

# Tættere på

Grønne byer og en hovedstad  
i udvikling

---

Indenrigs- og Boligministeriet



# Indhold

<b>Grønne byer og en hovedstad i udvikling</b> .....	<b>4</b>
<b>Regeringens initiativer</b> .....	<b>5</b>
<b>Grønne byer i hele Danmark</b> .....	<b>6</b>
<b>En hovedstad i udvikling</b> .....	<b>16</b>
<b>Finansiering</b> .....	<b>29</b>

Maj 2021

Indenrigs- og Boligministeriet  
Holmens Kanal 22, 1060 København K  
Tlf.: +45 72 28 24 00  
E-mail: im@im.dk

ISBN 978-87-93823-58-7 (digital version)  
ISBN 978-87-93823-57-0 (trykt version)  
2020/21:12

Design: Regeringens Kommunikationsenhed  
Layout: Kontrapunkt  
Forside foto: Steven Lasry / Unsplash

Publikationen kan hentes på  
[www.im.dk](http://www.im.dk)

# Grønne byer og en hovedstad i udvikling

I internationale sammenligninger indtager danske byer ofte en førerposition som grønne byer, der er gode at leve i. Fx er København flere gange kåret til verdens bedste by at leve i.

Det er der flere grunde til. Mange af byernes borgere har ikke langt til den nærmeste skov eller grønne områder. Badevandet er rent – også i de gamle industrihavne i Aalborg, Aarhus og København. Og stadig flere dyrker et aktivt friluftsliv på mountainbikes og rulleskøjter, på naturlegepladser og i skovbørnehaver, med vandreture og overnatning i shelters med udsigt til skov og eng.

Ser man ud i verden, er det langt fra nogen selvfølge, at byer er grønne og gode at leve i. Og for blot få årtier siden var det heller ikke nogen selvfølge i Danmark. Danmarks grønne byer, og den livskvalitet de skaber, er noget særligt, som regeringen ønsker at fastholde og styrke.

Med udspillet Grønne byer og en hovedstad i udvikling foreslår regeringen derfor en række initiativer. Den ene del af initiativerne skal bidrage til, at byer i hele landet bliver endnu grønnere og endnu bedre at leve i. Med renere luft, med grønnere biltrafik og med mere plads til naturen.

Den anden del af initiativerne retter sig mod hovedstadsområdet. Med disse initiativer vil regeringen bidrage til at løfte nogle af de særlige udfordringer, som Danmarks største byområde står overfor. Én udfordring er at sikre gode muligheder for et aktivt idræts- og friluftsliv. En anden udfordring er at sikre plads til både boliger og virksomheder.

Regeringen vil senere på året komme med yderligere et udspil om byer. Dette udspil vil have fokus på at sikre flere billige boliger i især de større byer.

## Regeringens initiativer

### Grønne byer i hele Danmark

1. Mulighed for forbud mod dieselpersonbiler uden partikelfiltre i miljøzoner
2. Mulighed for nulemissionszoner forbeholdt el-køretøjer m.v.
3. Mulighed for forbud mod ældre brændeovne i områder med kollektiv varmforsyning
4. Nationalt partnerskab for ren luft
5. Mulighed for øremærkning af grønne parkeringspladser til el- og delebiler
6. Mulighed for krav til ladeinfrastruktur
7. Mere bynatur
8. Flere byhaver
9. Sprøjteforbud på visse offentlige og private arealer

### En hovedstad i udvikling – særlige initiativer for hovedstadsområdet

1. Markant flere idrætsfaciliteter i København og på Frederiksberg
2. Modernisering af Køge Bugt Strandpark
3. Nye baser for det almene friluftsliv
4. Mindre luftforurening fra krydstogtskibe i Københavns Havn
5. Mere skov tæt på hovedstaden
6. Bæredygtig byudvikling på Lynetteholm
7. Samlet plan for byomdannelse og erhvervsudvikling i hovedstadsområdet
8. Projekt Holmene – nye muligheder for produktionsarbejdspladser
9. Udvikling af Københavns Lufthavn i Kastrup
10. Mere plads til erhverv i Tårnby og Dragør



# Grønne byer i hele Danmark

I de seneste årtier er der sket en markant forbedring af luftkvaliteten i Danmark. Trods disse forbedringer anslår DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, som måler luftforurening i Danmark, at omkring 4.600 danskere hvert år dør for tidligt pga. luftforurening. Ca. 1.100 dødsfald kan tilskrives udledning fra danske kilder. Dårlig luft er også en væsentlig årsag til bl.a. lungekræft, hjertekarsygdomme og astma.

Det er ofte i de større byer, hvor mange bor og færdes, at luftforureningen udgør en øget risiko for borgernes helbred. Det ønsker regeringen at gøre noget ved. Ligesom det er lykkedes at få rent badevand i havnen i bl.a. København, Aarhus og Aalborg, skal det også lykkes at gøre luften i byerne renere. Derfor skal kommunerne have nye muligheder for at nedbringe luftforureningen.

Mange byboere har brug for en bil for at få hverdagen til at hænge sammen. Den grønne omstilling af bilerne er igangsat. Ikke mindst som følge af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra december

2020 med ambitionen om, at der i 2030 skal være 1 mio. grønne biler på vejene. Hvis denne ambition skal indfris, er det centralt for regeringen, at grønne biler prioriteres i byernes planlægning.

Bynaturen er et væsentligt element i grønne byer. I mange byer er der fin natur, fx i parker og bynære skove, på grønne arealer og i stigende grad også i baggårde, på byens tage osv. Den intensive arealudnyttelse i byerne, luftforurening og brug af sprøjtemidler m.v. er imidlertid en udfordring for bynaturen.

Regeringen vil give kommunerne flere muligheder for at styrke bynaturen og etablere flere byhaver, når de planlægger byerne. For at give bedre plads til et rigt dyre- og planteliv og for at imødekomme mange borgeres ønske om mere og bedre adgang til en bynatur, der bidrager til både sundhed og livskvalitet.



## Fakta

Luftforureningen har været faldende i mange år, også i de største byer, og vi har forholdsvis god luftkvalitet i Danmark. Danmark overholder alle EU's fastsatte grænseværdier, men ikke WHO's grænseværdi for partikler. Det anslås, at de skadelige helbredseffekter for al luftforurening i Danmark er reduceret med ca. 43 pct. siden 1990. Luftforurening er imidlertid fortsat et stort miljø- og sundhedsproblem og medfører mange tabte leveår og sygdom.

# 43%

**De skadelige helbredseffekter af al luftforurening i Danmark er reduceret med ca. 43 pct. siden 1990.**



# Regeringens initiativer

## Grønne byer i hele Danmark

1. Mulighed for forbud mod dieselpersonbiler uden partikelfiltre i miljøzoner
2. Mulighed for nulemissionszoner forbeholdt el-køretøjer m.v.
3. Mulighed for forbud mod ældre brændeovne i områder med kollektiv varmforsyning
4. Nationalt partnerskab for ren luft
5. Mulighed for øremærkning af grønne parkeringsladser til el- og delebiler
6. Mulighed for krav til ladeinfrastruktur
7. Mere bynatur
8. Flere byhaver
9. Sprøjteforbud på visse offentlige og private arealer

### 1. Mulighed for forbud mod dieselpersonbiler uden partikelfiltre i miljøzoner

En miljøzone besluttet lokalt af den enkelte kommune og fastsætter krav til dieseldrevne køretøjers udledning af partikler i et større sammenhængende byområde, hvor der er meget trafik. Der er miljøzoner i de største bykommuner – København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg. Målet med miljøzonerne er at sikre renere luft for borgerne.

