

Fingerplan 2007

Landsplandirektiv for
hovedstadsområdets planlægning

Fingerplan 2007

– Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Udgivet af Miljøministeriet

Redaktion:

Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet

Projektleder:

Peter Hartoft-Nielsen

Rentegning af kort og figurer:

Nina Kampmann, Etcetera Design / Karen Vie, Skov- og Naturstyrelsen

Grafisk tilrettelæggelse:

Lars H. Olsen, XPress Reklame

Page Leroy-Cruce

1. oplag:

4.000

ISBN:

978-87-7279-779-3

© Miljøministeriet 2007

Publikationen kan citeres med kildeangivelse.

Indhold

Forord	5
Del 1. Politisk Redegørelse	8
Hovedstaden skal stå stærkt i den internationale konkurrence	8
<i>Storbyområdets fysiske indretning er en afgørende konkurrenceparameter</i>	10
Fingerbystrukturen – "arvesølv" der forpligter	12
<i>Byen og trafiksystemerne hænger sammen</i>	12
<i>Byen og det grønne hænger sammen</i>	14
Fingerplan 2007 fremtidssikrer fingerbystrukturen	14
<i>Mål og midler</i>	14
<i>Hovedstadsområdet opdeles i fire geografiske delområder</i>	15
Fingerplan 2007 skaber grundlag for langsigtet planlægning	17
<i>Fornyelse af eksisterende byområder</i>	17
<i>Mulighed for udlægning af ny byzone i byfingrene</i>	17
<i>Rækkefølge sikrer overordnede og kommunale hensyn</i>	18
<i>Miljørigtig lokalisering – stationsnærhedspolitikken justeres</i>	18
<i>Nye muligheder for planlægning af byudvikling uden for fingerbyen</i>	27
<i>Fornyelse og omdannelse af ældre erhvervsområder</i>	28
<i>Grønne kiler og regionale friluftsområder</i>	29
Staten ønsker dialog om planlægning	30
Appendix til Politisk Redegørelse	32
<i>Boligrummelighed og boligbyggeri</i>	32
<i>Erhvervsrummelighed og erhvervsbyggeri</i>	34
<i>Byudviklings- og byomdannelsesområder af særlig strategisk betydning</i>	38
Del 2. Regler med bemærkninger	54
Kapitel 1 – Hovedstadsområdet	54
Kapitel 2 – Hovedstruktur	54
Kapitel 3 – Det indre storbyområde (håndfladen)	55
Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)	57
Kapitel 5 – De grønne kiler	59
Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde	60

Kapitel 7 – Tværgående emner	60
<i>Transportkorridor</i>	60
<i>Overordnede arealreservationer til trafik – og forsyningsanlæg</i>	60
<i>Støjkonsekvensområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup og Roskilde Lufthavn, Tune</i>	62
Kapitel 8 – Ikrafttræden, retsvirkning m.v.	63
Kortbilag A: De 4 geografiske delområder	64
Bilag B: Stationer og knudepunktsstationer	71
Kortbilag C: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7)	72
Kortbilag D: Mulige placeringer af friluftsanlæg i grønne kiler	73
Kortbilag E: Reservationer til transportkorridor	74
Kortbilag F: Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg	75
Kortbilag G: Reservationer til overordnede vejanlæg	76
Kortbilag H: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg	77
Kortbilag I: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup	78
Kortbilag J: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup	78
Kortbilag K: Afgrensning af Roskilde Lufthavns område	79
Kortbilag L: Støjzone ved Roskilde Lufthavn, Tune.	79
Bemærkninger til regler i Fingerplan 2007	80
<i>Almindelige bemærkninger</i>	80
<i>Bemærkninger til de enkelte regler</i>	83
– til kapitel 1 – Hovedstadsområdet	83
– til kapitel 2 – Hovedstruktur	85
– til kapitel 3 – Det indre storbyområde (håndfladen)	88
– til kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)	94
– til kapitel 5 – De grønne kiler	98
– til kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde	100
– til kapitel 7 – Tværgående emner	103
– til kapitel 8 – Ikrafttræden, retsvirkning m.v.	104

Forord

Regeringen ønsker en stærk hovedstad. Det er et hovedbudskab i regeringens Landsplanredegørelse 2006 og det ligger til grund for Fingerplan 2007, som træder i kraft den 1. juli 2007.

Forslag til Fingerplan 2007 var i offentlig høring fra den 18. januar til 13. april 2007. Det har givet anledning til 105 høringsvar fra de 34 hovedstadskommuner, adskillige kommunesamarbejder, regionerne, ministerier, svenske myndigheder, virksomheder, organisationer, foreninger og borgere. Høringsvarene er et udtryk for et stort fælles engagement i den udfordring det er at sikre sammenhæng i storbyområdets fysiske strukturer til gavn for udvikling af hovedstadsområdet som europæisk metropol og dagligt leve- og arbejdssted af højeste kvalitet.

Høringsvarene har ført til mindre justeringer af forslaget, men de overordnede principper er fastholdt, og er jo også langt hen ad vejen fastlagt i planloven. Det er da også mit indtryk, at høringsvarene bakker op om de overordnede mål og principper i Fingerplan 2007. Mange fremhæver målet om et hovedstadsområde, som står stærkt i den internationale konkurrence, og at Fingerplanen er en velegnet overordnet ramme for den videre kommunale planlægning.

Der synes således at være generel opbakning til Fingerplanens overordnede strategi om at få vækst, miljø og trafikal infrastruktur til at hænge bedre sammen, og også generel opbakning til redskaberne i form af overordnede principper for udlæg af ny byzone, rækkefølgeangivelser, miljørigtig lokalisering og fastholdelse af de grønne kiler. Det er klart, at når det gælder forholdene i den enkelte kommune, er der mange ønsker om, at de planlægningsmæssige udfordringer og plan-detaljerne løses på en lidt anden måde. Det er min opfattelse, at det med Fingerplan 2007 er lykkedes at skabe en overordnet ramme, som både sikrer den nødvendige sammenhæng og sikrer råderum og fleksibilitet.

Fingerplan 2007 er nu det fremadrettede, overordnede grundlag for den kommunale planlægning af byudvikling, byomdannelse, grønne kiler, trafik anlæg mv. i hovedstadsområdet. Fingerplan 2007 er grundlaget for kommune- og lokalplaner og administrationen af landzonen.

Fingerplanen og fingerbystrukturen har under skiftende samarbejdsformer dannet basis for snart 60 års planlægning af den samlede hovedstad. Den har sikret de grønne kiler og givet en god udnyttelse af investeringerne i den trafikale infrastruktur. Den har skabt mange af de kvaliteter, vi kan glæde os over i hovedstaden. Det er ikke uden grund, at Fingerplanen er internationalt berømt og nu er gjort til en del af den danske kulturkanon.

Hovedstadens struktur er et stykke levende kulturarv, som vi skylder fremtidige generationer at tage vare på. Men den skal naturligvis tilpasses, så den kan møde nye udfordringer: Globaliseringen, den internationale storbykonkurrence, Øresundsintegrationen og væksten i befolkning, arbejdspladser og trafik.

Den tiltagende trængsel i biltrafikken er en af de store udfordringer. Den kan imødegås på mange måder. Men den virkning, der kan opnås, afhænger af, hvor storbyens forskellige funktioner og rejsemål placeres i forhold til hinanden og til den trafikale infrastruktur. Derfor kommer vi ikke uden om at tale om miljørigtig lokalisering.

Mange høringssvar beskæftiger sig med de trafikale udfordringer, og fremhæver behovet for forbedringer af trafikbetjeningen og for nye investeringer i både bane- og vejanlæg. Høringssvarene indeholder således mange konkrete indspil til den debat, som vi skal have om vores trafikale fremtid, og som vil få et nyt grundlag, når Infrastrukturkommissionen til efteråret er fremkommet med sin rapport og anbefalinger.

Uanset hvordan vi vender og drejer det, kommer vi ikke uden om, at det nu engang er en af planlægningens væsentlige opgaver at få placeret store byggerier med mange arbejdspladser eller besøgende trafikalt fornuftigt, – og mange års undersøgelser taler deres tydelige sprog: Jo nærmere på en station et byggeri ligger, jo flere bruger den kollektive transport og jo mindre trængsel er der på vejnettet. Stationsnærhed reducerer myldretidstrafikken på vejene, men det forudsætter gangafstande inden for 600 m fra en station, hvis flere af os skal opleve den kollektive transport som en bedre transportmulighed end bilen.

Det er min klare opfattelse, at det med Fingerplan 2007 er lykkedes at skabe en fleksibel og dynamisk udformning af princippet om miljørigtig lokalisering, som kommunerne kan anvende til at skabe tiltalende bymiljøer med masser af liv.

Det har holdt hårdt gennem årene at beskytte de grønne kiler mod at blive opslugt af den voksende storby, men både den ændrede planlov og Fingerplan 2007 vil styrke beskyttelsen.

Byernes pres på natur og miljø og på det åbne land er særlig stort i hovedstadsområdet. Landsplanredøgørelsens pejlemærke om at der skal være forskel på by og land, er derfor særlig vigtigt i landets største byområde, hvor det hele let kan flyde sammen i et karakterløst bylandskab. Vi skal sørge for at styrke byområdernes tæthed, bykvalitet og identitet, og samtidig fastholde det åbne land, naturområder og kulturlandskaber som væsentlige tilskud til bylivet.

Det bliver nu kommunernes opgave at udvikle de rekreative tilbud og natur- og landskabskvaliteterne i hovedstadens grønne struktur, og det forudsætter, at kommunerne koordinerer planlægningen indbyrdes i langt højere grad end tidligere.

Fingerplan 2007 sætter rammer for kommunernes udbygning, men rummer ingen konkrete arealudlæg. Kommunerne får ansvaret for den konkrete arealdisponering, herunder udlæg af ny byzone. Samtidig får kommunerne mulighed for at planlægge mere langsigtet. Det forudsætter, at kommunerne angiver en rækkefølge for deres byudvikling og byomdannelse ud fra overordnede og kommunale hensyn. Det vil give kommunerne større fleksibilitet, end de hidtil har haft, med forhandlinger om nye arealudlæg hvert 4. år. Men det forudsætter også, at hver enkelt kommune påtager sig et regionalt ansvar.

Jeg ser frem til et øget samarbejde med og mellem kommunerne om hovedstadsområdet udvikling og planlægning. Det forudsætter et regionalt perspektiv at videreudvikle byens kvaliteter som metropol og som arbejds- og levested. Kommunerne vil opleve, at det fælles ansvar for at sikre en attraktiv hovedstad giver stadig større behov for at se ud over kommunegrænsen. Over Sundet, ud på Sjælland, og til de konkurrerende storbyregioner i vores nærområder: Stockholm, Berlin, Hamburg og Amsterdam.

Fingerplan 2007 består af to dele:

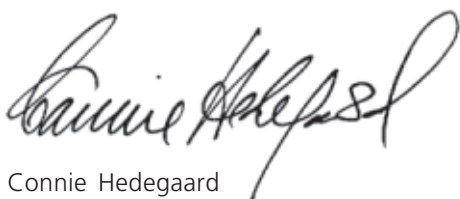
- Politisk redegørelse
- Regler med bemærkninger (det juridisk bindende direktiv)

Fingerplanen er ledsaget af en sammenfattende redegørelse for planens miljøpåvirkninger med et overvågningsprogram. Der vil blive gjort status over overvågningen i forbindelse med Landsplanredegørelserne og de data, analyser m.v. om regionale udviklingstræk, som Miljøministeriet stiller til rådighed for den kommunale planlægning.

Hovedstadsrådets planlægning bygger på dialog. Vi skal have etableret et gensidigt inspirerende samspil om en fælles udviklingsstrategi. De regionale vækstforas erhvervsudviklingsstrategier og regionsrådenes udviklingsplaner vil bidrage med nye perspektiver som input til den kommunale og statslige planlægning.

Som opfølgning på Landsplanredegørelse 2006 og Forslaget til Fingerplan 2007 er der allerede igangsat en række konkrete dialogprojekter mellem staten og kommunerne, som vil blive vigtige input til en løbende videreudvikling af planen. Folketinget vedtog den 30. maj 2007 en ændring af planloven med nye detailhandelsbestemmelser. Miljøministeriet vil på den baggrund igangsætte processen med at udarbejde et tillæg til Fingerplan 2007 for planlægning af detailhandel.

Jeg ser frem til dialogen med kommunerne og planlægningens øvrige parter om den langsigtede udvikling af Fingerplanen. De kommunale planstrategier, som følger senere på året, de regionale udviklingsplaner, dialogprojekterne og Infrastrukturkommissionens betænkning bliver væsentlige indspil til den videre dialog om de overordnede fysiske rammer for hovedstadsrådets udvikling.



Connie Hedegaard
Miljøminister

Del 1. Politisk redegørelse

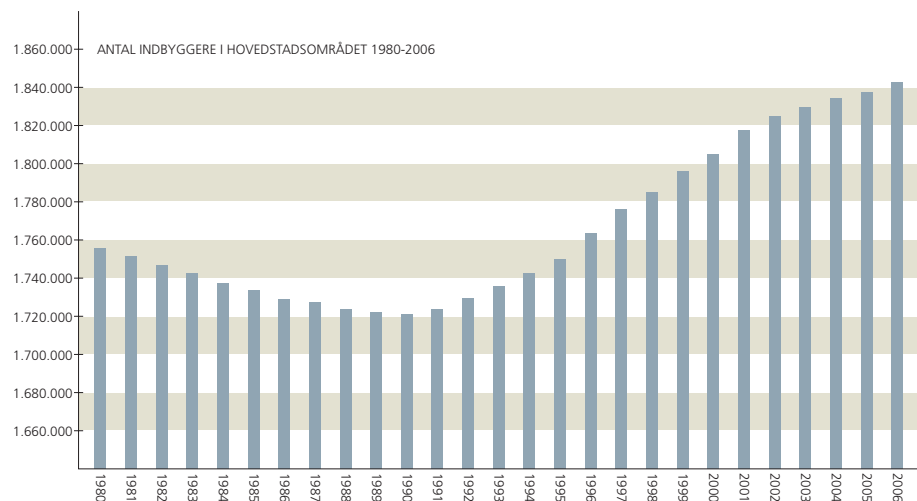
Hovedstaden skal stå stærkt i den internationale konkurrence

Vidensamfundet og den nye, globale økonomi sætter storbyerne på dagsorden. Byerne er drivkræfter for væksten. Hovedstaden er landets stærkeste kort i den internationale konkurrence. Regeringen ønsker en stærk hovedstad til gavn for hele landet. Det er et hovedbudskab i regeringens Landsplanredegørelse 2006.

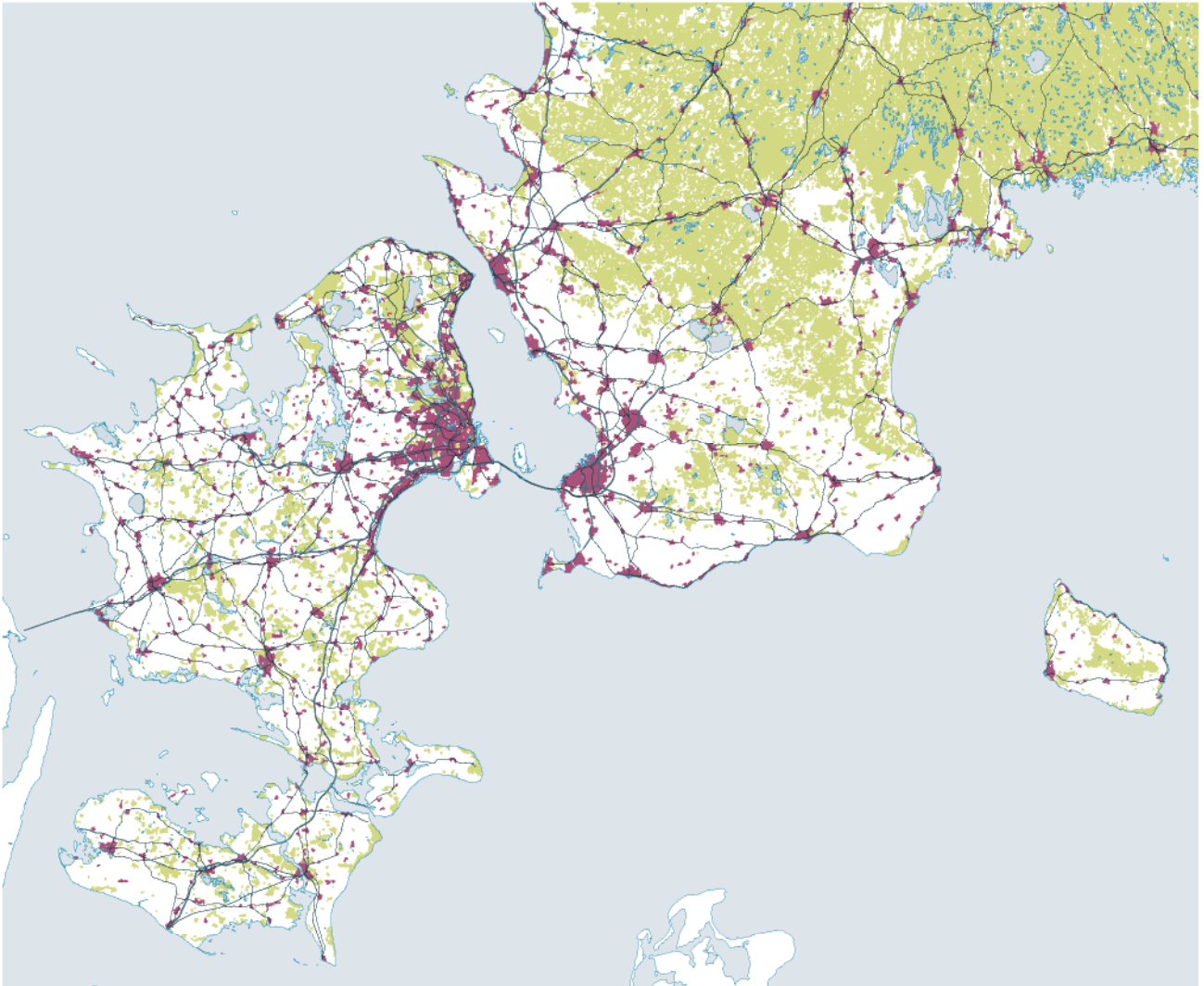
Hovedstadsområdet har i de seneste år været inde i en udvikling med vækst i antal arbejdspladser og en voksende befolkning. Erhvervsstrukturen er kendetegnet af en stor mangfoldighed og en høj andel af vækstbrancher. Hovedstadens universiteter og andre offentlige videninstitutioner er et afgørende aktiv for den videnbaserede økonomi. Lufthavnen sikrer, at regionen og landet har en velfungerende trafikalt opkobling til verdens øvrige storbyregioner. De faste forbindelser over Øresund og Storebælt har ligeledes medvirket til at øge tilgængeligheden til hovedstadsområdet.

Tilsammen skaber disse forhold de fordele, som er unikke for storbyregionen, og som gør København til Danmarks bedste kort i den internationale konkurrence om vækst, udvikling og turisme.

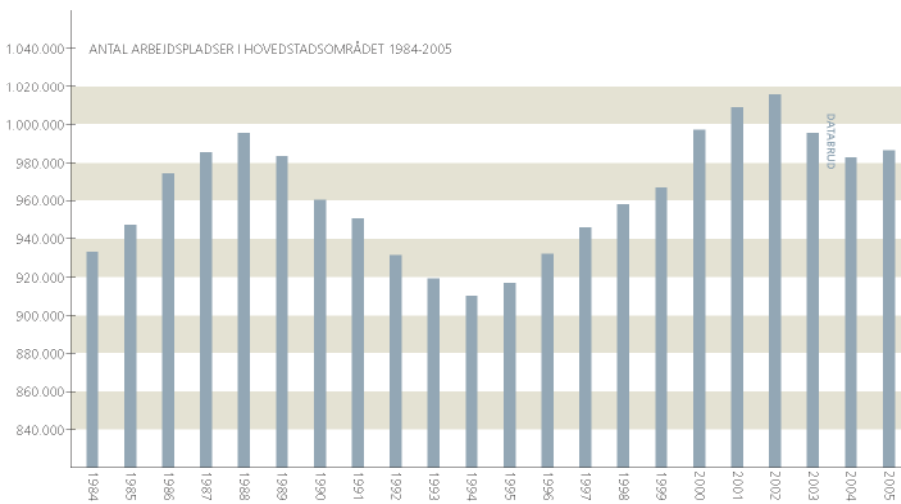
Hovedstadens internationale konkurrenceevne er afgørende ikke blot for regionens udvikling, men for hele landets vækstmuligheder. Globaliseringen og den europæiske integration har skærpet konkurrencen mellem de europæiske storbyer.



Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.



Øresundsregionen



Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

Det er regeringens opfattelse, at Danmarks hovedstad skal stå stærkt i denne konkurrence.

I Landsplanredegørelsen 2006 understreger regeringen det store udviklingspotentiale i den samlede Øresundsregion i kraft af de forskellige attraktioner, kulturer og kompetencer, som findes på dansk og svensk side. Et omfattende samarbejde mellem aktører i Sjælland og Skåne vil kunne styrke Øresundsregionen.

Region Hovedstaden får med kommunalreformen det regionale ansvar for udviklingen af Øresundsarbejdet på dansk side. Region Hovedstaden får pligt til at inddrage alle relevante aktører både på Sjælland og Bornholm i samarbejdet. Som fremhævet i Landsplanredegørelsen 2006 finder regeringen det naturligt, hvis de to nye danske regioner Hovedstaden og Sjælland etablerer et samarbejde med Region Skåne samt København og Malmø kommuner om strategier og fysisk planlægning for den samlede Øresundsregions udvikling.

Storbyområdets fysiske indretning er en afgørende konkurrenceparameter

I videnøkonomien spiller den menneskelige ressource en afgørende rolle. Storbyregionens kvalitet som leve- og arbejdssted er derfor en konkurrenceparameter, som får stadig større betydning.

København er vokset frem som en by ved havet, og kysterne og nærheden til vandet er en unik kvalitet ved landets hovedstad. Andre kvaliteter er de mange skove, søer og fritidsområder, samt den velbevarede historiske bykerne.

Kvaliteten af omgivelserne er sammen med sociale og kulturelle forhold i stigende grad en forudsætning for at tiltrække virksomheder og kvalificeret arbejdskraft. Det gælder f.eks. velfungerende trafikforhold, attraktive bymiljøer og fritidsområder samt landskabelige kvaliteter.

Næsten 60 års planlægning for et sammenhængende storbyområde har bidraget til at sikre disse kvaliteter. Det er et fælles ansvar for de statslige, regionale og kommunale myndigheder at udbygge og sikre disse kvaliteter og andre nødvendige rammebetingelser for borgere, erhvervsliv, private investorer og iværksættere.

