaber nye
centrale
knudepunkter

FREMTIDSBILLEDE 2

Alle nedslidte erhvervsområder, omkring de kommende letbanestationer langs den fremtidige letbane i Ring 3, bliver omdannet til nye tætte byområder med kontor, erhverv, boliger og grønne byrum. Byfunktioner samles i centrale knudepunkter.



Ældre nedslidte erhvervsområder langs letbanen omdannes til nye stationsnære byområder, hvor der kan bygges meget tættere end i dag. En del eksisterende erhverv må flytte og etablere sig andre steder. Det giver plads til nye boliger og byfunktioner, som kan være med til at løfte de eksisterende byområder og skabe bedre bymiljøer.

Der er mulighed for at bygge boliger til forskellige indkomstgrupper også til dem, der ikke har råd til at bo i håndfladen.

Omdannelse af ældre erhvervsområder til nye boligområder og blandede kvarterer åbner mulighed for at indarbejde klimaløsninger og mere grønt i områderne end der er i dag. Det sikrer gode friarealer mellem boligerne i Loop City, og der kan skabes nye grønne forbindelser igennem områder, der tidligere indeholdt erhverv.

Letbanen skaber nye trafikale knudepunkter med skiftemuligheder til de eksisterende S-togslinjer og regionaltog (Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj stationer). Det bliver nemmere at komme på tværs af byfingrene, og man er ikke længere tvunget ind gennem det centrale København, når man skal på tværs af hovedstaden.

Det forventes, at Letbanen rykker på konkurrenceforholdet mellem bil, kollektiv trafik og cykeltrafik.

Nye stiforbindelser og letbanestationer tæt på de

grønne kiler og kysten kan understøtte fritidsrejser og nem adgang til natur- og kulturoplevelser i Loop City.

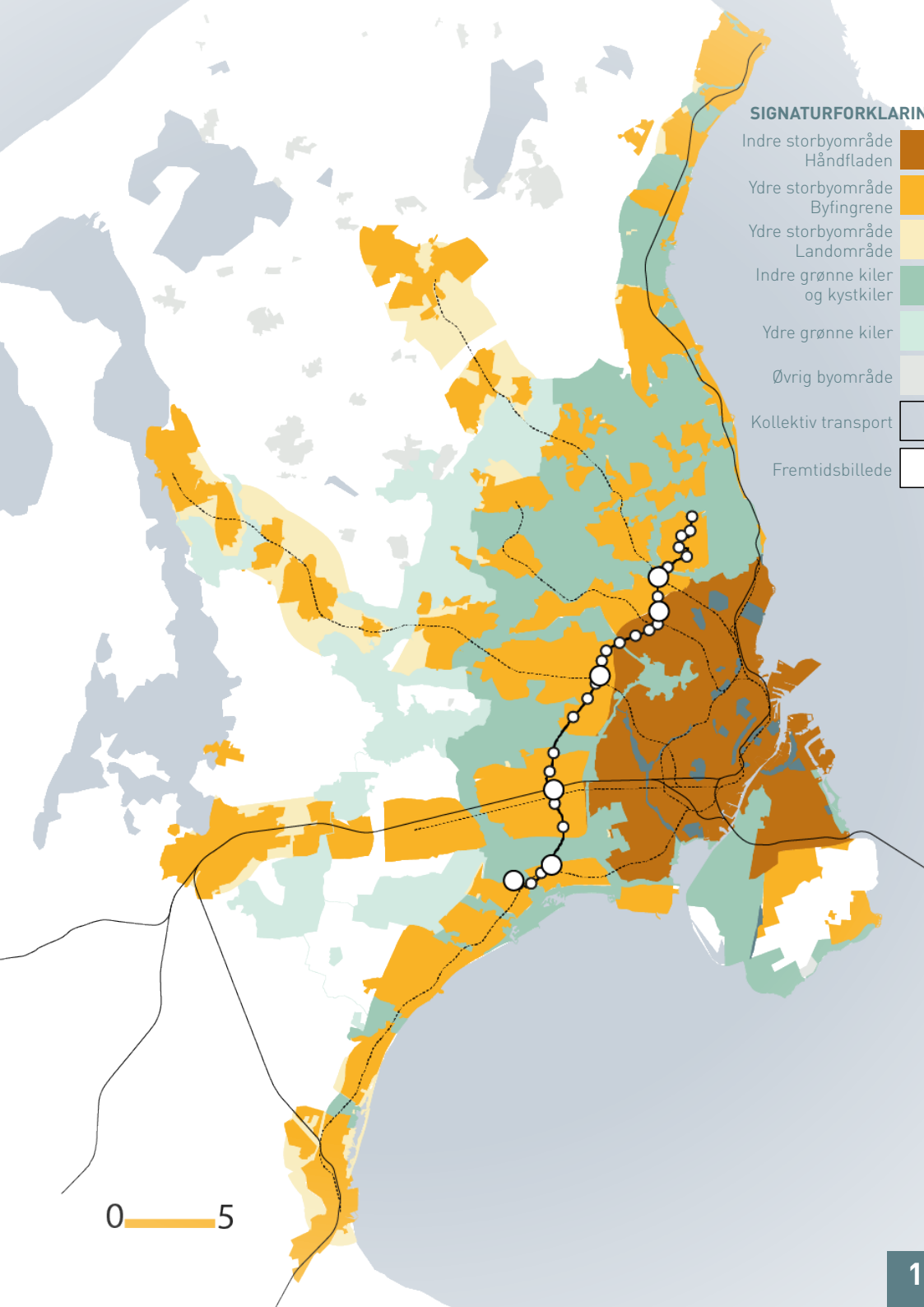
Der er et stort potentiale for at forstærke dette fremtidsbillede med en yderligere udbygning af letbanenettet f.eks. med Frederikssundsvejstrækningen og en linjeføring til de evt. kommende Holme i Hvidovre.

Byomdannelse og fortætning kan være svært i eksisterende byområder, da de fleste arealer er privatejede og opdelt på mange ejere. Det kræver, at kommunerne får nye værktøjer og fastholder ambitionen om kvalitet over for markeds kræfterne.