Miljøzoner stiller i dag skærpede miljøkrav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler. Udover tunge køretøjer og varebiler er også dieselpersonbiler uden partikelfilter en væsentlig kilde til udledning af partikler, der er sundhedsskadelige og kræftfremkaldende.

Dieselpersonbiler forventes i 2022 vil stå for 63 pct. af partikeludledningen og 50 pct. af NOx-udledningen fra trafikken på byveje. Regeringen ønsker derfor at give de kommuner, der i dag har miljøzoner, muligheder for at stille skærpede krav til dieselpersonbiler i miljøzonerne, så der sikres bedre luftkvalitet for de mange mennesker, der bor og færdes i byerne. En sådan mulighed efterspørges bl.a. i København.

Regeringen ønsker, at der skal være god tid for de berørte bilejere til at indrette sig på kravene. Miljøzonekravene vil således tidligst træde i kraft 6-9 måneder efter kommunalbestyrelsens beslutning om at indføre skærpede krav til dieselpersonbiler. Berørte bilejere kan indrette sig på kravene ved enten at eftermontere et partikelfilter eller ved at skifte til en nyere bil. Bilejere med dieselpersonbiler uden partikelfilter vil ligeledes få mulighed for at søge dispensation.

#### Regeringen foreslår:

- » Miljøzonebyerne København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg får mulighed for at indføre skærpede miljøzonekrav, så dieselpersonbiler uden partikelfilter ikke må køre i byernes miljøzoner.
- » En tilskudspulje, hvor op til 10.000 borgere i lavere indkomstgrupper får mulighed for at ansøge om tilskud på 2.000 kr. til eftermontering af partikelfilter på deres biler.

### 2. Mulighed for nulemissionszoner forbeholdt el-køretøjer m.v.

Regeringens ambition er at fremme rene og fossilfrie køretøjer. Nulemissionszoner er mindre byområder, hvor vejnettet kun må bruges af køretøjer uden forbrændingsmotorer, fx elbiler. Flere kommuner efterspørger mulighed for at oprette nulemissionszoner i nærmere afgrænsede byområder for at mindske luft- og støjforurening, nå kommunens klimamål og fremme grøn mobilitet med bl.a. elbiler.

Regeringen ønsker at imødekomme kommunernes ønske om at kunne oprette nulemissionszoner i afgrænsede byområder. Men regeringen ønsker samtidig også, at det skal være muligt at bo, handle og færdes i zonen. Derfor vil regeringen se nøje på, at de berørte beboere og erhvervsdrivende i området har realistiske alternativer, og at der er tid til at indrette sig på kravene. Der skal også fastlægges rammer, som sikrer adgang for nødvendig brug af erhvervskøretøjer, herunder varekørsel.

#### Regeringen foreslår:

- » Bykommuner gives mulighed for at oprette nulemissionszoner, hvor veje kun må bruges af køretøjer uden forbrændingsmotorer.





## Mulighed for forbud mod ældre brændeovne



Udskiftningen af ældre brændeovne øges som følge af en ny ejerskifteordning, der træder i kraft 1. august 2021. Ordningen medfører, at ældre brændeovne produceret før 2003 skal udskiftes ved ejerskifte af fast ejendom.

Det foreslåede forbud mod brændeovne produceret før 2008 går skridtet videre og giver kommunerne mulighed for at forbyde alle ældre brændeovne i områder med kollektiv varmforsyning, og ikke kun ved ejerskifte. Det kan accelerere udskiftningen af brændeovne yderligere.

Det vurderes, at der i dag er ca. 400.000 brændeovne i Danmark produceret før 2008. Ca. 55 pct. af disse ovne er placeret i områder med kollektiv varmforsyning. Det vil sige, at op til 220.000 gamle brændeovne potentielt vil blive berørt af forslaget, hvis alle kommuner vælger at bruge den nye mulighed. Nye krav om en udfasning af brændeovne produceret før 2008, hvor der blev indført et partikelkrav til alle nye brændeovne, kan bringe Danmark et stykke mod opfyldelse af Danmarks internationale forpligtelser for partikelreduktion.

### 3. Mulighed for forbud mod ældre brændeovne i områder med kollektiv varmforsyning

Danmark er et af de lande, der har flest brændeovne pr. indbygger. Luftforureningen fra de i alt ca. 700.000 brændeovne og pejseindsatse anslås sammen med andre brændefyringsanlæg at stå for ca. 40 pct. af den samlede danske partikelforurening. Brændeovne og pejseindsatse m.v. er dermed den største danske kilde til partikelforurening.

Udover at have en dårligere brændeøkonomi vurderes ældre brændeovne også at udlede helt op til fem gange så mange partikler som nye. Derfor vil det have stor effekt at udskifte de gamle brændeovne til alternative opvarmingskilder eller nye og mere miljøvenlige brændeovne. Især i områder hvor der findes oplagte energialternativer som fjernvarme- og naturgas.

#### Regeringen foreslår:

- » Kommunerne får mulighed for at forbyde ældre brændeovne produceret før 2008 i områder med fjernvarme og naturgas.

### 4. Nationalt partnerskab for ren luft

Kommuner, interesseorganisationer og borgere spiller en central rolle i bestræbelserne på at mindske luftforurening og sikre, at Danmark lever op til internationale forpligtelser til reduktion af nationale emissioner af luftforurenende stoffer. Det gælder i forhold til at få fastlagt fremtidens miljøzoner og nulemissionszoner og de regler, der skal gælde inden for disse zoner – fx inddragelse af arbejdsmaskiner og udvidelse af miljøzoner til flere byer. Og det gælder arbejdet for at udvikle lokalt forankrede løsninger og nedbringe luftforureningen fra bl.a. brændefyring og transport.

#### Regeringen foreslår:

- » Der oprettes et nationalt luftpartnerskab bestående af bykommuner, KL og andre centrale interessenter. Partnerskabet skal komme med anbefalinger og konkrete forslag til yderligere initiativer, der skal sikre ren luft til gavn for alle.



Foto: Chuttersnap / Unsplash

### 5. Mulighed for øremærkning af grønne parkeringspladser til el- og delebiler

I dag giver planloven ikke en klar hjemmel til, at kommunerne i deres lokalplanlægning kan regulere, om parkeringspladser skal være til eksempelvis benzin, el- eller delebiler. Det er bl.a. en barriere for at mindske luftforurening og fremme bæredygtige transportformer.

Derfor skal der ske en ændring af planlovens formålsbestemmelse og bestemmelser om lokalplanlægning, så kommunerne har klare rammer og muligheder for at planlægge mere bæredygtigt. Det skal bl.a. bane vej for mere grøn mobilitet, navnlig dele- og elbiler og den nødvendige ladeinfrastruktur til elbiler.