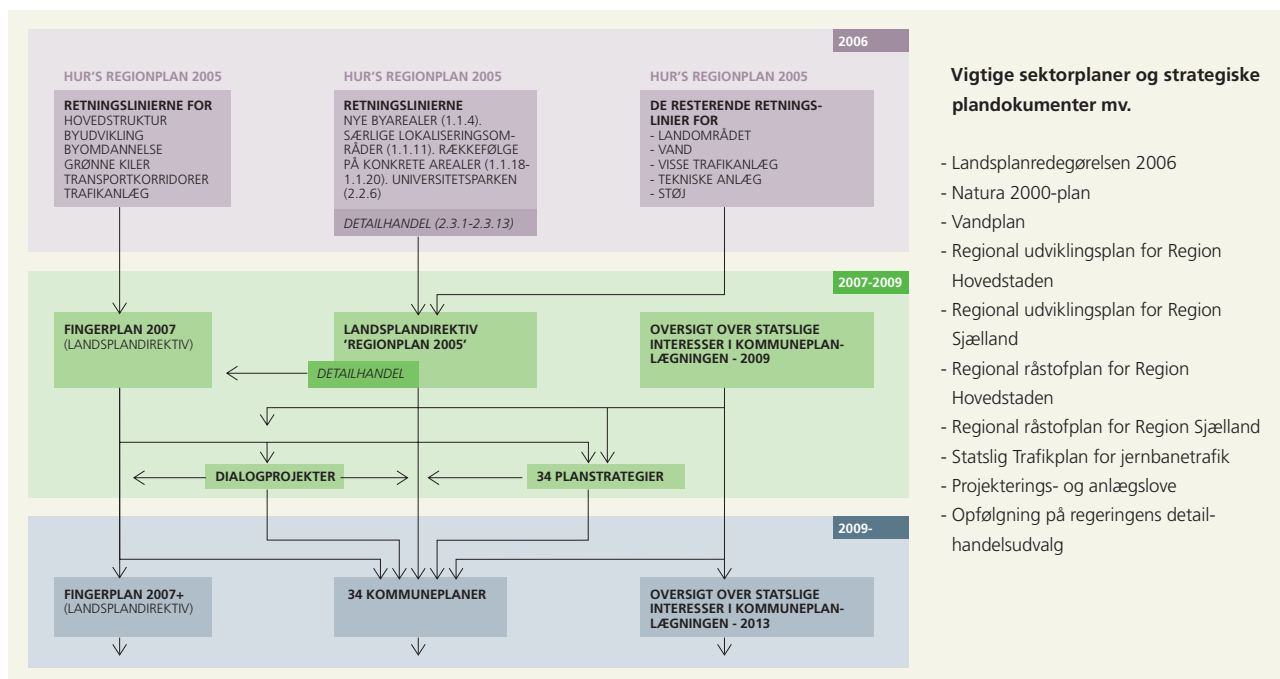
Kommunalreformen forudsætter et fortsat højt beskyttelsesniveau for naturen, miljøet og landskabet. Regeringens Landsplanredegørelse 2006 opregner fem pejlemærker for den fysiske udvikling:

1. Der skal fortsat være forskel på by og land.
2. Udviklingen skal komme hele landet til gode.
3. Planlægningen skal baseres på respekt for natur og miljø.
4. Byernes planlægning og investeringer i trafikal infrastruktur skal spille sammen, og
5. Planlægningen skal være helhedsorienteret.

Disse pejlemærker gælder ikke mindst i hovedstadsområdet.

Kommunalreformen og den ændrede planlov giver nye rammer for den fysiske planlægning og fastlægger nye roller til staten og kommunerne. HUR's Regionplan 2005 skal erstattes af et landsplandirektiv og 34 kommuneplaner.

Overordnet grundlag for den kommunale planlægning Hvad gælder hvornår?



Samspillet mellem Fingerplan 2007 og de 34 kommuners planlægning bliver afgørende for at videreudvikle de fysisk-funktionelle kvaliteter i det fælles storbyområde og for udviklingen af hele storbyområdet som et godt sted at bo og arbejde.

De to regionsråds Regionale Udviklingsplaner vil bidrage med nye strategiske perspektiver som input til både den kommunale og statslige planlægning.

Med kommunalreformen sker der en fornyelse af planlægningen med øgede decentraliserede frihedsgrader kombineret med en mere markant central planlægning. Den konkrete afvejning af arealinteresserne sker i den kommunale planlægning og udlægning af nye arealer til byformål bliver en kommunal kompetence. Den statslige planlægning vil fastlægge overordnede rammer for den kommunale arealplanlægning.

Det overordnede grundlag for den kommunale planlægning vil ændre sig over tid frem til vedtagelsen af næste generation af kommuneplaner. Det er i skematisk form vist på ovenstående diagram.

I 2006 udgjorde HUR's Regionplan 2005 det overordnede grundlag for den kommunale planlægning. Dele af Regionplan 2005 vil blive erstattet af Fingerplan 2007, der som fastlagt i planloven indeholder bindende regler for byudvikling, byomdannelse, grønne kiler, transportkorridorer, trafik- og forsyningsanlæg, som er særlige for hovedstadsområdet. Den resterende del af Regionplan 2005 med retningslinier for bl.a. landområdet, vand, støj mv. vil ligeledes få retsvirkning som et landsplandirektiv, men vil blive ophævet i takt med, at kommunerne i 2009 vedtager nye kommuneplaner. De to landsplandirektiver – "Fingerplan 2007" og "Regionplan 2005" vil sammen med en landsdækkende "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen - 2009" udgøre det overordnede grundlag for kommunernes arbejde med planstrategier og for næste generation af kommuneplaner. Oversigten vil afspejle allerede eksisterende bindinger for kommuneplanlægningen på hele statens område og vil redegøre for de generelt gældende,

mere detaljerede rammer for kommunernes arbejde med kommuneplanlægningen. Oversigten blev udsendt i december 2006 og gælder for hele landet, herunder hovedstadsområdet.

Regelsættet i Landsplandirektivet "Fingerplan 2007" vil løbende blive videreudviklet – bl.a. som opfølgning på dialogprojekter med kommunerne, men også ved nye regler for detailhandel som opfølgning på ny lovgivning, som følger op på regeringens detailhandelsudvalg. Fingerplanen vil således løbende blive tilpasset samfundsudviklingen og de planlægningsmæssige behov.

Efter vedtagelsen af næste generation af kommuneplaner vil det overordnede grundlag for den kommunale planlægning bestå af landsplandirektivet Fingerplan 2007+ med de særlige bestemmelser for hovedstadsområdet og af en ny "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen" med de eksisterende bindinger, som gælder for hele landet.

Over tid vil der til grund for den kommunale planlægning herudover skulle lægges en række strategiske og sektororienterede plandokumenter, herunder landsplanredegørelser, regionale udviklingsplaner, Natura 2000-plan, Vandplan, statslige trafikplaner, regionale råstofplaner mv., således som det fremgår af den skematiske oversigt.



Fingerbystrukturen – "arvesølv" der forpligter

Planloven bestemmer, at i hovedstadsområdet skal den kommunale planlægning udføres på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed. Fingerbystrukturen skal fortsat udgøre den helhedsprægede ramme for byudvikling, trafik, grønne områder og landskaber.

Fingerbystrukturen har vist sig at være en særdeles robust bystruktur, som har ligget til grund for storbyområdets udvikling siden den første Fingerplan fra 1947. Den har skabt en enestående sammenhæng mellem byens overordnede funktioner og den trafikale infrastruktur, og skabt et enestående sammenhængende fritidslandskab, som strækker sig helt ind i de tætte byområder. Den har vist sig tilpasningsdygtig over for ændringer i vækstens omfang og over for de betydelige ændringer inden for erhverv, teknologi, velstand og livsformer, som vi har oplevet siden midten af forrige århundrede.

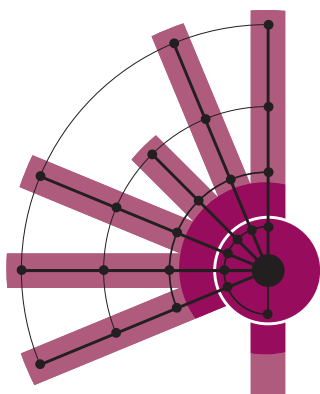
Fingerplanen danner et let opfatteligt billede af de overordnede sammenhænge i byen, hvilket har gjort planen international berømt. Nu er den også en del af den danske kulturkanon, et stykke levende kulturarv.

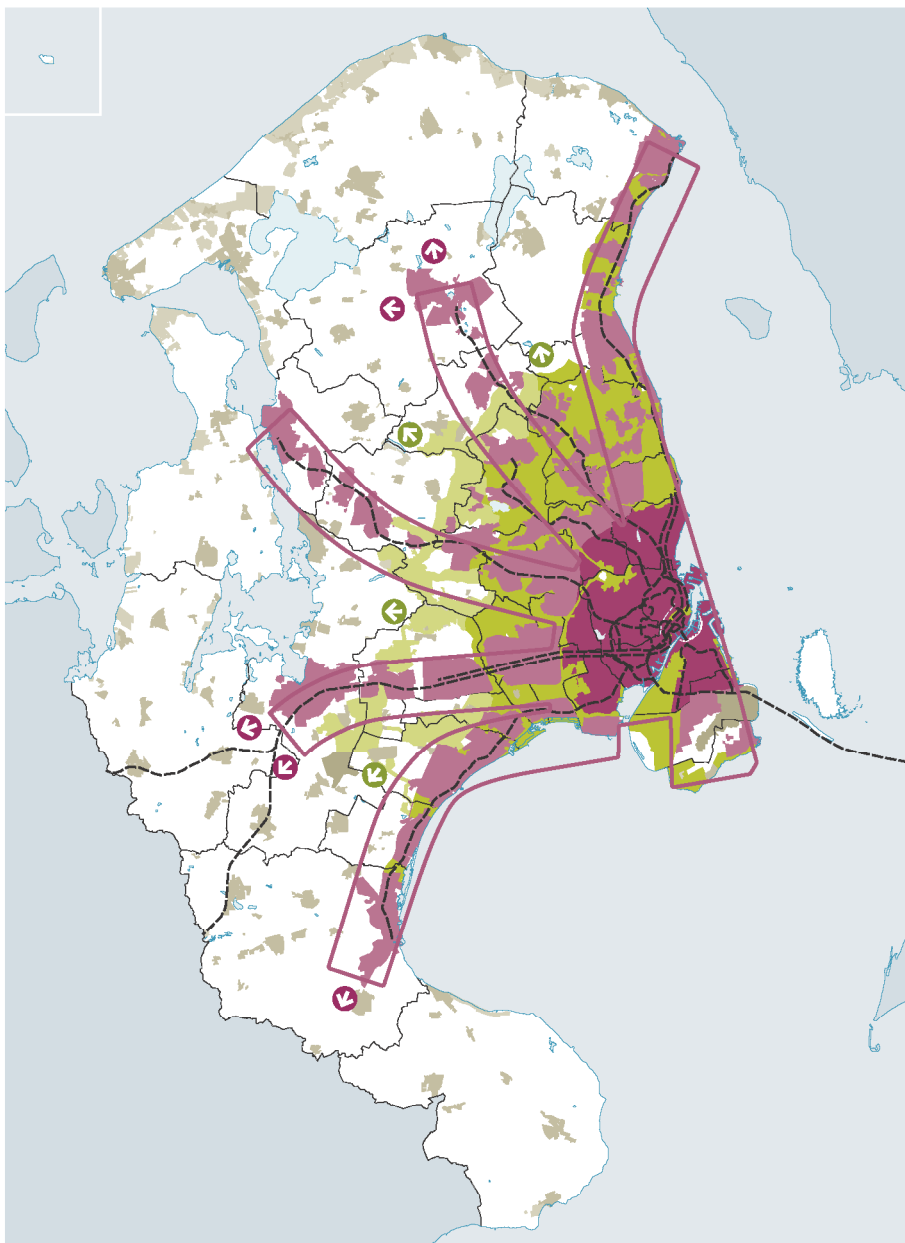
Byen og trafiksystemerne hænger sammen

Fingerbystrukturens ene hovedopgave er at koordinere byudviklingen med trafiksystemet, så der opnås en by med kvalitet og et effektivt miljømæssigt bæredygtigt transportmønster.

Storbyområdet er i dag koblet på et overordnet net af radialer og ringe af baner og veje. Radialerne strækker sig fra storbyområdets centrale dele i København ud til de fem købstæder – Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød og Helsingør – og Farum. Radialerne er betjent med skinnebåren kollektiv transport i form af S-tog, regional-tog og Metro samt af motorveje eller andre overordnede vejforbindelser.

Fingerbyens trafiksystem var oprindeligt primært orienteret mod de centrale dele af storbyen. I dag går trafikstrømmene i højere grad end tidligere på tværs af byfingrene. Ringforbindelserne er under udbygning. Ringbanen om København er nu





Hovedstadskort med skematiske byfingre – fra HUR's Regionplan 2005

udbygget og Folketinget har vedtaget Lov om en Cityring, som følger op på en aftale mellem regeringen og de berørte kommuner om en Metrocityring. De tværgående forbindelser længere fra de centrale bydele betjenes af S-busser. Stationer som er beliggende i fingerbyen, hvor regionale radial- og ringforbindelser krydser hinanden – knudepunktsstationer – har en særlig strategisk beliggenhed med god tilgængelighed.

Det tværgående, overordnede vejnet består i dag af fire ringforbindelser bestående af motorvejsforbindelser og almindelige vejforbindelser.

Trafiksystemet og bystrukturen skal koordineres, så den fremtidige bolig- og erhvervslokalisering medvirker til at udnytte de eksisterende individuelle og kollektive transportsystemer optimalt. Det skal medvirke til at begrænse ressourceforbruget og til at dæmpe trafikens miljøbelastning og trængsel.

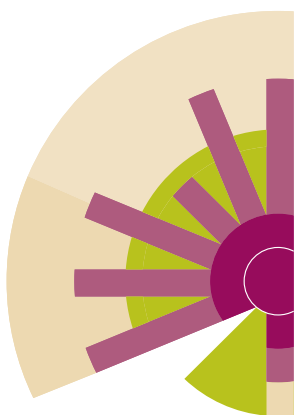
Planloven bestemmer, at der særligt skal tages hensyn til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Principper om miljørigtig lokalisering skal bidrage ved, at persontrafikskabende byfunktioner placeres i gangafstand fra velbetjente stationer på banenet. Det gælder f.eks. større kontorarbejdspladser og regionalt orienterede institutioner, mens flere andre erhvervstyper fortrinsvis placeres, således at de ligger godt i forhold til det overordnede vejnet. Mere arealkrævende boligformer placeres i byfingrene længere fra stationerne.

Planloven bestemmer, at byudvikling uden for fingerbyen er af lokal karakter. Større byudvikling uden for det, der i dag udgør fingerbyen, kan ske som led i forlængelser af byfingrene. Det forudsættes at ske som led i en samlet planlægning af byudviklingen, som koordineres med den trafikale infrastruktur, herunder højklasset banebetjening.

Byen og det grønne hænger sammen

Fingerbystrukturens anden hovedopgave er at koordinere byens udvikling med udviklingen af det rekreative landskab og den grønne struktur. Det indebærer grønne kiler og friluftslandskaber mellem og på tværs af byfingrene, som fastlægges i takt med byudviklingen. Kilerne strækker sig dybt ind i det centrale storbyområde og er senest i HUR's Regionplan 2005 udvidet i form af forlængelser af de radiale grønne kiler og en 4. tværgående grøn ring.

De regionale friluftsområder og grønne kiler forudsættes forlænget i takt med, at byen udbygges i de ydre byfingrene. Der tilstræbes en klar afgrænsning mellem by og land.



Fingerplan 2007 fremtidssikrer fingerbystrukturen

Formålet med Fingerplan 2007 er at fremtidssikre fingerbystrukturen ved at give et fremadrettet grundlag for de 34 hovedstadskommuners planlægning. Det sker ved at tilpasse de overordnede retningslinier for byudvikling og de regionale friluftsområder i HUR's Regionplan 2005 til den ændrede planlovs bestemmelser.

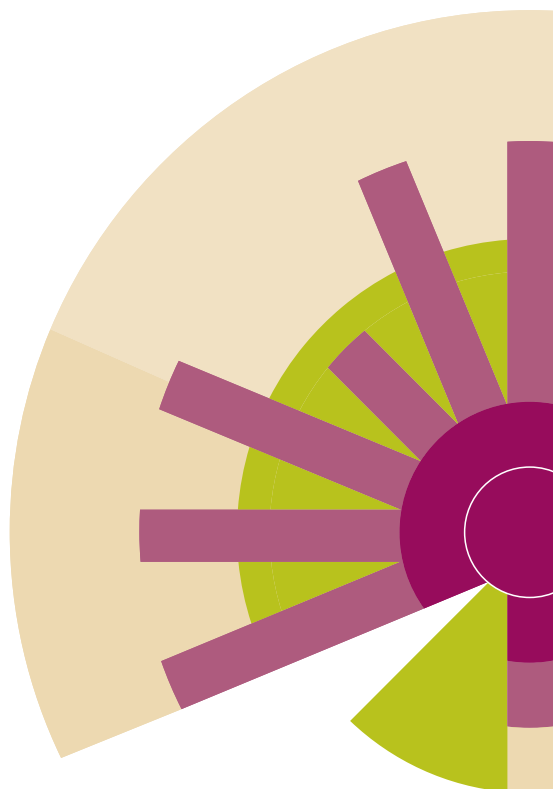
Mål og midler

Fingerplan 2007 skal bidrage til at sikre:

- at der er et rigeligt og varieret udbud af gode lokaliseringsmuligheder for erhvervene,
- at der er et rigeligt og varieret udbud af boligbyggemuligheder,
- at eksisterende byområder kan fornys eller omdannes,
- at byspredning undgås og udlægning af ny byzone begrænses,
- at det indre storbyområde, de nære forstæder og de ydre dele af byfingrene får del i den regionale vækst,
- at lokalisering bidrager til at undgå yderligere trængsel på vejnettet og fremmer brugen af kollektiv transport og cykel,
- at Øresundsintegrationen kan videreudvikles,
- at de rekreative og landskabelige kvaliteter videreudvikles, og
- at der er en klar grænse mellem by og land.

Fingerplan 2007 indeholder i modsætning til tidligere regionplaner ikke konkrete arealudlæg, men derimod et sæt regler som sætter rammerne for et øget kommunalt råderum. Byudvikling og byomdannelse af regional betydning forudsætter, at der fastlægges rækkefølge i den kommunale planlægning i dialog med staten. Det skal sikre hensynet til den samlede udvikling i hovedstadsområdet.

Principdiagram, 4 geografiske delområder



Hovedstadsområdet opdeles i fire geografiske delområder

Planloven fastlægger, at miljøministeren skal opdele hovedstadsområdet i fire geografiske delområder. Der gælder særlige regler for den kommunale planlægning af byudvikling mv. for hvert af de fire geografiske delområder. Opdelingen skal sikre, at fingerbystrukturen videreføres.

Fingerplan 2007 fastlægger på kort de fire geografiske delområder: 1) det indre storbyområde ("håndfladen"), 2) det ydre storbyområde ("byfingrene"), 3) de grønne kiler og 4) det øvrige hovedstadsområde.

Det er alene i håndfladen og byfingrene, der kan ske byudvikling af regional betydning.

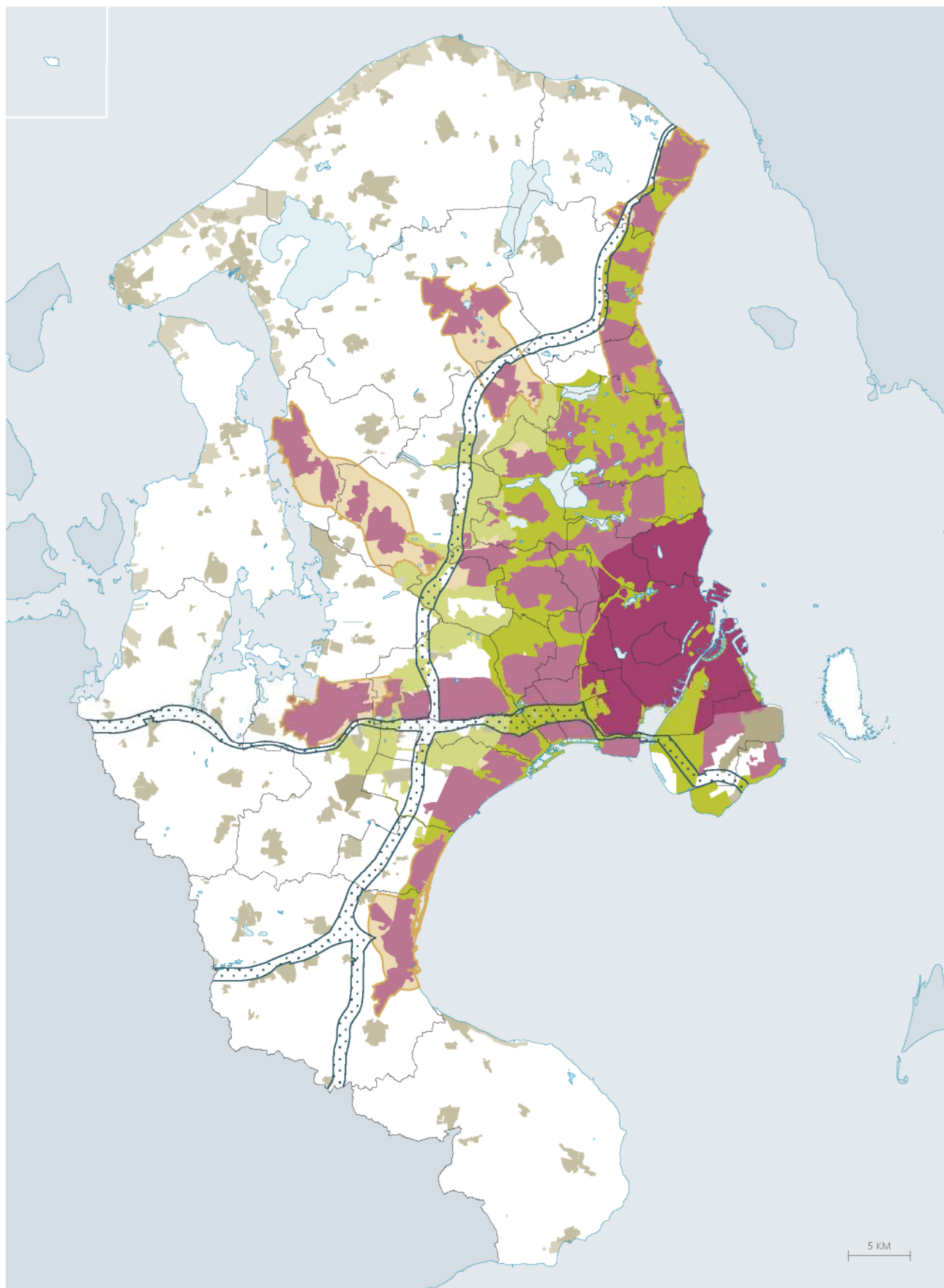
I *håndfladen* kan der ikke udlægges yderligere byzone: Området er til gengæld karakteriseret ved store byomdannelsesmuligheder.

Byfingrene omfatter udover de eksisterende byområder i byfingrene en række landområder, hvor kommunerne får råderum til selv at udlægge ny byzone. Landområderne er inden for den 4. grønne ring fastlagt som konkrete, principielle udpegninger og uden for den 4. grønne ring som et principielt 2 km bredt bælte på begge sider af de radiale baner. Udlægning af ny byzone forudsætter, at byudviklingsinteressen i den kommunale planlægning er afvejet med andre arealinteresser, f.eks. natur, landskaber, drikkevand mv. Det skal ske i respekt for de overordnede interesser og reglerne i Fingerplan 2007.

De grønne kiler må ikke inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsanlæg. De er fastlagt svarende til de grønne kiler i HUR's Regionplan 2005.

Det øvrige hovedstadsområde er områderne uden for købstadsringen og områder mellem byfingrene, som ikke indgår i de grønne kiler. Planloven bestemmer, at

De 4 geografiske delområder



- | | | |
|---|---|--|
| DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN) | GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER) | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE) |
| DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE) | GRØNNE KILER (YDRE KILER) | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE) |
| DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE) | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE) | TRANSPORTKORRIDOR |
| | | LUFTHAVNE |

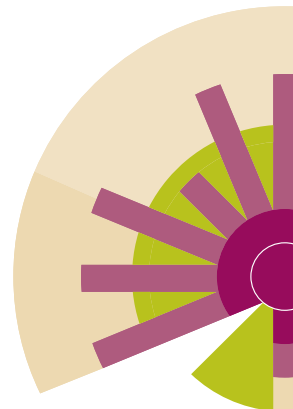
den kommunale planlægning skal sikre, at byudvikling i det øvrige hovedstadsområde er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

Fingerplan 2007 skaber grundlag for langsigtet planlægning

HUR's Regionplan 2005 giver et overordnet grundlag for kommunernes planlægning af byudviklingen i hovedstadsområdet i planperioden frem til 2017. Der er udviklingsmuligheder i alle egne af hovedstadsområdet. Kommunerne har i dag et betydeligt råderum i den kommunale planlægning.

