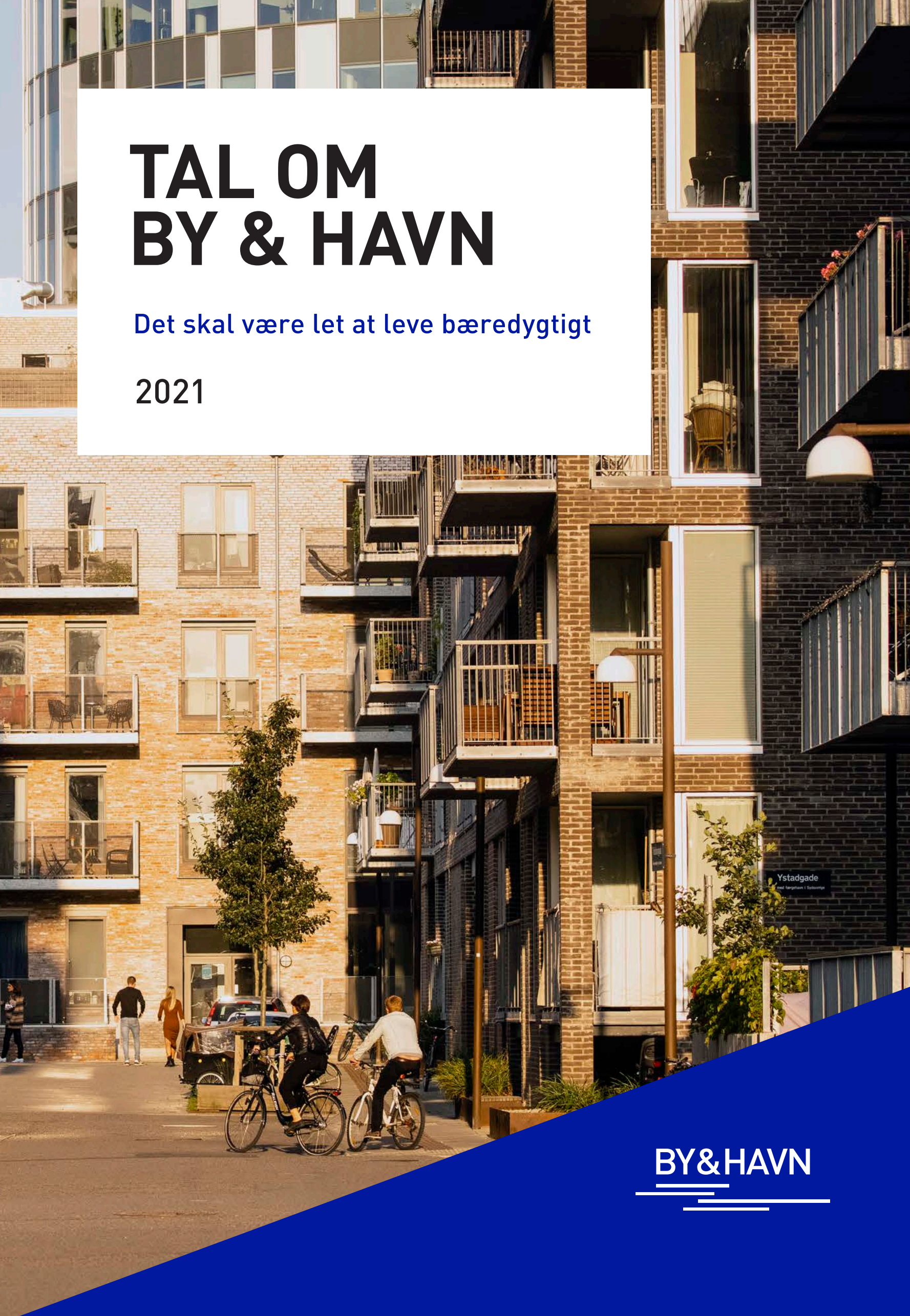


TAL OM BY & HAVN

Det skal være let at leve bæredygtigt

2021



BY&HAVN

SE FILM OM BY & HAVNS ARBEJDE MED BÆREDYGTIG BYUDVIKLING



SCAN QR-KODEN OG SE FILMEN

Forretningsstrategi 2020-2023

Hent By & Havns gældende
forretningsstrategi



CSR-rapport

Hent By & Havns samfunds-
ansvarsrapport 2020

Hent DET BLÅ BYRUM

Strategi for Københavns
rekreative havn



Havnereglement

Hent det nye Havnereglement



Indholdsfortegnelse

- 2 Forord
- 4 Fakta om By & Havn
- 6 Tidslinje over By & Havns arbejde for en bæredygtig by
- 8 Bæredygtig byudvikling i København
- 10 Ørestad & Nordhavn
- 12 En helhedsorienteret tilgang til bæredygtighed
- 14 DGNB som værktøj ved planlægningen af nye bykvarterer
- 16 DGNB-certificering af By & Havns områder
- 18 Vores København
- 20 Ressourceeffektivitet
- 22 Energieffektivitet
- 24 Grøn mobilitet
- 26 Bynatur
- 28 Fællesskaber og byliv

FORORD

2020 er et år, der vil blive husket. For både godt og ondt. For mens alle krøb i isolation foran skærmene i deres hjem under Corona-pandemien, gik det op for københavnere, hvor vigtige deres boliger og nærområdet er for både det fysiske og mentale velbefindende.

Året har vist os, hvor vigtigt fællesskabet er. Vi savner andre mennesker, det sociale og det byliv, vi normalt tager for givet og har omkring os i København. Vi savner vores kollegaer og vennerne, foreningslivet, livet i gaden, når vi er nede og handle, i caféen eller hvor vi nu får opfyldt vores sociale behov. Og værdien af de indre rammer i boligerne er blevet vigtigere end nogensinde, når vi skal skabe vores privatliv under svære forhold.

At 2020 har været et særligt år, kan ses på befolkningsudviklingen i København. Flere har i 2020 søgt ud af byen for at finde frisk luft og lavere boligpriser, men på trods af det vokser København stadig, og det betyder, at vi fortsat skal arbejde for at skabe de gode sociale rammer i København og fortsat skabe nye boliger, der dækker det stigende behov.

I By & Havn er den nødvendige udvikling af byen allerede sat i gang. Den igangværende udvikling af Fælledby og Stejlepladsen som nye, bæredygtige boligområder og arbejdet med Lynetteholm som fremtidens klimasikring af byen er godt i gang.

Byudvikling skaber debat. For meningerne om udviklingen af en storby som København er mange – og det er godt. Ved at være lydhør i udviklingen af de kommende udviklingsområder får vi det bedste resultat i sidste ende. Derfor udvikles Fælledby i samspil med Fælleden som Københavns første boligområde bygget i træ som primært materiale. I Københavns Havn har vi etableret et samarbejde med WWF Verdensnaturfonden om bæredygtighedstiltag i havnen, og med Lynetteholm får København i fremtiden en vital klimasikring mod Øresund – samtidig med, at der skabes boliger til de mange nye københavnere, som både i år og i fremtiden er stigende.

Når By & Havn udvikler bykvarterer, skabes der plads til alle slags københavnere. Vi har alle forskellige behov. For nogen handler det om at få plads til at udvide familien. Andre ønsker at bo i et fællesskab, og flere og flere københavnere bor alene. For nogen er det afgørende, at deres bolig ligger i umiddelbar nærhed til natur. Andre vægter de omkringliggende byrum, mulighed for sociale fællesskaber eller indeklimaet i boligen.

Et hjem er ikke bare fire vægge – det er snarere summen af det liv, københavnere ønsker at leve. Og derfor er det vigtigt for By & Havn, at vi ikke bare stabler klodser ud fra samme formel i ét væk, men at vi planlægger og opfører byområder, der kan rumme mange forskellige ønsker og

boligbehov, så København også om 10 år er blandt verdens bedste og mest interessante byer at bo og leve i.

Det kræver fakta og analyser af, hvordan københavnernes behov, vaner og ønsker ændrer sig. Og det kræver, at man følger med tiden. Hvad der var ønskværdigt for 10 år siden, er ikke nødvendigvis det, som efterspørges i næste årti. Ja, man kan sige, at hvad der var ønskværdigt for bare et år siden, før landet lukkede ned, ikke nødvendigvis er lige så efterspurgt i dag.

Derfor er vi i By & Havn optaget af analyser og fakta om de områder, vi udvikler, og ikke mindst er vi optaget af at udvikle en by, der er gearret til fremtidens udfordringer. I By & Havn sikrer vi den bæredygtige udvikling af både hele bykvarterer og enkelte bygninger ved at certificere efter de højeste standarder inden for bæredygtighed, så de københavnere, der i fremtiden flytter ind i vores områder, er sikre på, at alle faktorer af den gode byudvikling er tænkt ind fra begyndelsen.

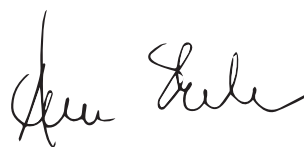
Du sidder lige nu med den anden udgave af "Tal om By & Havn", som er en årlig udgivelse fra By & Havn, hvor vi tager temperaturen på vores bykvarterer og bæredygtige tilgang til at udvikle byen i samspil med københavnere. I denne rapport finder du en række nøgletal for byudviklingen i København og især i de udviklingsområder, som By & Havn udvikler.

Årets tema handler om bæredygtighedscertificering af bygninger og byområder. Certificering er et nyttigt værktøj, som By & Havn benytter, når vi udvikler bykvarterer ud fra en helhedsorienteret tilgang om, at boliger er mere end kvadratmeter, men at en lang række faktorer er med til at skabe gode og bæredygtige byområder og boliger.

I By & Havn bruger vi certificeringssystemet DGNB som værktøj, når vi skal udvikle byen bæredygtigt. DGNB er et planværktøj og en tjekliste, som er effektivt, ambitiøst og helhedsorienteret. Og vi kan se, at de høje ambitioner efterspørges – både fra københavnere og investorerne, som ønsker at bo og investere bæredygtigt.

Det kan du læse meget mere om på de kommende sider.

God læselyst.



Anne Skovbro
Adm. direktør, By & Havn



61% af københavnere er overvejende positivt stemt for, at der bygges flere boliger i byen.^[1]

83% af københavnere anser det som vigtigt, at byudviklingen af København og dens byområder er bæredygtig.^[2]

60% af københavnere mener, at bæredygtige boliger er interessante for dem.^[3]

DATAGRUNDLAGET FOR TAL OM BY & HAVN

I 2020 udarbejdede By & Havn med rådgivning fra ingeniørfirmaet ARUP en række nøgletal, der er med til at dokumentere den bæredygtige by. Til at illustrere hvad nøgletallene betyder i praksis og sammenholde data, er der udvalgt tre byområder, der hver repræsenterer tre forskellige bystrukturer. Århusgadekvarteret i Nordhavn repræsenterer et tæt bykvarter, Arenakvarteret i Ørestad repræsenterer et tæt/lavt bykvarter og et givent parcelhuskvarter repræsenterer et åbent/lavt kvarter. Denne rapport tager udgangspunkt i disse nøgletal, der er fordelt på fem temaer; ressourceeffektivitet, energieffektivitet, grøn mobilitet, bynatur og fællesskaber og byliv. Tallene er opdateret i begyndelsen af 2021.

Derudover har kommunikationsbureauet Advice for By & Havn udført en undersøgelse af københavnernes adfærd, holdning til bæredygtig byudvikling og kendskab til By & Havn. Undersøgelsen var en kvantitativ survey, hvor mere end 1.500 københavnere deltog. Svarene blev indsamlet i januar og februar 2021.

Nøgletallene for bæredygtighed og resultaterne fra Advices undersøgelser er grundlaget for hovedparten af de tal, der præsenteres i denne rapport. Begge er opdateret med data fra 2020 og det kan derfor heller ikke udelukkes, at COVID-19 har haft indflydelse på de forskellige parametre, der er målt på. Det virker f.eks. sandsynligt, at husstandes vandforbrug har været højere end normalt, nu hvor de fleste har brugt mere tid derhjemme.

[1] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. På spørgsmålet: "Er du positivt eller negativt stemt for, at der bygges flere boliger i København?", har 61% svaret "5", "6" eller "meget positivt stemt", mens 16% har svaret "3", "2" eller "meget negativt stemt" på en skala fra "meget negativt stemt" [1] til "meget positivt stemt" [7]. 20% har svaret "hverken/eller" [4].

[2] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. På spørgsmålet "Hvor vigtigt er det for dig, at byudviklingen af København og dens bydele er bæredygtig?", har 83% svaret "5", "6" eller "meget enig", 11% har svaret "hverken/eller" [4] på en skala fra "slet ikke vigtigt" [1] til "meget vigtigt" [7].

[3] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. På spørgsmålet "Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? Bæredygtige boliger er interessante for mig", har 60% svaret "5", "6" eller "meget enig", 22% har svaret "hverken/eller" [4] på en skala fra "meget uenig" [1] til "meget enig" [7].

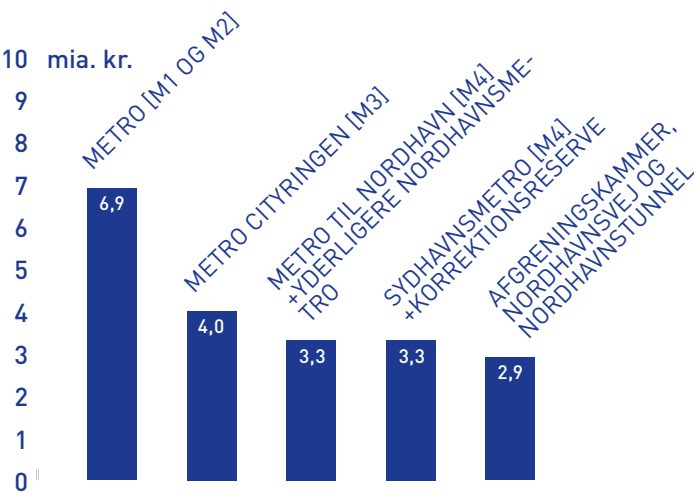
FAKTA OM BY & HAVN

By & Havn ejes 95% af Københavns Kommune og 5% af Staten. Som grundejer af store dele af Københavns byudviklingsområder og havnemyndighed har By & Havn en særlig position og et stort ansvar for udviklingen af København. De beslutninger, som selskabet træffer, rækker flere årtier ud i fremtiden. Både for nuværende og fremtidige borgere, virksomheder og gæster i København.

By & Havn udvikler nye bykvarterer i København og driver Københavns Havn. Ambitionen er at skabe sunde, bæredygtige og sammenhængende bykvarterer af høj kvalitet med plads til fællesskaber, det gode liv i byen og en levende havn i samspil med københavnernes. By & Havns aktiviteter finansierer offentlig infrastruktur, der gør det lettere og mere bæredygtigt at være københavnere.