#### Regeringen foreslår:

- » Planlovens formål udvides til også at omfatte klima på linje med miljø, natur samt vækst og udvikling.
- » Kommunerne får i nye lokalplaner mulighed for at reservere grønne parkeringspladser til bæredygtige mobilitetsformer som el- og delebiler.

### 6. Mulighed for krav til ladeinfrastruktur

Ligesom kommunerne i deres lokalplanlægning ikke har mulighed for at regulere, om parkeringspladser skal forbeholdes eksempelvis elbiler, kan kommunerne heller ikke stille krav om, at der skal etableres ladeinfrastruktur til elbiler i tilknytning til parkeringspladser ved nybyggeri.

Hvis ambitionen om 1 mio. grønne biler på vejene i 2030 skal indfris, skal ladeinfrastrukturen være på plads. Det gælder også i byerne, hvor omstillingen til elbiler allerede er godt i gang, og en hurtig udbygning af ladeinfrastrukturen derfor er essentiel.

#### Regeringen foreslår:

- » Kommunerne får i nye lokalplaner mulighed for at stille krav om opsætning af ladeinfrastruktur i tilknytning til grønne parkeringspladser.





## Borgerne og bynaturen

Grønne områder og natur i byen har stor betydning for livskvalitet og sundhed. Det er også noget, som borgerne i de større byer selv oplever.

En undersøgelse foretaget af Rambøll blandt borgere i København, Aarhus, Odense, Aalborg, Esbjerg,

Vejle og Køge viser, at hele 68 pct. mener, at nærhed til grønne områder i byen har stor betydning for, om deres by er attraktiv for dem at leve i.

Og selvom borgerne generelt synes, at der er god nærhed til grønne områder i deres by, er det et område, de fortsat ønsker prioriteret højt af deres kommune.

# 68%

af borgerne mener, at nærhed til grønne områder i byen har stor betydning for, om deres by er attraktiv for dem at leve i.

Foto: Steven Lasry / Unsplash

## 7. Mere bynatur

Byer er rige på natur – i parker og på grønne områder, i baggårde og taghaver, på torve og pladser. Bynaturen gør byen både indbydende, sund og behagelig at opholde sig i. Og bynatur kan bidrage til et bedre bymiljø og gøre byen mere modstandsdygtig over for fremtidens vejr. Regeringen ønsker, at naturen, billedligt talt, skal have mere plads på stenbroen, og så skal byens borgere samtidig have nemmere adgang til naturen.

I dag begrænses byens natur af, at kommunerne har meget begrænsede muligheder for at stille krav om biodiversitet og naturkvalitet i lokalplanlægningen, når der bygges nye by- og boligområder. Når naturen og biodiversiteten ikke tænkes ind i byggeri og planlægningen af nye byområder, så kan den få svære betingelser, både på kort og langt sigt.

### Regeringen foreslår:

- » Kommuner får muligheder for i nye lokalplaner at stille krav til kvaliteten af bynatur og krav til vækstbetingelser for beplantning.

- » Kommuner får mulighed for i kommuneplaner at fastsætte en minimumsprocent for begrønning af et område til brug for lokalplanlægningen.

## 8. Flere byhaver

By- og nyttehaver giver byboere med grønne fingre mulighed for at få jord under neglene og dyrke egne grøntsager, krydderurter og blomsterbede alene eller sammen med andre. De grønne fællesskaber bidrager til sammenhold og samvær på tværs af alder og sociale lag.

I mange byer er der ofte attraktivt beliggende områder, der ligger ubenyttede hen over længere perioder. Det kan fx være tidligere industrigrunde eller banearrealer, som kommunerne på sigt vil anvende til byudvikling. Samtidig efterspørger borgerne flere grønne åndehuller i byrummet, ligesom der er stigende interesse for nye grønne fællesskaber i form af byhaver.



## Byhaver

Byhaver er et grønt åndehul i byerne, hvor byboere med grønne fingre har mulighed for at få jord under neglene og indgå i grønne fællesskaber. Fx i Lersøgrøftens Integrationsbyhaver, der ligger i København langs S-banen mellem Bispebjerg Station og Lersø Park Allé.

Hver af Lersøgrøftens 150 haver er 12 m<sup>2</sup>. Her mødes beboere fra lokalområdet og dyrker grøntsager, krydderurter og blomster i et grønt fællesskab på tværs af alder og baggrund. Foreningen er drevet af fællesskab og frivillighed og afholder bl.a. løbende fælles arbejdsdage og formidler viden om havedyrkning og bæredygtige principper.

Det er foreningens ambition at styrke det lokale sammenhold på tværs af beboergrupper og derigennem fremme integration i lokalområdet. Derfor er halvdelen af byhaverne øremærket til personer, der er født uden for Danmark, imens den anden halvdel er forbeholdt personer, der er født i Danmark. Med et velfungerende fællesskab og fælles ansvar for haverne, central beliggenhed i København og et årligt kontingent på 400 kr. er haverne populære og med venteliste.



Foto: Foreningen Lersøgrøftens Integrationsbyhaver



I dag kan kommunerne i planlægningen ikke fastlægge, at et lokalplanområde kan anvendes midlertidigt til byhaver, inden byggeriet går i gang til nye boliger, virksomheder eller institutioner. Og hvis et område allerede er udlagt til anden anvendelse i en lokalplan, kan en dispensation til midlertidig anvendelse til byhaver højst gælde for 3 år med mulighed for forlængelse. Det ønsker regeringen at ændre på.

#### Regeringen foreslår:

- » Kommunerne får mulighed for i en lokalplan at planlægge for midlertidig anvendelse af områder, der er midlertidigt ubenyttede, til byhaver i op til 10 år med mulighed for forlængelse.
- » Kommunerne får mulighed for at dispensere fra en lokalplan til at anvende områder, der er midlertidigt ubenyttede, til byhaver i op til 10 år med mulighed for forlængelse.