Med HUR's Regionplan 2005 er skabt en rummelighed på 116.000 boliger, hvortil skal lægges den ny boligrummelighed, som kan tilvejebringes ved omdannelse af ældre erhvervsområder. HUR skønner i Regionplan 2005, at der er behov for et samlet boligbyggeri på op til 75.000 boliger i planperioden. I de seneste 12 år er der bygget i alt 53.000 boliger i hovedstadsområdet.

Kilder: HUR's Regionplan 2005 og Danmarks Statistik, Statistikbanken.



Fornyelse af eksisterende byområder

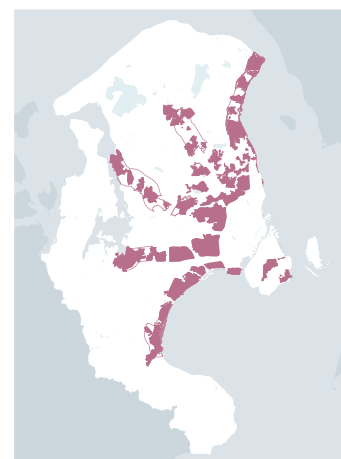
En af de største udfordringer for planlægningen er fornyelsen af eksisterende byområder. For få årtier siden blev Københavns Kommune betragtet som fuldt udbygget, og kun en mindre del af det samlede nybyggeri fandt sted i kommunen. I dag tegner København sig for en meget stor del af nybyggeriet i hovedstadsområdet. Der frigøres løbende nye arealer til omdannelse, som samlet indebærer, at Københavns Kommune kan rumme en meget stor vækst i de kommende årtier. Fornyelse eller omdannelse af ældre erhvervsområder er i stigende omfang et plantema også i de nære forstæder. I købstæderne og øvrige dele af byfingrene vil en stadig større del af den fremtidige byudvikling ligeledes ske i eksisterende byområder.

Mulighed for udlægning af ny byzone i byfingrene

Alligevel finder Miljøministeriet, at kommunerne allerede med dette første landsplandirektiv – Fingerplan 2007 – bør have yderligere muligheder for at tilrettelægge en langsigtet byudvikling i tilknytning til den eksisterende fingerbystruktur. Det sker for på lang sigt at kunne fastholde fingerbystrukturen og at imødegå en uhensigtsmæssig spredning af den byvækst, som skabes af den økonomiske udvikling i de indre dele af storbyområdet.

I afgrænsningen af det ydre storbyområde indgår landområder på samlet 7.700 ha., hvoraf skønsmæssigt godt 2.000 ha. er omfattet af prohibitiv beskyttelse i form af fredninger, internationale beskyttelsesområder o.lign.

Til illustration skønnes – ud fra en meget forenklet vurdering – den del af landområdet i byfingrene, som ikke er omfattet af prohibitiv beskyttelse, at kunne rumme mere end 100.000 boliger. Forudsætningerne er, at andre arealinteresser ikke gør sig gældende, og at arealerne alene bebygges med tæt-lav boligbebyggelse. Andre arealinteresser – landskabelige, bymæssige, hensyn til drikkevand etc. – kan reducere mulighederne for boligbyggeri.



Samlet giver det mulighed for byudvikling af regional betydning, som rækker væsentligt ud over den 12 årige planperiode. Fingerplan 2007 giver dermed kommunerne mulighed for i deres planlægning at sætte fokus på de fremtidige, langsigtede byudviklingsmuligheder i det ydre storbyområde. Hermed kan der i løbet af de næste generationer af kommuneplaner tages stilling til en endelig afgrænsning mellem byfingrene, som rækker ud til købstæderne, og de landskabelige kiler imellem. Der skal samtidig tages stilling til, i hvilken takt udbygningen af de forskellige dele af byfingrene kan ske.

Rækkefølge sikrer overordnede og kommunale hensyn

Udlægning af ny byzone og byomdannelse af regional betydning forudsætter rækkefølge. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed. Rækkefølge fastlægges i dialog med staten ud fra både overordnede og kommunale hensyn. Rækkefølge skal sikre en række overordnede hensyn: at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at der er en rimelig balance mellem forventet byggeaktivitet og planlagt rummelighed i planperioden, og at der sker en balanceret udvikling inden for hovedstadsområdet. Rækkefølge skal give kommunerne mulighed for at planlægge på et sigt, som rækker ud over den lovbestemte 12 årige planperiode. Udbygning af stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, har høj prioritet og bør fremmes.

Miljørigtig lokalisering – stationsnærhedspolitikken justeres

Regeringen fastslår i Landsplanredegørelsen 2006, at stationsnær lokalisering af persontrafikskabende byfunktioner fortsat skal være det overordnede lokaliseringsprincip.

Hovedstadsområdet skal kunne tilbyde en bred vifte af attraktive lokaliseringsmuligheder. Miljørigtig lokalisering, hvor de trafikale og miljømæssige effekter af lokaliseringen er i fokus, vil styrke hovedstadens konkurrenceevne.

Stationsnær lokalisering er et vigtigt virkemiddel, hvis vi skal begrænse trængslen og undgå at vejene sander til i trafik. Det er samtidig et afgiftsfrit virkemiddel baseret på den enkeltes frie valg. Stationsnær lokalisering indebærer, at pendlere og andre rejsende tilbydes et friere valg af transportmiddel. Den enkelte borger får frihed til at vælge den transportløsning, som passer hende eller ham bedst. Folk uden bil tilbydes den nødvendige mobilitet, og bilister tilbydes en alternativ rejseform. I det omfang den kollektive transport opleves mere attraktiv end kørsel i egen bil, vil flere lade bilen stå og i stedet vælge den kollektive rejseform. Stationsnær lokalisering viser sig at have en betydelig effekt på pendlernes transportadfærd. Undersøgelser viser, at effekten opnås ved lokaliseringer i gangafstande på op til 600 m fra stationerne. Der er derimod ikke påvist effekter af busnær lokalisering. Heller ikke ved velbetjente busterminaler.

De 1.000 ansatte i Carl Bro's hovedsæde 2 km fra Glostrup station kører dagligt 10.000 km længere i bil end de 1.000 ansatte i Cowi's hovedsæde tæt ved Lyngby station. Dobbelt så mange Cowi-ansatte som Carl Bro-ansatte benytter kollektiv transport. Den stationsnære lokalisering bidrager dermed væsentlig til at reducere trængslen på vejnettet i myldretiden.

På højindkomstarbejdspladsen Ferring International i Ørestad benytter næsten 60% af de dansk bosatte ansatte dagligt kollektiv transport mellem bolig og arbejde, mens færre end 40% benytter bil. Der er således væsentligt flere, der benytter kollektiv transport end bil, selvom de ansatte generelt råder over bil, og selvom Ferring ligger ved det overordnede motorvejsnet. Havde Ferring ligget f.eks. i Lautrupparken i Ballerup skønnes 75-80 % at have benyttet bil, og under 20 % kollektiv transport.

Kilder: Peter Hartoft-Nielsen: "Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter", By- og Landsplanserien nr. 18, Forskningscentret for Skov & Landskab, Hørsholm, 2002, Peter Hartoft-Nielsen: "Metroens effekt på ansattes transportadfærd- første, anden og tredje delundersøgelse" Arbejdsnotat nr. 47, Skov & Landskab, Hørsholm 2003 og Peter Hartoft-Nielsen: "Metroens effekt på ansattes transportadfærd- fjerde og femte delundersøgelse" Arbejdsrapport Skov & Landskab nr. 3, Hørsholm 2004.

Princippet om stationsnær lokalisering blev introduceret med Hovedstadsrådets Regionplan 1989 og er siden fastholdt i den regionale planlægning. Der er imidlertid endnu ikke sket den tilsigtede forskydning af større kontorbyggeri, arbejdspladser og befolkning til de stationsnære områder. Uden for centalkommunerne udgør det stationsnære kontorbyggeri under 40% af det samlede kontorbyggeri, som er nyopført siden 1990. Der har været fald i antallet af arbejdspladser i de stationsnære områder i en periode med samlet vækst i antal arbejdspladser i hovedstadsområdet.

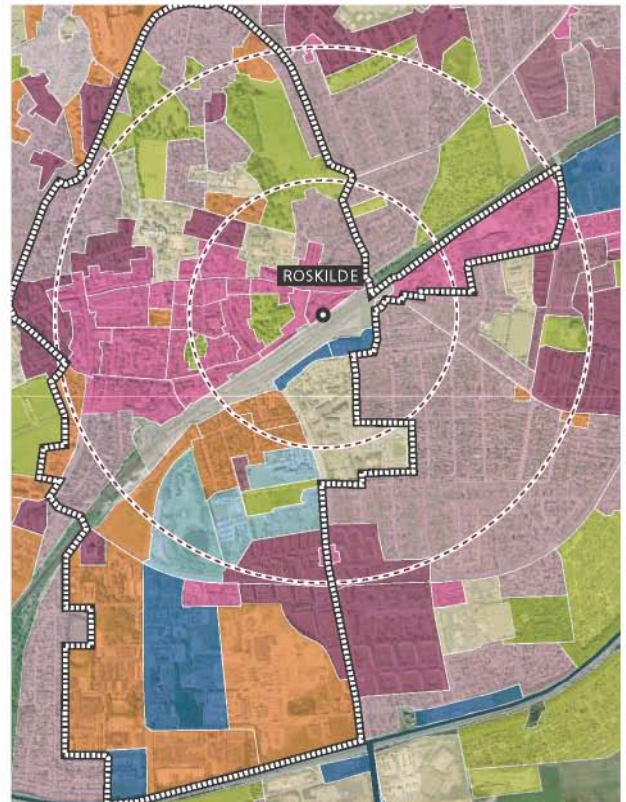
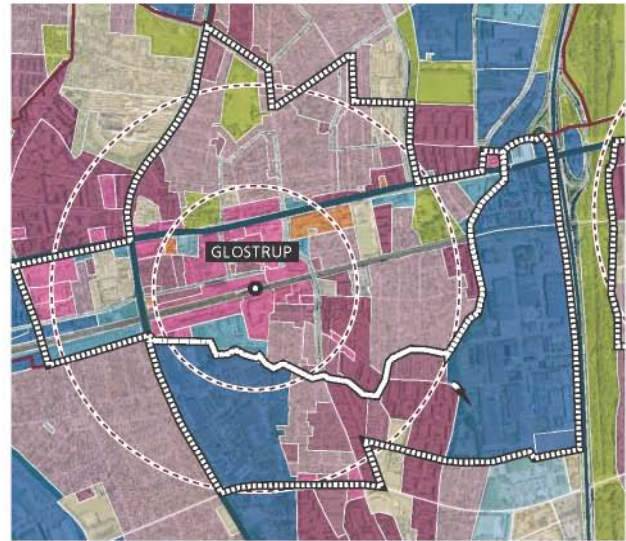
I 2004 blev indført et princip om såkaldte "amøbeafgrænsninger", som gav kommunerne friere muligheder til at afgrænse de stationsnære områder og tilpasse dem de bymæssige sammenhænge og vej- og trafikstrukturen i området. Det blev endvidere lagt fast, at kontor- og serviceerhverv af begrænset omfang og lokal karakter kan lokaliseres uden for de stationsnære områder.

Miljøministeriet har undersøgt, hvordan kommunerne har afgrænset de stationsnære områder og efter hvilke kriterier. Konklusionen er, at kommunerne – med få undtagelser, herunder centalkommunerne – generelt har afgrænset de stationsnære områder, således at det omfatter områder, hvori lokalisering ikke vil få de tilsigtede trafikale effekter. Omkring mange stationer er foretaget afgrænsninger op til godt 1.500 – 2.000 m fra stationerne, som det fremgår af eksemplerne side 20 og 21. Der er ikke redegjort for de trafikale effekter af afgrænsningerne.

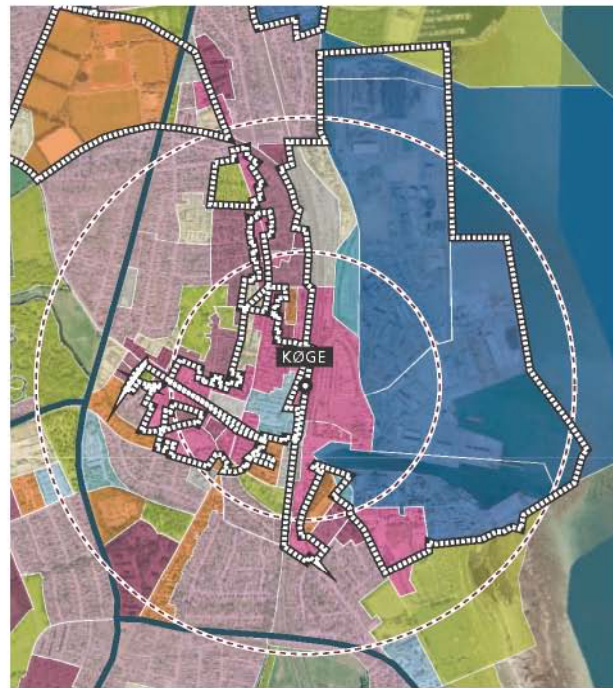
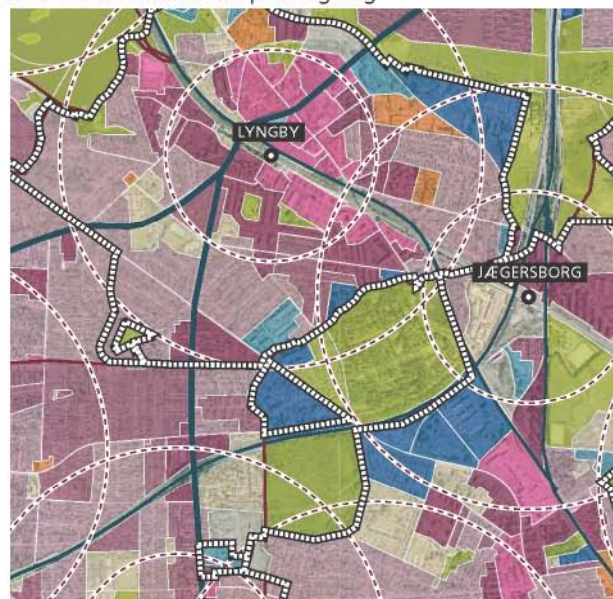
Regeringen er af den opfattelse, at der er en samfundsmæssig nytteværdi i at lokalisere flere af de større kontorbyggerier sådan, at den ønskede trafikale effekt opnås. Miljørigtig lokalisering skal fremmes.

Fingerplan 2007 fastlægger derfor en justering af stationsnærhedspolitikken. Ud fra de trafikale hensyn er det afgørende, at det er de største kontorarbejdspladser, de store regionalt orienterede institutioner og andre større rejsemål, som placeres i gangafstand fra velbetjente stationer, især knudepunktstationerne. Fingerplan 2007 fastlægger derfor, at kontorbygninger over 1.500 etagemeter uden videre kan placeres i det "stationsnære kerneområde", som kommunerne kan afgrænse

Eksempler på såkaldte amøbeafgrænsninger af stationsnære områder i den kommunale planlægning

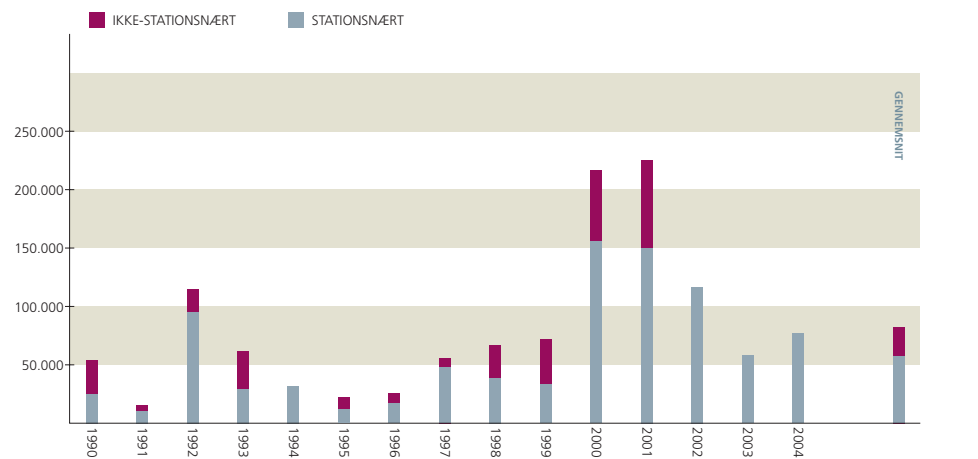


Eksempler på såkaldte amøbeafgrænsninger af stationsnære områder i den kommunale planlægning

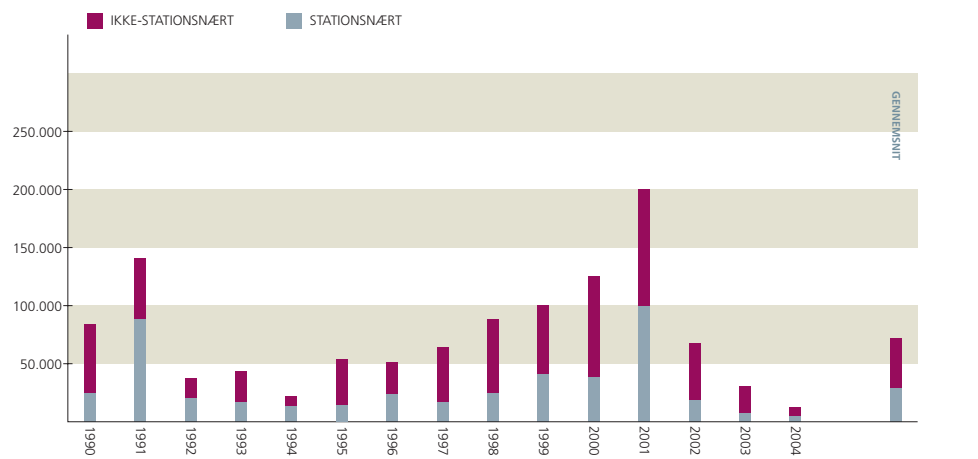


-  AFGRÆNSNING AF DET STATIONSNÆRE OMRÅDE
-  KOMMUNEGRÆNSE
-  OVERORDNET VEJ
-  MOTORVEJ
-  500 OG 1.000 M. FRA STATION
-  LANDSBY
-  ÅBEN-LAV BOLIGER
-  TÆT-LAV BOLIGER
-  ETAGEBOLIGER
-  BLANDEDE FORMÅL, F.eks. BOLIGER OG ERHVERV
-  CENTERFORMÅL M.V.
-  OFFENTLIG ADMINISTRATION, KURSUSCENTRE, HOTEL M.V.
-  ERHVERVSOMRÅDER MED MULIGHED FOR KONTOR- OG SERVICEERHVERV
-  OFFENTLIGE FORMÅL M.V.
-  INDUSTRI, HÅNDVÆRK, TRANSPORT M.V.
-  OFFENTLIG INFRASTRUKTUR OG TEKNIK M.V.
-  PARKER, IDRÆTSANLÆG, KIRKEGÅRDE, NATUR, LANDBRUG M.V.
-  MILITÆRT OMRÅDE

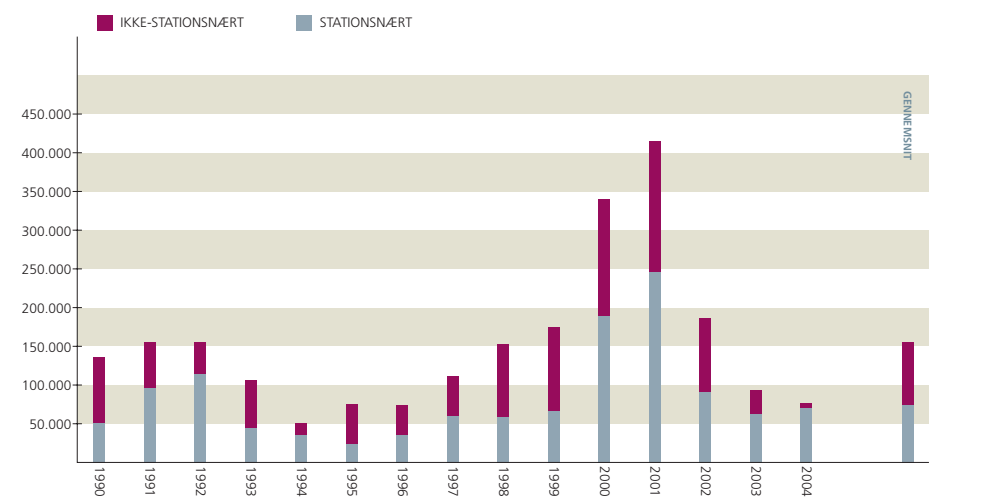
KONTORBYGGERI I CENTRAKKOMMUNERNE, PÅBEGYNDT 1990-2004. FORDELT PÅ STATIONSNÆRT OG IKKE-STATIONSNÆRT BYGGERI. ETAGEMETER



KONTORBYGGERI I OMEGSKOMMUNERNE, PÅBEGYNDT 1990-2004. FORDELT PÅ STATIONSNÆRT OG IKKE-STATIONSNÆRT BYGGERI. ETAGEMETER.

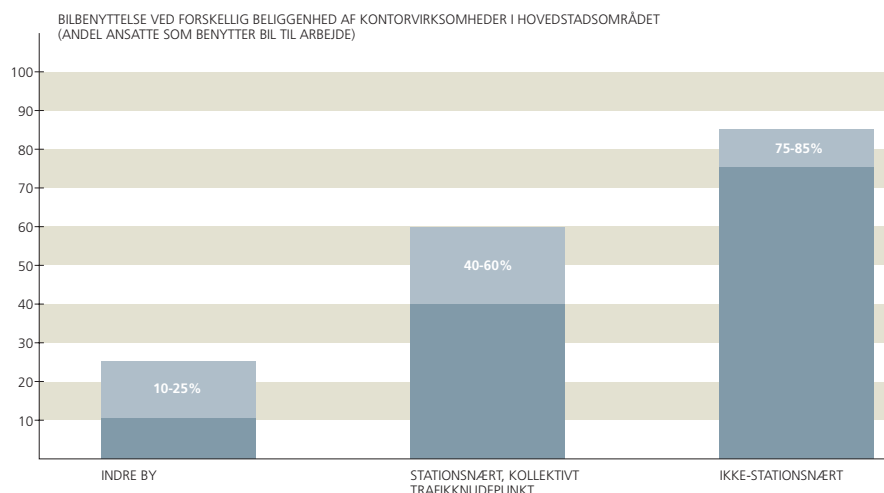


KONTORBYGGERI I HOVEDSTADSOMRÅDET, PÅBEGYNDT 1990 - 2004. FORDELT PÅ STATIONSNÆRT OG IKKE-STATIONSNÆRT BYGGERI. ETAGEMETER.



Kilde: Databasen Konbyg, Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet.

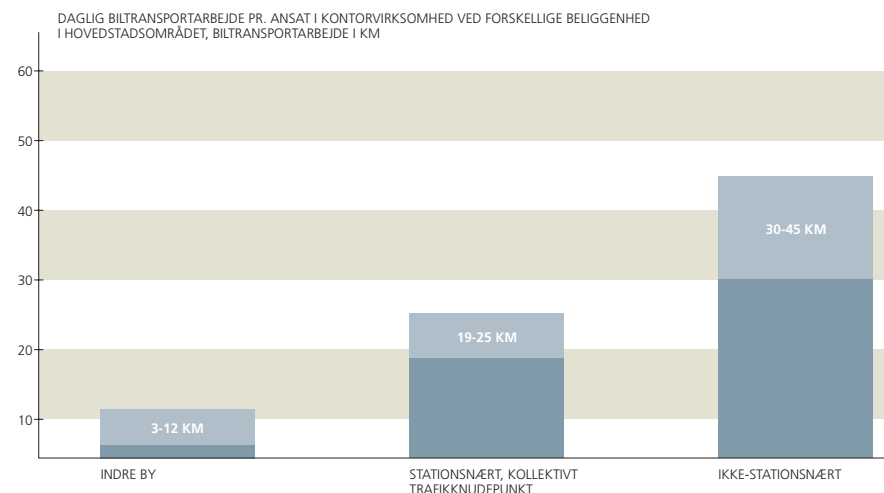
Arbejdspladslokalisering og transportadfærd



“Tommelfingerregel” om arbejdspladslokalisering og bilbenyttelse (%).