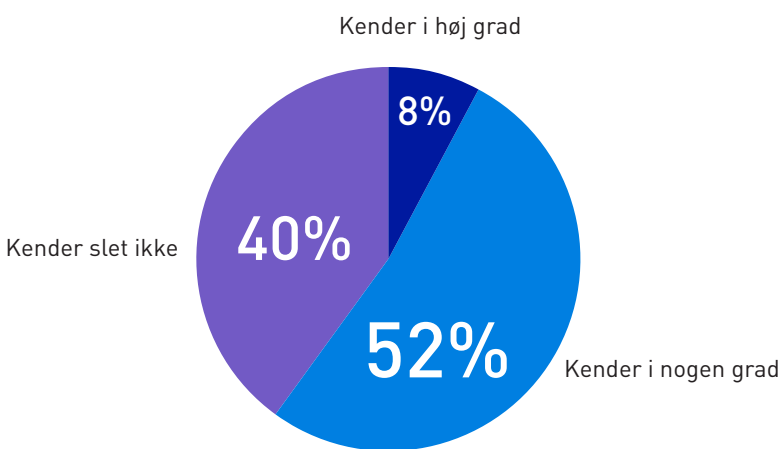
By & Havn har siden 2007 bidraget til hovedstadens bæredygtige udvikling med ca. 18.000 nye boliger, 14.000 nye arbejdspladser og med ca. 20 mia. kr. til bæredygtig infrastruktur.

BY & HAVNS BIDRAG TIL BÆREDYGTIG INFRASTRUKTUR^[4]

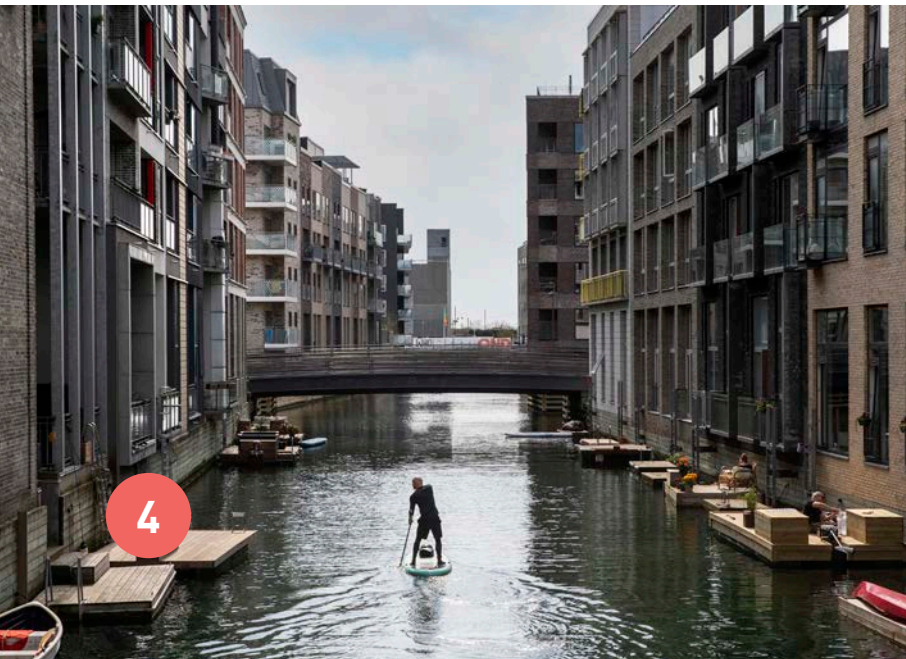


[4] By & Havns egne beregninger.

KØBENHAVNERNES KENDSKAB TIL BY & HAVN^[5]

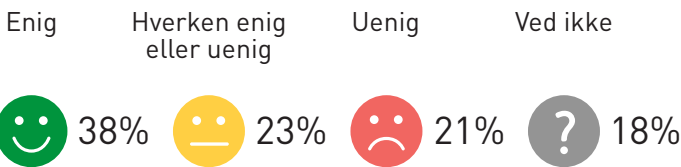


[5] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn, hvor 1500 københavnere har svaret på en survey. Data er indsamlet i januar og februar 2021.



Vi har spurgt københavnernes, hvad de ved om By & Havn, og hvordan de vurderer selskabets arbejde^[5]

ER BY & HAVN TROVÆRDIGE?



HANDLER BY & HAVN ETISK ANSVARLIGT?



HAR BY & HAVN EN POSITIV INDVIRKNING PÅ KØBENHAVN?



...ER DU ENIG I, AT: BY & HAVN BRUGER DE SENESTE MILJØMÆSSIGE BÆREDYGTIGE LØSNINGER I DE NYE BYDELE?



...ER DU ENIG I, AT: BY & HAVN SØRGER FOR, AT DE NYE BYGNINGER I BYDELENE ER BÆREDYGTIGE?



...ER DU ENIG I, AT: BY & HAVN BIDRAGER TIL KLIMASIKRING AF KØBENHAVN?



HVILKE AF FØLGENDE OPGAVER TROR KØBENHAVNERNE, AT BY & HAVN VARETAGER?^[5]

30% Står for at skaffe penge til metrobyggeriet 

34% Sælger byggegrunde i København 

35% Står for at drive havnebadene [Det gør Københavns Kommune] 

50% Udvikler og driver den rekreative havn 

36% Står for at udbygge Ørestad 

45% Står for at udbygge Nordhavn 

21% Bæredygtig byudvikling af Københavns brokvarterer [Det gør Københavns Kommune] 

29% Bygger veje, kanaler, parker og cykelstier 



TIDSLINJE OVER BY & HAVNS AR

2007: By & Havn stiftes som selskab af det tidligere Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

2007

2019: Københavns Kommune vedtager at igangsætte udviklingen af Fælledby. Følgegruppe på Fælledby-projektet oprettes og består af foreninger, borgere og andre interessenter. Følgegruppemøderne afholdes gennem hele processen.

2019: I april afholder By & Havn borgermøde og workshop om Fælledby for at få input til konkurrenceprogrammet.

2019: By & Havn udskriver konkurrence om udviklingen af Fælledby. Vinderforslaget offentliggøres på borgermøde i december.

2019: By & Havns forretningsstrategi (2020-2023) blev formuleret. Forretningsstrategien stiller nye krav til bæredygtighed i selskabets arbejde.

2019: By & Havn bliver en del af SIMS-projektet, der er et partnerskab om at sikre grønnere mobilitetsmønstre.

2019: 100% af alle salgskontrakter stillede krav om DGNB-certificering til minimum guld-niveau.

2018: By & Havn udskriver konkurrence om at bebygge den sydligste spids af Ørestad med særligt stort fokus på bæredygtighed. Projektet UN17 Village vinder konkurrencen og bliver verdens første byggeprojekt, der omsætter alle 17 verdensmål til konkret handling.

2019

2018

2020: Offentlig høring om VVM og lokalplanen på Fælledby-projektet.

2020: Advisory Board for natur og biodiversitet i Fælledby etableres.

2020: Partnerskab med WWF Verdensnaturfonden med ambition om at forbedre biodiversiteten i havnen.

2020: 1. udgave af Nøgletal for Bæredygtige Byer udkommer. Rapporten er en årlig evaluering inden for By & Havns fem hovedtemaer: Ressourceeffektivitet, energieffektivitet, grøn mobilitet, bynatur og fællesskaber og byliv.

2021: Bæredygtighedsstrategi for anlæg af stormflodssikringen på Lynetteholm.

2021: Lokalplan for Fælledby vedtages i Borgerrepræsentationen. Sidste følgegruppemøde – af i alt 7 – afholdes.

2021: DGNB-plancertificering af Stejlepladsen og Fælledby.

2020

2021

BEJDE FOR EN BÆREDYGTIG BY

2008: By & Havn inviterer i april borgere til flere workshops og borgermøder, hvor der indsamles forslag til indholdet i konkurrenceprogrammet for Nordhavn.

2008: International konkurrence om Nordhavnsprojektet udskrives i maj. Visionen for Nordhavn er klar: En miljøvenlig og dynamisk by ved vandet med grøn trafik.

2009: Strukturplan for Nordhavn og masterplan for Indre Nordhavn vedtages politisk. Bæredygtig udvikling danner rammen for udviklingen af hele Nordhavn.

2008

2009

2015: EnergyLab Nordhavn etableres. By & Havn bliver del af et partnerskab om udviklingen af fremtidens bæredygtige energiløsninger. Dette partnerskab udvikler og tester nye energiløsninger i Nordhavn, herunder blandt andet:

- Fleksibelt skift mellem el og varme
- Test af SMART-målere i lejligheder
- Lokale energilagre til udgligning af peaks i forbrug og produktion, eksempelvis med Danmarks største batteri under Parkeringshuset Lüders
- Lokal el- og varmeproduktion, eksempelvis med solceller på skolen CIS og indvinding af overskudsvarme fra supermarkeder.

2013: Første salgsaftale med klausul om DGNB-certificering indgås.

2013: DGNB-præcertificering af Indre Nordhavn til platin. Som pilotprojekt blev dele af Indre Nordhavn certificeret til guld (i dag platin) og var det første byområde i Danmark, der blev certificeret til guld-niveau.

2015

2013

2022: Endelig DGNB-certificering af Sundmolen og Trælsthølm.

2022: Plancertificering af Svanemølleholm.

2022

BÆREDYGTIG BYUDVIKLING I KØBENHAVN

Bæredygtighedsdagsordenen flytter sig med hastige skridt. Kravene til bæredygtigt byggeri og bæredygtig udvikling er anderledes i dag end for blot 10 år siden. Og kigger vi 10 år ud i fremtiden, vil udviklingen have overhalet dagens syn på bæredygtighed, og der vil igen være nye løsninger for, hvordan man bygger den bedste og mest bæredygtige by. Vi bliver hele tiden klogere, og det skal afspejles i den måde, vi udvikler byen.

I midten af 90'erne, da planlægningen af Ørestad begyndte, var ideen om bæredygtig byudvikling kun i sine spæde skridt, og udviklingen af Ørestad baserede sig på såkaldt langtidsholdbar byudvikling, hvor man tog udgangspunkt i at bygge en klassisk europæisk by baseret på en god infrastruktur og med tæt adgang til grønne omgivelser.

Fra begyndelsen begyndte By & Havn at eksperimentere med bæredygtighedstiltag i Ørestad og derved være med til at drive den udvikling, som med tiden er blevet til bæredygtig byudvikling. I Ørestad er der f.eks. arbejdet med regnvandshåndtering, bæredygtige bylivs- og byrumsprojekter og grøn mobilitet.

I dag er bæredygtighed en systematisk, integreret del i By & Havns udviklingsområder, der indtænkes i en helhedsorienteret planlægning for København. Også i fremtiden vil nye udviklingsområder blive planlagt med bæredygtighed og energieffektivt for øje. Det sker både fordi løsningerne er tilgængelige, men også fordi der er en efterspørgsel efter bæredygtigt byggeri fra både beboere og investorer.

ØRESTAD VAR MED TIL AT SÆTTE DEN BÆREDYGTIGE UDVIKLING I GANG

Ørestad ligger på kanten af naturen og strækker sig 5 kilometer i længden og 500 meter i bredden. Bydelen er kendetegnet ved grøn infrastruktur i form af metro, et kanalsystem, der kan håndtere regnvand, og hovedtransportnerven Ørestad Boulevard, der løber ned gennem bydelen fra den ene ende til den anden.

Bebyggelserne i Ørestad er blevet koncentreret i mindre byområder for at friholde naturområder, og da man planlagde de helt store linjer med masterplanen for Ørestad, førte en dialog med bl.a. grønne organisationer til, at naturområderne inden for Ørestads afgrænsning blev fordoblet.

Parkering sker primært i centrale P-huse, og Ørestads beboere og bydelens erhverv deles om pladserne. Beboerne bruger pladserne om aftenen og natten, således at de, der kommer til bydelen for at arbejde, kan bruge p-plad-

serne i dagtimerne. De centrale P-huse sørger for, at de enkelte byområder, der er placeret langs hovenerven, bliver friholdt mest muligt for trafik og er rolige at færdes i.

Metroen til Ørestad åbnede allerede i 2002, da der kun boede få beboere i Ørestad, og gjorde dermed den offentlige transport til en naturlig og let tilgængelig del af bydelens transportmønster. I dag afspejler det sig i et lavere bilejerskab i Ørestad end i sammenlignelige byområder, og beboere og ansatte vælger i højere grad grønne transportformer i hverdagen sammenlignet med andre bydele pga. kombinationen af metro, tæt bebyggelse og nærhed til Københavns centrum. Da Rambøll i starten af 10'erne flyttede sit hovedkvarter fra Virum til Ørestad, faldt medarbejdernes brug af bil som transportmiddel til arbejde fra 67% til 38%.^[6]

[6] Rambøll - Transportanalyse, Lokalisering i Ørestad (2013)

NORDHAVN SOM FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BYDEL

Da planlægningen af Nordhavn gik i gang i 2008, var der så småt ved at komme fokus på bæredygtighed i byudviklingen. Det skete til dels i sammenhæng med det store fokus, der var på klimaet i slutningen af årtiet, hvor den internationale klimakonference COP15 blev afholdt i København. Københavns Kommune og By & Havn blev blandt de første i verden til at sætte bæredygtighed som overordnet målsætning for en hel bydel, nemlig Nordhavn.

Gennem workshops, borgerdialog og inspiration fra de få internationale projekter med fokus på bæredygtighed, der på det tidspunkt fandtes, udarbejdede By & Havn et konkurrenceprogram og udskrev en åben, international arkitektkonkurrence om strukturplanen for Nordhavn og om de første detaljerede planer for Indre Nordhavn. Det er den plan, der sætter de helt overordnede rammer for

udviklingen af Nordhavn. Konkurrencen blev vundet af det danske team COBE, SLETH, Polyform (nu Sangberg) og ingeniørfirmaet Rambøll.

Visionen blev oversat til en række temaer, som dengang og nu danner rammerne for udviklingen af Nordhavn. De vigtigste temaer er: miljøvenlig by, blå og grøn by, identitet og kulturspor samt miljøvenlig og fem-minutters-by.

Udgangspunktet i By & Havns tilgang til langtidsholdbar og bæredygtig byudvikling blev lagt i Ørestad. Men med udviklingen af Nordhavn fik den bæredygtige udvikling et mere helhedsorienteret fokus, som i dag omfatter både energieffektivitet, grøn mobilitet, bynatur, fællesskaber og byliv. Disse er i dag gennemgående nøgleord, når By & Havn udvikler nye bykvarterer.