## 9. Sprøjteforbud på visse offentlige og private arealer

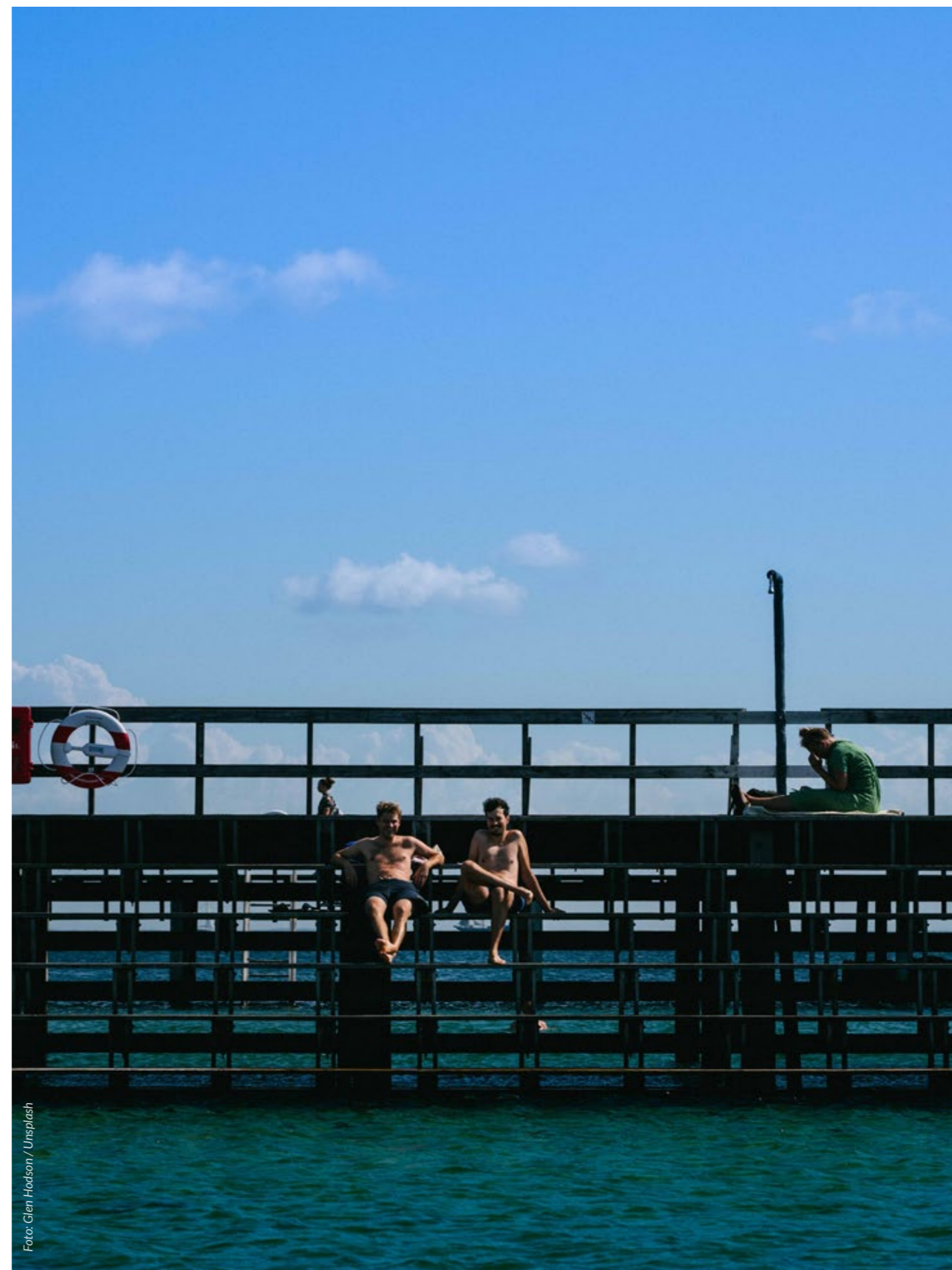
I dag er det ikke forbudt for offentlige myndigheder og private borgere at bekæmpe ukrudt med kemiske sprøjtemidler på veje, grus, stier, fortove, indkørsler, parkeringsarealer, terrasser m.m. Denne brug af sprøjtemidler udgør en risiko for nedsivning til vores grundvand og for naturen i byerne.

I de senere år er brugen af sprøjtemidler på offentlige arealer heldigvis faldet markant, og flere kommuner er på eget initiativ blevet sprøjtefri. Det gælder dog ikke alle kommuner, og der sælges fortsat glyphosat-holdige sprøjtemidler til private.

For at værne om drikkevandet og naturen i byerne ønsker regeringen et endegyldigt stop for denne brug af sprøjtemidler på offentlige og private arealer.

#### Regeringen foreslår:

- » Der indføres et forbud mod at sprøjte med bl.a. glyphosat på offentlige og private arealer, fx flisebelagte fortovsarealer, brosten, veje og grusveje.





# En hovedstad i udvikling

## - særlige initiativer for hovedstadsområdet

Fra midten af 70'erne til midten af 90'erne stagne rede befolkningsudviklingen i hovedstadsområdet. Siden da er udviklingen vendt. Fra midten af 90'erne og frem til 2021 er befolkningen i hovedstadsområdet vokset markant, og frem mod 2030 forventes den udvikling at fortsætte.

Denne positive udvikling vil regeringen bygge videre på. Hovedstadsområdet skal byde på bedre muligheder for et aktivt liv, det skal være endnu grønnere, og der skal fortsat være gode rammer for og plads til erhverv og produktionsarbejdspladser.

Antallet af fodboldbaner og idræts- og svømmehaller har ikke fulgt med befolkningsudviklingen i København og på Frederiksberg. Regeringen vil bidrage til bedre muligheder for et aktivt idræts- og friluftsliv i

et område, hvor befolkningstætheden er høj, da det er vigtigt for at kunne leve et godt og aktivt liv.

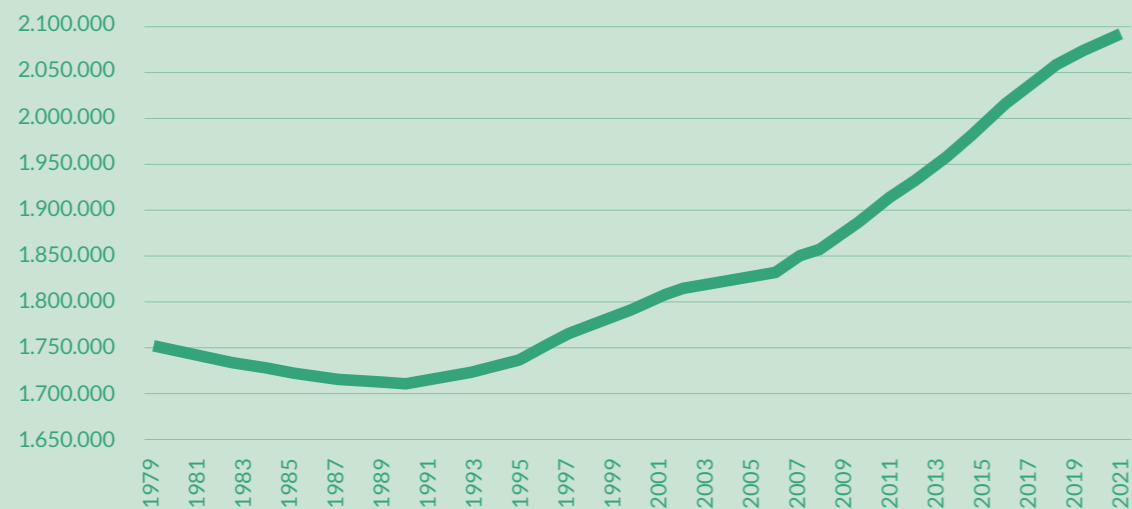
Luften skal være ren i hovedstadsområdet. Det kræver bl.a., at luftforureningen fra de krydstogtskibe, der anløber Københavns Havn, mindskes. Der skal rejses ny skov, der kan styrke biodiversiteten og skabe nye grønne åndehuller. Og så ønsker regeringen at sende et klart signal om Lynetteholm som en ny bydel, hvor natur og bæredygtighed er i højsædet.

Endelig skal der i hovedstadsområdet være plads til udvikling af både boligområder og forskellige typer erhvervsvirksomheder. Bl.a. skal der være plads til, at produktionsvirksomheder og produktionsarbejdspladser kan udvikle sig.