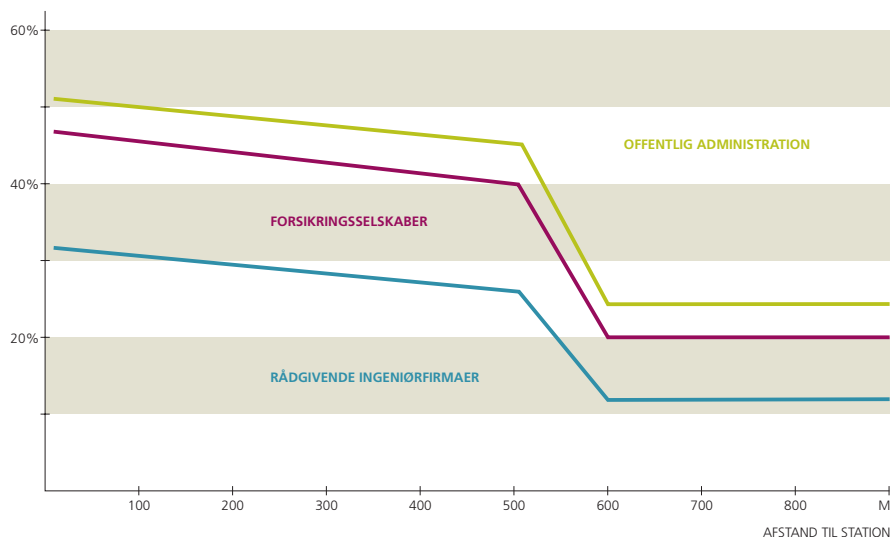
De anførte intervaller angiver, at bilbenyttelsen også afhænger af virksomhedstype, personale-sammensætning og den konkrete virksomhed. F.eks. varierer den andel af de ansatte, der bruger bil til en arbejdsplads i Indre By fra 10% til 25% afhængigt af den konkrete virksomhed. Det daglige biltransportarbejde pr. ansat varierer tilsvarende fra 3 km til 12 km afhængigt af den konkrete virksomhed.

Arbejdspladslokalisering og transportadfærd



Kilde: Peter Hartoft-Nielsen: “Arbejdspladslokalisering og transportadfærd”, By- og Landsplanserien nr. 16, Forskningscentret for Skov & Landskab, Hørsholm, 2001.

ANDEL ANSATTE SOM BENYTTET KOLLEKTIV TRANSPORT TIL OG FRA KONTORARBEJDSPLADSER



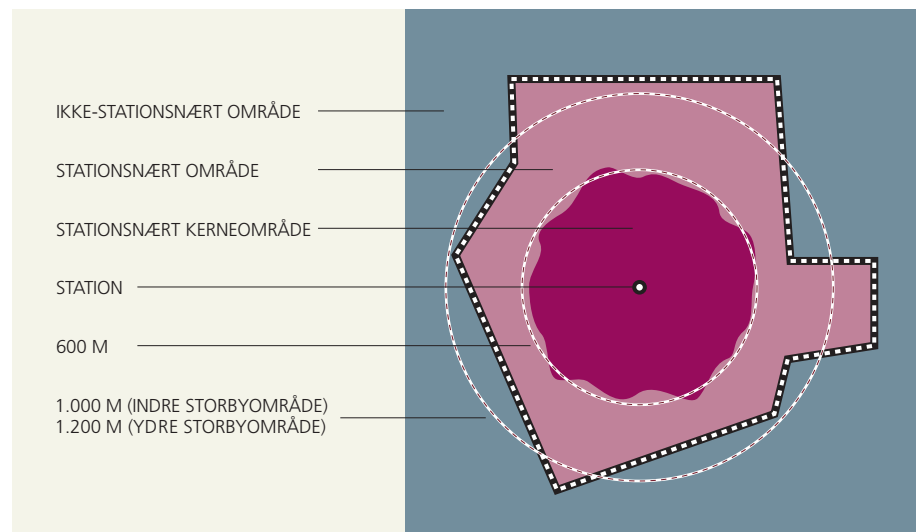
Kilde: Udarbejdet på basis af Peter Hartoft-Nielsen: “Arbejdspladslokalisering og transportadfærd”, By- og Landsplanserien nr. 16, Forskningscentret for Skov & Landskab, Hørsholm, 2001.

med udgangspunkt i gangafstande op til 600 m fra station, og således at øvrige byplanmæssige hensyn er varetaget.

Kommunerne kan fortsat fastlægge såkaldte amøbeafgrænsninger af de "stationsnære områder" ud fra principielle 1.000 m cirkelslag i det indre storbyområde (håndfladen) og ud fra principielle 1.200 m cirkelslag i det ydre storbyområde (byfingrene).

Ønsker kommunerne undtagelsesvist at lokalisere kontorbygninger o.lign. som er større end 1.500 etagemeter i de afgrænsede stationsnære områder i større gangafstand end 600 m fra stationerne, dvs. uden for kerneområdet, skal der redegøres for, hvordan kommunerne vil arbejde med supplerende virkemidler for at opnå

Principper for miljørigtig lokalisering



Område-betegnelse og kriterier for afgrænsning

Stationsnært kerneområde

Afgrænses i den kommunale planlægning med gangafstande på max. 600 m til station og ud fra øvrige byplanmæssige hensyn



Stationsnært område

Afgrænses i den kommunale planlægning med udgangspunkt i principielt 1.000 m cirkelslag i indre storbyområde og 1.200 m cirkelslag i ydre storbyområde samt ud fra øvrige byplanmæssige hensyn



Ikke-stationsnært område

De resterende byområder



Karakteristik og eksempler på lokaliseringmuligheder

Bymæssigt - høje tætheder

- Store kontor- og serviceerhverv med mange arbejdspladser (> 1.500 etm.)
- Større besøgsintensive institutioner
- Tæt boligbebyggelse
- Butikker iht. detailhandelsbestemmelserne

Bymæssigt - middelhøje tætheder

- Tæt boligbebyggelse
- Tæt-lav boligbebyggelse
- Mindre kontor- og serviceerhverv (< 1.500 etm.)
- Undtagelsesvis større kontor- og serviceerhverv med mange arbejdspladser (> 1.500 etm.) jfr. bestemmelser herom
- Lokale institutioner
- Butikker iht. detailhandelsbestemmelserne

Byområder med varierende tætheder

- Tæt og tæt lav boligbebyggelse + parcelhuse
- Lokale institutioner
- Ekstensiv håndværk, lager- og produktionserhverv
- Mindre kontor- og serviceerhverv (< 1.500 etm.)
- Tæt boligbebyggelse forudsat supplerende foranstaltninger
- Butikker iht. detailhandelsbestemmelserne



Afgrænsninger af stationsnære områder i Frederiksberg

en høj andel af rejsende med kollektiv transport. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, f.eks. direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordninger mv. Kommunerne skal redegøre for, at der kan opnås en trafikal adfærd svarende til ved en lokalisering inden for gangafstand til station. I enkelte situationer vil kommunerne dog uden videre kunne planlægge for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 m.

Med Fingerplanens bestemmelser om, at det er en kommunal kompetence at lokalisere mindre og mellemstore bygninger til kontor- og serviceerhverv op til 1.500 etagemeter, bør kommunerne overveje, om der er behov for at revurdere de foretagne afgrænsninger af de stationsnære områder.

Kommunerne kan både i det stationsnære kerneområde og i det øvrige stationsnære område satse på at skabe bymæssig bebyggelse, som det fremgår af boksen med principper for miljørigtig lokalisering. Lokaliseringsmulighederne er dog forskellige.

Rækkefølgeangivelser kan sikre sammenhængen mellem byudvikling og den trafikale infrastruktur. Rækkefølge kan samtidig sikre, at stationsnære byggemuligheder fremmes.

Miljørigtig lokalisering skal bidrage til at styrke hovedstadsområdet konkurrenceevne og fortsatte vækst. Det skal sikres, at der i alle dele af fingerbyen er tilstrækkeligt med velbeliggende stationsnære byggemuligheder, herunder særligt ved strategiske knudepunktstationer. Skov- og Naturstyrelsen vil derfor sammen med kommunerne gennemføre et projekt, der analyserer de stationsnære byggemuligheder.

De stationsnære områder skal udvikles, så der skabes attraktive lokaliseringsmuligheder. Princippet om miljørigtig lokalisering giver kommunerne mulighed for at skabe spændende og tiltrækkende bymiljøer med masser af byliv i byrummene omkring stationerne. Omdannelse af stationsnære områder skal ske under hensyntagen til de historiske og arkitektoniske værdier.

Det drejer sig uden for centalkommunerne om skønsomt årligt 12-13 kontorbygninger med mere end 1.500 etagemeter, som er omfattet af Fingerplan 2007's regel om miljørigtig og stationsnær lokalisering. Hidtil er 1 ud af 3 af disse bygninger opført inden for gangafstand fra en station.

Siden 1990 er der uden for centalkommunerne opført i alt 400 kontorbygninger med mere end 500 etagemeter. 190 er større end 1.500 etagemeter. Det er under halvdelen. De rummer mere end 85 % af det opførte etageareal og dermed af arbejdspladserne.

Kilde: Databasen Konbyg, Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet

Miljøministeriets undersøgelse viser, at de fleste kommuner har foretaget en "amøbeafgrænsning" af de stationsnære områder. I alt udgør de amøbeafgrænsede stationsnære områder 14.500 ha uden for centalkommunerne.

Der er i de seneste 15 år i gennemsnit opført 12-13 kontorbygninger uden for centalkommunerne med et bygningsareal, der er større end 1.500 etagemeter. Det er disse større kontorbygninger, som er omfattet af princippet om miljørigtig lokalisering nær stationerne i Fingerplan 2007.

De 12-13 kontorbygninger har i gennemsnit tilsammen haft et etageareal på 67.000 m². Er de f.eks. opført med en gennemsnitlig bebyggelsestæthed på 100, beslaglægger nyt kontorbyggeri omfattet af princippet om miljørigtig lokalisering nær stationerne årligt 7 ha grundareal.

Af de 14.500 ha, som er afgrænset som stationsnære områder i den kommunale planlægning, skønnes 4.150 ha at ligge inden for gangafstand til en station.

Kommunerne har afgrænset de stationsnære områder meget forskelligt. Frederiksberg Kommune har valgt at målrette lokaliseringen af større kontorarbejdspladser til mindre områder tæt på stationerne. I alt er 50 ha ud af kommunens samlede areal på 870 ha afgrænset som stationsnære. Alle 50 ha ligger inden for gangafstand fra en station. Afgrænsningerne er vist på kort øverst på forrige side.

Gentofte Kommune er også godt betjent med stationer, om end ikke så fintmasket og højfrekvent som Frederiksberg. Gentofte Kommune har udpeget godt 1.900 ha ud af kommunens i alt 2.550 ha som stationsnære områder. Undtaget er parker, skove mv. Af de 1.900 ha skønnes ca. 575 ha at ligge inden for gangafstand fra en station.

På kortene side 20 og 21 er vist 11 eksempler på afgrænsninger af de stationsnære områder i den kommunale planlægning. Alt i alt er 3.200 ha omkring de 11 stationer afgrænset som stationsnære områder. Det skønnes, at 760 ha ligger inden for gangafstande fra stationerne. Knap 900 ha ligger uden for 1.000 m-cirkelslagene omkring stationerne.

Nye muligheder for planlægning af byudvikling uden for fingerbyen

Uden for fingerbyen skal der vises tilbageholdenhed med byudviklingen. De grønne kiler skal helt friholdes for bymæssig bebyggelse, mens der i det geografiske delområde, som kaldes "det øvrige hovedstadsområde", kan ske byudvikling af lokal karakter.

Fingerplan 2007 bestemmer, at der i den kommunale planlægning kan udlægges ny byzone i det øvrige hovedstadsområde, når det respekterer de overordnede interesser, herunder at byudviklingen er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

HUR's Regionplan 2005 giver samlet set mulighed for en betydelig boligtilvækst uden for fingerbyen. Mulighederne for boligtilvækst er relativt større end mulighederne inden for fingerbyen.



Med Regionplan 2005's udlæg af arealer til ny byzone til boligformål kan boligbestanden i de "gamle" kommuner uden for fingerbyen vokse med i alt 24%. De samlede arealudlæg og omdannelsesmuligheder i hovedstadsområdet muliggør en vækst i boligbestanden på 12-14 %, eller det halve af den mulige vækst uden for fingerbyen. HUR angiver i Regionplan 2005, at der kan forventes en vækst i hovedstadsområdets samlede boligbestand på 8-9 % i den kommende 12 års planperiode.

Miljøministeriet forventer på den baggrund, at der næppe i de kommende år vil være et generelt behov for udlæg af ny byzone i det øvrige hovedstadsområde. Fingerplan 2007 giver imidlertid allerede nu kommunerne et yderligere råderum til selv at udlægge ny byzone og således til at bestemme, hvor byudviklingen skal ske. Byudviklingsinteresserne skal afvejes med andre arealinteresser i den kommunale planlægning med respekt for de overordnede interesser. Forudsætningen er desuden, at der som i Regionplan 2005 angives rækkefølge. I den nuværende situation med meget betydelige arealudlæg til boligtilvækst vil nyudlæg forudsætte, at den uudnyttede byzone reduceres tilsvarende, eller at rækkefølgebestemmelser angiver, at det nyudlagte areal eller et tilsvarende areal i den uudnyttede byzone tidligst kan udbygges efter planperiodens udløb.

Kommunerne får hermed både mulighed for selv at bestemme, hvor den fremtidige byudvikling skal ske og mulighed for at planlægge langsigtet. Samtidig sikres det, at byvækst uden for fingerbyen ikke sker på bekostning af byvækst i fingerbyen.

Storbyområdets vækst betyder, at landskabet vil være udsat for et særligt pres. Kommunerne bør derfor i forbindelse med byudvikling, placering af rekreative anlæg, trafik- og forsyningsanlæg mv. vægte hensynet til landskabs-, natur- og kulturværdier højt. Det bliver kommunernes opgave at understøtte og udvikle kvalitetene i landskaberne, så de hænger sammen på tværs af kommunegrænserne. Der skal fortsat i byområdernes nærhed findes et åbent, varieret landskab.

Større byudvikling af regional betydning i det geografiske område, som i Fingerplan 2007 er afgrænset som "det øvrige hovedstadsområde", forudsættes at ske som led i en forlængelse af byfinger. Byfingerforlængelser fastlægges i landsplan-direktiv og indebærer en samlet planlægning af byudvikling og trafikal infrastruktur, herunder kollektiv trafikbetjening svarende til kvaliteten i byfingerne.

Når udbygningsmulighederne i den nuværende fingerby i højere grad er udtømte, end tilfældet er i dag, vil der være behov for forlængelser af en eller flere byfingre.

Som opfølgning på Landsplanredegørelsen 2006 og HUR's regionplan 2005 har Miljøministeriet allerede nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Transport- og Energiministeriet, Lejre, Roskilde og Køge Kommuner samt Region Sjælland, som skal drøfte potentialerne ved mulige forlængelser af Roskilde-fingeren mod Ringsted og / eller Holbæk.

Miljøministeriet drøfter tilsvarende byudvikling i Nordsjælland med 7 nordsjællandske kommuner. Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Frederiksværk-Hundested, Gribskov, Helsingør og Hillerød Kommuner deltager sammen med Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet og Region Hovedstaden i et dialogprojekt om den fremtidige byudvikling i Nordsjælland i såvel de ydre byfingre som udenfor.

Formålet med dialogprojektet er en samlet drøftelse af de fremtidige byudviklingsmuligheder i Nordsjælland på kortere og længere sigt. Staten ønsker dialog med Hillerød og Allerød Kommuner om placering samt forudsætninger for eventuel etablering af en ny station mellem Hillerød og Allerød. Tilvejebringelse af attraktive lokaliseringmuligheder for videnserhverv og kontorarbejdspladser omkring en ny station i den ydre Hillerød-finger vil sammen med den ny by i Store Rørbæk kunne få stor betydning for udviklingen i hele Nordsjælland. Dialogprojektet vil endvidere belyse de langsigtede muligheder ved eventuelle fingerforlængelser og drøfte udmøntningen og konkretiseringen af planlovens overordnede regler om byudvikling af lokal karakter uden for fingerbyen.

Miljøministeriet drøfter endvidere sammen med kommunerne i den sydlige del af Køge Bugt fingeren inkl. Stevns Kommune, Transport- og Energiministeriet og Region Sjælland den fremtidige byudvikling i den sydlige del af hovedstadsområdet.

Fornyelse og omdannelse af ældre erhvervsområder

Det er en overordnet interesse, at der i hovedstaden er et stort udbud af velplacerede arealer til en bred vifte af erhvervs- og virksomhedstyper. Det er et helt basalt vilkår for at sikre hovedstadens konkurrenceevne. Det gælder ikke kun videnserhvervene, men også en række mere traditionelle erhverv – herunder distributions- og transporterhverv samt håndværksvirksomhed.

Det er en overordnet interesse, at der ikke sker en unødigt udflytning af traditionelle erhverv fra de indre dele til de ydre dele af storbyen eller helt ud af hovedstadsområdet. Fornyelse og omdannelse af ældre erhvervsområder kan bidrage til at begrænse nyudlæg af erhvervsarealer. Nyudlæg til traditionelle erhverv bør undgås, da der allerede findes store byggemuligheder for traditionelle erhverv i alle egne af hovedstadsområdet.

Der bør sikres centralt beliggende arealer til transporterhverv, distribution og vareforsyning. Den kommunale planlægning bør således sætte fokus på de mange velbeliggende erhvervsområder, som ligger optimalt i forhold til motorvejsnettet og det øvrige overordnede vejnet. Disse områder har en enestående regional tilgængelighed og udgør sammen med de stationsnære områder "regionale perler" af vital betydning for erhvervenes behov for et mangefacetteret udbud af velbeliggende muligheder for lokalisering i storbyen.

Fingerplan 2007 viderefører de nye muligheder for omdannelse af en række erhvervsområder langs Ring III, som efter aftale mellem staten og HUR blev fastlagt i Regionplan 2005. Fingerplan 2007 viderefører ligeledes mulighederne for omdannelse af erhvervsområder til boligformål. Fingerplan 2007 giver yderligere mulig-

heder for indplacering af kontor- og serviceerhverv i bygninger på op til 1.500 etagemeter i de ikke-stationsnært beliggende erhvervsområder.

Udgangspunktet for kommunernes planovervejelser om erhvervsområdernes fremtid bør være erhvervslivets nye behov foranlediget af den erhvervsmæssige omstrukturering og globaliseringen. Men også regionens behov for at sikre optimale lokaliseringsmuligheder for en bred vifte af erhverv, som er nødvendige for regionens fortsatte konkurrenceevne og udvikling.

Nøgleord er tilgængelighed i forhold til kollektiv trafik og vejtrafik, og udvikling af bykvalitet. I den sammenhæng skal særligt fremhæves behovet for at sikre:

- gode stationsnære lokaliseringsmuligheder af høj bymæssig kvalitet til intensive kontor- og serviceerhverv samt regionale funktioner,
- gode motorvejsnære lokaliseringsmuligheder til distributions- og transport-erhverv,
- tilstrækkelige lokaliseringsmuligheder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav,
- områder, som kan fungere som "rugekasser" for nye virksomheder og nye erhvervstyper med de særlige kvaliteter, som det forudsætter i form af bl.a. let-tilgængelige og billige lokaler,
- fortsatte lokaliseringsmuligheder for traditionelle håndværksvirksomheder nær de store bolig- og erhvervs-koncentrationer i de tætte bydele, samt
- de eksisterende erhvervsvirksomheders fortsatte udviklingsmuligheder.

Kommunerne anbefales at søge inspiration i Miljøministeriets "Håndbog om Miljø og Planlægning" (2004) og den såkaldte A-Z model til at sikre den rette virksomhed på rette sted.

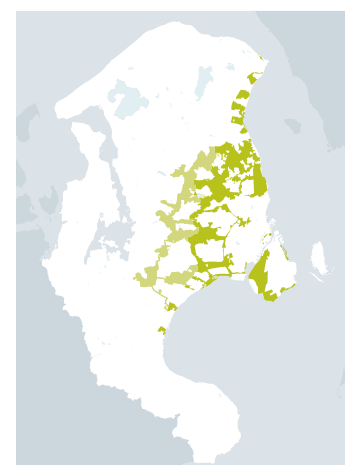
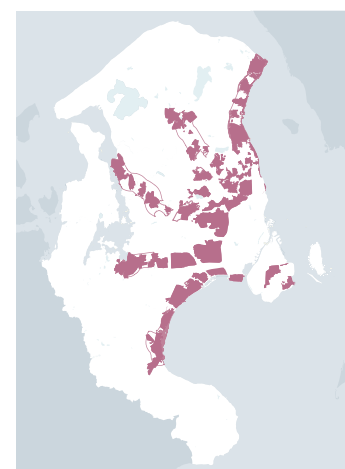
Som led i planovervejelserne bør imidlertid også inddrages andre hensyn end de snævert erhvervsmæssige. Det er en overordnet interesse, at mulighederne for boligbyggeri øges på centralt beliggende arealer, som rummer gode muligheder for at blive integreret i byområdet. For mange kommuner i hovedstadsområdet udgør omdannelsesmodne erhvervsområder den eneste mulighed for at tilgodese behov for nye boliger, arealer til offentlige formål og rekreativ anvendelse.

Det er en overordnet interesse, at der fortsat findes velbeliggende erhvervsområder i hovedstadsområdet til den mangfoldighed af erhvervsvirksomheder, som er nødvendige for storbyens udvikling og konkurrenceevne. Det er derfor vigtigt med dialog mellem kommunerne og mellem kommuner og stat om den fremtidige fornyelse og omdannelse af erhvervsområderne.

Grønne kiler og regionale friluftsområder

I vidensamfundet er kvaliteten af omgivelserne i stigende grad en forudsætning for at tiltrække virksomheder og kvalificeret arbejdskraft. København er vokset frem som en by ved havet, og kysterne og nærheden til vandet er en unik kvalitet ved landets hovedstad. Andre kvaliteter er de mange skove, søer og fritidsområder.

Disse kvaliteter er bl.a. resultatet af en langsigtet planlægning, der har sikret storbyregionen dens åbne, grønne karakter. Den regionale planlægning af de grønne områder går helt tilbage til tiden før anden verdenskrig. Fingerbystrukturen har sikret grønne kiler, som strækker sig langt ind i storbyens tætte byområder. Friluftslandskaberne er således blevet udviklet i takt med byudviklingen. Den klare adskillelse mellem by og land er en kvalitet, som fremover skal fastholdes.



De grønne kiler mellem byfingrene udgør værdifulde lokale daglige fritidslandskaber for de tilgrænsende kommuner, og er samtidig de nærmeste større udflugtslandskaber for befolkningen i det tæt bebyggede indre storbyområde. Fælles for de grønne kiler er, at de går på tværs af kommunegrænserne og indgår i en regional sammenhæng.

De grønne kiler er af sundhedsmæssig betydning for hele hovedstadsområdet som rekreatiomsområder, der giver oplevelsesmuligheder og medvirker til at nedsætte psykisk stress.

Planloven og Fingerplan 2007 sikrer, at de udpegede grønne kiler og ringe friholdes for bebyggelse og bymæssige fritidsanlæg. Det bliver kommunernes opgave at understøtte og udvikle kvaliteterne i landskaberne, så de hænger sammen på tværs af kommunegrænserne.

Fingerplan 2007 viderefører de kileforlængelser og den 4. grønne ring, som er fastlagt i Regionplan 2005. Vedrørende Flyvestation Værløse fremgår det af Regionplan 2005, at forlængelsen af Hjortespringkilen skal omfatte de centrale arealer på Værløse Flyveplads og skal udgøre et helt afgørende forbindelsesområde af regional betydning – men at den fremtidige afgrænsning af bebyggelse til egentlige bymæssige formål samt til rekreative anlæg og arealer ikke er afklaret endeligt. Den i Regionplan 2005 forudsatte arbejdsgruppe er nedsat.