Samlet forventes det, at der vil komme flere bilture mellem fingrene og Loop City.

Letbanen etableres på tværs af de grønne kiler i eksisterende store vejanlæg. Der er således risiko for at forstærke en eksisterende barriere, hvis ikke man arbejder bevidst med at bløde den op på strækningen. Enkelte letbanestationer kan skabe et pres for også at bygge i de stationsnære områder, der i dag ligger i de grønne kiler.

Letbanens fulde potentiale udnyttes ikke, hvis der ikke afsættes midler til optimering af de eksisterende stationsanlæg fx ved Herlev Station og Glostrup Station.



SIGNATURFORKLARING

- Indre storbyområde Håndfladen
- Ydre storbyområde Byfingrene
- Ydre storbyområde Landområde
- Indre grønne kiler og kystkiler
- Ydre grønne kiler
- Øvrig byområde
- Kollektiv transport
- Fremtidsbillede

0 5



Ca. **31.000**
NYE BEBOERE

forventes at kunne rummes i Loop City

Kilde: Loop City egne faktaark fra April 2018



Ca. **36.500**
NYE ARBEJDSPLADSER

inden for 1200 m fra stationerne forventes at der vil være plads til i Loop City

Kilde: Loop City egne faktaark fra April 2018



Ca. **15.500**
FLERE BOLIGER

forventes at der kan rummes i Loop City

Kilde: Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Januar 2018 og egne beregninger.



Ca. **22%**
VOKSER INTERNE TURE
i ringbyen frem mod 2035

Kilde: Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet, Atkins/Moe Tetraplan, 2018 og egne beregninger

FREMIDSBILLEDET FORUDSÆTTER AT:

- Der er et vedvarende og strategisk fokus på at sikre en koordineret udvikling af de stationsnære arealer langs Letbanen til områder med høj bykvalitet. Det kræver samarbejde på tværs af kommunerne.
- Letbanens maksimale udnyttelse kræver, at samtlige stationer udvikles og bruger muligheden for at bygge tættere.
- Der er fokus på kvaliteten af både bebyggelse og byrum i de fremtidige byområder, så Loop City forbliver attraktiv både i forhold til investeringer, bosætning og placering af arbejdspladser.
- De grønne sammenhænge og landskaber mellem byområderne sikres, fx i form af grønne kiler og forbindelser.
- Der investeres i de stationer som udgør knudepunkter for den offentlige trafik samt sikres sammenhæng og lette skift imellem de forskellige trafikformer
- Det grønne og klimatilpasning indtænkes i byudviklingen og fortætningen.

FREMTIDSBILLEDE 3

Der er fokus på vækst i købstæderne Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge, som udgør trafikale og bymæssige knudepunkter for enden af byfingrene. De fem købstæder udvikles forskelligt ud fra hver deres potentiale og styrkeposition. En fokuseret vækst i de ydre dele af fingrene styrker Fingerplanens byvækstprincipper og giver et alternativ til væksten inderst i håndfladen.

Købstæderne

Styrkes med deres respektive potentiale



Vækst i Købstæderne vil understøtte en større regional balance i forhold til bosætning og arbejdspladser.

Købstæderne rummer mulighed for bosætning tæt på naturen og plads til nye typer boformer fx byggefællesskaber, seniorfællesskaber mv, som grundet de lavere grundpriser kan være et alternativ til bosætning i håndfladen.

Der er uudnyttede byudviklingsarealer i byfingrene, som kan udvikles.

Vækst i Købstæderne vil kunne styrke købstædernes detailhandel, servicetilbud, byliv og kulturhistorie.

Byomdannelse og fortætning i eksisterende byområder kan være svært, da de fleste arealer er privatejede og opdelt på mange ejere. Det kræver, at kommunerne får nye værktøjer og fastholder ambitionen om kvalitet overfor markedskræfterne.