### Befolkningsudvikling i Hovedstadsområdet 1979-2021

Hovedstadsområdet er defineret som de kommuner, der er omfattet af Fingerplanen, dvs. de 28 kommuner i Region Hovedstaden, bortset fra Bornholms Regionskommune, samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn Kommuner i Region Sjælland.



Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger





# Regeringens initiativer

## En hovedstad i udvikling – særlige initiativer for hovedstadsområdet

1. Markant flere idrætsfaciliteter i København og på Frederiksberg
2. Modernisering af Køge Bugt Strandpark
3. Nye baser for det almene friluftsliv
4. Mindre luftforurening fra krydstogtskibe i Københavns Havn
5. Mere skov tæt på hovedstaden
6. Bæredygtig byudvikling på Lynetteholm
7. En samlet plan for byomdannelse og erhvervsudvikling i hovedstadsområdet
8. Projekt Holmene – nye muligheder for produktionsarbejdspladser
9. Udvikling af Københavns Lufthavn i Kastrup
10. Mere plads til erhverv i Tårnby og Dragør

### 1. Markant flere idrætsfaciliteter i København og på Frederiksberg

Der er relativt få idrætsfaciliteter i Københavns og Frederiksberg Kommuner sammenlignet med resten af landet. Det gælder både idrætshaller, fodboldanlæg og svømmehaller.

Det såkaldte Facilitetsindeks, der giver et overordnet billede af borgernes adgang til gængse idrætsfaciliteter, viser, at Københavns og Frederiksberg Kommuner er de to kommuner med dårligst adgang til idrætsfaciliteter, og der er et stort spring til de efterfølgende kommuner.

Det er vigtigt, at alle børn, unge og voksne har stærke fællesskaber og gode oplevelser uden for deres skole- eller arbejdsliv. Derfor skal de nødvendige fysiske rammer for at leve et aktivt børne- og ungeliv også være tilstede i storbyen.

De få idrætsfaciliteter skaber lange ventelister og gør det svært for børn, unge og voksne at dyrke idræt. Problemet forventes at blive større i takt

med, at indbyggertallet i de to kommuner stiger, ligesom børnefamilier i højere grad bliver boende end tidligere.

Det skal i fremtiden være nemmere for både børn, unge og voksne i København og på Frederiksberg at dyrke deres idræt. Fx skal det være lettere at finde en bane til at spille fodbold eller en hal til at spille badminton eller håndbold med klubkammerater og venner.

#### Regeringen foreslår:

- » Der afsættes en ramme til et markant løft af idrætsfaciliteterne i Københavns og Frederiksberg Kommuner, som får mulighed for at øge deres investeringer i idrætsfaciliteter med samlet 1 mia. kr. i perioden 2022-2030.

Med det foreslåede initiativ vil Københavns Kommune omtrent kunne fordoble kommunens skønnede anlægsinvesteringer i idrætsanlæg frem mod 2030, og Frederiksberg Kommune vil få mulighed for investeringer i samme omfang målt i forhold til kommunens indbyggertal.



### Indbyggere pr. idrætsanlæg

Anm.:  
Tal fra 2019. Tallene dækker facilitetstyperne atletikanlæg, badmintonhaller, fitnesscentre, fodboldanlæg, golfanlæg, store idrætshaller (>800 m<sup>2</sup>), små idrætshaller (300-799 m<sup>2</sup>), idrætslokaler/sale (<300 m<sup>2</sup>), kabelbaner, orienteringsbaner, rideanlæg, alpine skianlæg, is- og skøjteanlæg, skydeanlæg, svømmeanlæg, tennisanlæg, udendørs, tennishaller.

Kilde:  
Facilitetsdatabasen, Danmarks Statistik og egne beregninger.





## 2. Modernisering af Køge Bugt Strandpark

Med op til 100.000 besøgende på varme sommerdage har Køge Bugt Strandpark stor rekreativ værdi for især Københavns vestegn. I dag, fire årtier efter indvielsen i 1980, er der imidlertid behov for at skabe en mere tidssvarende strandpark.

Det skal være en strandpark med flere attraktive tilbud til de mange mennesker, der bruger strandparken året rundt til gå- og badeture, aktiviteter på havet, vinterbadning m.v. Og det skal være en strandpark, som også i fremtiden kan bidrage til at sikre Vestegnen mod havvandsstigninger.

### Regeringen foreslår:

- » Der udarbejdes en anlægslov, som muliggør en modernisering af Køge Bugt Strandpark med inspiration fra bl.a. Amager Strandpark og under hensyntagen til kystlandskabet og områdets natur.

## 3. Nye grønne baser for det almene friluftsliv

I hovedstadsområdet er store områder udpeget til grønne kiler, dvs. grønne områder til natur, friluftsliv m.v. De grønne kiler, der oprindeligt blev fastlagt i den såkaldte Fingerplan fra 1947, er et stort aktiv for hovedstadsområdet. Dem skal der værnes om. Derfor må der som hovedregel ikke opføres nye bygninger i de grønne kiler. Kilerne huser imidlertid en del ældre bygninger, der kan være egnet som baser for friluftaktiviteter som fx en naturskole eller en skovbørnehave.

I nogle tilfælde egner de ældre bygninger sig dog ikke til sådanne formål, fx på grund af vedligeholdelsesstand og energiforbrug. Som reglerne er i dag,

må de ældre bygninger i de grønne kiler ikke rives ned og erstattes af nye på samme sted.

### Regeringen foreslår:

- » Det skal være muligt at erstatte eksisterende bygninger i Fingerplanens grønne kiler med nye, tidssvarende bygninger til almene, rekreative formål, der understøtter intentionen om grønne kiler med adgang for alle.

## 4. Mindre luftforurening fra krydstogtskibe i Københavns Havn

Covid-19 har sat en midlertidig stopper for den hastigt stigende krydstogtturisme. Omkring 70 pct. af de krydstogtskibe, der kommer til Danmark, anløber Københavns Havn. Med knap én million årlige passagerer bidrager de til vækst og jobskabelse i hele hovedstadsområdet.

Et krydstogtskib ved kaj anslås at udlede samme mængde partikler som 5.500 personbiler og NOx som 3.900 personbiler, hvis energiforsyningen stammer fra skibets forbrændingsmotorer. Og det sker i København nær tæt befolkede boligområder omkring Langeliniekajen og ved Københavns Nordhavn. Der er derfor behov for at understøtte muligheder for en grøn energiforsyning med landstrøm og at mindske luftforureningen fra de store krydstogtskibe.

### Regeringen foreslår:

- » Københavns Kommune får mulighed for at medfinansiere etablering af landstrømanlæg i Københavns Havn.
- » En fortsat afgiftsfritagelse på el til erhvervsskibe, som ligger ved kaj.

I dag producerer de fleste krydstogtskibe deres strøm ved hjælp af skibenes hjælpemotorer, der anvender marine dieselolie. Hvis der etableres et landstrømanlæg, får skibene i stedet mulighed for at få deres strøm fra det landbaserede elnet. På den måde kan drivhusgasudledningerne og luftforureningen reduceres.