De nye grønne kiler supplerer og videreudvikler den oprindelige Fingerplan, og giver nye lokaliseringsmuligheder for en række friluftsanlæg til organiseret sport. De nye, grønne kileområder kan på den måde være med til at aflaste de oprindelige indre grønne kiler for det store pres, der er for at placere lokale, ofte arealkrævende friluftsanlæg, der virker begrænsende for den almene adgang og rekreative benyttelse.

Kilerne har igennem tiden været genstand for et betydeligt planlægningsarbejde for at sikre dem som offentligt tilgængelige friluftsområder for storbyens befolkning. Senest har HUR i tæt samarbejde med de berørte kommuner udarbejdet en række planer for de nye, grønne kileområder, som indeholder konkrete anbefalinger til videre planlægning og realisering i kommunerne.

Med kommunalreformen overtager kommunerne ansvaret for den videre forpligtende planlægning og realisering af de grønne kiler. Kommunerne får derved også hovedansvaret for den regionale grønne struktur. Staten opfordrer kommunerne til at fortsætte det tværkommunale samarbejde om at realisere planerne for de enkelte dele af kilerne, og således bruge det kommunale råderum til gavn for både det lokale friluftsliv og storbyens befolkning som helhed. Opgaven er blandt andet at sikre flere opholdsmuligheder og at øge kilernes tilgængelighed. Det kan ske ved etablering af sammenhængende stiforløb både gennem de enkelte kiler og på tværs mellem kilerne.

Staten ønsker dialog om planlægningen

Med Forslag til Fingerplan 2007 inviterede Miljøministeriet kommunerne til at indgå i en dialog om den fremtidige planlægning i hovedstadsområdet. Ministeriet finder, at der aktuelt er et særlig behov for dialog om:

Den langsigtede byudvikling og trafikale betjening i Nordsjælland. I dialogen deltager Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet, Region Hovedstaden og syv nordsjællandske kommuner. Dialogen omfatter strategier for byudvikling i byfingrene og uden for. Der drøftes placering samt forudsætninger for eventuel etablering af

en ny station mellem Hillerød og Allerød og de overordnede rammer for byudvikling omkring en ny station. Der skal endvidere drøftes byudvikling af lokal karakter i det øvrige hovedstadsområde.

Den langsigtede byudvikling og trafikale betjening mod Syd. Der føres tilsvarende dialog mellem staten og de sydlige kommuner i Køge Bugt fingeren inkl. Stevns kommune om byudvikling i den sydlige del af hovedstadsområdet.

Fornyelse og omdannelse af ældre erhvervsområder langs Ring III. Der er allerede skabt nye muligheder for omdannelse af en række erhvervsområder langs Ring III og for omdannelse af erhvervsområder til boligformål. Fingerplan 2007 giver herudover nye muligheder for indplacering af mindre kontor- og serviceerhverv – dvs. bygninger mindre end 1.500 etagemeter i de ikke-stationsnært beliggende erhvervsområder. Fornyelse og omdannelse af erhvervsområderne skal ske på en sådan måde, at der fortsat findes velbeliggende erhvervsområder i hovedstadsområdet til den mangfoldighed af erhvervsvirksomheder, som er nødvendige for storbyens udvikling og konkurrenceevne. Det er derfor vigtigt med dialog mellem kommunerne og mellem kommuner og stat om den fremtidige fornyelse og omdannelse af erhvervsområderne.

De tre dialogprojekter supplerer de to dialogprojekter, som følger op på Landsplanredegørelsen 2006 om:

De langsigtede byudviklingspotentialer og trafikale betjening ved eventuelle forlængelser af Roskildefingeren mod Holbæk og/eller Ringsted. Der er etableret en arbejdsgruppe med deltagelse af Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet, Køge, Lejre og Roskilde kommuner samt Region Sjælland.

De langsigtede byudviklingsmuligheder langs Øresund i Københavns Kommune og den trafikale betjening heraf. Der etableres en arbejdsgruppe med Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet og Københavns Kommune.

Efter ønske fra de tre kommuner i Bycirkel-samarbejdet: Ballerup, Egedal og Frederikssund Kommuner vil Miljøministeriet endvidere tage initiativ til et dialogprojekt om udnyttelse af de store, regionale udviklingsmuligheder, der er i Frederikssunds-fingeren. De tre kommuner fremhæver særligt de store stationsnære byggemuligheder. Transport- og Energiministeriet og Region Hovedstaden inviteres til at deltage i dialogprojektet sammen med de tre kommuner.

Appendix:

Boligrummelighed og boligbyggeri

Erhvervsrummelighed og erhvervsbyggeri

Byudviklings- og byomdannelsesområder
af særlig strategisk betydning

Boligrummelighed og boligbyggeri

Fingerplan 2007 skal sikre, at der i hovedstadsområdet er et rigeligt og varieret udbud af boligbyggemuligheder i de kommende 12 år.

En opdatering af HUR's rummelighedsopgørelse viser, at der med Regionplan 2005 er tilvejebragt en samlet boligrummelighed i hovedstadsområdet som helhed på 116.000 boliger. Hertil kommer nye muligheder for omdannelse af ældre erhvervsområder til boligområder. Samlet giver den overordnede planlægning aktuelt muligheder for et boligbyggeri, som svarer til omfanget af nybyggede boliger i de seneste 25 år. Fra 1981-2005 er der samlet bygget i alt 127.000 boliger i hovedstadsområdet.

I 1980'erne blev der i gennemsnit årligt bygget 6.000 boliger, i 1990'erne 4.400, mens der efter årtusindeskiftet er bygget 4.850 årligt i hovedstadsområdet som helhed. Omfanget er steget de seneste par år og var i 2005 helt oppe på 7.200 boliger. Selv om boligbyggeriet fortsætter på samme høje niveau som i 2005 er den samlede boligrummelighed betydelig og rækker til boligbyggeriet i den kommende planperiode. HUR skønnede i Regionplan 2005, at der var behov for at bygge 75.000 boliger i den kommende planperiode. Det indebærer et årligt byggeri på godt 6.000 boliger.

Fingerplan 2007 giver kommunerne mulighed for at udlægge yderligere ny byzone til boligformål, som skal rækkefølgeangives i den kommunale planlægning ud fra overordnede og kommunale hensyn.

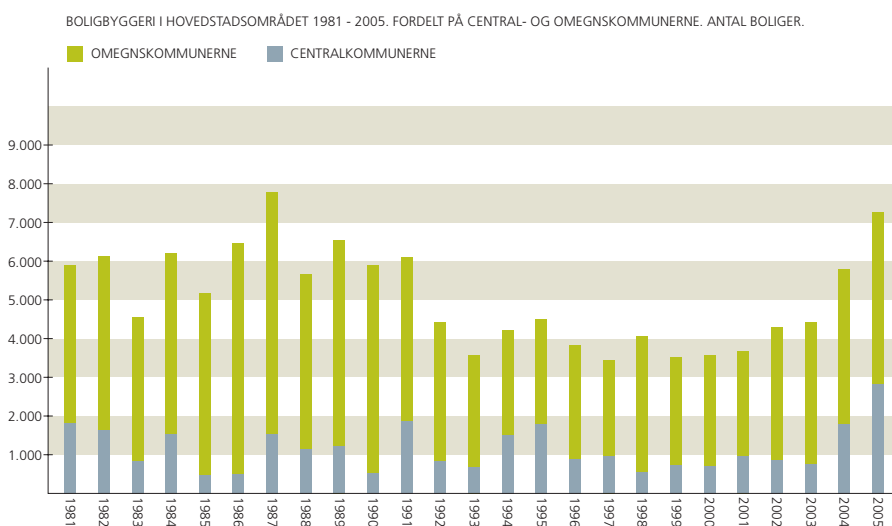
Fingerplan 2007 afgrænser byfingrene, så de udover det eksisterende byområde på 35.000 ha rummer et landområde på 7.700 ha, hvoraf godt 2.000 ha skønnes at være omfattet af prohibitiv beskyttelse i form af fredninger, internationale naturbeskyttelsesområder etc. Udnyttes hele det ikke-prohibitivt beskyttede landområde med tæt lav boligbebyggelse kan det skønsmæssigt rumme mere end 100.000 boliger. Andre arealinteresser – landskabelige eller bymæssige – kan reducere denne rummelighed. De potentielle langsigtede byudviklingsmuligheder er under alle omstændigheder af betydelig omfang.

Det høje prisniveau og de kraftige prisstigninger på boliger i hovedstadsområdet har medført at mange, især unge familier og førstegangskøbere af ejerboliger, har måttet bosætte sig i periferien af eller uden for hovedstadsområdet. Flere kommuner oplever, at de hverken i kommunen eller nærmeste omegn kan tilbyde boliger til folk med almindelige indkomster.

Samtidig har prisstigningerne ikke medført et øget boligbyggeri af et omfang, som man umiddelbart kunne forvente, når man yderligere tager de store, uudnyttede byggemuligheder i den regionale planlægning i betragtning.

Kommunerne planlægger deres boligudbygning ud fra lokale hensyn, herunder social infrastruktur og kommunaløkonomi. Det bør overvejes, om det regionale perspektiv i planlægningen af boligudbygningen bør styrkes, og i givet fald hvordan.

Miljøministeriet vil derfor som opfølgning på Landsplanredegørelsen 2006 iværksætte et analysearbejde, der skal belyse barrierer for omsætningen af regionplanens byggemuligheder til kommune- og lokalplanlagte byggemuligheder og faktisk nybyggeri.



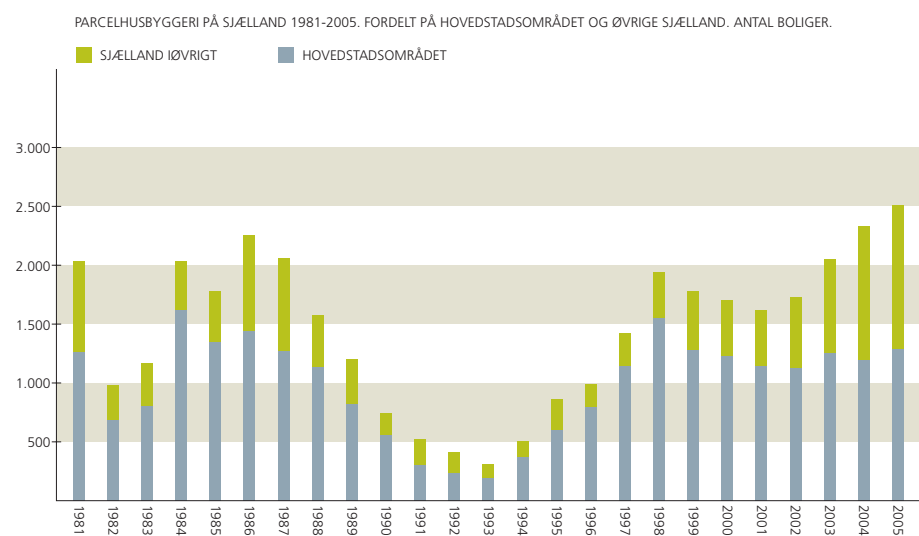
Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken (se i øvrigt tabel 1, side 46).

De seneste år har været kendetegnet ved et stigende parcelhusbyggeri. I de seneste 25 år er der i gennemsnit bygget 1.000 parcelhuse om året i hovedstadsområdet. I årene 1990 til 1995 var niveauet meget lavt, men er i de seneste år steget til 1.200 – 1.300 årligt. Samtidig er parcelbyggeriet steget på Sjælland uden for hovedstadsområdet. Der er i de allerseneste år bygget næsten lige så mange parcelhuse i det øvrige Sjælland som i hovedstadsområdet, mens niveauet tidligere lå på under det halve. Samlet er der på hele Sjælland i gennemsnit bygget godt 2.000 parcelhuse om året efter årtusindeskiftet, med en foreløbig kulmination i 2005 med 2.500 parcelhuse.

Den opdaterede rummelighedsopgørelse viser, at der aktuelt i den overordnede planlægning er byggemuligheder til knapt 19.000 parcelhuse i hovedstadsområdet. I forhold til det aktuelle (høje) byggeniveau i hovedstadsområdet rækker rummeligheden til planperioden. Øges byggeniveauet f.eks. i form af at et større del af parcelhusbyggeriet på Sjælland igen sker i hovedstadsområdet, kan det i løbet af en årrække blive nødvendigt at øge rummeligheden til parcelhuse. Det kan eventuelt ske ved fremrykning af langsigtede byggemuligheder i den kommunale planlægning. Miljøministeriet vil derfor årligt sikre et opdateret datagrundlag vedrørende byggeri, byggemuligheder og den kommunale planlægning.

Boligrummelighed i fingerbyen er opgjort til knapt 100.000 boliger. Godt halvdelen af byggemulighederne findes i håndfladen. Alene i centralkommunerne kan der bygges 45.000 boliger. Det muliggør et historisk set meget stort byggeri, idet der i de seneste 25 år samlet er bygget knapt 30.000 boliger i centralkommunerne. Det skal yderligere sammenholdes med et gennemsnitligt årligt byggeri efter årtusindeskiftet på godt 1.300 boliger i centralkommunerne. Byggeriet har været stigende i de seneste år og tegner til at stige yderligere i de kommende år.

De samlede byggemuligheder på næsten 50.000 boliger i byfingrene fordeler sig med godt 1/3 i de indre dele af byfingrene og 2/3 i de ydre dele af byfingrene. De største byggemuligheder findes i Frederikssunds- og Roskildefingeren, hvor der er en boligrummelighed på hhv. 16.000 og 12.000 boliger.



Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

Fingerplan 2007 giver specielt i Frederikssunds- og Hillerød-fingeren muligheder for nyudlæg af byzone, herunder til boligformål. Landområdet i Frederikssunds-fingeren er knapt 3.700 ha, hvoraf 500 ha skønnes omfattet af prohibitiv beskyttelse. Landområdet i Hillerød-fingeren er godt 2.000 ha, hvoraf halvdelen skønnes omfattet af prohibitiv beskyttelse.

Erhvervsrummelighed og erhvervsbyggeri

Fingerplan 2007 skal sikre, at der er et rigeligt og varieret udbud af gode lokaliseringsmuligheder for erhvervene i hovedstadsområdet.

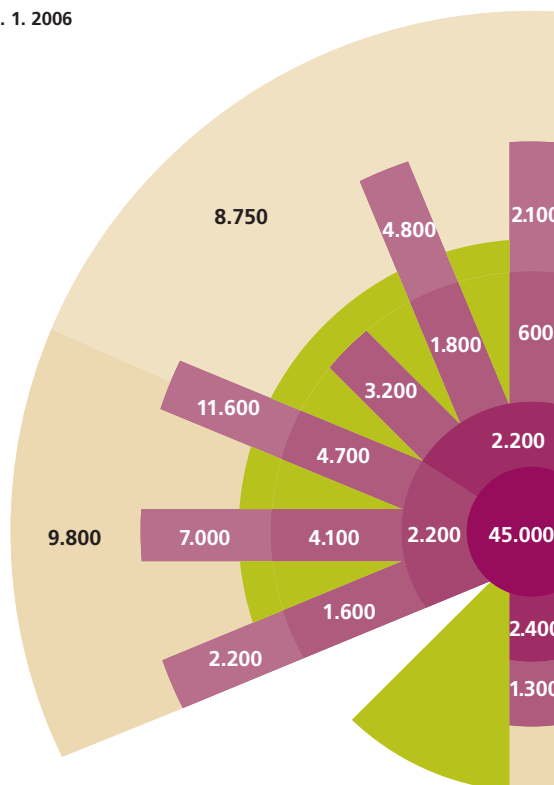
En opdatering af HUR's rummelighedsopgørelse viser, at der med Regionplan 2005 er tilvejebragt en samlet erhvervsrummelighed i hovedstadsområdet som helhed på 20,7 mio. etagemeter. De fordeler sig med 12,5 mio. etagemeter til industri mv. og 8,1 mio. etagemeter til kontor- og centerformål. Der er herudover en samlet rummelighed på 7,7 mio. etagemeter til institutionsformål, dvs. i alt en rummelighed på 28,4 mio. etagemeter til erhvervs- og institutionsformål.

Til sammenligning har de seneste 25 års erhvervsbyggeri inkl. byggeri til undervisning og forskning i hovedstadsområdet som helhed været på 13,6 mio. etagemeter. Kontorbyggeriet har i samme periode været på 3,8 mio. etagemeter. Samlet set er der i forhold til det historiske nybyggeri en meget betydelig rummelighed.

Samlet boligrummelighed – status pr. 1. 1. 2006

Antal boliger

Kilde: Skov- og Naturstyrelsen. Opdatering af HUR's Arealundersøgelse 2002 (se i øvrigt tabel 2, side 46).



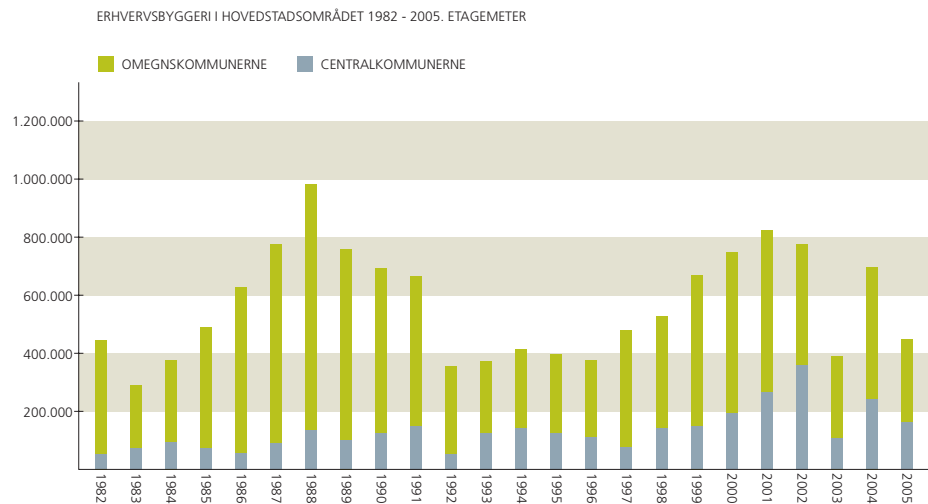
Rummeligheden er stor, også hvis der alene sammenlignes med de seneste års høje niveau for erhvervs- og kontorbyggeri. Der er efter årtusindeskiftet i gennemsnit årligt bygget 650.000 etagemeter erhverv, hvoraf 210.000 etagemeter kontor. Det seneste år er nybyggeriet dog faldet. Der er et betydeligt omfang af tomme erhvervslokaler. Gennem 2005 har omfanget af ledige kontorlejemål ligget på 6-8,5%¹.

Der er gennem de seneste år sket en meget markant forskydning af nyt erhvervs- og kontorbyggeri til centralkommunerne. Rummeligheden i centralkommunerne er fortsat meget stor og muliggør, at niveauet for nybyggeri kan fortsætte og øges i den kommende planperiode. Den samlede erhvervsrummelighed i centralkommunerne er på 7,7 mio. etagemeter. Den kan sammenholdes med, at der i de seneste 6 år efter årtusindeskiftet er opført 1,3 mio. etagemeter til erhvervsformål i centralkommunerne. Rummeligheden til kontor- og centerformål er på 3,3 mio. etagemeter, som kan sammenholdes med et samlet kontorbyggeri i centralkommunerne på knapt 0,6 mio. etagemeter i 5-års-perioden fra 2000-2004.

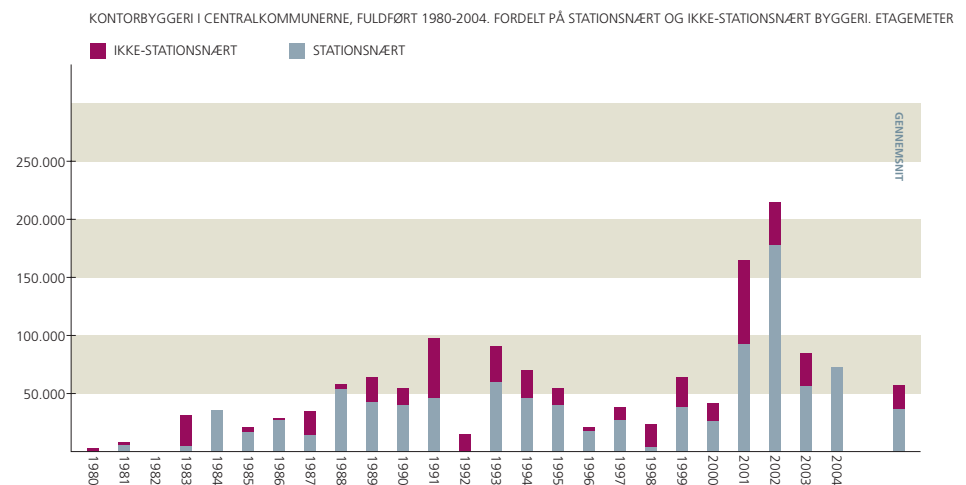
I håndfladen uden for centralkommunerne er der en betydelig rummelighed til såvel erhvervsformål som kontorformål.

I de indre byfingre er der en rummelighed til *industriformål* på 3,1 mio. etagemeter, mens der i de ydre byfingre er en samlet rummelighed til industriformål på 1,9 mio. etagemeter. De største rummeligheder til industriformål findes i den indre Frederikssundsfinger (1,2 mio. etagemeter), indre Køgefingre (1,1 mio. etagemeter), ydre Køgefingre (0,8 mio. etagemeter), ydre Roskildefingre (0,6 mio. etagemeter) og indre Roskildefingre (0,5 mio. etagemeter).

¹ Sadolin og Albæk: "Erhvervsjendomme i Danmark og udlandet. Newsletter. Februar 2006". Tomgangsopgørelsen er baseret på Oline-Lokalebørs Statistikken.



Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken (se i øvrigt tabel 3, side 47).

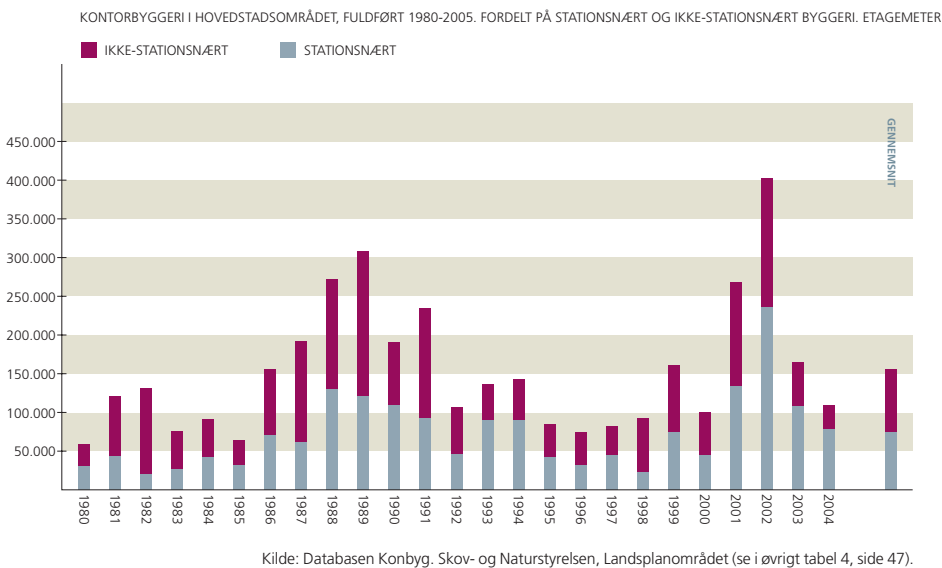
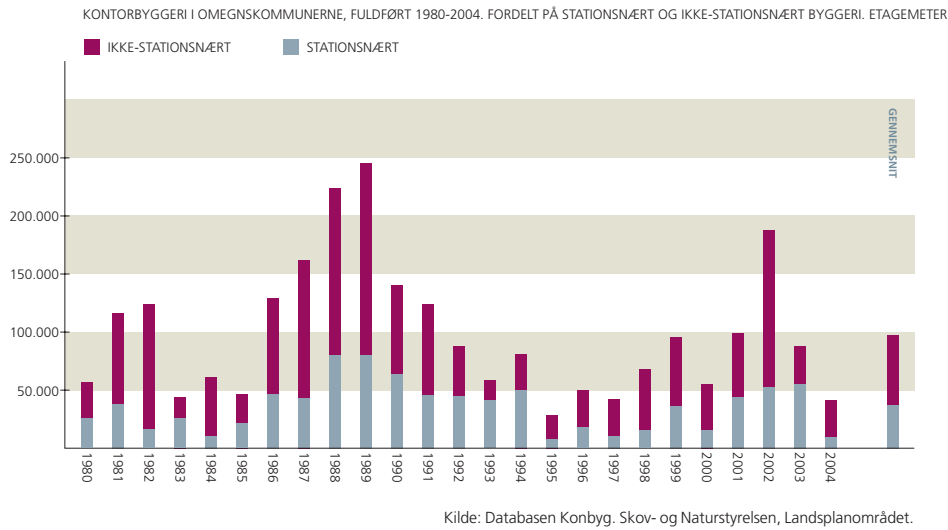


Kilde: Databasen Konbyg. Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet.