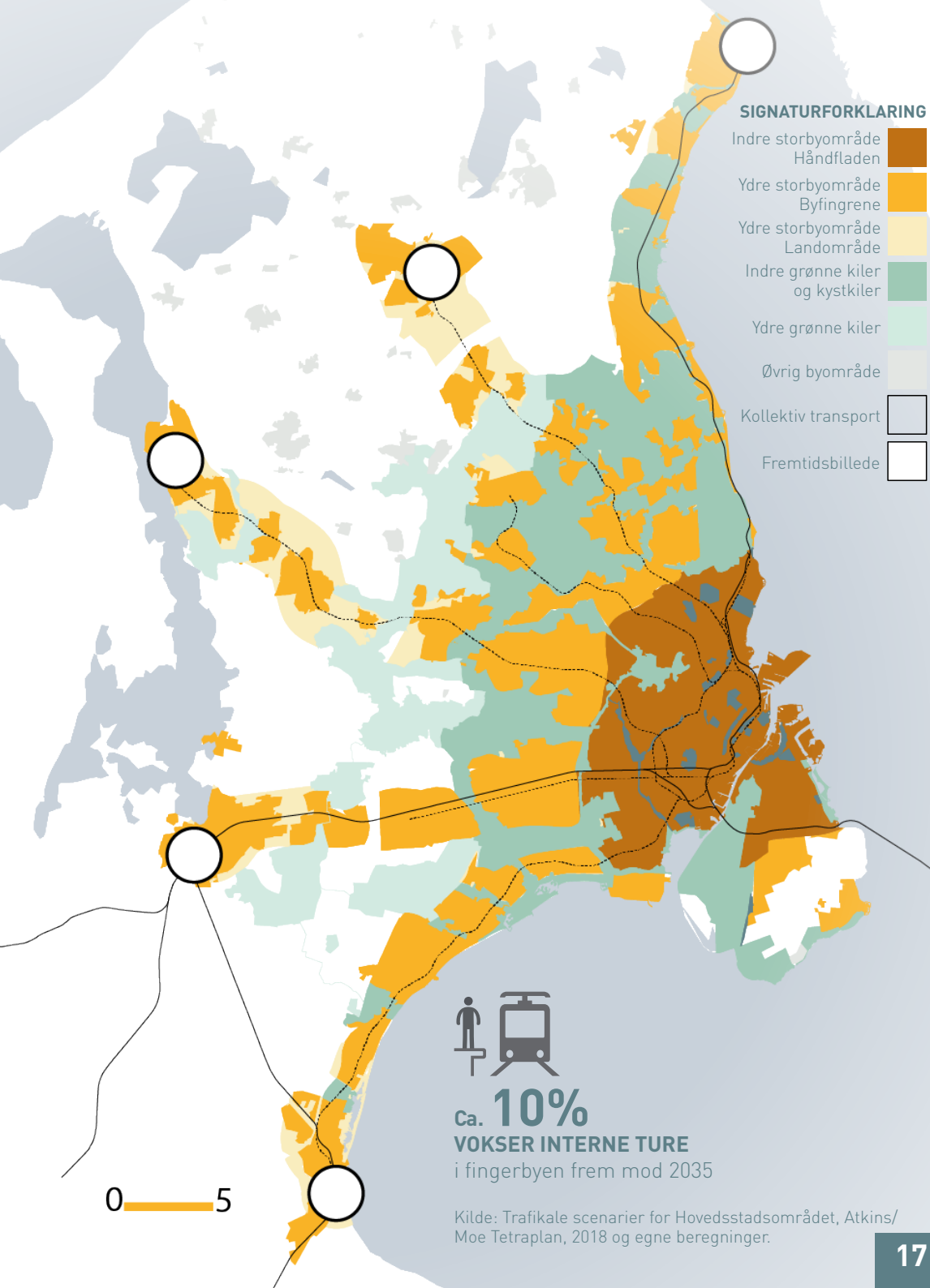


Vækst og nye store projekter i købstæderne vil betyde at grønne områder og landskaber inddrages til by.

Købstæderne er mange steder omgivet af smukke landskaber, som kan være sårbare over for byvækst, hvis væksten sker spredt, og der ikke stilles krav til kvaliteten af de nye byområder og bykanter.

En vækst i købstæderne vil generere mere biltrafik mellem håndfladen og købstæderne og mellem de enkelte købstæder. Der er mulighed for at bygge uden for de stationsnære arealer, hvilket vil øge biltrafikken.

Købstædernes historiske bymidter kan være sårbare over for fortætning, og stedernes kulturhistoriske træk kan forsvinde.



Ca. **60.000**
NYE BEBOERE

forventes at være plads til i købstæderne frem mod 2035

Kilde: Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Januar 2018, kommunernes kommuneplaner og egne beregninger.



Ca. **26.000**
NYE BOLIGER

forventes at være plads til i købstæderne frem mod 2035

Kilde: Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Januar 2018, kommunernes kommuneplaner og egne beregninger.



Mindst **15.000**
NYE ARBEDJESPLADSER

forventes at kunne etableres i købstæderne

Kilde: Kommunernes kommuneplaner

Note: Potentialet skønnes at være større, da ikke alle erhvervstale er medregnet, men kun fra de størst kendte projekter, Hillerød Sygehus, Vinge, Køge Kyst og Køge Nyt Universitetshospital.



Ca. **10%**

VOKSER INTERNE TURE

i fingerbyen frem mod 2035

Kilde: Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet, Atkins/Moe Tetraplan, 2018 og egne beregninger.

FREMTIDSBILLEDET FORUDSÆTTER AT:

- Der skal investeres i arbejdspladser, turisme, uddannelsesinstitutioner eller andet, som styrker købstæderne. Væksten kommer ikke af sig selv.
- Væksten sker ved omdannelse og fortætning af eksisterende by og på stationsnære arealer, hvis fremtidsbilledet skal være bæredygtigt.
- Der sikres god infrastruktur og opkobling for alle trafikanter til og fra de enkelte købstæder.
- Udvikling og vækst som påvirker grønne områder og landskaber tager afsæt i en revideret grøn struktur for Fingerplanen, hvor Fingerplanens grønne kiler forlænges ud til købstæderne.

Køgefingeren

Omdannes og udvikles på nye arealer

FREMTIDSBILLEDE 4

Hele Køgefingeren udvikles og fortættes i de stationsnære områder. Med en station på højhastighedsbanen mellem København og Ringsted i kombination med en station på S-banen, bliver området Køge Nord et regionalt og trafikalt knudepunkt. Køge får et nyt sygehus og udbygningen af Køge Kyst fortsætter.



Samlet styrker fremtidsbilledet væksten mod syd og bidrager til en regional udvikling, der tilgodeser kommunerne syd for Hovedstadsområdet.

Fremtidsbilledet imødekommer efterspørgslen på boliger tæt på storbyens arbejdspladser, ikke mindst i forhold til visionerne for udvikling af Holmene som nyt erhvervsområde.

En fortætning af Køgefingeren kan være med til at sikre en diversitet af boligtyper, som retter op på nogle af de skævheder i befolkningssammensætningen, der findes i boligområderne fra 60'erne og fremefter.

Adgang til kysten og de grønne kiler er et bosætningspotentiale, som sammen med et kvalitetsløft af eksisterende byområder kan åbne op for nye boformer og tilflytning af nye borgere i vestegnskommunerne.