ØRESTADS KANALER

Kanalsystemet løber som en hovednerve gennem Ørestad, og udgør et vigtigt æstetisk element i byrummet, men også en vigtig rolle i forhold til den nødvendige klimasikring af bydelen. Selv om Ørestad ligger lavt og har fladt terræn, har der aldrig været problemer med oversvømmelser ved ekstreme vejrhændelser. Det skyldes i høj grad kanalerne, der fungerer som regnvandsopsamling fra tage og ikke-trafikerede arealer. Det naturligt rene regnvand renses lokalt og ledes derefter ud i kanaler og søer. Derved belaster vandet ikke kloaksystemet, og mindsker risikoen for oversvømmelser. Det er kun det mest forurenede spildevand fra husholdninger og trafikerede veje, der sendes i kloaksystemet. Løsningen var den første af sin slags i Danmark, og den er efterfølgende blevet efterlignet flere steder for at imødekomme de kommende årtiers flere ekstreme vejrhændelser, som vil give udfordringer i byerne, hvis ikke der planlægges mod disse med rettidig omhu. I dag er kanalerne overdraget til Ørestad Vandlaug, der varetager tilsyn og udvikling af alle kanalområder og søer i Ørestad.

TEMAER I NORDHAVNS-UDVIKLINGEN

MILJØVENLIG BY

Nordhavn er fra start planlagt som en grøn og energibevidst bydel, hvor vækst og bæredygtighed går hånd i hånd, og hvor konkrete miljøvenlige tiltag etableres i byudviklingen. Bæredygtighed i Nordhavn dokumenteres og certificeres ved hjælp af DGNB-systemet.

IDENTITET OG KULTURSPOR

Nordhavn ånder af havnens industrihistorie. Den særlige atmosfære fastholdes og integreres i bydelen ved at bevare udvalgte bygninger og kulturhistoriske træk. Nye materialer og inventar i bydelen vælges, så de er i tråd med havnens oprindelige karakter.

FEM-MINUTTERS-BY

Fem-minutters-byen refererer til den tid, det tager at tilbagelægge 400 meter til fods. I bydelen er der derfor korte afstande fra boliger og arbejdspladser til kollektiv trafik [for eksempel metroen], cykelruter, grønne områder, offentlige institutioner og kommercielle tilbud.

BLÅ OG GRØN BY

Nordhavns nærhed til vandet er et af de gennemgående træk i udviklingen, og bydelen udvikles derfor på holme – opdelt af kanaler – som skal sikre, at beboere og medarbejdere altid har tæt kontakt til vandet. "Det blå" er også et rekreativt element, da der er let adgang til vandet med blandt andet lave kajkanter, badezoner og bådpladser. Samtidig skal Nordhavn udvikles med plads til store grønne arealer til blandt andet parker, boldbaner, pladser og strand.

ØRESTAD



2011

2020

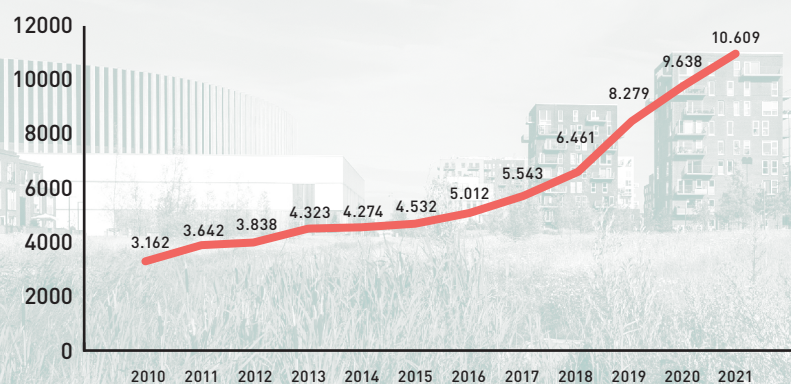
Antal beboere i Ørestad^[7]



55% af Ørestads beboere er mellem 20 og 39 år. Sidste år var tallet 52%.^[7]

Almene boliger udgør ca. **19%** af det samlede antal boliger i Ørestad. Tallet er steget fra 17,2% sidste år.^[7]

Antal boliger i Ørestad^[7]



Kun **33%** af husstandene i Ørestad har bil. Tallet er faldet fra 39% sidste år.^[7]

Der er godt **21.000** arbejdspladser i Ørestad.^[7]

De første pionérer flyttede til Ørestad i 2004, mens det samme først skete i Nordhavn i 2015. Begge københavnerbydele vokser fortsat og er med til at skabe mulighed for, at hovedstaden kan blive ved med at udvikle sig.

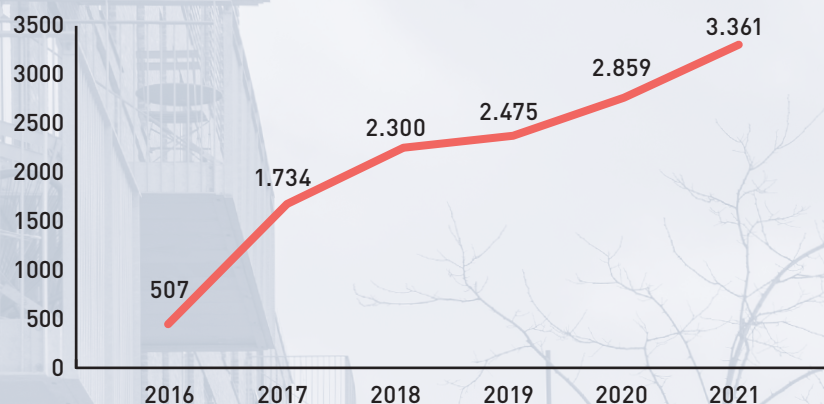
NORDHAVN



2012

2020

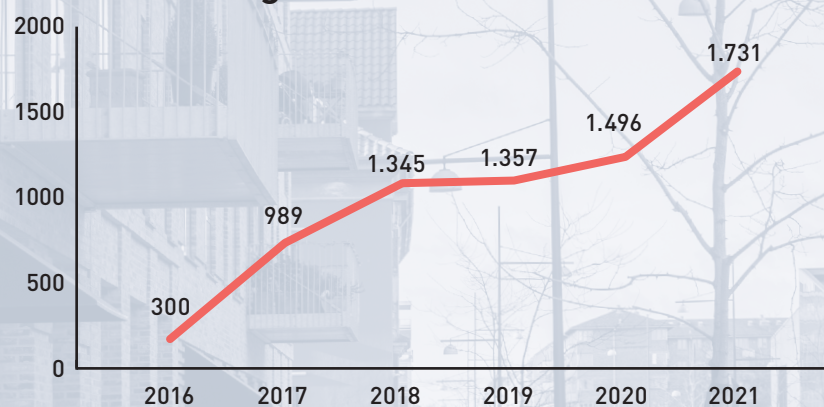
Antal beboere i Nordhavn^[7]



39% af beboerne i Århusgadekvarteret og på Sundmolen er mellem 20 og 39 år.^[7]

Knap **46%** af husstandene i Århusgadekvarteret og på Sundmolen har bil. Tallet er faldet fra 51% sidste år.^[7]

Antal boliger i Nordhavn^[7]



Der er godt **3100** arbejdspladser i Århusgadekvarteret og på Sundmolen. Hvis man ser på hele Nordhavn, er tallet lige over **9200**^[7]

Almene boliger og ungdoms- el. kollegieboliger udgør ca. **11%** af det samlede antal boliger i Århusgadekvarteret og på Sundmolen.^[8]

[7] Kilde: Danmarks Statistik. Antallet af almene boliger i Ørestad opgjort efter andel bolig etagemeter er ca. 16%.

Tallene i graferne for Nordhavn dækker over områderne Århusgadekvarteret, Sundmolen og Marmormolen.

[8] By & Havns egne beregninger.

EN HELHEDSORIENTERET TILGANG TIL BÆREDYGTIGHED

I By & Havn involverer vi os i udviklingen af bæredygtige byer, og vi har som grund-ejer af store dele af Københavns byudviklingsområder et stort ansvar for, at udviklingen bevæger sig i den rigtige retning. Vi anvender de løsninger, der er tilgængelige i nutiden, og er med til at udvikle fremtidens løsninger. Det er By & Havns målsætning at levere langsigtet, bæredygtig og helhedsorienteret byudvikling.

By & Havn arbejder på et strategisk niveau med bæredygtig byudvikling ud fra fem hovedtemaer, der relaterer sig til FN's Verdensmål. Det er ressourceeffektivitet, energieffektivitet, grøn mobilitet, bynatur samt fællesskaber og byliv.

I det konkrete arbejde med at sikre bæredygtig byudvikling er DGNB-systemet et centralt værktøj, der benyttes både i forbindelse med at planlægge nye byudviklingsområder, når det kommer til opførelse af nybyggeri, og når selskabets udlejningsejendomme renoveres.

DGNB er en bæredygtighedscertificering, der kan bruges på byområder og byggerier, og et værktøj til at arbejde ambitiøst, systematisk og helhedsorienteret med bæredygtig byudvikling. Med afsæt i By & Havns forretningsstrategi for 2020-2023 har By & Havn en målsætning om at udvikle bæredygtige bykvarterer, dels ved at alle selskabets nye by-områder bliver DGNB-certificeret, og dels ved at der stilles bæredygtighedskrav til de enkelte byggerier i By & Havns by-områder. By & Havn indarbejder DGNB-klausuler i salgsaftaler, og der er således krav om, at bygninger i By & Havns områder er certificeret til minimum guld-niveau.

Det er et vedvarende fokus i By & Havns arbejde at indgå i partnerskaber med henblik på at teste og udvikle fremtidens bæredygtige by, så vi får en større viden om fremtidens behov og muligheder.

Vi bliver hele tiden klogere på, hvordan vi kan arbejde målrettet med bæredygtig byudvikling i takt med, at de tekniske løsninger udvikler sig og samfundets, investorernes og de kommende beboeres interesse øges. På nogle parametre gør vi det allerede rigtig godt, og på andre parametre er der plads til forbedringer. Ved at kortlægge vores aktiviteter bliver det klart for os, hvor vi kan gøre den største forskel og hvor vi skal sætte ind først.



By & Havn
fem
hovedtemaer

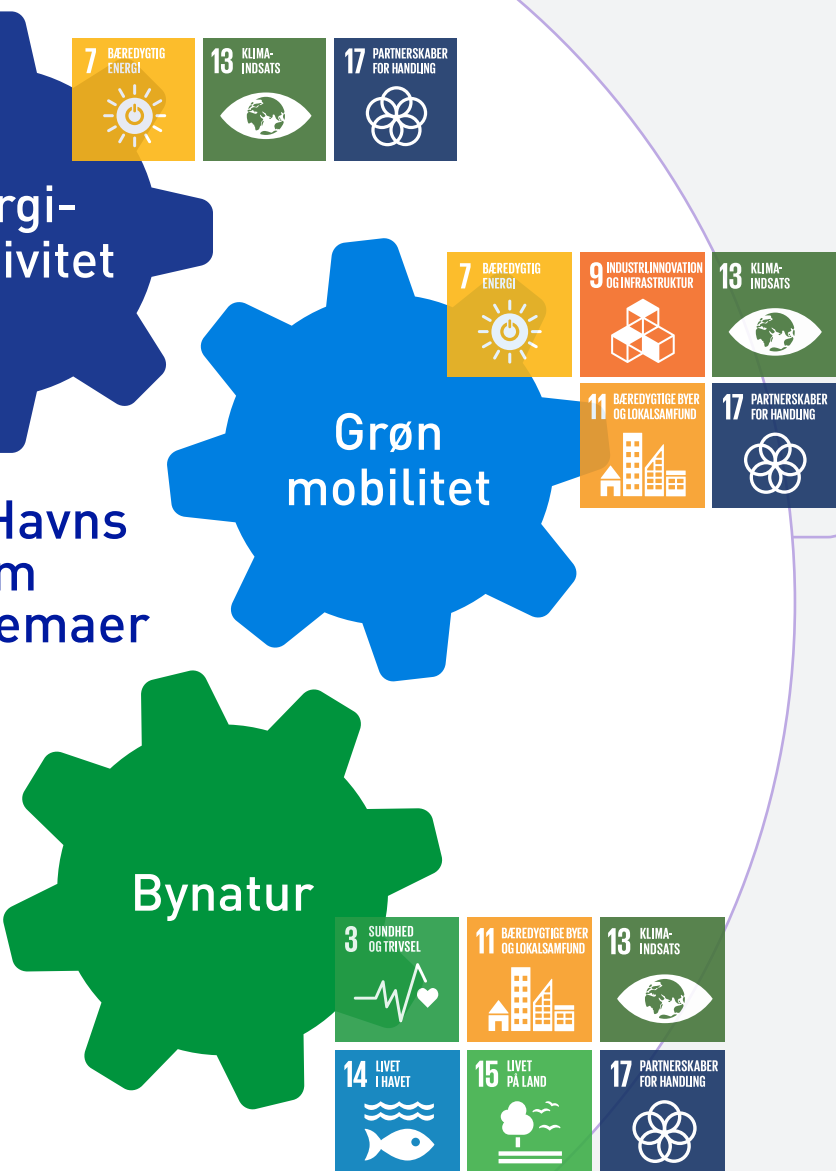
[9] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. Spørgsmålet lød: "Hvad er efter din mening vigtigst for en bæredygtig byudvikling?". Det var muligt at vælge op til tre svarmuligheder. I figuren er nogle svarkategorier slået sammen. Fællesskaber og byliv dækker over svarmulighederne "idrætsfaciliteter", "foreningsliv", "offentlige byrum og opholdsmuligheder", "naboskab" og "mangfoldig beboersammensætning". Grøn mobilitet dækker over "cykel- og offentlig transport" og "kort afstand til hverdagens fornødenheder".

[10] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. Spørgsmålet lød: "Der findes mange mærker og certificeringer i forbindelse med bæredygtighed. Inden for hvilke områder kender du til bæredygtighedscertificeringer? Vælg alle dem, du kender".

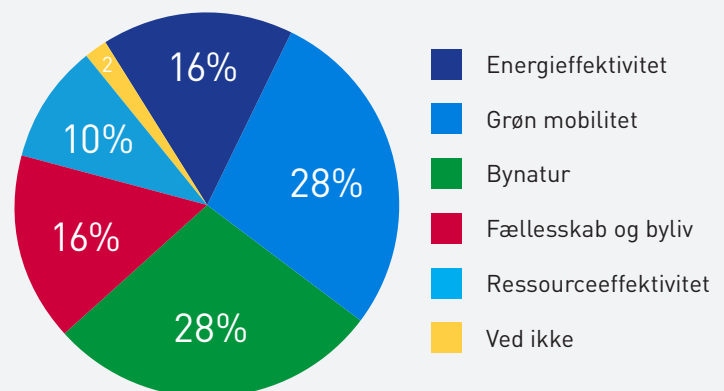
- 26% kender til bæredygtighedscertificeringer inden for byggeri.
- 8% kender til bæredygtighedscertificeringer for byområder.
- 46% kender til bæredygtighedscertificeringer inden for husholdningsprodukter.^[10]

Ørestad er den bydel, hvor flest kender til bæredygtighedscertificeringer for byggeri og byområder.