Der er ligeledes en betydelig rummelighed til *kontor- og centerformål* i byfingrene. Samlet kan der bygges næsten 4 mio. etagemeter, som kan sammenholdes med at der i de seneste 5 år er bygget mindre end 0,5 mio. etagemeter. Godt halvdelen af rummeligheden i byfingrene er i de indre byfingre. Den største rummelighed til kontor- og centerformål findes i den indre Frederikssundsfinger (1,0 mio. etagemeter), den næststørste i indre Roskildefinger (0,7 mio. etagemeter). I de ydre byfingrene er der størst rummelighed i ydre Roskildefinger og ydre Køgefingre. Det kan begge steder bygges omkring 0,5 mio. etagemeter til kontor- og centerformål. Kun i ydre Helsingørfinger er rummeligheden ret beskeden.

Godt 20% af den samlede erhvervsrummelighed i hovedstadsområdet som helhed er på arealer, som ligger inden for et cirkelslag på 500 m omkring en station. Rummeligheden på disse stationsnære arealer er i alt 4,4 mio. etagemeter, hvoraf 1 mio. til industriformål og 3,3 mio. til kontor- og centerformål.

Den samlede rummelighed til kontor- og centerformål på arealer, som ligger inden for et cirkelslag på 500 m omkring stationer, svarer dermed til de seneste 25 års kontorbyggeri i hovedstadsområdet.



Den største stationsnære rummelighed til kontor- og centerformål findes i centralkommunerne, hvor der kan bygges 2,5 mio. etagemeter på arealer, som ligger inden for et cirkelslag på 500 m omkring en station. Uden for centralkommunerne er rummeligheden til kontor- og centerformål 1 mio. etagemeter. Det kan sammenlignes med et samlet gennemsnitligt årligt kontorbyggeri på 95.000 etagemeter uden for centralkommunerne i de seneste år. Der kan således være behov for at øge den stationsnære rummelighed til kontor- og centerformål i byfingrene, hvis en væsentlig større andel af nybyggeriet skal lokaliseres stationsnært i forhold til i de seneste år. Der er imidlertid også en betydelig stationsnær rummelighed til industriformål på næsten 0,5 mio. etagemeter. Den største stationsnære rummelighed i byfingrene findes i Frederikssunds-fingren.

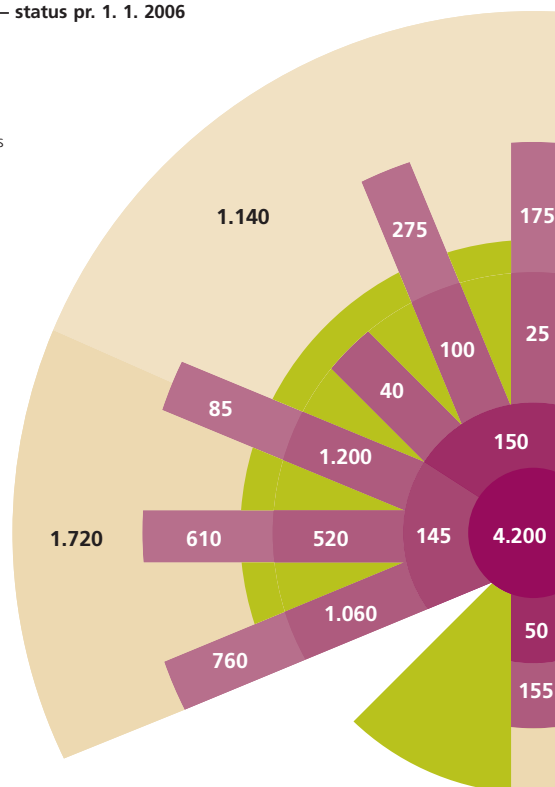
I afstandsbeløbet 500-1.000 m fra station er der en samlet erhvervsrummelighed på 3,75 mio. etagemeter. Denne rummelighed findes i højere grad uden for centralkommunerne, idet de 2,2 mio. etagemeter er uden for centralkommunerne. Heraf er 1,4 mio. etagemeter til kontor- og centerformål.

Der er en betydelig rummelighed både i Frederikssunds- og Roskilde-fingren (i begge byfingre mere end 0,5 mio. etagemeter).

Samlet rummelighed til industriformål – status pr. 1. 1. 2006

1.000 etagemeter

Kilde: Skov- og Naturstyrelsen. Opdatering af HUR's Arealundersøgelse 2002 (se i øvrigt tabel 5, side 48).



Der er fortsat betydelige byggemuligheder til kontorformål i lokalplanlagte, ikke-stationsnære områder. Det gælder f.eks. Lauttrupparken og Pederstrup i Ballerup, Scion-Dtu-Forskerpark (Forskerparken i Hørsholm) i Rudersdal Kommune, Glad-saxe Erhvervsområde, Tuborg-området mv.

Der er i byfingrene i afstandsbælterne 1 – 2 km fra station og mere end 2 km fra station rummeligheder til kontor- og centerformål af samme størrelsesorden som i de stationsnære afstandsbælter. I afstandsbæltet 1 – 2 km fra station findes de største rummeligheder til kontor- og centerformål i indre og ydre Roskildefinger (hhv. 250.000 og 252.000 etm.), indre Frederikssundsfinger (208.000 etm.) og ydre Hillerødfinger (114.000 etm.). Der er særligt større rummeligheder til kontor- og centerformål mere end 2 km fra station i ydre Køgefingrer (345.000 etm.) og ydre Hillerødfinger (217.000 etm.) samt i indre Helsingørfinger (116.000 etm.).



Byudviklings- og byomdannelsesområder af særlig strategisk betydning

Det indre storbyområde (håndfladen)

Omfanget af nyt bolig- og erhvervsbyggeri er vokset markant i *Københavns Kommune* i de seneste år. En stadig større andel af hovedstadsområdets nye boliger og erhvervsetagemeter er i de seneste år opført i *Københavns Kommune*.

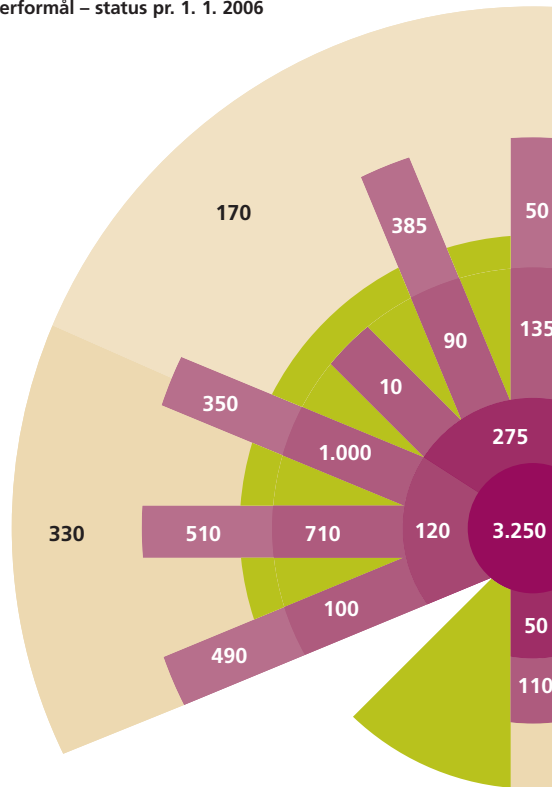
Denne tendens forventes at holde i de kommende år. Kommunen forventer i den kommende planperiode yderligere et stigende boligbyggeri og et erhvervsbyggeri på niveau med de seneste år.

Der er allerede etableret et overordnet plangrundlag med betydelige byggemuligheder til både boliger og erhverv. *Københavns Kommuneplan 2005* angiver en rummelighed på mere end 40.000 boliger og ca. 9,5 mio. etagemeter erhverv,

Samlet rummelighed til kontor- og centerformål – status pr. 1. 1. 2006

1.000 etagemeter

Kilde: Skov- og Naturstyrelsen. Opdatering af HUR's Arealundersøgelse 2002 (se i øvrigt tabel 5, side 48).



heraf knap 5 mio. etagemeter til kontor- og institutionsbyggeri mv. Kommunens boligrummelighed svarer til mere end halvdelen af det antal boliger, som HUR forventer opført i hovedstadsområdet som helhed i planperioden, og på erhvervsiden til mere end det samlede forventede nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden.

Københavns Kommune rummer en række byudviklings- og byomdannelsesarealer af stor strategisk betydning for udviklingen i det samlede hovedstadsområde.

Ørestad tilbyder med sin høje tilgængelighed med både kollektiv og individuel transport og med en beliggenhed mellem Københavns centrum og Lufthavnen unikke lokaliseringsmuligheder for internationalt orienterede erhverv, herunder for virksomheder, som satser på at udnytte de særlige muligheder i et mere integreret arbejdsmarked på tværs af Øresund. *Ørestad* har en beliggenhed og rummelighed, som gør bydelen til et toplokaliseringssted, som bør prioriteres højt i hele den kommende planperiode.

Ferring International's og Dell's hovedsæder i Ørestad City er eksempler på virksomheder, som udnytter de nye muligheder for at orientere sig mod arbejdsmarkedet på tværs af Øresund. Begge hovedsæder har mange ansatte som er bosat i Sverige. En tredjedel af de 400 ansatte i Ferring International er bosat i Sverige. De har i gennemsnit en daglig pendling på godt 100 km. De kommer stort set alle til Ferring med Øresundstoget. Beliggenheden tæt ved station og brofæstet synes at være en forudsætning for den høje andel svensk bosatte arbejdstagere.

Kilde: Peter Hartoft-Nielsen: "Metroens effekt på ansattes transportadfærd- fjerde og femte delundersøgelse" Arbejdsrapport Skov & Landskab nr. 3, Hørsholm 2004.

Også *omkring havneløbet* findes store byggemuligheder af strategisk betydning. Det gælder i særdeleshed de stationsnære byggemuligheder i *Nordhavnen*, men også i *Sydhavnen* og områderne på begge sider af havneløbet ved *Fisketorvet* og *Islands Brygge*. Boliger vil spille en stor rolle i disse områder og i områderne langs *Amager Strandpark*.

Valby rummer omfattende byudviklingsmuligheder af regional betydning på ældre erhvervsområder. De fleste byudviklingsmuligheder er strategisk velbeliggende ved *Valby station* og fire nye stationer på Ringbanen. Der synes især at være interessante potentialer ved *Ny Ellebjerg*, *Vigerslev Allé* og *Danshøj* stationer. I de kommende år frigøres både Carlsberg-området og Grønttorvet. De store byudviklingspotentialer i Valby kan være af strategisk betydning for udviklingen i byfingrene mod syd-vest.

Ringbanen rummer stationsnære områder med yderligere potentialer for byudvikling af regional betydning i Københavns Kommune. Det gælder *Nørrebro Stationsområde* og områder ved *Bispebjerg* station. Endelig rummer området omkring *Vanløse* station, som nu betjenes af både Metro og S-bane, udbygningsmuligheder.

Regeringen har med Københavns og Frederiksberg Kommuner indgået en aftale om at anlægge en Cityring – Metroens 4. etape. Et bredt flertal i folketinget vedtog den 1. juni 2007 Lov om en Cityring og Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Det vil give den kollektive transport et løft, udvide hovedstadens centrale byområde og gøre det mere mangfoldigt. Det ny arealudviklingsselskab skal råde over Ørestadsselskabets og Københavns Havns arealer. Hensigten er gennem salg af arealer at bidrage til finansieringen af Cityringen.

Lov om en Cityring er baseret på principaftalen af 2. december 2005 om Cityringen, som indgår som forudsætning for Forslag til Fingerplan 2007. I Principaftalen om Cityringen er det aftalt, at der på baggrund af Københavns Kommunes kommuneplan igangsættes udvikling af Århusgadeområdet (ca. 400.000 etage-meter nybyggeri). Det fremgår af Cityringsaftalen, at yderligere ca. 200.000 etage-meter nybyggeri i Nordhavnen igangsættes efter at Århusgade er udviklet i 2015.

Københavns Kommune har igangsat et projekt "Udvikling af Nordhavnen", som skal udarbejde en strukturplan for hele Nordhavnen og en udviklingsplan for Århusgadeområdet med efterfølgende kommune- og lokalplan for 1. etape af Århusgadeområdet. Udviklingsprojektet drøftes løbende med Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet, Arealudviklingsselskabet og Københavns Havn. I den forbindelse overvejes, hvilken arealmæssig placering erhvervshavnen fremover skal have i Nordhavnen, set i relation til byudviklingspotentialer i Nordhavnen. Den nuvæ-

rende placering af containerterminalen bevirker, at der ved udviklingen skal tages højde for støjen fra havneaktiviteterne. Af den grund overvejes en flytning af containerterminalen samt etablering af en ny krydstogtterminal ved opfyldte arealer ved Nordhavns nordøstkyst. Der bør i planlægningen reserveres arealer til en transportkorridor, således at en fremtidig højklasset betjening med vej og kollektiv transport muliggøres.

Københavns Kommune har peget på, at der langs Øresundskysten inkl. Nordhavnen er fremtidige, potentielle udviklingsmuligheder svarende til en hel Ørestad. Rækkefølgeangivelser i HUR's Regionplan 2005 og Københavns Kommuneplan 2006 indebærer, at en del af disse områder ikke kan udvikles inden for den 12 årige planperiode. En eventuel større byudvikling og intensiveret udnyttelse af disse arealer forudsætter en forbedring af den trafikale infrastruktur både hvad angår vejnettet og den kollektive transport. Større byudvikling i de pågældende områder vil dermed have vidtrækkende konsekvenser for det indre storbyområde og hovedstadsområdet som helhed. En udbygning af det overordnede vejnet med efterfølgende vækst i biltrafikken i det indre storbyområde risikerer at sætte nogle af de kvaliteter over styr, som kendetegner hovedstaden, og som har afgørende betydning for både byens internationale konkurrenceevne og den daglige livskvalitet for beboere og brugere af byen.

Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet og Københavns Kommune har derfor som opfølgning på Landsplanredegørelsen 2006 besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, som skal belyse mulig langsigtet byudvikling og trafikalt betjening i den indre del af storbyområdet.

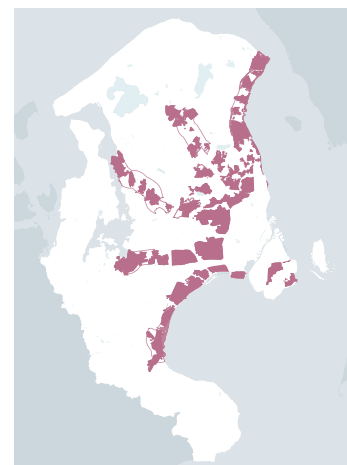
Frederiksberg Kommune rummer ligeledes en række udbygningsmuligheder af stor regional og strategisk betydning. Det gælder i særdeleshed området omkring *Flintholm Station*, som betjenes med Metro og flere S-togslinier på såvel radialbanen mod Frederikssund og ringbanen. Flintholm er dermed en af de bedst betjente stationer i hovedstadsområdet. Med den helt unikke tilgængelighed bør det stationsnære område omkring Flintholm rumme betydelige, regionale funktioner. I Frederiksberg er der desuden fortsat udviklingsmuligheder i områderne omkring *Frederiksberg* og *Solbjerg* stationer.

I håndfladen uden for centalkommunerne er der fortsat en del stationsnære bygge- muligheder, bl.a. ved Buddinge og Brøndbyøster stationer. De to væsentligste byudviklingsområder i den nordlige håndflade ligger imidlertid ikke-stationsnært. Det drejer sig om *Tuborg-området* og om *Gladsaxe Erhvervsområde*. Begge steder foregår der en betydelig udbygning med større kontorejendomme. Beliggenheden indebærer, at udbygningen overvejende er bilbetjent. I Tuborg-området udbygges desuden med boliger. Trafikbilledet til og fra Gladsaxe Erhvervsområde kan ændres med etableringen af en letbane i Ring III.

Det ydre storbyområde

Fingerplan 2007 åbner for en række nye langsigtede byudviklingsmuligheder i det ydre storbyområde. Byfingrene rummer allerede betydelige strategisk velbeliggende byudviklingsmuligheder. Potentialerne er imidlertid ikke fordelt lige mellem byfingrene.

Fingerplan 2007 fastholder fra Regionplan 2005 de nye muligheder for intensiv byomdannelse i dele af en række *erhvervsområder langs Ring III*. Hensigten er, at disse områder på sigt skal blive stationsnære med etablering af en letbane langs Ring III. Der åbnes dermed for nye muligheder for både boliger og erhverv i de inderste dele af Roskilde og Frederikssundsfingeren i Albertslund, Glostrup, Herlev og Rødovre kommuner.



Det er endnu for tidligt at opgøre de samlede byudviklingspotentialer i de berørte erhvervsområder langs Ring III. De nye udviklingsmuligheder indgår heller ikke i den opdaterede rummelighedsopgørelse.

I byfingrene rummer købstæderne væsentlige omdannelses- og udviklingsmuligheder af stor strategisk betydning. I den ydre Roskildefinger er byudviklingen omkring Trekrøner Station godt i gang, og det overordnede plangrundlag er etableret for en ny by ved Store Rørbæk i den ydre Frederikssundsfinger. Ifølge de foreliggende skitser kan der her etableres omkring 6.000 boliger med i alt 12.000 – 15.000 indbyggere og erhvervs- og institutionsbyggeri med omkring 3.000 – 6.000 arbejdspladser. Staten lægger vægt på, at der snarest skabes muligheder for byudvikling omkring en ny station i den ydre del af Hillerød-fingern. Endelig bør der ske en afklaring af eventuel etablering af en ny station ved Ølsemagle og af de mulige potentialer for byudvikling i den ydre del af Køge-fingern. Det forudsætter en afklaring vedrørende en eventuel ny jernbaneforbindelse mellem København og Ringsted via Køge eller Roskilde. Den ydre del af Helsingør-fingern rummer ikke tilsvarende nye byudviklingsmuligheder af strategisk betydning, idet byfingern er tidligere udbygget.

Helsingør-fingern

Der er begrænsede muligheder for at inddrage ny byzone i Helsingør-fingern. Fingerplan 2007 omfatter landområder i byfingern på samlet 152 ha, hvoraf de 18 er omfattet af prohibitiv beskyttelse.

Planlægningen må derfor især samles om eksisterende byudviklingsmuligheder og de fremtidige byomdannelsesmuligheder. Der er i dag kun meget få muligheder for stationsnær erhvervslokalisering. Forsvarskommandoen i Vedbæk kan på sigt rumme et potentiale. Der er fortsat en del udbygningsmuligheder i den gældende lokalplan for den ikke-stationsnære Scion-DTU-Forskerpark (tidligere Hørsholm Forskerpark), som videreføres i Fingerplan 2007. Rummeligheden til erhvervsformål i Helsingør-fingern er ca. 400.000 etagemeter. Den største erhvervsrummelighed findes i større afstande fra stationerne. Der kan ifølge den opdaterede rummelighedsopgørelse samlet bygges knapt 3.000 boliger i byfingern, især de ydre dele.

Hillerød-fingern

Lyngby Station er en af de bedst betjente stationer i det ydre storbyområde i hovedstadsområdet. Det stationsnære område rummer udover butiksområdet nogle større kontorbygninger i umiddelbart nærhed af stationen. Aktuelt synes der ikke at være større udbygningsmuligheder. Det kunne være et tema for den kommunale planlægning at belyse fremtidige udbygningsmuligheder i områderne tæt ved stationen. Med Regionplan 2005 blev der givet mulighed for udviklingen af det ikke-stationsnære DTU-område til et bredere spekter af offentlig og privat virksomhed. Disse muligheder videreføres i Fingerplan 2007.

Hillerød Kommune angiver i Kommuneplanen, at der er potentialer i de nære områder omkring Hillerød station, og at kommunen på sigt vil udarbejde en plan for det samlede område op til 500 m fra stationen. Kommunen har afgrænset det stationsnære område, så det omfatter ubebyggede erhvervsområder i afstande fra 1.000 til 1.700 m fra stationen. Hillerød Kommune har gennem de seneste år tiltrukket en del erhverv af stor regional betydning. Afgrænsningen udstrækker det stationsnære område til de nye erhverv.

Der er i den ydre byfinger fortsat store udbygningsmuligheder til erhverv, herunder kontorerhverv o.lign., på arealer i en afstand fra stationen, der indebærer en begrænset brug af kollektiv transport.

Staten lægger på den baggrund stor vægt på dialogen med Hillerød og Allerød Kommuner om placering samt forudsætninger for eventuel etablering af en ny station mellem Hillerød og Allerød stationer. En eventuel ny station kan danne grundlag for en byudvikling af regional betydning, herunder tilbyde velbeliggende stationsnære lokaliseringsmuligheder. Det vil være til gavn for hele Nordsjællands udvikling. Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet, Region Hovedstaden og de berørte kommuner har derfor nedsat en arbejdsgruppe, som belyser mulighederne.

I Hillerød-fingeren kan der ifølge den opdaterede rummelighedsopgørelse bygges mere end 6.500 boliger, de fleste i den yderste del af byfingeren langt fra en station.

Fingerplan 2007 giver kommunerne i den ydre byfinger mulighed for i den kommunale planlægning at vurdere byudviklingspotentialerne og udlægge ny byzone i et landområde på godt 2.000 ha, hvoraf halvdelen er omfattet af prohibitiv beskyttelse.

Farum-fingeren

Farum-fingeren rummer allerede en del boligbyggemuligheder. Ifølge den opdaterede rummelighedsopgørelse kan der bygges godt 3.000 boliger, de fleste i større afstande fra stationen.

Fingerplan 2007 giver yderligere den ny Furesø Kommune mulighed for at vurdere nye byudviklingspotentialer og at udlægge ny byzone i landområder på samlet 180 ha, hvoraf kun få ha skønnes omfattet af prohibitiv beskyttelse.

De stationsnære erhvervslokaliseringsmuligheder er i dag af begrænset omfang.

Frederikssunds-fingeren

Frederikssunds-fingeren er den byfinger, som i dag rummer de største byudviklingsmuligheder af regional betydning. Fingerplan 2007 giver yderligere kommunerne i både den indre og ydre byfinger mulighed for at vurdere byudviklingsmulighederne på arealer af betydeligt omfang og at udlægge ny byzone. Landområder i den indre Frederikssunds-finger udgør 430 ha, hvoraf kun få skønnes omfattet af prohibitiv beskyttelse. Landområder i den ydre Frederikssunds-finger udgør 3.250 ha, hvoraf knapt 500 ha skønnes omfattet af prohibitiv beskyttelse.

I den indre Frederikssunds-finger er der i dag byggemuligheder til 2,2 mio. etagemeter erhverv, fordelt med 1 mio. til kontor- og centerformål og 1,2 mio. til industri mv. Der er især meget betydelige stationsnære byggemuligheder ved *Kildedal* station. Byggeri i stationens umiddelbare nærhed bør have høj prioritet. Men også ved flere andre stationer er der byggemuligheder. Der er fortsat muligheder for byggeri til kontorformål i erhvervområder af stor regional betydning som ligger i større afstand fra stationer. Det gælder især Lautrupparken, men også Pederstrup-området i Ballerup Kommune.