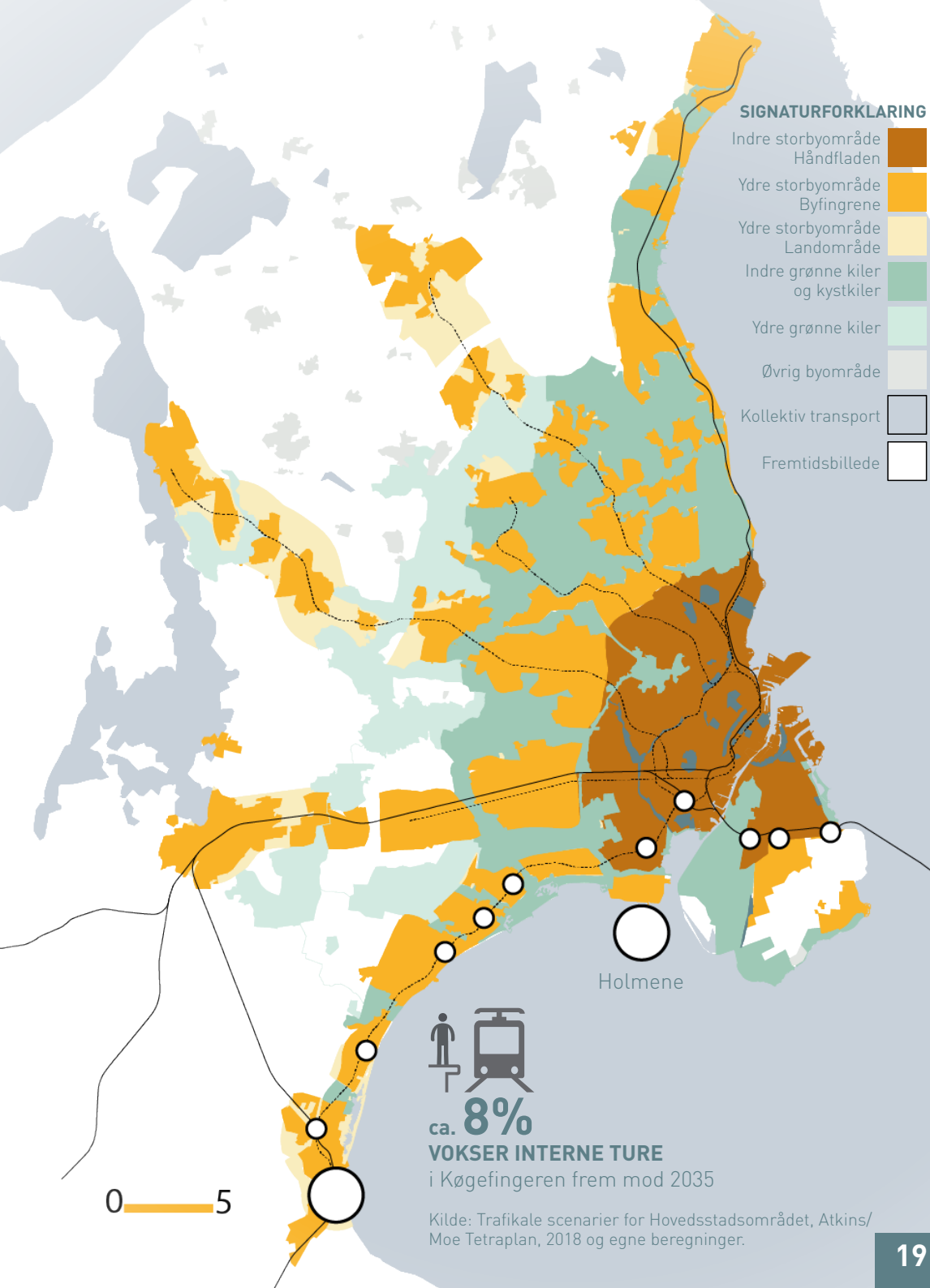
En kobling til Letbanen forbinder Køgefingeren med Loop City. En udbygning af Ring 5 op til Frederikssundsmotorvejen skaber forbindelse til købstæderne mod nord. Samtidig forbindes Køgefingeren med ny togforbindelse til Femern og på sigt, til Malmø.

Fremtidsbilledet vil styrke Køge som købstad med butikker, kulturtilbud og byliv. Herudover kan en fortætning af de stationsnære områder langs kysten give mulighed for stationsnære boliger og arbejdspladser i kommunerne langs S-banen.

En øget vækst i området giver risiko for, at kystlandskabet og de grønne kiler påvirkes i negativ retning, hvis fortætningen ikke sker med respekt for landskabets værdier.

Der er en risiko for, at der udelukkende sker en udvikling af de kystnære dele af Køgefingeren, som kan føre til en opdeling mellem de attraktive kystnære dele og de bagvedliggende byområder.





Ca. **59.000**

NYE BEBOERE

forventes der at være plads til i hele Køgefingern frem mod 2035

Kilde: Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Januar 2018, koegekyst.dk og egne beregninger



Ca. **25.000**

NYE BOLIGER

forventes der at være plads til i hele Køgefingern frem mod 2035

Kilde: Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Januar 2018, koegekyst.dk og egne beregninger



Mindst **19.000**
NYE ARBEJDSPLADSER

forventes der at kunne etableres i Køgefingern

Kilde: Analyser foretaget af Deloitte samt af COWI, Urban Power og DHI. koegekyst.dk

Note: Potentialet skønnes at være større, da tallet alene omfatter de størst kendte projekter, Holmene, Køge Kyst og Køge Nyt Universitetshospital.

FREMTIDSBILLEDET FORUDSÆTTER AT:

- Der bygges stationsnært og i en høj kvalitet, der øger områdernes værdi.
- Der fokuseres på, at der sættes gang i væksten mod syd.
- Der sikres boliger og boligtyper, som kan tiltrække en bred befolkningssammensætning.
- Fortætningen skaber mer-værdi i hele Køgefingern, så områder bag "kystrækken" også løftes.
- Der udarbejdes en grøn struktur, som sikrer samspillet og adgangen mellem kysten, de bagvedliggende landskaber og mellem de grønne kiler og byområderne, så værdierne og de grønne kvaliteter styrkes.
- Der sikres gode muligheder for skift mellem transportformerne.

Spredt vækst

Baseret på kommunernes ønsker

FREMTIDSBILLEDE 5

Væksten sker spredt og uden samlet retning i takt med, at kommunerne ønsker nye projekter realiseret. Nogle projekter er allerede på vej, mens andre forventes over tid og med en placering alt efter, hvor der er interesse og investeringslyst. Resultatet bliver en spredt vækst, som ikke følger en samlet regional strategi.



Fremtidsbilledet giver lokale muligheder for at skabe attraktive og alternative lokale boligområder og erhverv, hvor enkelte ligger stationsnært. Med den nye planlov er der samtidig åbnet muligheder for at øge bebyggelsen i nye omdannelseslandsbyer, som ligger udenfor de stationsnære områder.