- 45% kender til certificeringer for byggeri og
- 16% kender til certificeringer for byområder.^[11]
- 55% mener, at bæredygtige boliger er sundere at bo i.^[12]



Hvad mener københavnere er det vigtigste for en bæredygtig byudvikling?^[9]



Begrebet bæredygtighed kan dække over mange ting. Figuren viser, at de adspurgte københavnere mener, at initiativer inden for miljø og klima er de vigtigste for en bæredygtig byudvikling. 28% peger på bynatur og klimasikring og 28% på grøn mobilitet, mens kun 16% peger på fællesskaber og byliv som det vigtigste for den bæredygtige byudvikling, herunder f.eks. foreningsliv og naboskab.

Hvis en bæredygtig byudvikling skal være robust og langtidsholdbar, er det essentielt, at der arbejdes med alle aspekter af bæredygtighed. Med en helhedsorienteret tilgang til bæredygtighed sikres det, at de nye bykvarterer er attraktive at bo i, både når det kommer til fællesskaber og byliv, grøn mobilitet og bynatur, samtidig med at der tages initiativer, der fremmer ressource- og energieffektivitet. Ved at anvende DGNB som et processuelt værktøj i planlægningen af nye byområder sikres denne helhedsorienterede vurdering.

[11] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. Spørgsmålet angår mærker og certificeringer i forbindelse med bæredygtighed sammenholdt med data på hvilken bydel, man bor i.

[12] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. På spørgsmålet: "Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? Bæredygtige boliger er sundere at leve i," har 55% svaret "5", "6" eller "meget enig", og 19% har svaret "hverken/eller" [4] på en skala fra "meget uenig" [1] til "meget enig" [7].

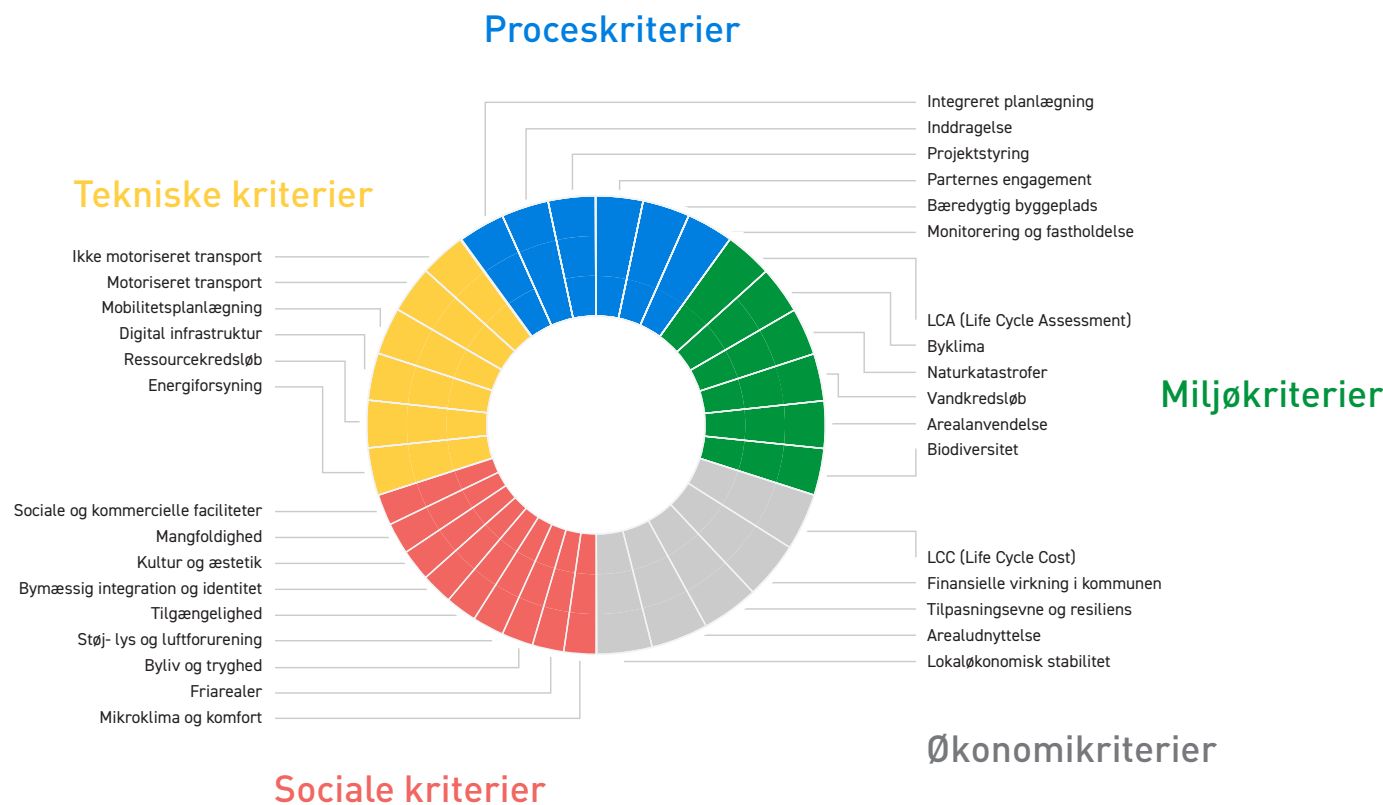
DGNB SOM VÆRKTØJ VED PLANLÆGNINGEN AF NYE BYKVARTERER

DGNB er en metode, der sætter bæredygtighed på ”formel”. Dermed bliver det muligt at dokumentere, om individuelle bygninger og bydele lever op til målsætningerne for bæredygtighed ud fra et fælles sæt kriterier.

DGNB er også med til at sikre en entydig, målbar standard for bæredygtighed, og vurderer et byggeri eller et byområde ud fra fem kvaliteter: Procesmæssige, miljømæssige, sociale, tekniske og økonomiske kvaliteter. Grundtanken i DGNB er, at et byggeri eller byområde kun er levedygtigt på langt sigt, hvis disse fem parametre er bæredygtige hver især.

By & Havn anvender DGNB som aktivt planværktøj og som rettesnor i arbejdet med at fremme et byområdes bæredygtighed. Gennem en vurdering af DGNB’s 32 kriterier, fordelt på de fem kvaliteter, operationaliseres bæredygtighedsbegreberne, så det er muligt at tilrettelægge og prioritere indsatsen på tværs af de fagligheder og organisationer, der er involveret i processen.

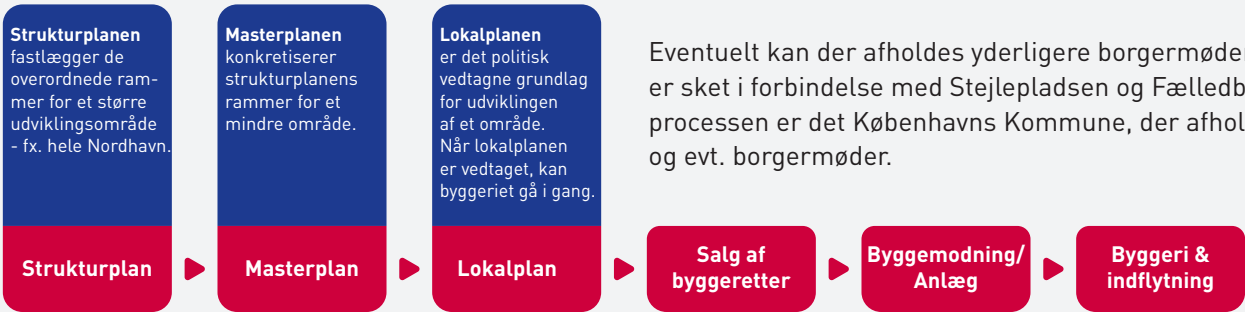
DGNB-systemets fem kvaliteter og 32 underliggende kriterier er illustreret i cirklen nedenfor^[13]



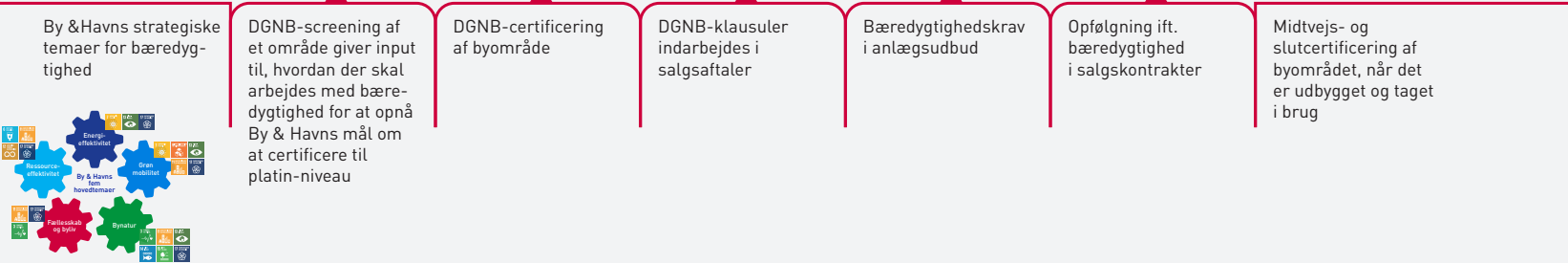
[13] Der findes en detaljeret gennemgang af alle DGNB – kriterierne i DGNB-manualen, der kan hentes på: <https://www.dk-gbc.dk/dgnb>

BÆREDYGTIGHED OG BORGERDIALOG TÆNKES IND FRA BEGYNDELSEN

By & Havn har fokus på borgerinddragelse og dialog gennem hele processen. Inddragelse sker tidligt i forbindelse med konkurrenceprogrammets udarbejdelse for strukturplaner og masterplaner. Borgerinddragelsen består af borgermøder m. fx workshops, hvor der er mulighed for at komme med visioner og idéer som input til konkurrencen. Herefter kan der afholdes følgegruppemøder med særlige interessenter og organisationer, fx lokaludvalg m.fl.



Eventuelt kan der afholdes yderligere borgermøder, som det fx er sket i forbindelse med Stejlepladsen og Fælledby. I lokalplanprocessen er det Københavns Kommune, der afholder høringer og evt. borgermøder.



EKSEMPEL

BY & HAVNS ARBEJDE MED AT BÆREDYGTIGHEDSCERTIFICERE FÆLLEDBY

Fælledby er et nyt bykvarter, som By & Havn udvikler i et projektselskab sammen med PensionDanmark. Fælledby bliver opført i trækonstruktioner i op til seks etager, og det er visionen, at området skal skabe rammerne for et bæredygtigt hverdagsliv. Det er By & Havns mål, at Fælledby DGNB-certificeres til platin, og By & Havn har i 2021 ansøgt om, at projektet placertificeres. Ved at certificere tidligt i processen sikres det, at bæredygtighed tænkes ind fra begyndelsen.

Tekniske kriterier

Planen for Fælledby scorer højt på ikke-motoriseret transport, da området anlægges med næsten bilfrie gader med gode forhold for gående og cyklister. Til gengæld scores kun 'mellem' på motoriseret transport, primært fordi området er placeret forholdsvis langt fra kollektiv transport. Der kan sættes mere fokus på smartcity-elementer i den videre planlægning.

Sociale kriterier

Planen for Fælledby scorer højt på sociale kriterier pga. godt mikroklima og gode udearealer samt generelt fokus på at skabe en mangfoldig og fællesskabsorienteret by.

Økonomikriterier

Fælledby scorer højt på tværs af alle økonomiske kriterier, dog med mulighed for yderligere fokus på resiliens, fx. endnu flere vandspareinitiativer og lokal fødevarerproduktion.

Proceskriterier

Screeningen viser, at planen for Fælledby scorer højt på proces pga. inddragelse af borgere og interessenter samt fokus på bæredygtighed i projektledelsen. Omvendt kan der arbejdes mere med initiativer, der sikrer monitorering og fastholdelse i forhold til beboernes kommende energi- og vandforbrug samt bæredygtig drift af grønne områder.

Miljøkriterier

Planen for Fælledby scorer højt på de fleste miljøkriterier. Der opnås ikke maksimalt på arealanvendelse, da størstedelen af det område, hvor Fælledby skal bygges, ikke tidligere har været bebygget. DGNB lægger vægt på, at man primært skal bebygge arealer, der tidligere har været anvendt til by. Til gengæld scores højt på biodiversitet pga. initiativer for at bevare eksisterende arter og udvikle habitater for dyr, insekter og planter.

DGNB-CERTIFICERING AF BY & HAVNS OMRÅDER

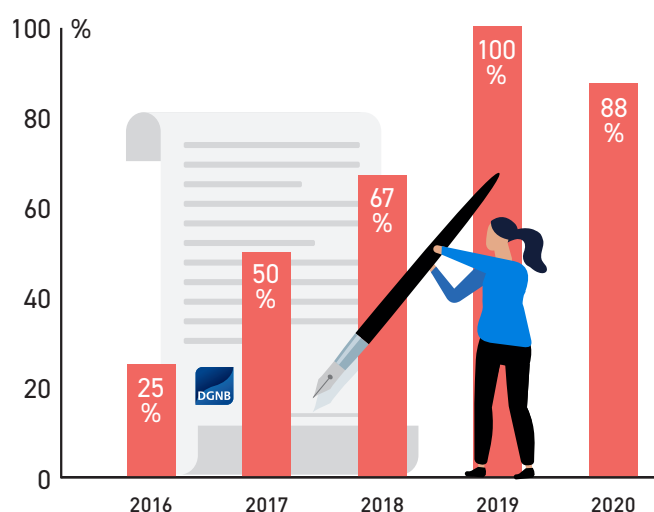
DGNB er et værktøj, der gør bæredygtighed målbar, men for at opnå resultater kræves det, at der sættes handling bag teorien. By & Havns målsætning er, at bykvarterer certificeres til platin-niveau, der er det højeste, og at byggerier i By & Havns områder som minimum skal certificeres til guld-niveau.

DGNB I ØRESTAD OG NORDHAVN

DGNB-certificering for byområder blev lanceret i Danmark i 2014, efter at planlægningen og opførelsen af både Ørestad og Århusgadekvarteret var gået i gang. Selv om By & Havn gennem klausuler i salgsaftalerne stiller krav om certificering af bygningerne i områderne og har arbejdet med bæredygtighed i begge områder, kan det ikke nås at certificere bykvartererne på bydelsniveau.

DGNB I SALGSAFTALER

Andelen af kontrakter, hvori der indgår en DGNB-klausul, har været støt stigende de senere år, fra 25 pct. i 2016 til 100 pct. i 2019. I 2020 har der været et mindre fald, fordi to kontrakter fra 2020 er indgået uden DGNB-klausuler, da det ikke har været muligt eller relevant at DGNB-certificere. Alle øvrige salgsaftaler i 2020 er indgået med krav om certificering til DGNB-guld.