For at understøtte dette vil regeringen foreslå en lovændring, så der gives hjemmel til, at Københavns

Kommune kan medfinansiere landstrømanlæg i Københavns Havn. Øvrige kommunalt ejede havne har hjemmel til at kunne etablere landstrømanlæg med kommunal støtte i medfør af havneloven.

Derudover vil regeringen forlænge den midlertidige ordning med lav elafgift for elektricitet, der leveres til erhvervsskibe, for yderligere at understøtte, at krydstogtskibene vil benytte sig af ordningen.



## Landstrøm til krydstogtskibe



## Køge Bugt Strandpark

Strandparken i den nordlige del af Køge Bugt er et 7 km. langt strandområde med masser af hvidt sand og rent badevand – kun 15 km. fra Københavns centrum. Strandparken er et kunstigt skabt natur- og friluftsområde, der samtidig fungerer som beskyttelse mod oversvømmelse fra havet af de lavtliggende byområder tæt på kysten. Strandparken huser desuden fire lystbådehavne og kunstmuseet ARKEN.

Historien om strandparken er blevet kaldt Tornerose-søvnen, da realiseringen af projektet først skete lang tid efter, de første tanker blev tænkt. De første tanker stammer fra Byplanlaboratoriets betænkning fra 1936,

Københavnsegnens grønne områder og genfindes 11 år efter i den verdensberømte førsteudgave af Fingerplanen fra 1947. Realiseringen af strandparken sættes dog først i gang i 1977, hvor man påbegynder indpumpning af ca. 1,3 mio. kubikmeter sand til stranden. 3 år efter – i 1980 – blev strandparken indviet.

Strandparkkommunerne – Greve, Ishøj, Brøndby, Vallensbæk og Hvidovre Kommuner – har i en længere periode arbejdet på en visionsplan for en modernisering af strandparken, så den også i fremtiden kan være til glæde for dens mange daglige brugere.



## Idéoplæg for modernisering af Køge Bugt Strandpark



Illustration: Nørøn



Illustration: Nørøn





foto: Florencia Viadana / Unsplash

## 5. Mere skov tæt på hovedstaden

Skovene er et fælles gode. De sikrer en mangfoldig natur og et rigt dyreliv i en tid, hvor biodiversiteten er under pres. De danner et værdifuldt rum, som bruges af mange mennesker og fællesskaber – fx til gåture, et aktivt friluftliv og skovbørnehaver. Og så bidrager de mange steder til beskyttelse af grundvandet.

Skove hører ikke kun til på landet. Hovedstadsområdet rummer i dag mange skove. I et tæt befolket hovedstadsområde i hastig vækst ser regeringen et behov for at fastholde og udbygge disse bynære skove – til glæde for naturen og tæt på de mange mennesker, som bruger skovene som grønne åndehuller. Skovene er de naturområder, som danskerne besøger mest.

Samtidig kan adgangen til naturen gøres nemmere ved i højere grad at binde byens naturområder sammen med skove og grønne kiler i og omkring hovedstaden.

### Regeringen foreslår:

- » Statslig skovrejsning i hovedstadsområdet, som skal supplere den eksisterende skovrejsning, der sker i samarbejde med kommuner og forsyningselskaber. Det foreslås at afsætte 50 mio. kr.
- » Bynære områder, der er udpeget som særlige naturbeskyttelsesområder i kommuneplanerne, nyetableret skov i skovrejsningsområder i kommuneplanerne samt eksisterende bynære skove udpeges til grønne kiler i hovedstadsområdets planlægning og bliver dermed en integreret del af hovedstadsområdets grønne strukturer.

## 6. Bæredygtig byudvikling på Lynetteholm

Lynetteholm er navnet på den nye halvø, der i de kommende år bliver anlagt i Københavns Havn i området mellem Refshaleøen i det nordlige Amager og Nordhavn.

Der er tre faser i udviklingen af Lynetteholm:

- Anlæg af halvøen
- anlæg af infrastruktur og
- byudvikling.

Regeringen har fremsat lovforslag om anlæg af halvøen og spillet ud med Danmark fremad med forslag til vej og metro, som skal muliggøre byudvikling på Lynetteholm. Lynetteholm er dermed godt på vej, og den nye bydel åbner et utal af muligheder for København. Forskellige måder at indrette bydele på betyder noget for det liv, der udfoldes. Derfor skal sporene til byudviklingen af den nye bydel lægges nu.

For regeringen er det afgørende, at Lynetteholm bliver en bydel, hvor bæredygtighed spiller en meget fremtrædende rolle. Både den grønne og sociale bæredygtighed. Der skal både være betalelige boliger og grønne, rekreative områder. Regeringen vil sammen med Københavns Kommune sikre, at planerne for Lynetteholm udvikles sammen med borgere, organisationer og faglige aktører. Lynetteholm har potentiale til at yde et langsigtet og væsentligt bidrag til hovedstadsområdets udvikling.

### Regeringen foreslår:

- » Det sikres, at Lynetteholm planlægges som en bæredygtig bydel med gode, betalelige boliger og grønne områder. Der skal ske en bred inddragelse af borgerne i processen.



## Lynetteholm

**Lynetteholm bliver en ny bydel midt i Københavns Havn med plads til ca. 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser**



Lynetteholm kan bidrage til at løse flere store udfordringer, som København står over for.

- Lynetteholm vil bidrage med plads til flere boliger, som kan huse det voksende antal borgere i København og være med til at modvirke boligprisstigninger.
- Lynetteholm vil med etableringen af infrastrukturen være med til at lede trafikken uden om byen og derved mindske trængsel.
- Lynetteholm vil kunne klimasikre København mod stormflod fra nord.
- Lynetteholm vil blive etableret med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter og dermed dække Københavns behov for deponi af jord i mange år fremover.

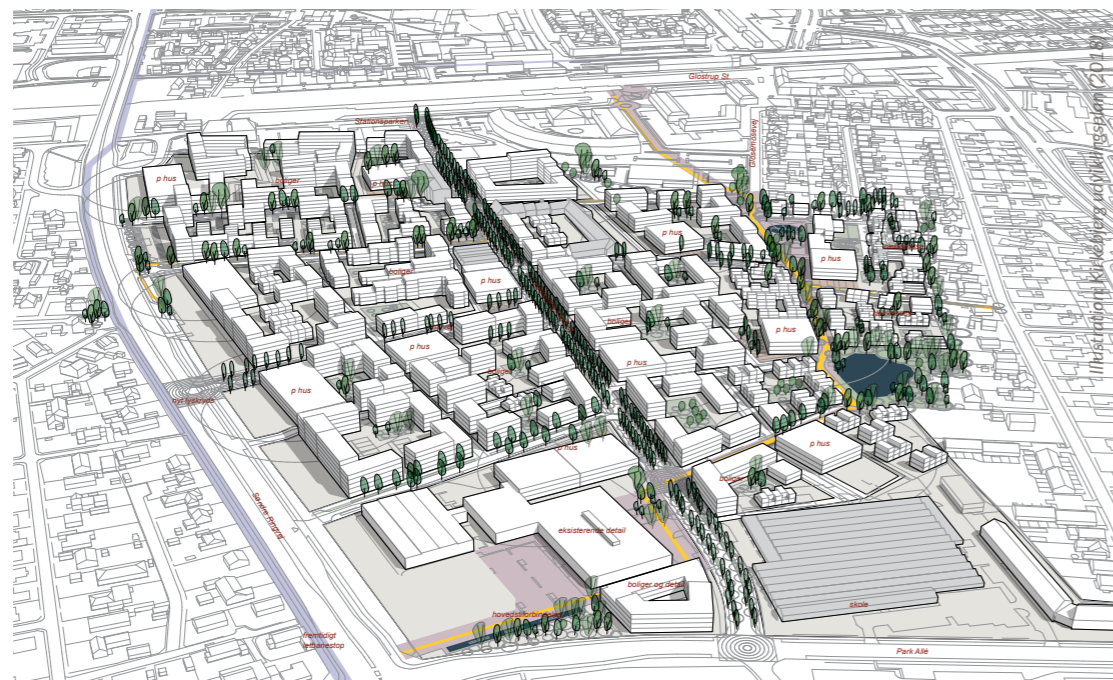
Regeringen har i foråret 2021 fremsat lovforslag om anlæg af Lynetteholm. Byudviklingen på Lynetteholm forventes at kunne ske fra omkring 2035. Hele området forventes at være færdigudbygget i 2070.