Lokal vækst kan styrke de små bysamfund, hvis det sker som samlede, små udbygninger fx bofællesskaber eller klynger af huse og ikke blot som enkeltbygninger.



Vækst og udvikling uden for de stationsnære områder giver øget byspredning og udlæg af nye veje på bekostning af landskabet og de grønne områder.

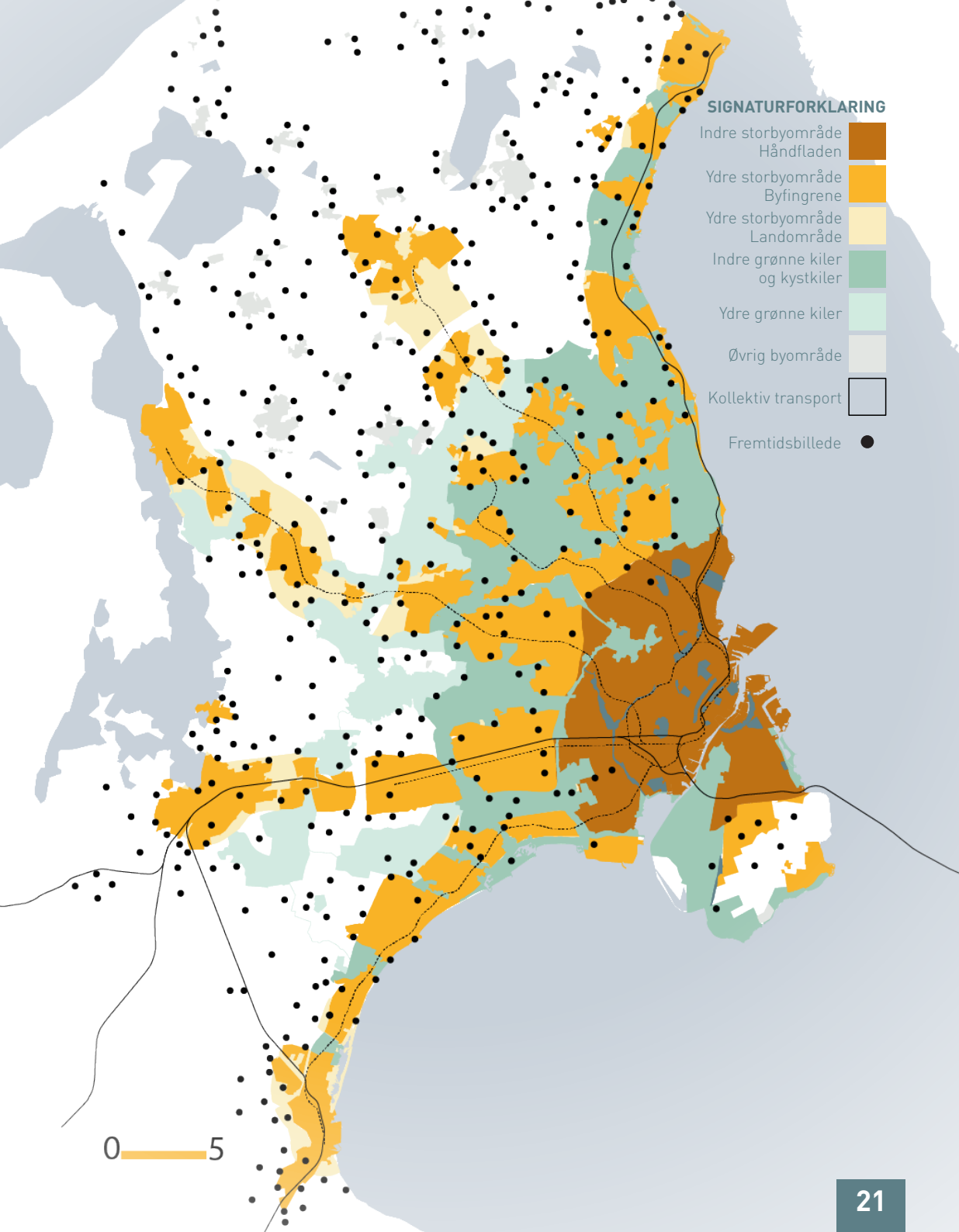
Overgangen mellem byområder og åbent land bliver mere diffus.

Fremtidsbilledet er det af de fem fremtidsbilleder som vil give mest biltrafik, og som har de største udfordringer i forhold til at understøtte en bæredygtig mobilitet. Afstandene mellem bolig og arbejdspladser vil være store, og bilen vil have de største konkurrencefordele i forhold til kollektiv trafik og cykeltrafik.

Spredt vækst skaber dårligere økonomiske og driftsmæssige forhold for bus- og togtrafik og giver et mindre kundegrundlag til at implementere teknologiske løsninger inden for mobilitet. Samkørsel for biler og busser skal derfor i højere grad drives af borgerne selv.

Fremtidsbilledet sætter landskabet og de grønne kiler under pres mange steder, hvilket gør det vanskeligt at planlægge for det grønne.

Der vil blive "taget hul på" landskaber, der i dag ikke er påvirket af byggeri og anlæg.



SIGNATURFORKLARING

- Indre storbyområde Håndfladen
- Ydre storbyområde Byfingrene
- Ydre storbyområde Landområde
- Indre grønne kiler og kystkiler
- Ydre grønne kiler
- Øvrig byområde
- Kollektiv transport
- Fremtidsbillede



SPREDT VÆKST BETYDER MASSIVT MERE RUMMELIGHED

En åbning for at bygge uden for Fingerbyen, som dette fremtidsbillede viser, giver en rummelighed, der rækker langt ind i det næste årtusinde.

Kilde: Nybyggeri og arealforbrug til byformål i Hovedstadsområdet, BY OG BANE NYT nr. 2, AAU marts 2017.



SPREDT VÆKST BETYDER MERE BILKØRSEL

Undersøgelser viser, at andelen af brugere i den kollektive trafik er absolut størst, når vi ser på en radius af 600 meter – længere væk end de 600 meter får bilen en større andel. Det betyder, at dette fremtidsbillede giver flere biler på vejene.