MÅLSÆTNINGER



Det er By & Havns målsætning, at de to kommende bykvarterer Fælledby og Stejlepladsen plancertificeres til platin i løbet af 2021.



Det er By & Havns målsætning at kunne DGNB-slutcertificere Sundmolen og Trælastholmen til platin i løbet af 2022.



By & Havn forventer at plancertificere Svanemølleholm i løbet af 2022.

GREEN BUILDING COUNCIL DENMARK



Green Building Council Denmark er en non-profit medlemsorganisation, der arbejder for at udbrede bæredygtighed i byggebranchen. Det er Green Building Council Denmark, der certificerer bæredygtigt byggeri og uddanner konsulenter og auditører i DGNB-certificeringsstandarden.

Green Building Council Denmark opdaterer DGNB's bæredygtighedsklasser hvert andet år, når det danske bygningsreglement ajourføres. Sideløbende foretages der justeringer for at undgå uhensigtsmæssigheder i systemet. Optimeringerne søger hele tiden at løfte ambitionsniveauet for bæredygtigt byggeri.

ÅRHUSGADEKVARTERET I NORDHAVN

Udviklingen er gået stærkt siden masterplanen lå klar for Århusgadekvarteret. Visualiseringen og de tre billeder er fra Trelleborggade med de ikoniske Portland Towers i baggrunden.



VORES KØBENHAVN

By & Havn ejer, driver og udvikler en lang række forskellige områder og projekter i København. QR-koden sender dig til en hjemmeside, hvor du kan læse mere om de områder, By & Havn beskæftiger sig med.



1 Århusgadekvarteret



2 Ørestad Nord



3 Prøvestenen



4 Ørestad City



5 Enghave Brygge



6 Lynetteholm



7 Tunnelfabrikken

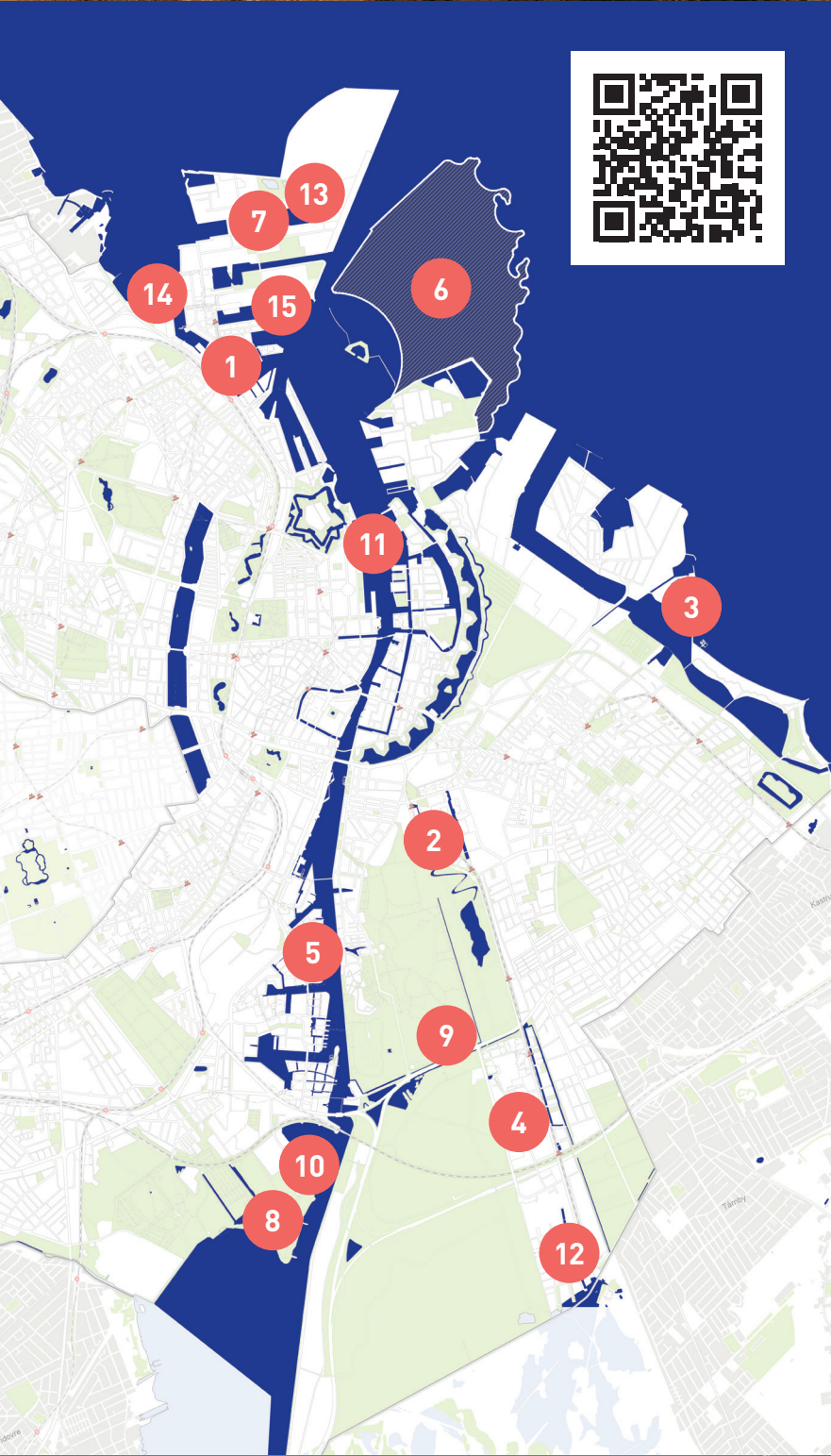


8 Sydhavnstippen

9 Fælledby



10 Stejlepladsen



11 Københavns Havn



12 Ørestad Syd



13 Nordhavnstippen



14 Svanemølleværket



15 Sundmolen



RESSOURCEEFFEKTIVITET

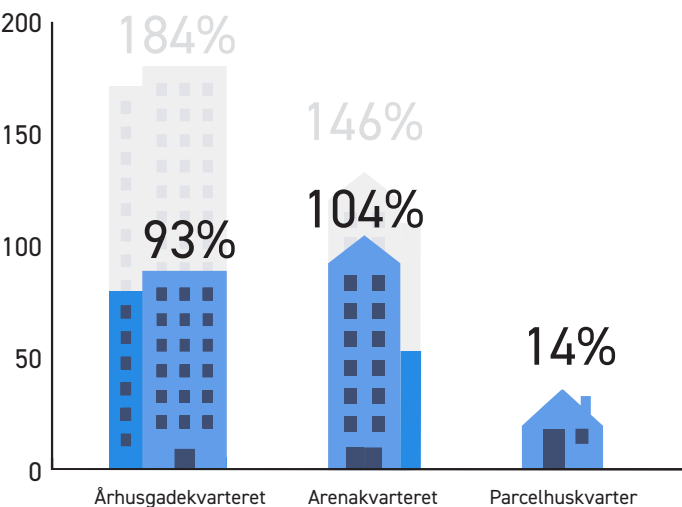
By & Havns arbejde med bæredygtig byudvikling har fokus på bedre udnyttelse af ressourcerne, lige fra arealressourcen til de materialer, der benyttes til at opføre bykvartererne, og til det ressourceforbrug, beboerne har. DGNB handler om at udnytte de tilgængelige ressourcer – fra miljømæssige til økonomiske – bedst muligt, og inden for DGNB-systemet er der flere kriterier, der stræber mod, at der i alle dele af byområdet og byggeprocessen er mindst muligt forbrug og spild.



Arealforbrug

I København bor folk tæt. Oftest i etagebyggeri, hvor boliger er "stabled" oven på hinanden. I et klassisk københavnerkvarter er der derfor flere boliger på samme areal, som ét enkelt parcelhus optager. En tæt by som København skaber plads til natur og til rekreative områder.

Bebyggelsesprocenten i Århusgadekvarteret og Arenakvarteret er markant højere end i parcelhuskvarteret. Bebyggelsesprocenten i Århusgadekvarteret vil de kommende år stige til 184% i takt med, at kvarteret færdigudbygges. I Arenakvarteret vil bebyggelsesprocenten ligeledes stige til 146%.^[14]



Mange tilvælger København, og i takt med at antallet af indbyggere vokser, vokser behovet for boliger, skoler, idrætsanlæg og andre faciliteter, der understøtter byens udvikling.

Udviklingen af byen kræver med andre ord arealer. Men det har stor betydning for den bæredygtige udvikling, at de arealressourcer, der anvendes til byudvikling, bruges effektivt og ansvarligt.

Inden for DGNB-systemet er arealanvendelse et af de kriterier, som et byområde vurderes ud fra. Bl.a. tages der højde for, om der bygges på arealer, som tidligere har været anvendt til bygninger, industri, transport, parkering eller infrastruktur. Flere af By & Havns udviklingsområder er arealer, der tidligere har været anvendt til bl.a. industri.

Når gamle industriarealer genbruges og får nyt liv, er det med til at spare på arealressourcerne. F.eks. er Københavns gamle frihavn i dag forvandlet til Århusgadekvarteret.

Det er By & Havns ambition, at arealerne i udviklingsområderne anvendes bæredygtigt ved at prioritere pladsen til aktive byrum og til grønne og blå friarealer, der både kan fungere som skybruds- og klimasikring samt give gode rammer for en sund livsstil med fysisk udfoldelse og plads til fællesskaber.



[14] Bebyggelsesprocent illustrerer en bebyggelsesmæssig tæthed i et område, hvor områdets grundareal sammenholdes med det samlede etagemeter byggeri.
[15] Se fodnote 14, 28 og 31 for forklaring af de tre nøgletal.

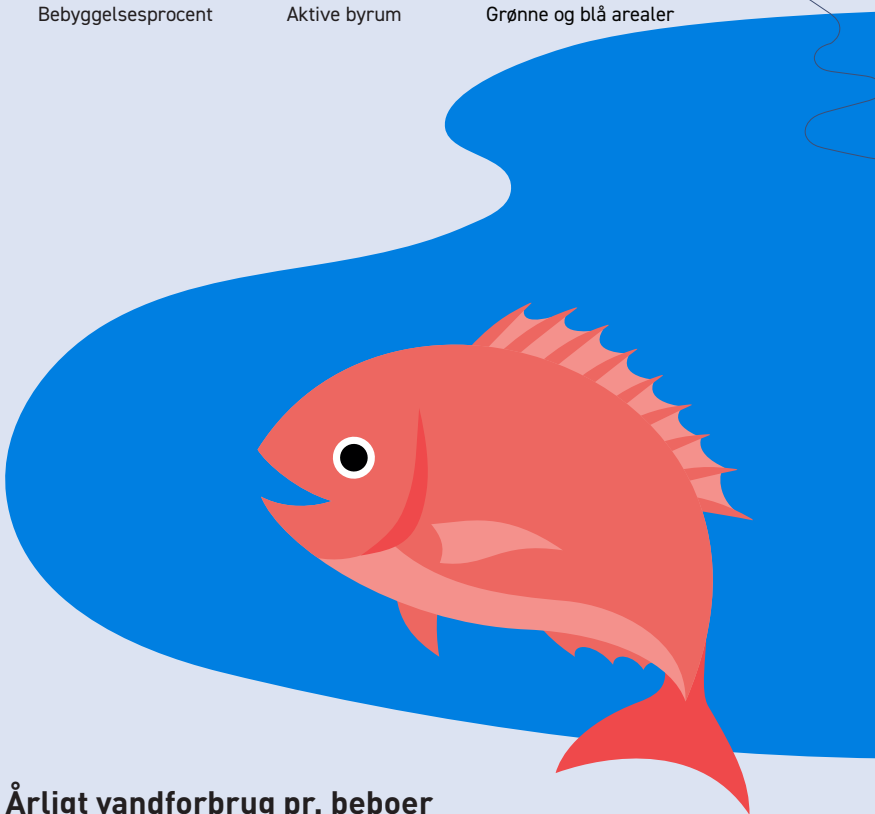
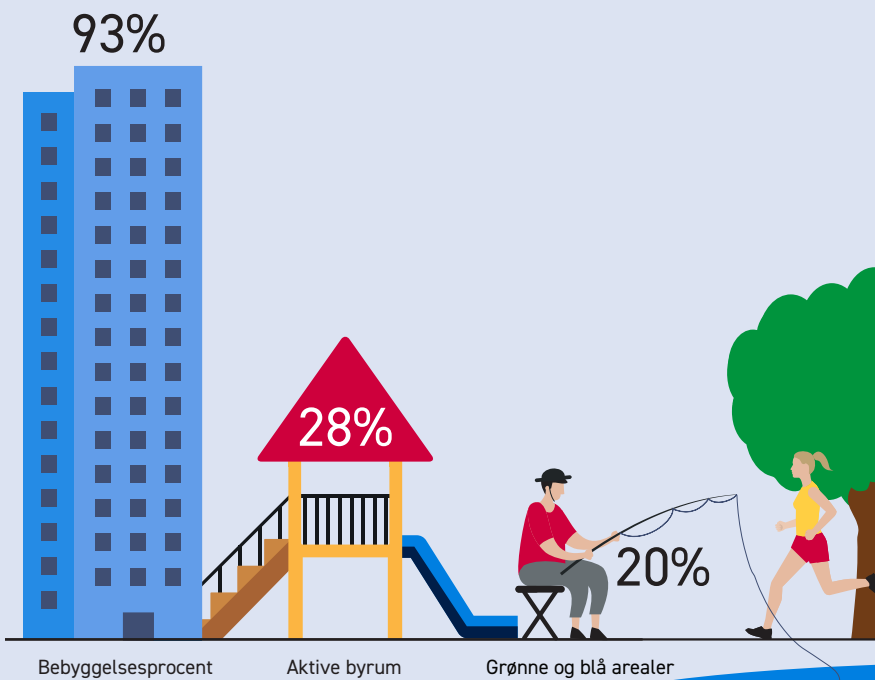
EFFEKTIV AREALUDNYTTELSE
I ÅRHUSGADEKVARTERET

En høj bebyggelsesprocent sammenholdt med andelen af aktive byrum i området og andelen af grønne og blå arealer er med til at give en forståelse af, hvordan area-
lerne, særligt i Århusgadekvarteret, er prioriteret.