Der er herudover i den indre byfinger betydelige velbeliggende byggemuligheder i områder til traditionelle erhvervsformål, industri mv. Der kan endelig i dag bygges knapt 5.000 boliger i den indre Frederikssunds-finger, mange forholdsvis tæt på en station.

I den ydre Frederikssunds-finger er mulighederne for erhvervsbyggeri færre end i den indre byfinger. Alligevel har den ydre byfinger en omfattende erhvervsrummelighed, herunder til kontor- og centerformål ved *Gl. Toftegård* station (125.000 etagemeter) ved Ølstykke og i den kommende Store Rørbæk by syd for Frederiks-

sund. Der er i dag et overordnet plangrundlag til at opføre knapt 12.000 boliger i den ydre byfinger, som således rummer de største samlede boligbyggemuligheder uden for det indre storbyområde. Miljøministeriet finder, at udviklingen af den ny by omkring Store Rørbæk bør have høj prioritet.

Efter ønske fra Ballerup, Egedal og Frederikssund Kommuner vil Miljøministeriet endvidere tage initiativ til et dialogprojekt om udnyttelse af de store, regionale udviklingsmuligheder, der er i Frederikssundsfingeren.

Roskilde-fingeren

Roskilde-fingeren rummer store byudviklings- og byomdannelsesmuligheder til både erhverv og boliger. Den opdaterede rummelighedsopgørelse viser, at der samlet kan bygges 1,2 mio. etagemeter i både den indre og ydre byfinger, begge steder relativt lige fordelt på kontor- og centerformål og industri mv. Samtidig kan der bygges godt 11.000 boliger, de fleste i større afstand fra en station.

Glostrup Station er strategisk velbeliggende i hovedstadsområdet. Glostrup Kommune har i mange år satset på en omdannelse af de stationsnære områder, som modsvarer den gode tilgængelighed med kollektiv transport. Der er indledt et samarbejde med nabokommunen Brøndby, som rummer et stort erhvervsområde, som for en stor del ligger i nærområdet til stationen. Der er stadig en del byggemuligheder. Stationens strategiske beliggenhed vil blive yderligere forstærket, når der etableres en letbane i Ring III.

Området omkring *Albertslund Station* er udbygget. Kommunen har imidlertid i den nye kommuneplan skabt mulighed for, at kontorerhverv i højere grad kan blandes i den eksisterende bolig- og centerbebyggelse.

Høje Tåstrup Station har en helt unik tilgængelighed med kollektiv transport og er en af landets bedst betjente stationer. Med kun ca. 7.000 arbejdspladser i stationsbyen er udnyttelsen af den høje tilgængelighed med kollektiv transport relativt begrænset. Der er endnu byggemuligheder nær stationen. Den kommunale planlægning bør behandle de fremtidige udviklingsmuligheder i det helt nære stationsopland med henblik på at udnytte de store potentialer, som stationsområdet har for at blive et regionalt knudepunkt og toplokaliseringssted. Miljøministeriet vil tage initiativ til et analyseprojekt, som sammen med kommunerne belyser de stationsnære byggemuligheder.

Fingerplan 2007 åbner mulighed for, at der kan ske en intensiveret udnyttelse af områderne omkring en eventuelt kommende ny station ved Priorparken mellem Brøndbyøster Station og Glostrup Station. Trafikstyrelsen og DSB S-tog er på baggrund af hidtidige arbejder af den opfattelse, at der kan være perspektiver i etablering af en ny station i Priorparken. Trafikstyrelsen understreger, at der ikke er truffet beslutning om anlæg af en eventuelt kommende Priorparken Station eller om at tilvejebringe et beslutningsgrundlag. Trafikstyrelsen har oplyst, at det i givet fald formentlig vil tage 1-2 år fra et eventuelt arbejde igangsættes at etablere et sådant beslutningsgrundlag. Miljøministeriet forudsætter, at de berørte parter igangsætter de nødvendige forberedelser til beslutning om at udarbejde et egentligt beslutningsgrundlag for en eventuel ny Priorparken Station.

Alt i alt er der i den indre Roskilde-finger betydelige byggemuligheder til både kontor- og centerformål og til industri mv. Der er gode stationsnære byggemuligheder til kontorerhverv, men der er samtidig skabt en betydelig rummelighed til kontor- og centerformål på ikke-stationsnære arealer.

Der bør generelt værnes om de gode lokaliseringsmuligheder til traditionelle erhverv, herunder ved motorvejsnettet. Høje Taastrup transportcenter udgør et velbeliggende logistikknudepunkt med et stort fremtidigt udviklingspotentiale.

Den ydre Roskilde-finger rummer især store, velbeliggende udbygningsmuligheder ved *Trekroner Station* og Roskilde Universitet. Det gælder til alle former for erhverv, herunder betydelige muligheder til kontor- og centerformål. Der er desuden i *Trekroner* store boligudbygningsmuligheder.

Det centrale *Roskilde* rummer interessante muligheder for byomdannelse. I alt kan der i dag bygges 7.000 boliger i den ydre Roskilde-finger.

Fingerplan 2007 giver de berørte kommuner mulighed for yderligere at vurdere byudviklingspotentialer og at udlægge ny byzone. Landområderne i den ydre byfinger er på 660 ha, hvoraf næsten 600 ha skønnes ikke at være omfattet af prohibitiv beskyttelse.

Køge-fingeren

Køge-fingeren rummer muligheder for erhvervsbyggeri i samme størrelsesorden som Roskilde-fingeren. Som i Roskildefingeren fordeler mulighederne sig nogenlunde lige med 1,2 mio. etagemeter i hhv. den indre og ydre byfinger. I den indre byfinger er udviklingsmulighederne især koncentreret omkring industri mv., mens der i den ydre byfinger er større muligheder for byggeri til kontor- og centerformål. Boligbyggemulighederne er langt mere begrænsede både i indre og ydre byfinger. I alt kan der i dag bygges knapt 4.000 boliger i Køge-fingeren.

I den indre byfinger er der begrænsede byggemuligheder til kontor- og centerformål. Særlig interessante forekommer mulighederne ved den velbetjente *Hundige* station. Der er særdeles velbeliggende arealer til industriformål mv. Der bør værnes om de gode lokaliseringsmuligheder til traditionelle erhverv, herunder ved motorvejsnettet.

I den ydre byfinger er der betydelige byggemuligheder til kontor- og centerformål. De fleste ligger i betydelig afstand fra en station. Der er velbeliggende arealer til industri mv., herunder Skandinavisk Transportcenter ved Køge som er under hastig udbygning som et regionalt logistikknudepunkt for transport- og distributionserhverv.

Fingerplan 2007 giver de berørte kommuner mulighed for at vurdere nye byudviklingspotentialer og udlægge ny byzone især i den ydre byfinger, men også et mindre areal i Greve. Landområderne i den ydre Køgefinger udgør 925 ha, hvoraf 400 ha skønnes at være omfattet af prohibitiv beskyttelse. Vurderingen af en del byudviklingsmuligheder må afvente beslutning om etablering af en evt. ny station ved Ølsemagle. Beslutning forudsætter, at der er truffet beslutning om linjeføring ved udvidelse af kapaciteten på jernbanestrækningen mellem København og Ringsted.

Tabel 1. Boligbyggeri fuldført
1981-2005

		1981-1989	1990-1999	2000-2005	1981-2005
Central-kommunerne	Samlet byggeri	10.620	10.256	7.993	28.869
	Årligt gennemsnit	1.180	1.026	1.332	1.155
Omegns-kommunerne	Samlet byggeri	43.829	33.329	21.080	98.238
	Årligt gennemsnit	4.870	3.333	3.513	3.930
Hovedstads-området	Samlet byggeri	54.449	43.585	29.073	127.107
	Årligt gennemsnit	6.050	4.359	4.846	5.084

Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

Tabel 2. Samlet boligrummelighed – status 1.1.2006

Antal boliger				
Område	Parcelhuse	Tæt-Lav	Etageboliger	I alt
Centralkommunerne	617	2.025	42.279	44.921
Håndflade Nord	413	262	1.609	2.284
Håndflade Vest	32	844	1.394	2.270
Håndflade Syd	3	723	1.673	2.399
Indre storbyområde	1.065	3.854	46.955	51.874
Indre Helsingørfinger	182	298	158	638
Indre Hillerødfinger	266	671	897	1.834
Farumfinger	60	2.352	839	3.251
Indre Frederikssundfinger	432	1.860	2.453	4.745
Indre Roskildefinger	355	1.845	1.951	4.151
Indre Køgefingre	268	381	1.026	1.675
Amager	38	1.168	128	1.334
Indre byfingre i ydre storbyområder	1.601	8.575	7.452	17.628
Ydre Helsingørfinger	189	820	1.099	2.108
Ydre Hillerødfinger	400	2.110	2.326	4.836
Ydre Frederikssundfinger	1.989	4.108	5.554	11.651
Ydre Roskildefinger	1.060	2.396	3.579	7.035
Ydre Køgefingre	324	865	1.087	2.276
Ydre byfingre i ydre storbyområder	3.962	10.299	13.645	27.906
Ydre storbyområde	5.563	18.874	21.097	45.534
Indre og ydre storbyområde	6.628	22.728	68.052	97.408
Øvrige hovedstadsområde				
• Kiler	2.328	1.942	618	4.888
• Nord	5.475	1.407	156	7.038
• Sydvest	4.383	1.712	559	6.654
Øvrige hovedstadsområde	12.186	5.061	1.333	18.580
Hovedstadsområdet	18.814	27.789	69.385	115.988

Kilde: Skov- og Naturstyrelsen. Opdatering af HUR's Arealundersøgelse 2002.

Tabel 3. Erhvervsbyggeri inkl. byggeri til forskning og undervisning fuldført 1982-2005

		1982-1989	1990-1999	2000-2005	1982-2005
Central-kommunerne	Samlet byggeri	580.000	1.126.000	1.312.000	3.017.000
	Årligt gennemsnit	72.000	113.000	219.000	126.000
Omegns-kommunerne	Samlet byggeri	4.162.000	3.878.000	2.584.000	10.624.000
	Årligt gennemsnit	520.000	388.000	431.000	443.000
Hovedstadsområdet	Samlet byggeri	4.742.000	5.004.000	3.896.000	13.641.000
	Årligt gennemsnit	593.000	500.000	649.000	568.000

Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

Tabel 4. Kontorbyggeri fuldført 1980-2004

		1980-1989	1990-1999	2000-2004	1980-2004
Central-kommunerne	Samlet byggeri	268.000	514.000	576.000	1.372.000
	Årligt gennemsnit	27.000	51.000	115.000	55.000
Omegns-kommunerne	Samlet byggeri	1.197.000	793.000	473.000	2.465.000
	Årligt gennemsnit	120.000	79.000	95.000	99.000
Hovedstadsområdet	Samlet byggeri	1.466.000	1.306.000	1.049.000	3.836.000
	Årligt gennemsnit	147.000	131.000	210.000	153.000

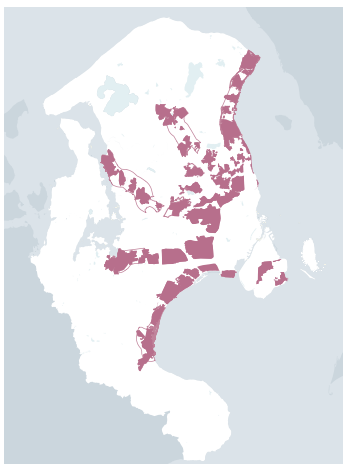
Kilde: Databasen Konbyg. Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet.

Tabel 5. Samlet erhvervs-
rummelighed – status 1.1.2006

1000 m ² Område	Industri	Kontor Center	Sum Erhverv	Institution	Sum
Centralkommunerne	4.283	3.258	7.726	1.402	9.191
Håndflade Nord	152	276	427	577	1.004
Håndflade Vest	145	121	265	320	585
Håndflade Syd	54	48	102	85	188
Indre storbyområde	4.634	3.702	8.336	2.384	10.720
Indre Helsingørfinger	27	135	161	52	214
Indre Hillerødfinger	101	92	192	357	549
Farumfinger	43	11	54	122	176
Indre Frederikssundfinger	1.233	1.000	2.233	806	3.040
Indre Roskildefinger	522	713	1.235	786	2.021
Indre Køgefingre	1.064	103	1.167	69	1.236
Amager	156	111	266	207	473
<i>Indre byfingre i</i>					
ydre storbyområder	3.145	2.164	5.309	2.400	7.709
Ydre Helsingørfinger	178	52	230	103	334
Ydre Hillerødfinger	276	385	661	465	1.126
Ydre Frederikssundfinger	87	347	434	246	680
Ydre Roskildefinger	611	508	1.119	361	1.481
Ydre Køgefingre	761	491	1.252	312	1.564
<i>Ydre byfingre i</i>					
ydre storbyområder	1.913	1.782	3.696	1.488	5.183
Ydre storbyområde	5.058	3.947	9.005	3.888	12.892
Indre og ydre storbyområde	9.692	7.649	17.341	6.271	23.612
Øvrige hovedstadsområde					
• kiler	1.763	313	2.075	705	2.780
• nord	653	106	758	405	1.163
• sydvest	448	80	529	293	821
Øvrige hovedstadsområde	2.864	499	3.362	1.402	4.764
Hovedstadsområdet	12.556	8.147	20.703	7.673	28.376

Kilde: Skov- og Naturstyrelsen. Opdatering af HUR's Arealundersøgelse 2002.

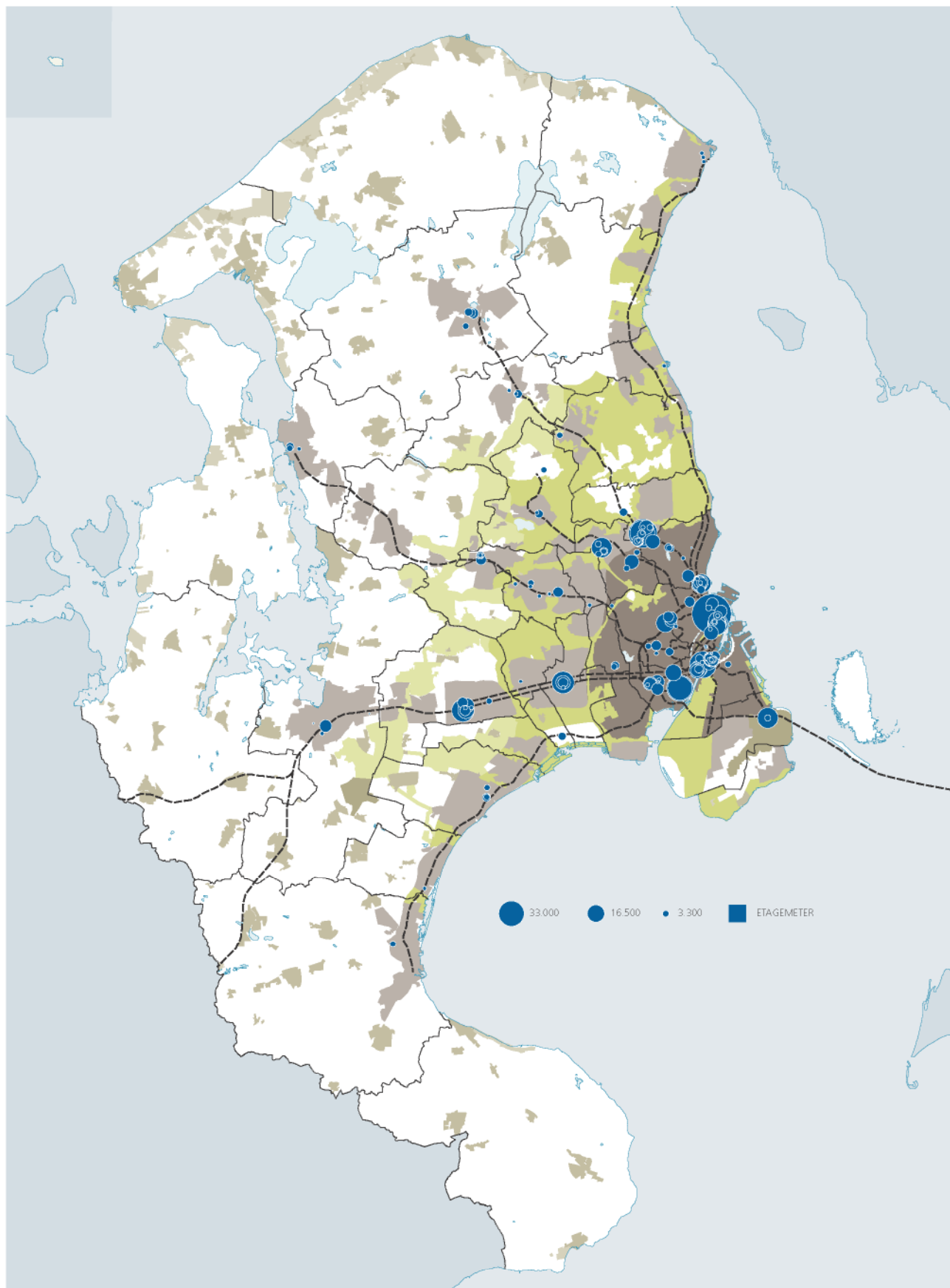
Tabel 6. Fingerplan 2007 – det ydre storbyområde – areal-
opgørelse: byområdet, land-
områder og landområder med
prohibitiv beskyttelse



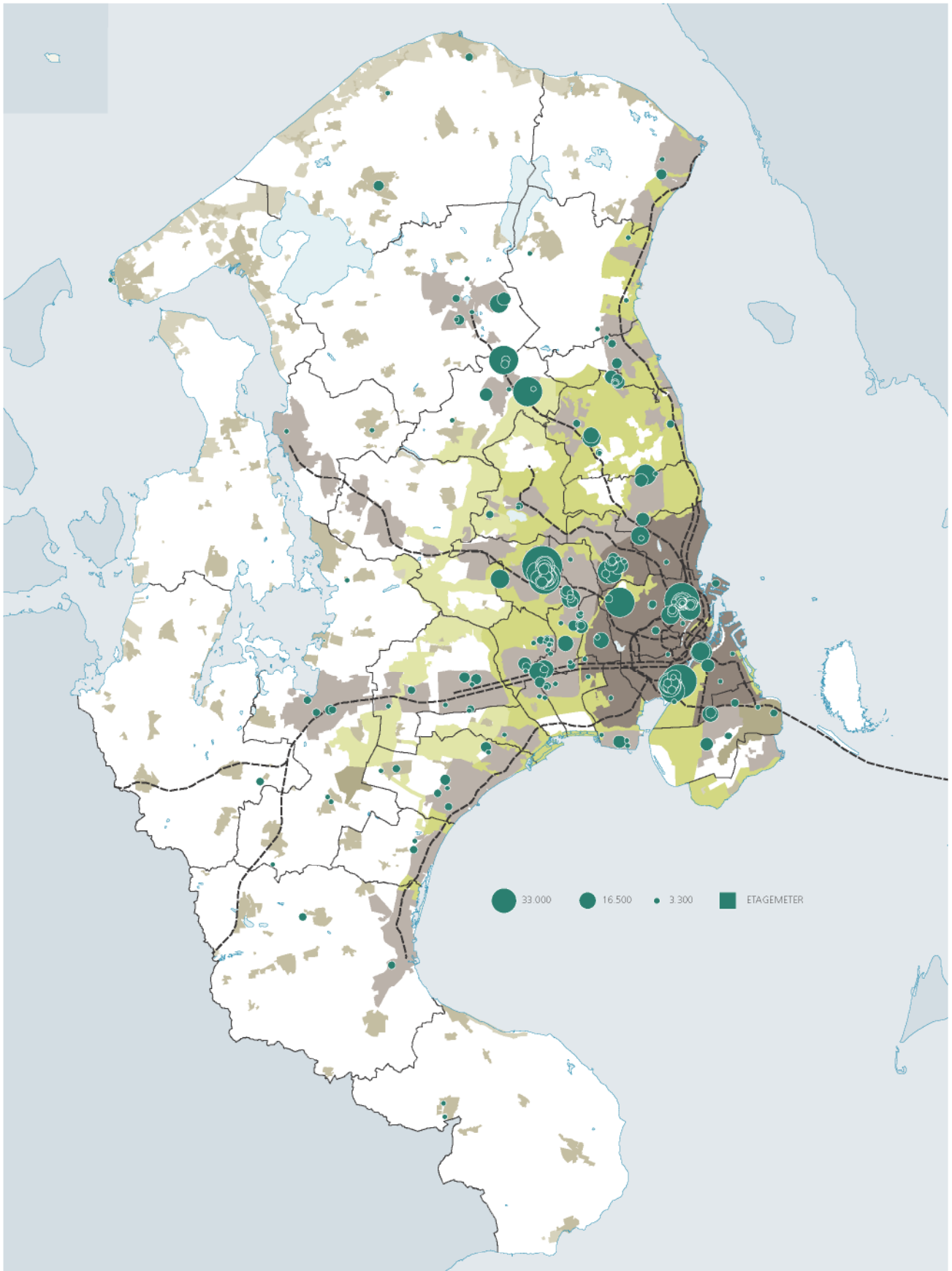
	Byområdet "lilla områder" Ha (se kortbilag A, s. 64-70)	Landområdet "gule områder" Ha (se kortbilag A s. 64-70)	Heraf "gule områder" med prohibitiv beskyttelse (fredning, internationale etc.) Ha
Indre byfingre			
Helsingør	2.297	57	3
Hillerød	3.532	0	0
Farum	2.550	180	2
Frederikssund	3.940	431	4
Roskilde	4.216	0	0
Køge	2.284	39	0
Amager	1.233	0	0
I alt	20.052	707	9
Ydre byfingre			
Helsingør	2.634	95	15
Hillerød	2.591	2.097	1.081
Frederikssund	2.823	3.256	494
Roskilde	3.088	661	71
Køge	4.031	960	398
I alt	15.167	7.069	2.059
Byfingrene	I alt	35.219	7.776
			2.068

Kilde: Skov- og Naturstyrelsen.