## Omdannelse af Kirkebjerg i Brøndby

Kirkebjerg er et eksempel på et gammelt industriområde, der over de næste 10-15 år vil blive transformeret til en ny levende bydel i Brøndby. Området ligger på grænsen til Glostrup knap 20 minutters kørsel fra København. Området kommer til at huse op mod 2.000 nye boliger og grønne arealer. Der er i omdannelsen lagt stor vægt på at fastholde elementer af områdets stærke erhvervshistorie, så flere gamle fabriksbygninger bevares og omdannes. Det medvirker til at skabe en varieret bydel. De første boliger er indflytningsklare i 2021.



## 7. Samlet plan for byomdannelse og erhvervsudvikling

Det voksende befolkningstal og det høje prisniveau på boliger i de centrale dele af hovedstadsområdet har i senere år øget interessen for investeringer i omdannelse af ældre erhvervsområder til boligområder eller områder med en blanding af boliger og erhverv. Det er bl.a. tilfældet flere steder i Ring 3-kommunerne og i hovedstadsområdets købstæder.

Her kan omdannelse ofte give god mening. Dels fordi disse erhvervsområder ofte ligger tæt på

eksisterende byområders infrastruktur, daginstitutioner, skoler, bycentre med indkøbsmuligheder m.v., dvs. der, hvor mange gerne vil bo. Dels fordi erhvervsområderne tit er utidssvarende og ikke opfylder behovene hos nutidens virksomheder.

Det er imidlertid en hæmsko, at omdannelser fra erhvervs- til boligområder ofte er komplekse for kommunerne og risikofyldte for både eksisterende virksomheder og nye investorer. Herudover er det afgørende, at der samtidig med afviklingen af gamle erhvervsområder skabes plads i nye erhvervsområder, som matcher lokaliseringskravene hos nutidens

og fremtidens virksomheder. Det kan fx være krav om nem adgang til lufthavnen, muligheder for at støje, opkobling til motorvejsnettet eller bestemte typer energiforsyning, nærhed til forskningsinstitutioner eller muligheder for klyngedannelse med andre virksomheder.

### Regeringen foreslår:

- » En statslig udpegning af erhvervsarealer i hovedstadsområdet forbeholdt bestemte virksomhedstyper, herunder navnlig produktionsvirksomheder.
- » En statslig udpegning af byomdannelseområder i hovedstadsområdet, hvor staten ønsker at fremme omdannelse fra erhverv til boliger eller en blanding af boliger og erhverv.

Til forberedelse af disse initiativer igangsættes et analyse- og udviklingsarbejde i tæt dialog med centrale interessenter, herunder hovedstadsområdets kommuner og erhvervsorganisationer. Arbejdet afsluttes i 2022.

## Holmene



## 8. Projekt Holmene - nye muligheder for produktionsarbejdspladser

Avedøre Holme er et af Danmarks største erhvervsområder til produktionserhverv med i dag ca. 12.000 arbejdspladser. Hvidovre Kommune har udarbejdet et projektforslag med en etapeopdelt udvidelse af Avedøre Holme med op til ni nye holme, der fuldt udbygget vil omfatte ca. 260 ha erhvervsarealer og 70 ha naturarealer.

Det er visionen, at Holmene frem mod 2040 skal udbygges til at huse produktionserhverv, testfaciliteter til produktionserhverv og forsyningsvirksomheder. Herudover skal der skabes plads til grønne, rekreative områder i forlængelse af Køge Bugt Strandpark.

### Regeringen foreslår:

- » Regeringen vil aktivt understøtte en etapeopdelt realisering af Projekt Holmene for at åbne nye muligheder for lokaliserings af produktionsvirksomheder og give plads til boligudvikling i andre dele af hovedstaden. Regeringen vil gå i dialog med Hvidovre Kommune med henblik på at træffe beslutning om en projekteringslov for Projekt Holmene i første halvår 2022.



## 9. Udvikling af Københavns Lufthavn i Kastrup

Københavns Lufthavn i Kastrup (CPH) er af afgørende betydning for Danmarks forbindelser til omverdenen og for dansk økonomi. Lufthavnens position som internationalt knudepunkt er udfordret af andre nordeuropæiske lufthavne, og arealet i lufthavnens nordområde, hvor terminalkompleks og standpladser er placeret, er allerede i dag intensivt udnyttet. Derfor ønsker regeringen at muliggøre en udbygning af terminalerne og fremtidssikring af lufthavnen.

Udbygningen af terminalerne skal sikre, at lufthavnen også fremover kan tilbyde en kapacitet og et serviceniveau, der matcher de internationale konkurrenter, og gør det nemt for både forretningsrejsende og private at rejse til og

fra Danmark. Herudover skal udbygningen sikre de mange arbejdspladser i lufthavnen og i luftfartsrelaterede erhverv. Endelig vil det som led i arbejdet med udbygningen blive undersøgt, om der kan ske en ændring af støjzoner eller støjrestriktionsområder omkring lufthavnen, der kan åbne nye muligheder for byudvikling i nabokommunerne Tårnby og Dragør.

### Regeringen foreslår:

- » En ændring af udbygningsloven, der giver Københavns Lufthavn A/S mulighed for at indlede en udvikling af lufthavnen i Kastrup.



### Udvikling af Københavns Lufthavn

**30,3 mio. passagerer brugte Københavns Lufthavn til enten udrejse, ankomst eller transfer i 2019.**



I 2019 anvendte omkring 30,3 mio. passagerer Københavns Lufthavn til enten udrejse, ankomst eller transfer. Det er Københavns Lufthavn A/S' forventning, at man vil opleve en gennemsnitlig passagervækst på 2-2,5 pct. pr. år. Det vil medføre, at lufthavnen i 2045 får omkring 55 mio. passagerer årligt.