Århusgadekvarteret har en høj bebyggelsesprocent og en stor andel af aktivebyrum, og 20% af områdets areal er grønne og blå byrum. Nærheden til vandet kendeteg-
ner Århusgadekvarteret, og vandarealets rekreative værdi gør, at det tæller med både som et aktivt byrum og i opgørelsen af grønne og blå arealer.^[15]

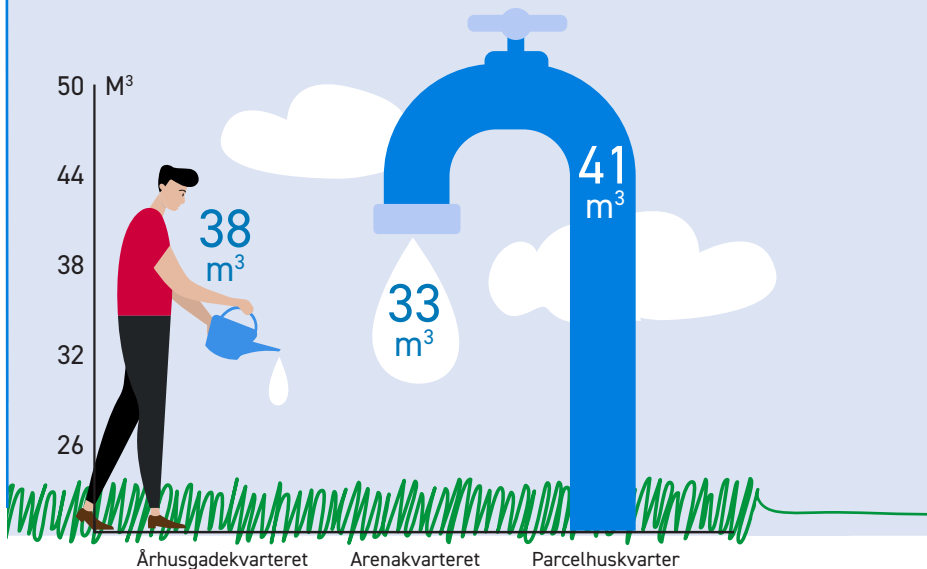
GENBRUGSMATERIALER
PÅ STEJLEPLADSEN

I forbindelse med udviklingen af Stejlepladsen i Sydhav-
nen er der afsat en pulje på 40 mio. kr. til bæredygtig-
hedstiltag. Et af formålene med puljen er at bruge Stejle-
pladsen til at udvikle og implementere ressourceeffektive
materialevalg, by-naturrum og lokale fællesskaber.
For at reducere bebyggelsens CO₂-aftryk iværksættes
en række tiltag, der skal fremme cirkulære materialer i
form af genanvendte og genanvendelige bygningsfacader
og indvendige overflader i bl.a. genbrugstræ, genbrugte
vingetegl m.m.



Årligt vandforbrug pr. beboer

Figuren viser, at vandforbruget i parcelhuskvarteret er højere end i både Århusgadekvarteret og i Arenakvarteret. I runde tal svarer det til, at den gennemsnitlige bebo-
er i parcelhuskvarteret om året bruger ca. 3.000 liter mere end den gennemsnitlige beboer i Århusgadekvarteret og Arenakvarteret. Ifølge Danske Vandværker bruger én person i gennemsnit 103 liter vand om dagen.^[16]



[16] Tallene for Arenakvarteret og Århusgadekvarteret er baseret på en kombination af aflæst og skønnet vandforbrug pr. bolig i 2019-2020, og tallet for parcelhuskvarteret er baseret på forbrug pr. bolig i et parcelhusområde i Herlev i 2019. Alle forbrugstal er leveret af HOFOR. Forbruget er omregnet til pr. person baseret på hhv. befolknings- og boligstatistik fra Danmarks Statistik for Arenakvarteret og Århusgadekvarteret og information fra HOFOR vedr. det opgjorte parcelhusområde. NB. grundet COVID-19 kan det ikke udelukkes, at den del af det opgjorte forbrug, som vedrører 2020, kan have været ca. 10% højere end normalt.

ENERGIEFFEKTIVITET

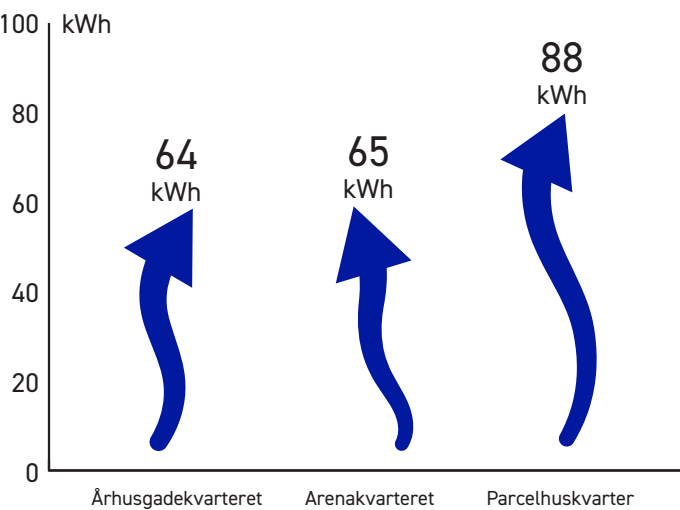
Når nye byområder udvikles, kan energiforbruget reduceres ved at planlægge bydele med nye energieffektive bygninger og boligenheder, der udnytter boligarealerne bedre end i 'gamle' byområder. By & Havn har en ambition om, at selskabets nye bykvarterer er energieffektive, og at eksisterende bygninger renoveres med fokus på at optimere energiforbruget.

ÅRHUSGADEKVARTERET ER DET MEST ENERGIEFFEKTIVE BYOMRÅDE

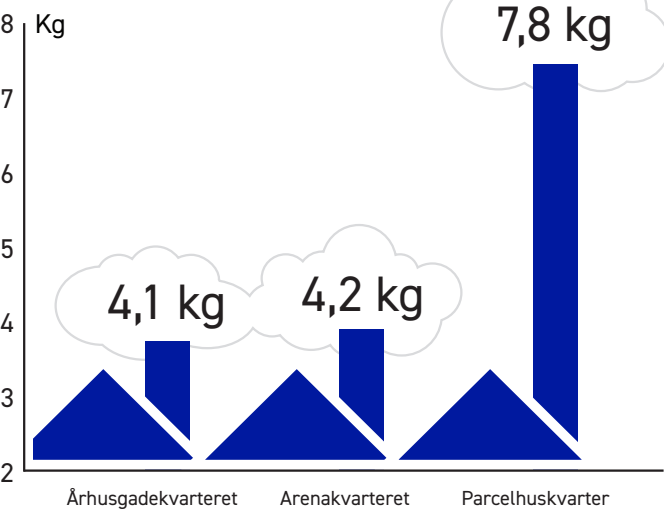
Graferne indikerer, at bygningsmassen i Århusgadekvarteret er mere energieffektiv end både Arenakvarteret og parcelhuskvarteret. I Århusgadekvarteret bruges der færre kilowatt-timer til opvarmning, hvilket også betyder at, CO₂-udledningen fra opvarmning er lavere end i

både Arenakvarteret og i parcelhuskvarteret CO₂-udledningen fra opvarmning afhænger dog også af det enkelte forsyningssselskabs varmeproduktion.^[18]

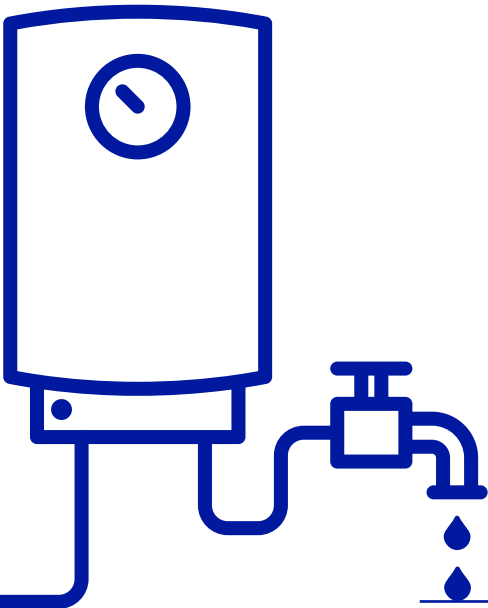
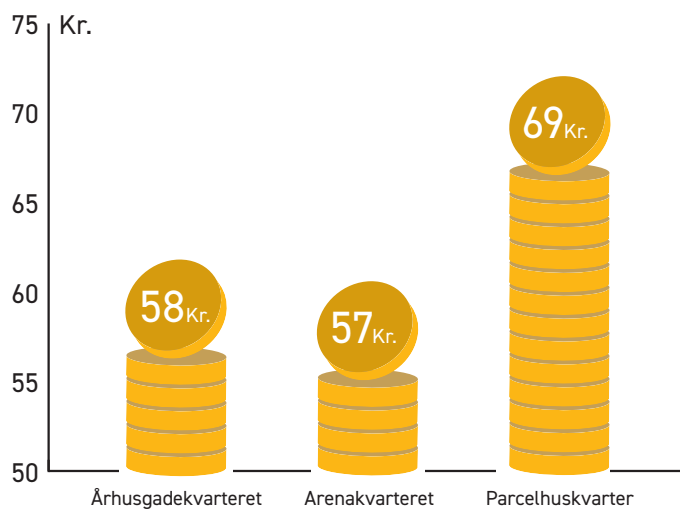
Årligt energiforbrug til opvarmning pr. m² bolig^[17]



Årlig CO₂-udledning for opvarmning pr. m² bolig^[18]



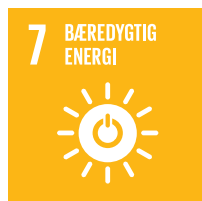
Årlig pris for opvarmning pr. m² bolig^[19]



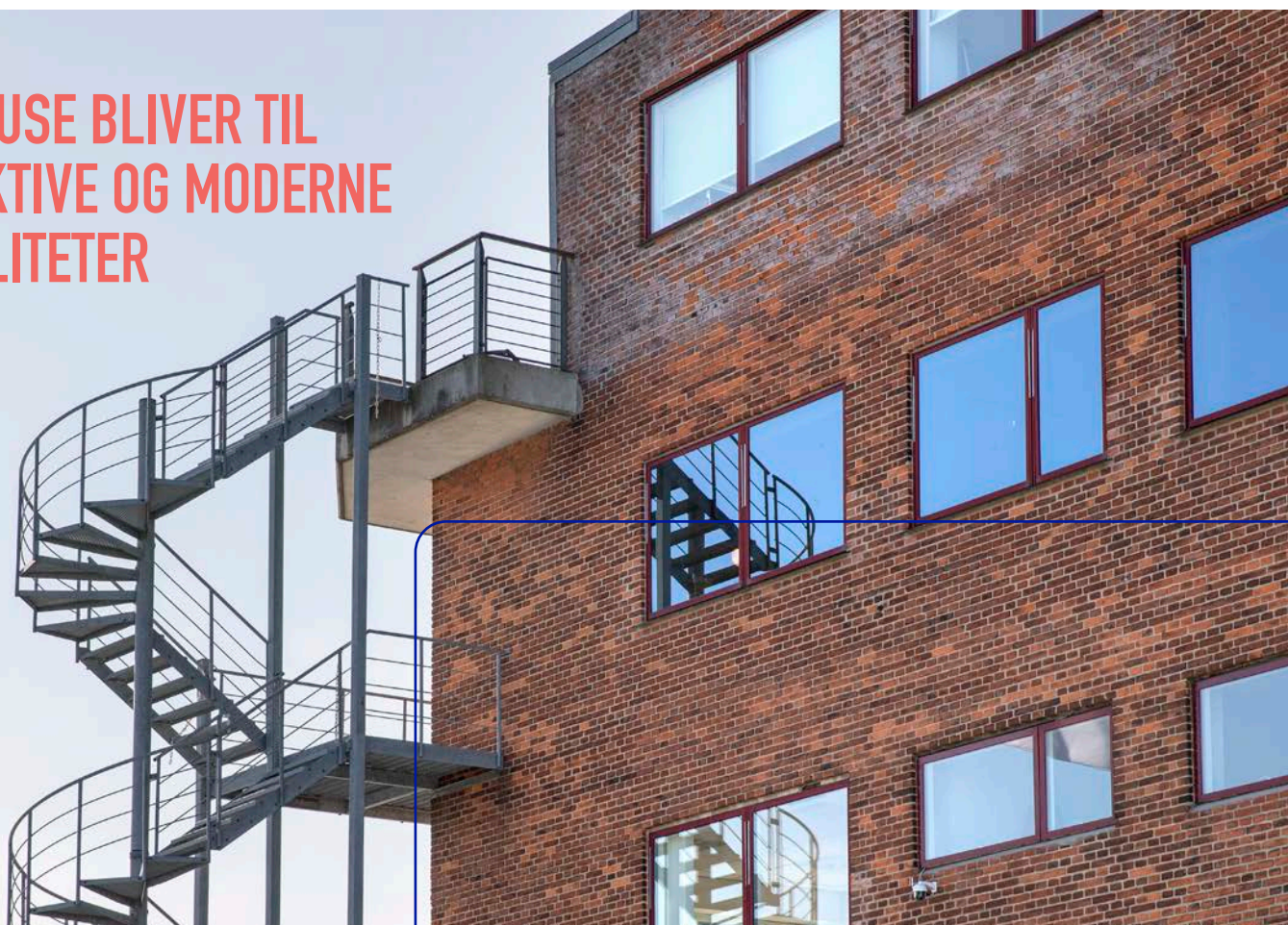
[17] Nøgletallet er baseret på hhv. af HOFOR fjernaflæst varmeforbrug for boliger i Århusgadekvarteret samt af HOFOR estimeret forbrug for boliger i Arenakvarteret. NB! Da Arenakvarteret er baseret på et estimeret forbrug, kan der være en usikkerhed på ca. +/- 5%. Nøgletallet for parcelhuskvarteret er et gennemsnit af varmeforbruget for parcelhuse i Københavns Kommune bygget efter 2000 oplyst af HOFOR. Bemærk at dette varmeforbrug for parcelhuse ikke er korigeret ift. evt. opvarmede kældre.

[18] Til udregningen af nøgletallet anvendes varmeforbruget pr. m² sammenholdt med gennemsnitlige emissionstal [CO₂-eq pr. kWh] for levering af fjernvarme fra områdernes forsyningssselskaber opgjort for året. Forskel i forsyningssselskabernes gennemsnitlige årlige emissionstal har således direkte indvirkning på nøgletallet.

38% af de adspurgte københavnere mener, at energieffektive løsninger i bygninger er vigtige for den bæredygtige byudvikling^[20]



GAMLE PAKHUSE BLIVER TIL ENERGIEFFEKTIVE OG MODERNE KONTORFACILITETER



De nye bykvarterer opføres efter moderne og mere energieffektive standarder, mens bygninger af ældre dato, bygget efter datidens standarder, ofte har et højere energiforbrug. For at nedbringe CO₂-udledningen er der derfor fokus på at energirenovere By & Havns ældre bygninger, bl.a. de fire gamle pakhuse på Sundmolen i Nordhavn. Pakhusene er opført i 40-50'erne, og en del af dem er allerede i dag omdannet til moderne kontorfaciliteter. De kommende år bliver der sat fart på renoveringerne.