Kilde: Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet, BY og BANE - Projektet, Oktober 2017.

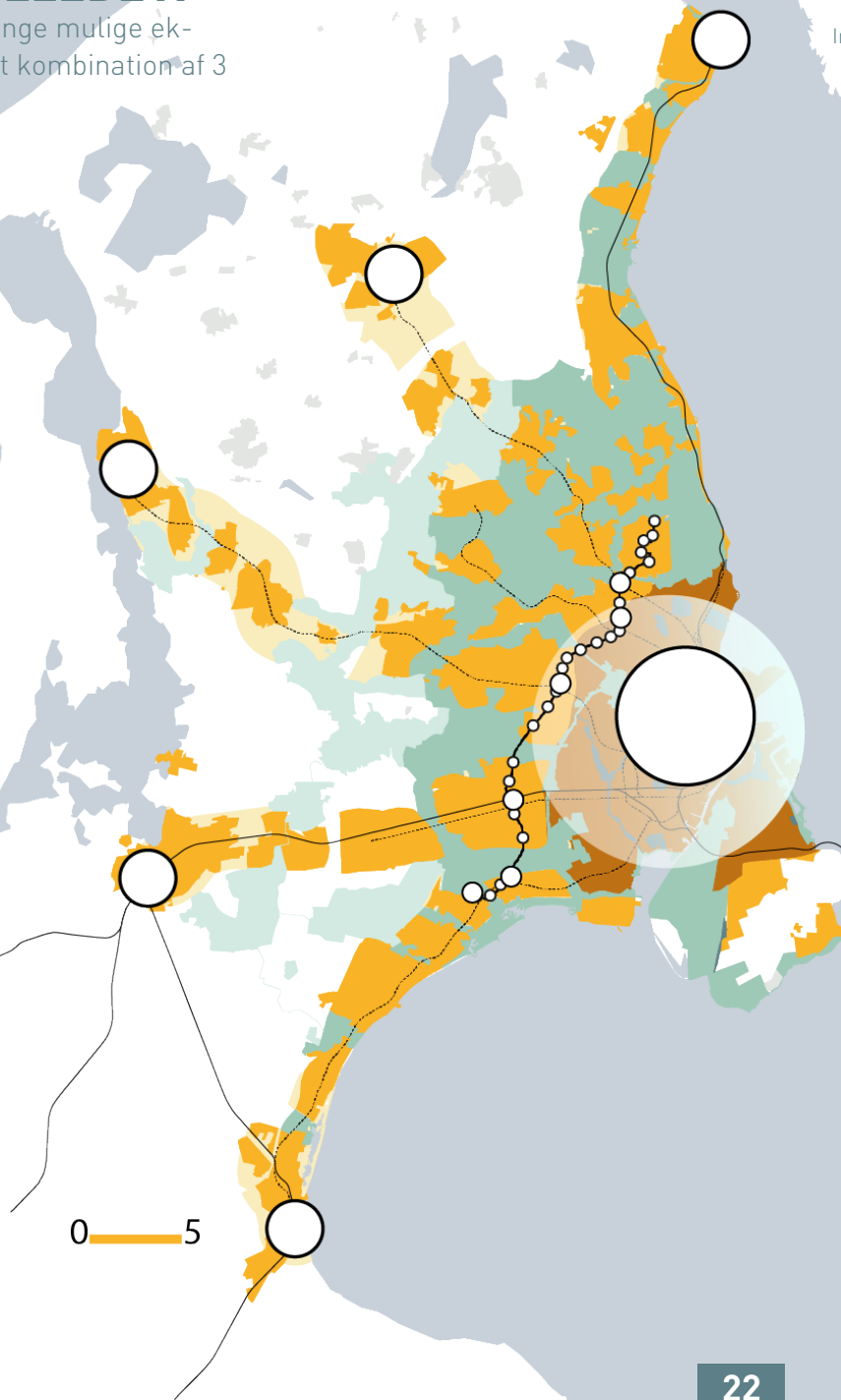
FREMTIDSBILLEDET FORUDSÆTTER AT:

- Fingerplanens reguleringer begrænses.
- Kommunerne får øget kompetence.
- Viljen til at investere i boliger og erhvervsbyggeri er stærk i hele regionen.

FREMTIDSBILLEDE X

Dette er et blandt mange mulige eksempler på en bevidst kombination af 3 fremtidsbilleder.

Kombination 1+2+3



SIGNATURFORKLARING

Indre storbyområde Håndfladen	
Ydre storbyområde Byfingrene	
Ydre storbyområde Landområde	
Indre grønne kiler og kystkiler	
Ydre grønne kiler	
Øvrig byområde	
Kollektiv transport	
Fremtidsbillede	

FREMTIDSBILLEDET FORUDSÆTTER AT:

- Rækkefølgeplanlægning bliver brugt som bærende princip.
- Fingerplanen anvendes aktivt til styring og fordeling af byvæksten så den tilstræbte balance i hovedstadsområdet som helhed opnås.



STEM JA TIL TRYK
VU VENSTRES LINGDOM

ALTIQ ABENT



Zone

Dilemmaer og verdensmål

Fremtidsbillederne peger på forskellige problemstillinger, der her samles i en række centrale dilemmaer. De kan supplere og nuancere debatten, når fremtidens Hovedstad diskuteres.



Vi skal gøre vores byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige.

Kilde: www.verdensmaalene.dk. Februar 2019

Dyre boliger og/eller blandet by

FN's verdensmål 11.1 handler om sikre boliger til en overkommelig pris. I den danske rapport om baseline for verdensmålene konstateres det, at boligudgifterne er steget i København til skade for unge og lavindkomstfamilier. Det betyder, at bl.a. boligpriserne påvirker byens beboersammensætning og medvirker til en opdelt by. En blandet by vil kræve særlige regler og styring for fx. små og billige boliger samt at der skabes en reel konkurrence fra andre attraktive bysamfund. Løsningen ligger formodentlig i en kombination af de to strategier og dermed i et mix af flere fremtidsbilleder.