Københavns Lufthavn A/S ønsker derfor at udbygge lufthavnens terminalområde ved at forlænge Finger A og Finger E (markeret med rød), mens tværbanen afkortes, forskydes mod sydøst og lukkes for landinger i nordvestlig retning ind over byen (markeret med gul).

Kilde: Københavns Lufthavn A/S, Masterplan

## 10. Mere plads til erhverv i Tårnby og Dragør

Med en placering tæt på Kastrup Lufthavn er byudviklingsmulighederne for store arealer i Dragør og Tårnby Kommuner begrænset af den støj, der kommer fra lufthavnen. Samtidig er kommunerne hårdt ramt af krisen i lufthavnen som følge af COVID-19, og de har behov for at kunne tiltrække nye virksomheder og skabe nye jobmuligheder og vækst. Det vil regeringen gerne hjælpe til med.

### Regeringen foreslår:

- » Tårnby og Dragør Kommuner får mulighed for at planlægge for ikke-støjfølsomt erhverv – fx produktionsvirksomheder eller lager og logistik – på to større arealer i kommunerne, hvor der i dag ikke er mulighed for byudvikling.



### Plads til erhvervsudvikling i Tårnby og Dragør

**Erhverv på ca. 33 ha i Tårnby Kommune nordvest for lufthavnen (Kirstinehøj III)**



**Erhverv på ca. 17 ha i Dragør Kommune syd for lufthavnen (ved A.P. Møllers Allé)**



Baggrundskort fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.





## Initiativer i hovedstads- området

Udspillet indeholder i alt 19 initiativer. Heraf går 9 initiativer på tværs af landet, mens 10 initiativer er møntet specifikt på hovedstadsområdet.

Af kortet fremgår de initiativer, der kan henføres til et specifikt geografisk område i hovedstadsområdet.



# Finansiering

Udspillet finansieres med midler fra rammen til offentlige investeringer samt en reserve til land/by-initiativer, der vil fremgå af regeringens finanslovsforslag for 2022.

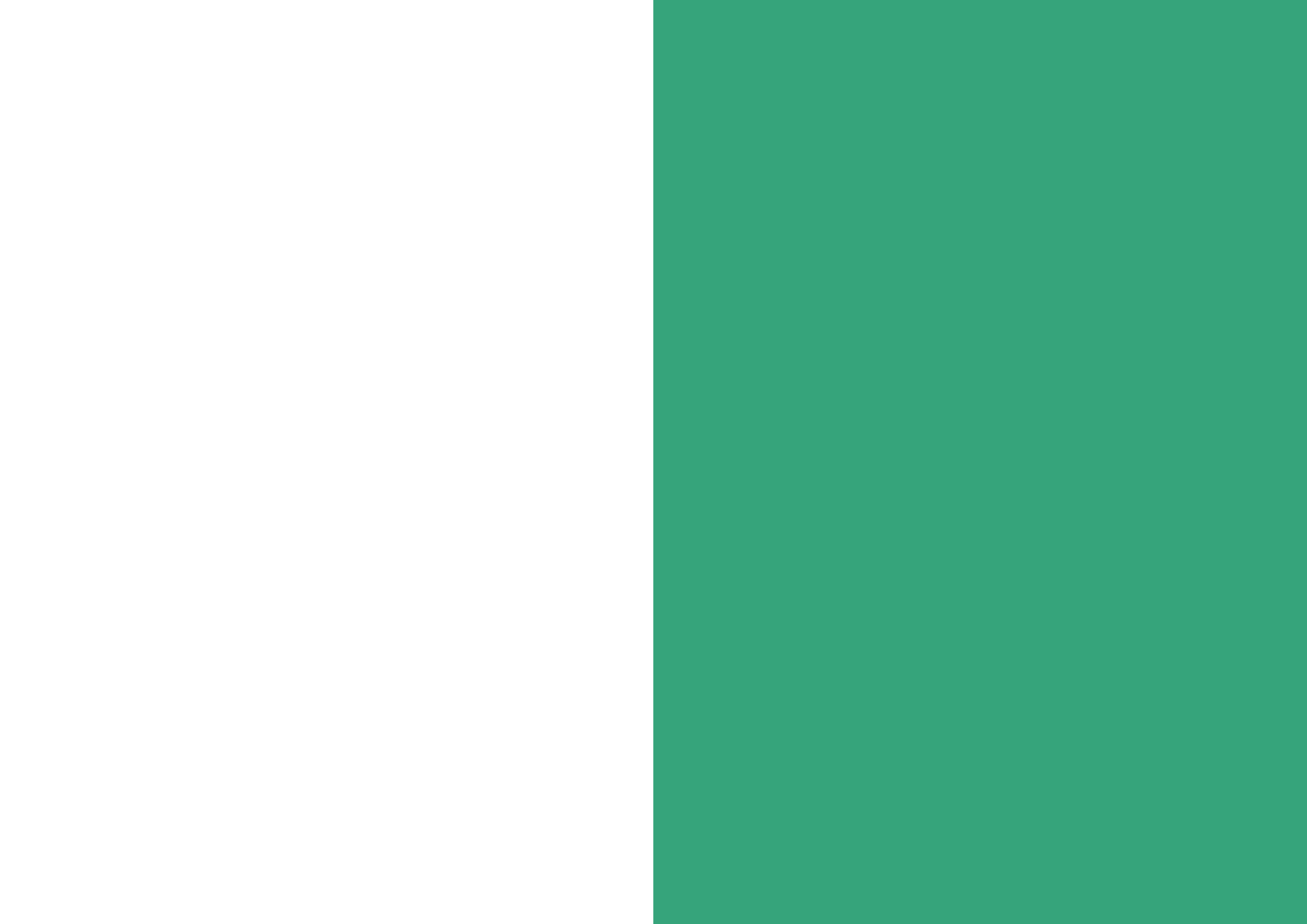


## Initiativer, der kræver finansiering

Initiativ (mio. kr., 2021-priser)	2022	2023	2024	2025
Miljøzoner – Mulighed for skærpede miljøzoner	17,5	23,0	18,3	7,9
Miljøzoner – Tilskudsordning til partikelfiltre	11,0	14,0	-	-
Mulighed for nulemissionszoner (skønnet provenutab)	-	-	23,0	23,0
Mulighed for forbud mod brændeovne	1,0	0,5	0,5	-
Nationalt partnerskab for ren luft	4,0	4,0	3,0	3,0
Sprøjteforbud på offentlige arealer	-	16,0	16,0	16,0
Mere bynær skov	5,0	15,0	15,0	15,0
Markant flere idrætsfaciliteter i København og på Frederiksberg <sup>1</sup> (i alt 1 mia. kr. i 2022-2030)	23,0	47,0	59,0	116,0
<b>I alt</b>	<b>61,5</b>	<b>119,5</b>	<b>134,8</b>	<b>180,9</b>

<sup>1</sup> Der afsættes en ramme til et løft af idrætsfaciliteterne i de to kommuner, som dermed får mulighed for at øge deres investeringer i idrætsfaciliteter med samlet 1 mia. kr. i perioden 2022-2030







**Indenrigs- og Boligministeriet**

Holmens Kanal 22, 1060 København K

Tlf. : +45 72 28 24 00

E-mail: [im@im.dk](mailto:im@im.dk)