Pakhus 47 skal totalrenoveres, mens de resterende pakhuse skal delvist renoveres. Som en del af renoveringen arbejdes der med bæredygtighed og med principperne

fra DGNB-systemet. I DGNB-systemet er det kun muligt at certificere gennemgribende renoveringer af hele bygninger, og derfor er det ikke muligt at opnå DGNB-certificering for de tre pakhuse, der kun delvist skal renoveres. Der arbejdes dog stadig efter DGNB-standarderne, f.eks. når det kommer til materialevalg, hvor der lægges vægt på materialer af høj kvalitet for at øge levetiden samt mulighed for genanvendelse og genbrugsmaterialer, hvor det er muligt. I nedrivnings- og byggeprocessen ses der på håndteringen af byggeaffald, både i forhold til nedrivning og bortskaffelse af affald. Pakhus 47, der skal totalrenoveres, kan DGNB-certificeres til sølv-niveau, der er det anbefalede niveau, når der er tale om renoveringsprojekter.

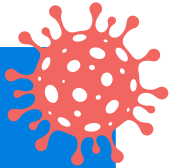
[19] Nøgletallet er baseret på energiforbruget og varmebehov sammenholdt med gældende energipriser fra områdernes forsyningselskaber. Forsyningselskabernes priser har derfor relativ stor indvirkning på nøgletallet. Forsyningspriser er baseret på hhv. forbrug til opvarmning og tilslutningsbidrag baseret på såkaldt varme-el-effektbehov. Varmebehovet for caseområderne er udregnet på baggrund af et beregningsskema baseret på BR18, leveret af ARUP i 2020.

[20] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. På spørgsmålet: "Hvad er efter din mening vigtigst for en bæredygtig byudvikling?", hvor det var muligt at vælge op til tre svarmuligheder, har 38% valgt "Energieffektive løsninger i bygninger".

GRØN MOBILITET

Trafik er en væsentlig kilde til bl.a. CO₂ og luftforurening. By & Havn bidrager til reduktion af energiforbruget i transportsektoren ved at udvikle byområder, hvor der er god adgang til kollektiv transport og gode forhold for gående og cyklister. Ud over at reducere CO₂-udslip kan bæredygtigt tænkt mobilitet medvirke til, at flere vælger at gå og cykle, hvilket også har en positiv effekt på sundheden.



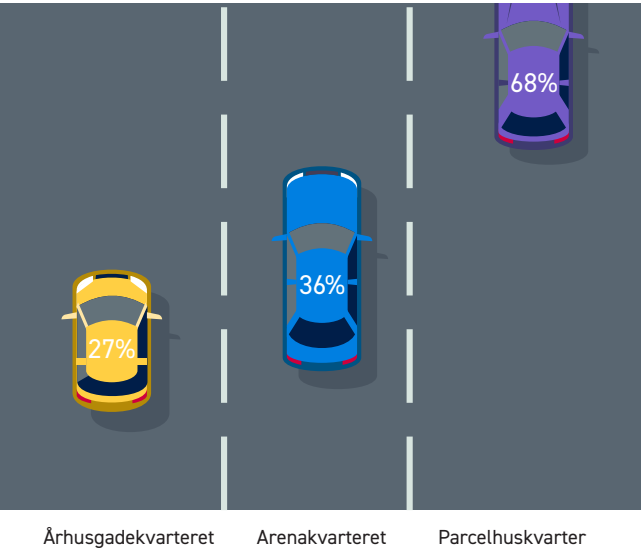


CORONA HAR SAT SIT PRÆG PÅ MOBILITETSMØNSTRENE

Nedlukningen i foråret 2020 satte sit præg på alle dele af samfundet, og de store ændringer af folks hverdag kan ses i mobilitetsmønstrene. Mange har været hjemsendt og har derfor ikke skullet transportere sig på arbejde og i skole, og under den hårdeste del af nedlukningen har flere fravalgt den kollektive transport til fordel for bilen.

Infrastruktur for kollektiv trafik og biler er et af DGNB-systemets tekniske kriterier, og der evalueres bl.a. på afstanden til kollektiv transport og ladeinfrastruktur til f.eks. el-biler, men også på placering af parkeringspladser. I både Århusgadekvarteret og i Arenakvarteret er der fælles parkeringsanlæg, som øger incitamentet til at cykle og gå særligt på kortere ture. Samtidig optager parkerede biler ikke plads på terræn, hvilket forbedrer muligheden for velfungerende gader og byrum.

Andel af beboernes ture foretaget med bil^[21]



Antal registrerede bilture pr. husstand pr. uge^[22]



[21] Nøgletallet er baseret på DTU's interviewbaserede transportvaneundersøgelse for perioden 2016-2020. Grundet relativt få respondenter i case-områderne Århusgadekvarteret og Arenakvarteret er afgrænsningerne for de anvendte data for disse områder udvidet til hhv. Århusgadekvarteret, Sundmolen og Marmor-molen opgjort samlet i Nordhavn, og hele Ørestad Syd opgjort samlet i Ørestad.

[22] Nøgletallet er baseret på data fra COWI over personbilture foretaget af beboere i området registreret ved brug af GPS-teknologi.

[23] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. Spørgsmålet lød: "Hvor meget vægter du følgende i dit lokalområde? - Metro". På en skala fra "slet ikke vigtigt" [1] til "meget vigtigt" [7] har 81% af de adspurgte københavnere svaret "5", "6" og "meget vigtigt".

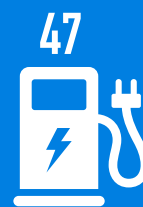
81%

af københavnernes vægter
nærhed til metro som vigtig
for deres nærområde^[23]

FLERE LADEFACILITETER FOR ELBILER

Der er fra regeringens side sat en målsætning om, at der er 775.000 grønne biler på vejene i 2030. I By & Havn ønsker vi at støtte den grønne omstilling ved at sikre nem og tilstrækkelig adgang til opladning af elbiler. By & Havn arbejder derfor med at forberede vores eksisterende og kommende p-huse til opladning af elbiler, kortlægge det fremtidige behov for opladning og finde løsninger, der understøtter udbredelsen af elbiler.

LADEPUNKTER OVER TRE ÅR



2019



2020



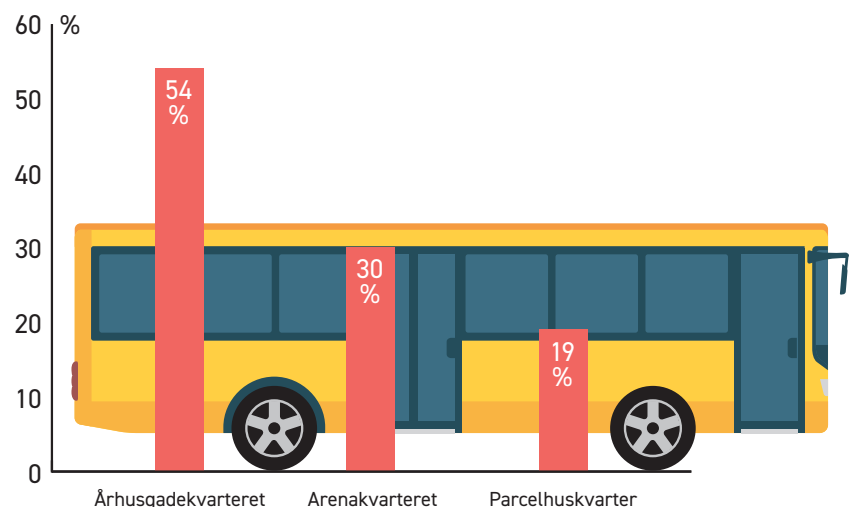
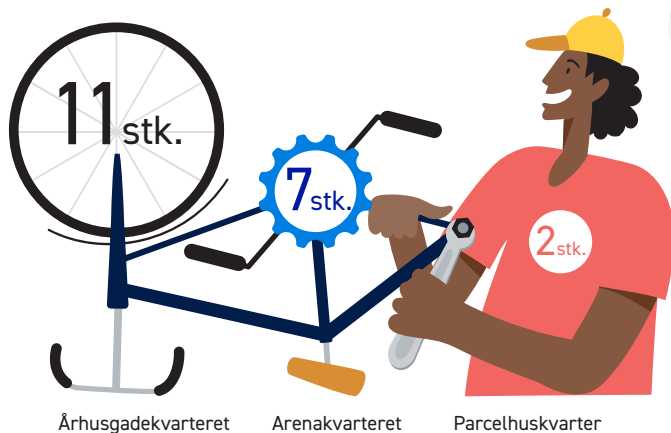
2021 [forventet]

Antal forskellige funktioner i området

Både i Århusgadekvarteret og i Arenakvarteret er der flere forskellige funktioner såsom indkøbsmuligheder, cykelsmed, daginstitutioner mv. inden for området. Den tætte adgang til indkøb og andre aktiviteter er med til at nedbringe transportbehovet.^[24]

Andel af beboeres ture foretaget med cykel eller kollektiv trafik

Københavns Kommune har i Kommuneplan 2019 en målsætning om, at biltrafikken i 2025 maksimalt skal udgøre 25% af alle ture, der foretages i København. Dertil er der en ambition om, at mindst 25% af alle ture i København skal være gående, 25% skal være på cyklen og de sidste 25% af turene skal foretages med kollektiv transport.^[25]



[24] Nøgletallet opgør antal af forskellige typer af hverdagsrelaterede funktioner inden for området. Hverdagsrelaterede funktioner er defineret på baggrund af de typer af funktioner, der medregnes i DGNB-systemets måling af social bæredygtighed, hvor formålet er at understøtte beboernes praktiske og sociale gøremål for at få en velfungerende hverdag. Funktioner, der medregnes i nøgletallet, er daginstitutioner, grundskoler/uddannelses tilbud, kultur- og eventsteder, biografteatre, kirker, sports- og idrætshaller, indkøbsmuligheder/fødevarerbutikker, udvalgsvarer-/specialbutikker, caféer, barer og restauranter, kiosker, andre services (frisør, bank, cykelsmed m.fl.), daglige sundhedstilbud/funktioner (læge, apotek m.fl.), metro- og togstationer (skinnebåren transport) og busstoppesteder.

[25] Nøgletallet er baseret på DTU's interviewbaserede transportvaneundersøgelse for perioden 2016-2020. Grundet relativt få respondenter i case-områderne Århusgadekvarteret og Arenakvarteret er afgrænsningerne for de anvendte data for disse områder udvidet til hhv. Århusgadekvarteret, Sundmolen og Marmor-molen opgjort samlet i Nordhavn, og hele Ørestad Syd opgjort samlet i Ørestad.

BYNATUR

Der arbejdes aktivt med rammerne for bynaturen i forbindelse med planlægning af nye byområder, så By & Havns bykvarterer opleves som attraktive at arbejde og bosætte sig i. Samtidig er det vigtigt at være opmærksom på eksisterende habitater og vegetation, når der bygges nyt. DGNB-certificeringens kriterie for biodiversitet sætter en målsætning om at bevare en høj stedsspecifik og biologisk mangfoldighed.



HVAD ER BYNATUR?

Bynaturen er en fælles betegnelse, der dækker over alle levende væsner og vækster i byen. Bynaturen findes overalt i byen – i naturområder, søer og vandløb, havne, parker, kirkegårde, i træet på gaden, på vores tage og i vores by- og gaderum. Vi skal aktivt bruge bynaturen til at tilpasse byen til fremtidens vejr, til at styrke biodiversiteten og til at skabe de bedste rammer for et aktivt byliv.

PARTNERSKAB MED WWF SKAL SKABE MERE LIV OG NATUR I KØBENHAVNS HAVN

WWF Verdensnaturfonden og By & Havn har indgået et femårigt partnerskab, der skal forbedre levestederne for fisk og øge biodiversiteten i havnen. Samarbejdet tager udgangspunkt i FN's Verdensmål 14, Livet i Havet, og skal løfte barren for naturen under vandets overflade i københavnernes havn.



Sammen om havet i havnen

BY&HAVN

Det første projekt i rækken er udsætningen af såkaldte "biohuts", der er en art hoteller og børnehaver for fisk, som hjælper fiskeynglen med at gemme sig for rovdyr og dermed øger fiskebestanden og skaber et bedre havnemiljø. Erfaringer viser, at de giver en hurtig effekt i form af øget biodiversitet i vandet og flere fisk, som også bliver til glæde for de mange lystfiskere, som fisker langs med havnens 42 kilometer kajkant.

Biodiversitet og bynatur i Fælledby

Fælledby er et nyt bykvarter, som By & Havn udvikler i et projektselskab sammen med pensionselskabet PensionDanmark. Indretningen af områdets byrum tager udgangspunkt i at trække Amager Fælleds omkringliggende natur ind i bebyggelsen. Der bliver skabt forskellige landskabelige overgange mellem bebyggelsen og fælleden, og lidt over en tredjedel af Fælledsbys areal bliver sammenhængende natur- og friarealer. Det er også ambitionen at integrere grønne tiltag i såvel gårdrum og byrum som i bebyggelsen i form af f.eks. insekthoteller, fuglekasser, naturbede og regnbede langs bygningerne, som kan blive nye levesteder for dyr og planter.

I forbindelse med udviklingen af Fælledby har projektselskabet nedsat et Advisory Board, der skal kvalificere det naturprojekt, der er en af hjørnestenene i udviklingen af området. Det er boardets opgave at bidrage med naturfaglig sparring og inspiration samt fremkomme med synspunkter og anbefalinger til naturprojektet, som bæres videre ind i designprocessen for Fælledby.

[25] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. Spørgsmålet lød: "Hvor meget vægter du følgende i dit lokalområde? - Parker og grønne områder". På en skala fra "slet ikke vigtigt" [1] til "meget vigtigt" [7] har 95% af de adspurgte københavnere svaret "5", "6" og "meget vigtigt".
[26] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. Spørgsmålet lød: "Har du besøgt følgende steder i København inden for de sidste to år?"
[27] Tallene stammer fra kommunikationsbureauet Advices undersøgelse for By & Havn. Spørgsmålet lød: "Har du gjort nogle af følgende aktiviteter i København inden for de sidste to år?"

95% af københavnernes vægter parker og grønne områder i deres nærområder højt^[25]

45% af københavnernes har inden for de sidste to år besøgt Naturpark Amager og/eller Amarminoen.^[26]

17% af københavnernes har inden for de sidste to år besøgt badezonen ved Sandkaj i Nordhavn.^[26]

39% af københavnernes har inden for de sidste to år badet i havnen.^[27]

8% af københavnernes har inden for de sidste to år sejlet med kajak eller robåd i havnen.^[27]

Grønne områder inden for gåafstand

I Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 er der sat en ambition om, at beboerne i udviklingsområderne skal have et større, offentligt tilgængeligt grønt område (over 2 hektar) inden for en gåafstand på 500 m.

Tallene viser, hvor mange hektar naturareal, der er inden for en gåafstand på 500 m.^[28]



Areal er vist i 11-mands fodboldbaner.