Tæt by og/eller bykvalitet

FN's verdensmål 11.3 handler om inkluderende og bæredygtige byer. Den tætte by har mange kvaliteter og er i sit udgangspunkt bæredygtig. Forholdet mellem arealanvendelse og befolkningstilvækst er centralt i dette delmål. Den tætte bæredygtige by bygger på kollektiv transport, den er energieffektiv og der skabes byliv. Bagsiden af den tætte by er øget trængsel, overophedning om sommeren, udfordringer med nedsvivning af regnvand og mangel på friarealer. Det presser den gode bykvalitet, som København netop er så berømt for. Kan den tætte by blive for tæt, og hvor går grænsen? Alle fremtidsbilleder, med undtagelse af nr. 5, bygger på fortætning af den eksisterende by.

Trafikinvesteringer og/eller miljømæssig bæredygtighed

FN's verdensmål 11.2 handler om at skabe billige og bæredygtige transportsystemer, og mål 11.6 handler om at reducere byernes miljøbelastning. Trafikken spiller en væsentlig rolle i planlægningen af en bæredygtig hovedstadsregion. De planlagte trafikinvesteringer forventes i følge Region Hovedstaden at have begrænset effekt frem til år 2035, fordi trafikken vokser hurtigere end kapaciteten. Skal de fremtidige trafikinvesteringer øges og tilpasse kapaciteten bedre? Eller bør der også indtænkes nye teknologier, som gør mobiliteten mere effektiv og bæredygtig som fx nye services (delebiler, -cykler og samkørsel mv.). Det gælder alle hæftets fremtidsbilleder.

Offentlig adgang og/eller ejerskab til de grønne områder

FN's verdensmål 11.7 handler om at give alle adgang til grønne offentlige rum. Her kan Fingerplanen levere, men hvordan skal de grønne kiler og grønne områder udvikles for at møde fremtidens flere og mere alsidige brugere samtidig med at biodiversiteten opretholdes? Hvem skal eje og drifte de grønne friarealer, der skal være åbne og tilgængelige for alle? Skal landbruget erstattes af ny skovrejsning? De grønne kiler kan være med til at løse håndteringen af de øgede regnmængder, hvor multifunktionelle løsninger kan sikre det rekreative og biodiversitet. Adgang til grønne områder står centralt i alle hæftets fremtidsbilleder, nogle mere letløste end andre.



Vi opfører os som om, at det er den sammenfattende planlægning, som styrer udviklingen. Virkeligheden er, at planlægningen også styres af investorerne projekter samt en statslig og kommunal sektorplanlægning – det er et trilemma”



Vi skal beskytte, genoprette og støtte bæredygtig brug af økosystemer på land, fremme bæredygtigt skovbrug, bekæmpe ørkendannelse, standse udpining af jorden og tab af biodiversitet.

Kilde: www.verdensmaalene.dk. Februar 2019

Beskyttelse af naturen og/eller genbrug af eksisterende arealer

Udviklingen af Hovedstaden relaterer sig også til verdensmål 15, der handler om livet på land. Jord er en knap ressource. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis en større del af byudviklingen kanaliseres over i omdannelse. Det kræver et mindre udbud af bar jord og lettere adgang til omdannelse. I Danmark sker der et løbende tab af biodiversitet og det er derfor et punkt, hvor vi bør sætte ind. Her kan de grønne kiler naturligvis også bidrage. Det vil bl.a. kræve omdannelse af en del af landbrugsjorden i kilerne samt en vægtning mellem beskyttelse og benyttelse af naturområderne. En fuld udfoldelse af fx. hæftets fremtidsbillede 2 vil kræve en sådan prioritering.

Jesper Pagh
Forsker og underviser på KADK

Lokalt selvstyre og/eller fælles plan

Små kommuner har den fordel, at de er tættere på borgernes behov, og de vil naturligt have fokus på lokal byudvikling i mindre skala med mulighed for at tænke natur og byudvikling sammen. På den anden side kan de mange små kommuner have svært ved at sikre de store træk og mere langsigtede udviklingsperspektiver samt ikke mindst at blive enige med nabokommunerne om, hvordan byvæksten skal fordeles. Er løsningen at sammenlægge små kommuner til større enheder og dermed samle beslutningskompetencen over større geografiske områder? Eller vil en tværgående instans med kompetence til at koordinere eller styre en overordnet fælles plan være mere velegnet til at skabe en mere bæredygtig Hovedstadsregion for alle?

Vækstprognoser og/eller usikkerhed

I øjeblikket planlægges der ud fra en fortsat vækst. Men prognoserne har før vendt. De byudviklingsprojekter, der kræver meget store investeringer, er sårbare overfor en evt. faldende efterspørgsel på kontorarbejdsplader eller boliger. Udefrakommende trends og måder at leve, bo/fragte sig på kan påvirke efterspørgslen og dermed vende den vækst og udvikling, som vi ellers var så sikre på. Lynetteholmen og Holmene er eksempler på megaprojekter, som er sårbare i en situation, hvor realiseringen er igangsat og væksten stagnerer.

FN 'S VERDENSMÅL

GIVER VERDENSMÅLENE SVARENE PÅ PLANLÆGNINGENS DILEMMAER?

Nej. Verdensmålene kan bidrage til at tydeliggøre konfliktfelter og derfra udlede relevante løsninger, som i en helhedstænkning og med sigte på målene fører til de bedst mulige tiltag.

Verdensmålene kan bidrage til at:

- **Fastsætte relevante, langsigtede samfundsmæssige mål – i en global sammenhæng.**
- **Konkretisere umiddelbare indsatser – med sigte på målene.**
- **Skabe mening i monitorering og opfølgning (som alternativ til de mange enkeltstående systemer, der findes i dag).**
- **Give mulighed for sammenligning mellem regioner og lande.**
- **Arbejde med alle fem bæredygtigheds-søjler: People, Planet, Prosperity, Peace og Partnership.**
- **Gennemføre inkluderende planlægning med borgere, organisationer og erhverv.**

Kilde: Bjørn Bauer, Planmiljø

Kilder

Litteraturliste

Bosætning i København - En analyse af bosætningsmønstre og boligpræferencer. Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen (2014).