Århusgadekvarteret



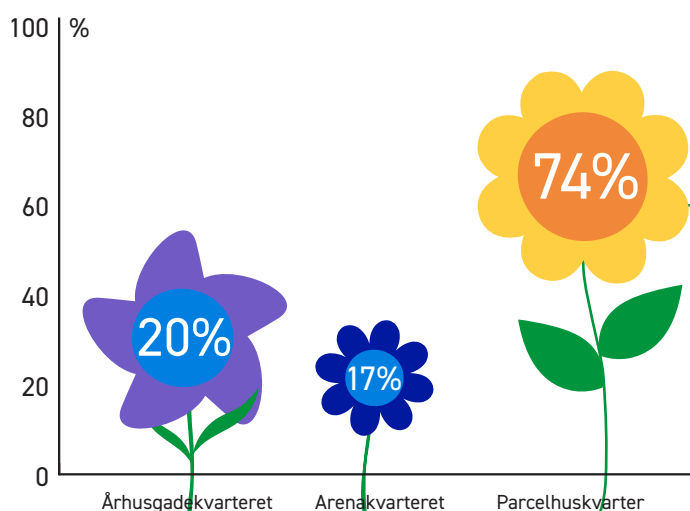
Arenakvarteret



Parcelhuskvarteret

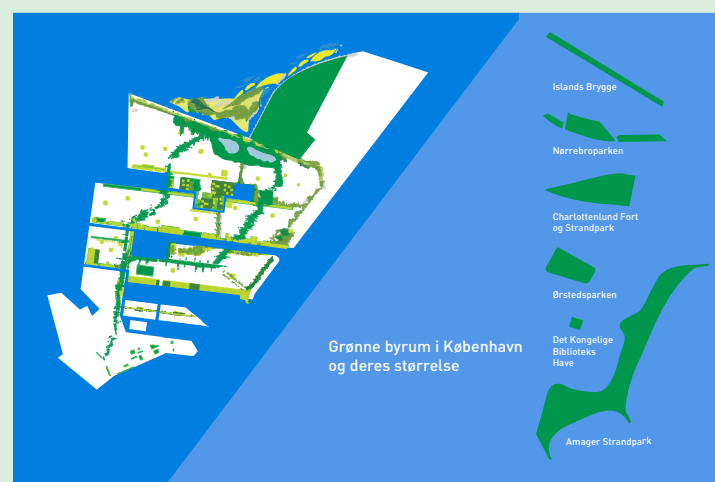
Andel af grønne og blå områder

Andelen af grønne områder er ikke overraskende højest i parcelhuskvarteret, hvilket skyldes, at en overvejende del er private haver. Hvis man alene ser på andelen af offentligt tilgængelige områder, vil andelen af grønne og blå områder forventeligt fordele sig anderledes.^[29]



28 HEKTAR TIL NATUR OG REKREATIVE AREALER

I Ydre Nordhavn er der udlagt og opfyldt et areal på 28 hektar til natur og rekreative arealer. Interessentinddragelsen i forhold til den kommende naturpark går i gang i løbet af 2021. Kortet nedenfor viser den forventede udstrækning af de grønne områder i Nordhavn og til sammenligning størrelser på kendte, grønne byrum i København.



[28] Opmåling af mellemstore og store naturområder (2 ha eller derover), der kan tilgås inden for en afstand på 500 m fra områdets periferi. Hertil medregnes større vandarealer opmålt 30 m fra kajkanter.

[29] Tallene for andelen af grønne og blå arealer er baseret på en opmåling af grønne og blå arealer inden for områdets afgrænsning, hvilket sammenlægges og divideres med områdets samlede areal. Definitionen på grønne arealer er al vegetation, herunder træer, græs, lav buskbeplantning etc. Blå arealer er medregnet, hvis de er placeret inden for området eller er tilstødende til områdets periferi. Her opmåles vandarealer 30 m fra kajkant.

FÆLLESSKABER OG BYLIV

De nye bykvarterer udvikles med ambitionen om at skabe sunde, bæredygtige og sammenhængende bykvarterer af høj kvalitet med plads til sociale fællesskaber, det gode liv i byen og en levende havn i samspil med de lokale interessenter og københavnernes. En balanceret blanding af beboelsestyper, erhverv samt serviceinstitutioner skaber grundlag for lokalsamfund med social sammenhængskraft.



Andel af aktive byrum i området

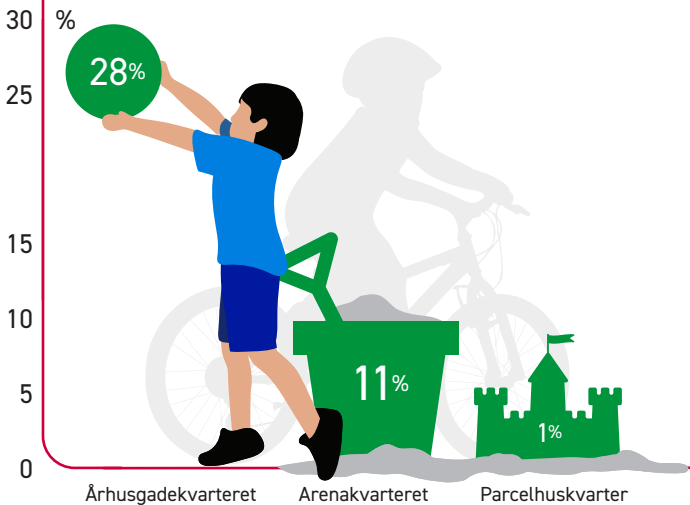
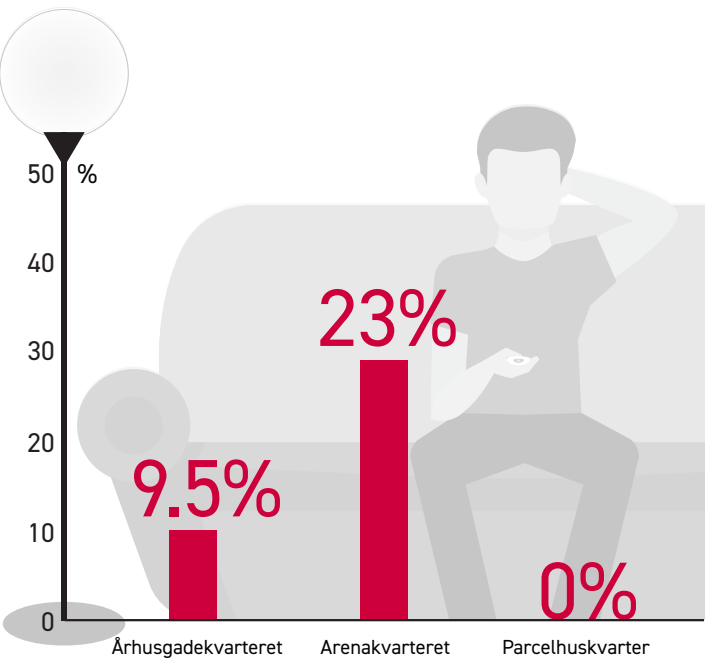
Den høje procentsats i Århusgadekvarteret skyldes, at en del af vandarealet er medregnet. Det forventes, at procentsatsen vil stige til ca. 39% i forbindelse med færdiggørelsen af området.

Fællesskaber er vigtige allerede fra når de første beboere flytter ind i et nyt område. Derfor arbejder By & Havn med at etablere aktiviteter på arealer, der endnu ikke skal bebygges. Disse midlertidige arealer kan kickstarte bylivet, skabe ejerskab, give området sit eget særpræg og dermed danne grobund for fællesskab og engagement i de nye bydele.^[31]

Andel af almene boliger, kollegie- og ungdomsboliger

Figuren viser en høj andel af almene boliger samt kollegie- og ungdomsboliger i Arenakvarteret, mens andelen er noget lavere i Århusgadekvarteret. Andelen i Århusgadekvarteret vil dog stige, når det kollegiebyggeri, der er i gang, færdiggøres.

Omtrent halvdelen af alle almene boliger, som er opført i Københavns Kommune siden 2000, er opført på By & Havns udviklingsarealer. By & Havn sikrer, at der i de nye bykvarterer etableres almene boliger i overensstemmelse med planloven og Københavns Kommunes målsætninger gennem samarbejdsaftaler med almene boligselskaber.^[30]

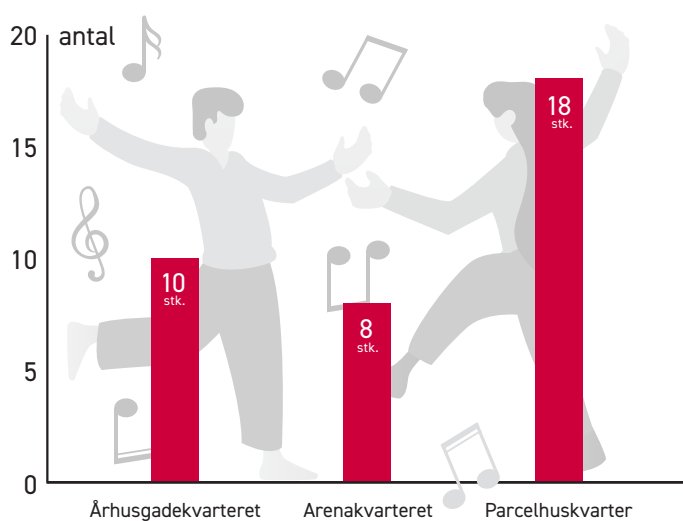


I 2020 blev der indrettet et midlertidigt byrum på ca. 6.000 m² i Nordre Fælled Kvarter i Ørestad. Byrummet ligger på en grund, der på sigt bebygges med erhvervsbyggeri, men indtil det sker, kan beboere i området dyrke grøntsager i nyttehaver og møde deres naboer mellem pil, marehalm og vilde blomster. Byrummet er indrettet på baggrund af ønsker fra naboerne til grunden og er designet med de forhåndenværende ressourcer. Eksempelvis er bakker og volde lavet af jord, som allerede lå på grunden, og indretningen er sket med materialer fra By & Havns materialelager. Bænkene er bygget af gamle havneste, og til stier mellem haverne genbruges betonfliser fra det tidligere PLUGNPLAY-område.

[30] Nøgletallet opgør det samlede etageareal af almene-, kollegie- og studieboliger som andel af den samlede boligmasse pr. område.
[31] Nøgletallet opgør andelen af aktive byrum ift. områdets samlede areal. Der er primært opgjort belagte arealer, byrum eller faciliteter, hvor der er mulighed for at være fysisk eller socialt aktiv. Medregnet er fx. brygger, legepladser, nyttehaver samt byrum og pladser m.v. Der udover medregnes vandarealer 30 m fra kajkant.

Antal foreninger i området pr. 1.000 indbyggere^[32]

By & Havn lægger vægt på at fremme den sociale sammenhængskraft igennem etableringen af grundejerforeninger, idrættsklubber og bylivsfremmende initiativer. Både Århusgadekvarteret og Arenakvarteret er "unge" bykvarterer, men der er allerede skabt god grobund for fællesskaber og foreninger.



NYBYGGERI MED FOKUS PÅ FÆLLESSKAB

By & Havn vil desuden gennem partnerskaber arbejde for opførelse af nye boligtyper, der understøtter fællesskaber og aktiviteter, f.eks. på tværs af generationer.

Ca. 25 pct. af det boligbyggeri, der forventes opført i Ørestad de kommende år, har en fællesskabsorienteret karakter, enten som egentlige bofællesskaber eller ved supplerende fællesfaciliteter som f.eks. motionsrum, spisehus, kontorarbejdspladser eller værksteder. Fællesskaberne kan også skabes omkring f.eks. genbrug og byttecentral som en del af byggeriet. Det er f.eks. tilfældet i bebyggelsen UN17 og bofællesskabet "Grønne Eng".



FÆLLESSKAB OG NABOSKAB

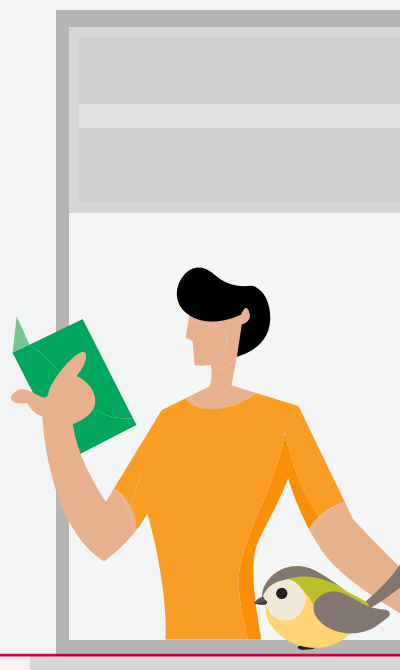
Vi har spurgt københavnernes, hvor stærkt de oplever fællesskabet i deres bydel^[33]

I Nordhavn har **69%** svaret, at fællesskabet i deres bydel er overvejende godt.

I Ørestad er tallet **63%**

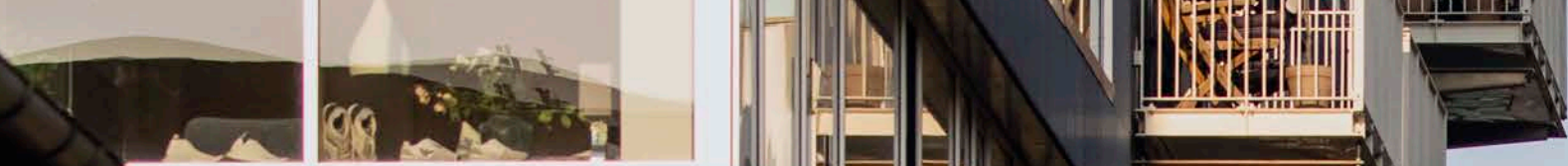
Begge bydele ligger i **Top 4** på tværs af de københavnske bydele.

81% af københavnernes vægter et godt naboskab i deres lokalområde højt.



[32] Nøgletallet er baseret på en opgørelse af registrerede foreninger med adresse i området indhentet fra Virk.dk og opgør antallet af foreninger i området ift. områdets indbyggertal. NB! Nøgletallet indeholder en vis usikkerhed, da foreninger, som er aktive i området, kan være registreret på en adresse uden for området, og omvendt kan der være foreninger, som er registreret i området, som ikke er konkret aktive i området.

[33] Tallene stammer fra undersøgelser foretaget af Det Nationale Forskningscenter for Velfærd, MaryFonden og Røde Kors samt Realdania.



Vi bliver flere københavnere, klimaet er i hastig forandring og nye transportformer kommer til. Det stiller krav til byudviklingen – både nu og i fremtiden.

Et af kravene er bæredygtighed – både i forhold til energieffektivitet, grøn mobilitet, bynatur, ressourceeffektivitet og til fællesskaber og byliv.

Læs mere i denne rapport om bæredygtighed i By & Havns områder.

Udviklingsselskabet
By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 33 76 98 00
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