Kommuner – Tilskud til Klimatilpasning”, <http://www.klimatilpasning.dk/kommuner/tilskud-til-klimatilpasning.aspx>. (2016).

Bothe, Kristian. "Notat: Beseftigelsesudviklingen i Hovedstadsområdet". Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet. København (2016).

Byliv der betaler sig, GEVIBB – analyserne, Miljøministeriet og KU m..fl. November (2014).

Værdisætning af bykvaliteter - fra hovedstad til provins, IFRO rapport, Januar (2013).

SUSY Grøn: Brug af grønne områder og folkesundhed i Danmark, Skov & Landskab KU (2011).

Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet, Peter Hartoft-Nielsen og Ida Reiter, Aalborg Universitet, Campus København, (2017).

Megatendenser fremtidens kollektive transport i Hovedstadsområdet, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane (2017).

Driverless Vehicles: Impacts on traffic flow. Department for Transport. GOV.uk. London (2017) .

Analyse af dansk e-handel 2016, DIBS A/S. København (2016).

Udvikling, trends og potentiale. Institut for Transport, S. Haustein, T. A. S. Nielsen. DTU Transport. Dele-økonomi i transport. Lyngby (2015).

Guidance for Transport Planning and Policymaking in the Face of an Uncertain Future. Lyons, Glenn; Davidson, Cody. (2016).

Fingerplan - Redegørelse og Baggrundsmateriale. Miljøministeriet, Naturstyrelsen (2013).

Baseline for verdensmålene. DAC og Rambøll (2019)

Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet udarbejdet af Atkins/Moe Tetraplan (2018).

Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, boligbehov, udviklingspotentialer og -strategier. Udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Januar (2018)

Nybyggeri og arealforbrug til byformål i Hovedstadsområdet, regionen, BY OG BANE NYT nr. 2, AAU. Marts (2017).

Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet, BY og BANE - Projektet, Oktober (2017).

Ægne beregninger

Mobilitet: Beregning på de interne ture i de forskellige fremtidsbilleder bygger på sammenregning af de estimerede resultater fra "Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet udarbejdet af Atkins/Moe Tetraplan i 2018". Der er taget udgangspunkt i antallet af interne ture i 2015 basismodellen i de scenarier, som rapporten forudsætter for central kommunerne, Ringbyen og Korridorerne. Disse rejser er efterfølgende sammenholdt med fremtidige ture i beregningsåret 2035. De interne ture er derefter fordelt og skønnet ift. de forskellige fremtidsbilledet i debathæftet.

TAK TIL

Realdania for den økonomiske støtte til projektet.



LEAD Agency for sparring på kommunikation og produktion af filmen: Giv Fingerplanen en hånd, med Connie Hedegaard og Bente Klarlund som frontfigurer.

Erhvervsstyrelsen for et produktivt samarbejde om konferencen Hovedstaden 2030 og det medhørende hæfte, der udkom i oktober 2017. Det har givet os et godt fundament at stå på.

Deltagerne for faglige input på vores to camps:

Nina Saarnak, DN
Anker Madsen, Friluftsrådet
Christian Hanak, JUUL | FROST ARKITEKTER A/S
Jesper Pagh, KADK
Gertrud Jørgensen, KU
Lone Søderkvist Kristensen, KU
Henrik Vejre, KU
Anette Ginsbak, Miljøstyrelsen
Bjørn Bauer, PlanMiljø ApS
Mikkel Henriques, Realdania
Marie Stender, SBI
Hans Thor Andersen, SBI
Serban Cornea arkitekt, ark MAA og grundlægger af MUTOPIA Arkitekter
Cecilie Jessen Hansen, SLA
Niklas Schumann, SLA
Peter Hartoft Nielsen, AAU
Mette Frølund, Erhvervsstyrelsen
Peter Holst Plan, Landskab og Arkitektur
Jens Thomas Arnfred, Professor em. arkitekt maa
Ole Hjorth, RED
Rune Stig Mortensen, Region Syddanmark
Per Homann Jespersen, RUC
Marianne Gyldenløv Laursen, Urban Creators

Boliger og beboere: Beregningerne for skøn vedrørende boliger og beboere bygger på tal fra tabel side 10, Skøn på potentialer og note i "Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, boligbehov, udviklingspotentialer og -strategier. Udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet af Kuben Management og Copenhagen Economics, januar 2018". Der er taget udgangspunkt i det samlede potentiale for henholdsvis København (håndfladen) og forstæderne. Heraf er der udregnet et boligpotentiale for en gennemsnitlig station ved at dividere med 86 stationer (kilde DSB, vi har tilført Vinge St. og Køge N St.). Det giver et generelt boligskøn på 1400 boliger pr. station som princip. Dette tal bruges sammen med kendte boligskøn fra større projekter i beskrivelsen af potentialet i fremtidsbillederne. Boligskønnet er anvendt til udregning af antal beboere ved at benytte kildens note, 2 beboere pr. bolig i København og 2,3 i forstæderne.

GIV FINGERPLANEN EN HÅND



Når det gælder planlægning, så skal man altså turde tænke ud af sin egen snævre interesse, både i forhold til omgivelserne, nabokommunerne osv. Men altså også i forhold til lige at tænke, hvor er det, vi som samfund gerne vil være lidt længere fremme i tiden”

Connie Hedegaard
Bestyrelsesformand ved Concito



Vi ved, at grønne områder inspirerer os til at bevæge os mere. Det gør offentlig transport også. Også hvis byen er interessant, så inspirerer det os til at bevæge os”

Bente Klarlund
Overlæge på Rigshospitalet

Se fingerplanfilmen og hør mere, hvad Connie Hedegaard og Bente Klarlund siger om udviklingen af vores fælles hovedstadsregion. Se filmen på vores hjemmeside, hvor du også kan få flere oplysninger om bl.a. arrangementer m.m. www.byplanlab.dk