Stationsnært kontorbyggeri (blå) i hovedstadsområdet 1990-1999

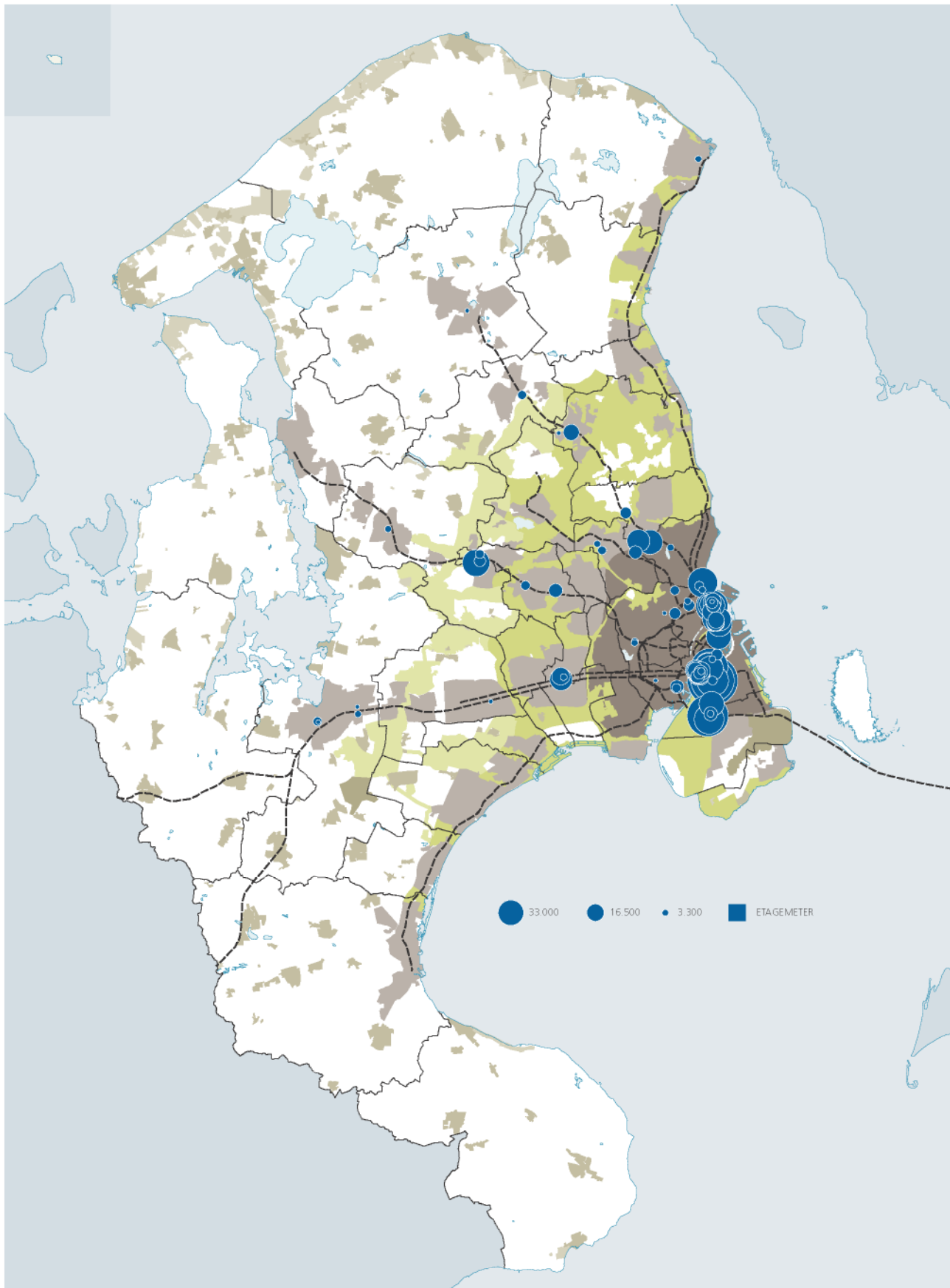


Ikke-stationsnært kontorbyggeri (grøn) i hovedstadsområdet 1990-1999

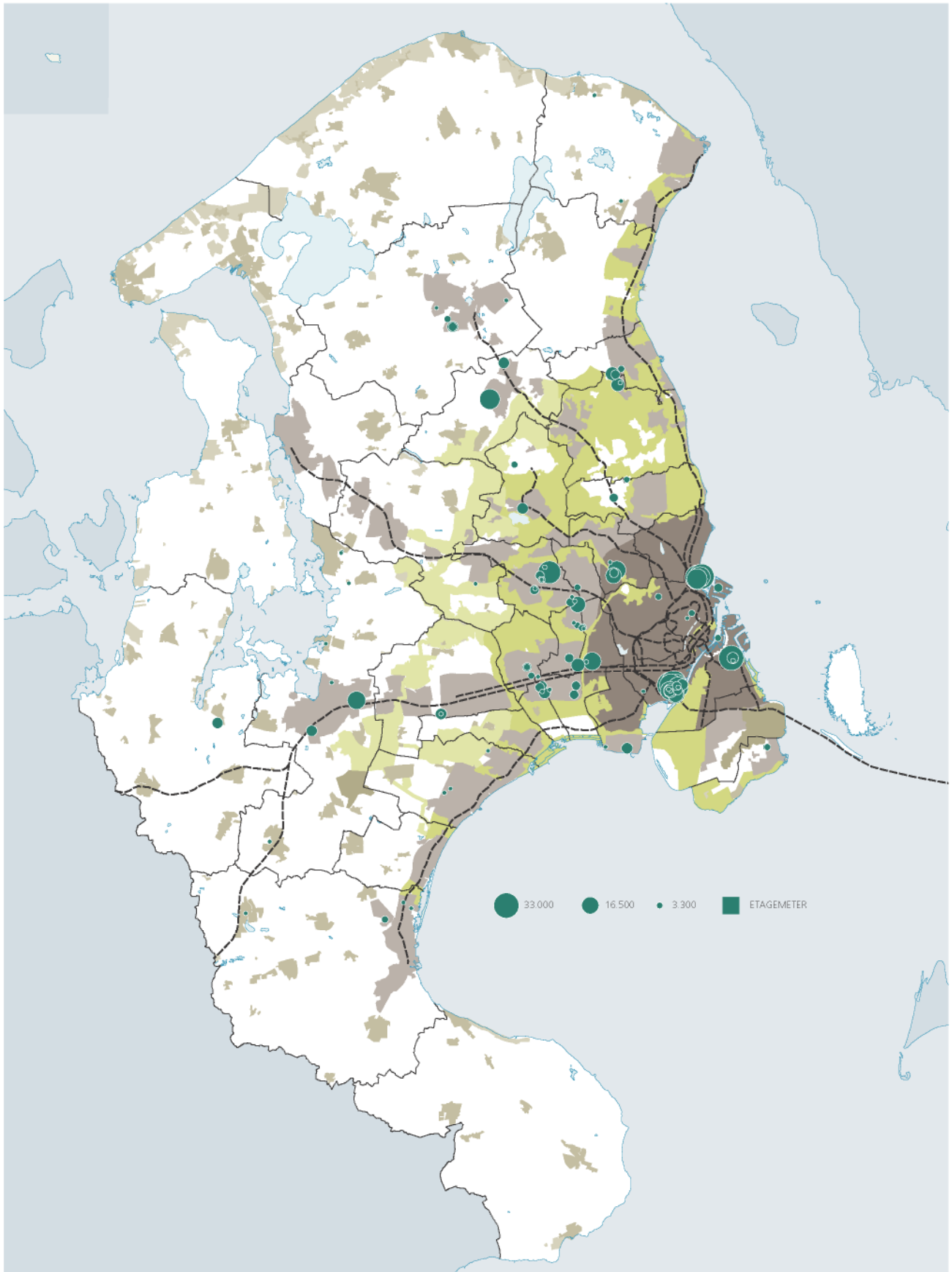


Kilde: Databasen Konbyg, Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet.

Stationsnært kontorbyggeri (blå) i hovedstadsområdet 2000-2004



Ikke-stationsnært kontorbyggeri (grøn) i hovedstadsområdet 2000-2004



Kilde: Databasen Konbyg, Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet.

Del 2. Regler i Fingerplan 2007 med bemærkninger

(Landsplandirektiv 2007 for hovedstadsområdets planlægning)

Til kommunerne i hovedstadsområdet:

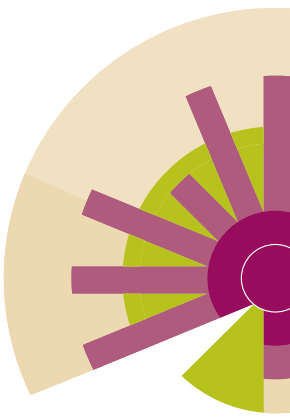
I medfør af § 3, stk. 1 i lov om planlægning (Lov nr. 571 af 24. juni 2005 om ændring af lov om planlægning (udmøntning af kommunalreformen)) fastsættes:

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

§ 1. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (bortset fra Bornholms Kommune) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns kommuner.

§ 2. Hovedstadsområdet er opdelt i 4 geografiske områdetyper: 1) det indre storbyområde, 2) det ydre storbyområde (byfingrene), 3) de grønne kiler, og 4) det øvrige hovedstadsområde.

Afgrænsningen af de 4 områdetyper er vist på kortbilag A. Der gælder særlige regler for den kommunale planlægning i hver af de 4 områdetyper, jf. kapitlerne 3-6.

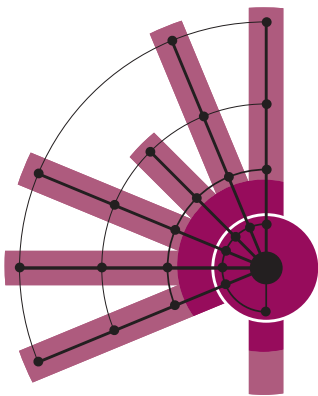


Kapitel 2 – Hovedstruktur

§ 3. Kommuneplanlægningen skal ske på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed. Kommuneplanlægningen skal sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres. Kommuneplanlægningen skal derfor sikre

1. at byudvikling og byomdannelse af regional betydning sker i det indre og ydre storbyområde,
2. at byudvikling og byomdannelse af regional betydning koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening,
3. at udlægning af ny byzone begrænses,
4. at rækkefølgebestemmelser bidrager til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at sikre et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden, og at sikre en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet,
5. at der ikke udlægges nye sommerhusområder.

§ 4. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med oplysninger, der gør det muligt at vurdere planerne og deres konsekvenser i forhold til hovedstadsområdets udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.



Kapitel 3 – Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)

§ 5. Afgrænsning af det indre storbyområde fremgår af kortbilag A.

§ 6. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre,

1. at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening,
2. at byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan dog placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endvidere kan tæt boligbyggeri placeres i byområdet uden for de stationsnære områder,
3. at byfunktioner af regional karakter fortrinsvis lokaliseres stationsnært ved knudepunktstationer,
4. at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære bygemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv,
5. at de områder, som er nævnt i stk. 5, fastholdes som lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Stk. 2. Afgrænsning af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen og Metroen. I bilag B er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktstationer.

Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i principielle 1.000 m cirkelslag.

Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgs mønstre har en intensiv karakter omfatter bl.a. kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv, offentlige institutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg og multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller, tæt boligbebyggelse o.lign.

Byfunktioner af regional karakter omfatter de byfunktioner blandt ovenstående, som henvender sig til et regionalt opland, dvs. et opland som rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

Stk. 4. Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter sv-



rende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som f.eks. direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv.

Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 m, såfremt én af følgende situationer gør sig gældende:

1. Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde ("600 m") i den pågældende egn (dvs. inklusiv ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning),
2. Kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: I centalkommunerne (København og Frederiksberg Kommune) højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri, uden for centalkommunerne højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri ved en knudepunktsstation, og højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer,
3. Det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 5. I Københavns Kommune kan der i Nordhavnen etableres erhvervsbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område (1.000 meter fra Nordhavns Station), som indgår som første etape i principaftalen om Metrocityringen af 2. december 2005, samt i et område i umiddelbart tilknytning hertil, som indgår som en efterfølgende anden etape i principaftalen.

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og klasse 7 virksomheder): I Nordhavnen (Nordsøvejområdet), på Refshaleøen (på og ved Renseanlægget Lynetten), på Amagerværket/Amager Forbrænding og på Prøvestenen (alle i Københavns Kommune) er vist på kortbilag C.

§ 7. Omdannelse af erhvervsområder langs Ring 3

I Gladsaxe Erhvervsquarter (Gladsaxe Kommune) og Mørkhøj Erhvervsquarter (Gladsaxe Kommune) kan der ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse med såvel erhverv som boliger, herunder kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter, i den del af erhvervsområderne, som kan forventes at ligge op til et standsningssted til en eventuel kommende letbane.

Stk. 2. Planlægningen for en intensiveret anvendelse og udnyttelse skal ske som led i en samlet planlægning for erhvervsområdet, hvor intensivering modsvarer af mere ekstensiv anvendelse og udnyttelse i andre dele af området eller konvertering til boligformål.

§ 8. Rækkefølge

Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunen.

Stk. 2. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes.

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene)

§ 9. Afgrænsning af det ydre storbyområde fremgår af kortbilag A. Det ydre storbyområde består af et byområde og et landområde.

§ 10. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone i det afgrænsende landområde, når det respekterer overordnede interesser, herunder reglerne i § 11 og § 13.

§ 11. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre,

1. at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.
2. at byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan dog placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endvidere kan tæt boligbyggeri placeres i byområdet uden for de stationsnære områder,
3. at byfunktioner af regional karakter fortrinsvis lokaliseres stationsnært ved knudepunktsstationer,
4. at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv,
5. at ny byudvikling tilrettelægges, således at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land,
6. at de områder, som er nævnt i stk. 5, fastholdes som lokalisering muligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

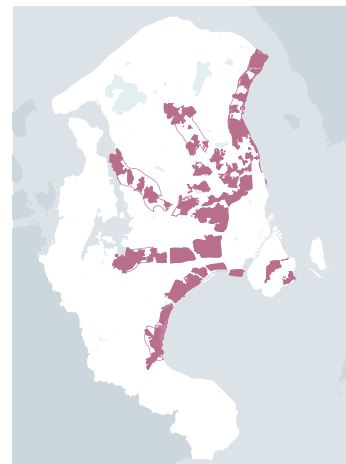
Stk. 2. Afgrænsning af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen til Roskilde, Metroen og Øresundsbanen. I bilag B er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktsstationer.

Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære områder kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i principielle 1.200 m cirkelslag.

Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgs mønstre har en intensiv karakter omfatter bl.a. kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv, kulturinstitutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg og multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller, tæt boligbebyggelse o.lign.

Byfunktioner af regional karakter omfatter de byfunktioner blandt ovenstående, som henvender sig til et regionalt opland, dvs. et opland som rækker ud over



kommunen og nabokommunerne.

Stk. 4. Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som f.eks. direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv.

Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 m, såfremt én af følgende situationer gør sig gældende:

1. Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde ("600 m") i den pågældende egn (dvs. inklusiv ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning),
2. Kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved knudepunktstation, og højst 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer,
3. Det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 5. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 7 virksomheder): Avedøre Holme (Hvidovre Kommune), Rørtang (Helsingør Kommune), Vassingerød og Vassingerød Nord (Allerød Kommune), Nordhøj (Køge Kommune), Gadstrup Erhvervspark (Roskilde Kommune), Bjæverskov Vest (Køge Kommune) og Hedehusene Vest inkl. ny udvidelse (Høje-Taastrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag C.

§ 12. Omdannelse af erhvervsområder langs Ring 3

I Marielundsvej (Herlev Kommune), Ejby Industriområde (Glostrup Kommune), Islevdal (Rødovre Kommune), Hersted Industripark (Albertslund Kommune) og Kirkebjerg Erhvervsområde (Brøndby Kommune) kan der ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse med såvel erhverv som boliger, herunder kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter, i den del af erhvervsområderne, som kan forventes at ligge op til et standsningssted til en eventuel kommende letbane.

Stk. 2. Planlægningen for en intensiveret anvendelse og udnyttelse skal ske som led i en samlet planlægning for erhvervsområdet, hvor intensivering modsvares af mere ekstensiv anvendelse og udnyttelse i andre dele af området eller konvertering til boligformål.

§ 12 a. DTU-området og Scion-DTU / Forskerparken

I DTU-området (Lyngby-Taarbæk Kommune) og Scion-DTU / Forskerparken (Rudersdal Kommune) kan den allerede lokalplanlagte restrummelighed udnyttes, herunder til større byggeri over 1.500 etagemeter til forsknings-, undervisnings- og kontorformål.

§ 13. Rækkefølge

Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunen.

Stk. 2. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes. Rækkefølge af nyudlæg skal bidrage til, at der skabes bymæssige sammenhænge inden for storbyområdet.

Stk. 3. Udlæg af ny byzone i Hillerød-fingeren mellem Allerød og Hillerød forudsætter, at der er truffet beslutning om placering af en ny station.

Kapitel 5 – De grønne kiler

§ 14. Afgrænsning af de grønne kiler fremgår af kortbilag A. De grønne kiler består af de indre grønne kiler og kystkilerne i byfingrene (de "gamle" grønne kiler) og de ydre grønne kiler. Der gælder forskellige regler for placering af anlæg til fritidsformål i de indre og ydre kiler.

§ 15. Kommuneplanlægningen i de indre grønne kiler og i kystkilerne i byfingrene skal sikre,

1. at områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse,
2. at områderne ikke inddrages til byzone,
3. at områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål,
4. at områderne friholdes for yderligere etablering og udvidelse af store areal- og bygningskrævende anlæg til fritidsformål, herunder anlæg som har en lukket karakter i forhold til almen brug,
5. at der ikke placeres støjende friluftsanlæg med mindre, der er tale om allerede støjbelastede arealer, der ikke kan støjbeskyttes,
6. at arealanvendelse og anlæg til friluftsmål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag E, F, G og H

Stk. 2. I følgende lokaliseringsområder kan der uanset reglerne i stk. 1, pkt. 1 til 5, placeres specifikke fritidsanlæg: Vestamager (Københavns Kommune), Øst for Byvej (Hvidovre Kommune), Hjortespringskilen (Egedal Kommune), Vestskoven, (Ballerup Kommune), Albertslund Golfbane (Høje Tåstrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag D.

Stk. 3. Der kan etableres mindre anlæg som støttepunkter til det almene friluftsliv og ske mindre udvidelser af eksisterende anlæg til det almene friluftsliv.

Stk. 4. Der kan undtagelsesvis ske udvidelser af eksisterende kulturinstitutioner, som allerede er placeret i kilerne.

§ 16. Kommuneplanlægningen i de ydre grønne kiler skal sikre,

1. at områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse,
2. at områderne ikke inddrages til byzone,
3. at områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål,
4. at areal- og bygningskrævende friluftsanlæg kan placeres eller udvides under hensyntagen til stedets landskabs-, natur- og kulturværdier,
5. at støjende friluftsanlæg i videst muligt omfang undgås, men i givet fald placeres således, at de ikke påvirker internationale naturbeskyttelsesområder og i fornødent omfang støjbeskyttes
6. at arealanvendelse og anlæg til friluftsmål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag E, F, G og H.



Stk. 2. I følgende lokaliseringsområder kan der uanset reglerne i stk. 1, pkt. 1 til 5, placeres specifikke fritidsanlæg: Hedeland (Roskilde og Høje Tåstrup Kommuner), Farum Kasernes øvelsesterræn (golfbane) og Flyvestation Værløse (se bemærkninger), begge i Furesø Kommune. Områderne er vist på kortbilag D.



Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

§ 17. Afgrænsning af "det øvrige hovedstadsområde" fremgår af kortbilag A.

§ 18. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone, når det respekterer overordnede interesser, herunder regler i § 19 og § 20.

§ 19. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre,

1. at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund,
2. at eksisterende sommerhusområder fastholdes som rekreative områder til feriemål,
3. at bymæssige fritidsanlæg placeres i byzone,
4. at der ikke udlægges jordbrugspareller,
5. at der ikke udlægges ny byzone i områder inden for den 4. grønne ring.

Stk. 2. Kommunecentre udpeges i den kommunale planlægning.

Stk. 3. Ved byudvikling af lokal karakter forstås udvikling med erhverv og byfunktioner, som betjener et opland, der omfatter kommunen og nabokommuner, men ikke et regionalt opland svarende til større dele af hovedstadsområdet. Tilsvarende skal boligudbygning begrundes i lokale behov.

§ 20. Rækkefølge for byudvikling

Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at der for ny byudvikling fastlægges rækkefølge. Rækkefølgeangivelserne skal bidrage til at sikre, at byudviklingen i det øvrige hovedstadsområde alene har lokal karakter, at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder, og at byudviklingen bidrager til at fastholde en skarp grænse mellem by og land.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Transportkorridor

§ 21. Den kommunale planlægning skal sikre,

1. at den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafikal infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes,
2. at transportkorridorernes landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme,
3. at udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorerne ikke intensiveres eller sker i modstrid med konkrete infrastrukturformål, jf. §22, §23 og §24.

Stk. 2. Transportkorridorerne er vist på kortbilag E.

Stk. 3. Fremtidige trafikanlæg og tekniske anlæg i transportkorridoren skal placeres og udformes med hensyntagen til landskabs-, natur- og kulturværdier.

Overordnede arealreservationer til trafik- og forsyningsanlæg

§ 22. Den kommunale planlægning skal respektere følgende mulige, fremtidige overordnede kollektive trafikanlæg:

- a. Baneforbindelse mellem København-Ringsted via Roskilde eller Køge

- b. En Metrocityring (Københavns og Frederiksberg kommuner)
- c. En skinnebåren kollektiv trafikforbindelse fra Glostrup til Lyngby med evt. forlængelse mod nord og mod syd (Lyngby-Tårnbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj kommuner)
- d. Dobbeltspor på banestrækningen Lejre-Vipperød (Lejre Kommune)
- e. Overhalingsspor på S-banen mellem Ny Ellebjerg og Hundige (Københavns, Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk, Ishøj og Greve kommuner)
- f. Overhalingsspor på S-banen mellem Hellerup og Holte (Københavns, Gentofte Lyngby-Tårnbæk og Rudersdal kommuner)
- g. S-togstation Ølsemagle (Køge Kommune)
- h. S-togstation Store Rørbæk (Frederikssund Kommune)
- i. S-togstation Hillerød/Allerød (Hillerød eller Allerød Kommune)
- j. S-togstation Priorparken (Brøndby Kommune)
- k. S-togstation Trylleskoven (Solrød Kommune)

Stk. 2. Anlæggenes forløb er vist på kortbilag F.

§ 23. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservation til følgende mulige fremtidige, overordnede vejanlæg:

- a. Udvidelse af Motorringvej 3 til 6 spor (Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Glostrup og Brøndby kommuner)
- b. Udbygning af Kongevejen (Helsingør Kommune)
- c. Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen M4-Sydmotorvej til 8 spor (Ishøj, Greve, Solrød og Køge kommuner)
- d. Frederikssundsmotorvej (Rødovre, Glostrup, Albertslund, Ballerup, Egedal, Roskilde og Frederikssund kommuner) Arealreservationen vedrører alle de undersøgte alternativer med forudsatte lokale forbindelsesveje.
- e. Udvidelse af Helsingørmotorvejen Øverød-Isterød til 6 spor (Rudersdal og Hørsholm)
- f. Udvidelse af Holbækmotorvejen Fløng-Roskilde til 6 spor (Høje-Tåstrup og Roskilde kommuner)
- g. Udvidelse af Motorringvej 4 Holbækmotorvej-Frederikssundmotorvej til 6 spor (Albertslund Kommune)
- h. Vejforbindelse Københavns Nordhavn-Lyngbyvej (Københavns Kommune)
- i. Ring 5, Tværvæg mellem Holbækmotorvejen og Måløv (Høje-Tåstrup og Egedal kommuner)
- j. Ring 5, Tværvæg mellem Frederikssundsvej og Nymøllevej (Ballerup, Egedal og Allerød Kommuner).
- k. Ring 5, Nymølle-Isterødvej, kapacitets- og sikkerhedsforbedringer (Allerød og Hørsholm Kommuner)
- l. Ring 5, Isterød-Helsingørmotorvejen (Hørsholm Kommune)
- m. Isterødvej, 3 spor (Hørsholm, Fredensborg og Hillerød Kommuner)
- n. Ring 6, Overdrevsvejens forlængelse, Hillerød-Humlebæk (Hillerød og Fredensborg Kommuner)
- o. Ring 7, Tunnel/bro over Roskilde Fjord med forbindelse til Frederikssundsmotorvej og vejnettet i Hornsherred (Frederikssund Kommune)
- p. Frederiksværk-Hillerød, 3 spor (Frederiksværk-Hundested og Hillerød Kommuner)
- q. Frederiksværk-Frederikssund, 3 spor (Frederiksværk-Hundested og Frederikssund Kommuner)
- r. Helsing-Gilleleje vejen (Gribskov Kommune)
- s. Ring 6, Gørløse omfartsvej (Frederikssund og Hillerød Kommune)
- t. Slangerup-Værebros, 3 spor (Egedal og Frederikssund Kommuner)
- u. Ring 5, Tværvæg mellem Tune Landevej og Sydvej (Greve, Høje Tåstrup og Ishøj Kommuner)

- v. Tune Landevej, udvidelse mellem Tværvej og Køge Bugt Motorvej (Greve Kommune)
- w. Ny vej nord og øst om Trekroner (Roskilde Kommune)
- x. Salløvkrydset-Solrød 2+1 vej (Solrød og Roskilde Kommuner)
- y. Omfartsvej Ll. Skensved (Solrød og Køge Kommuner)
- z. Omfartsvej Borup (Møllevej-Ryeskovvej) (Køge Kommune)
- æ. Forlægning af Billesborgvej nord om Herfølge (Køge Kommune)
- ø. Forlægning øst om Strøby Egede (Stevns Kommune).
- A. Udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4-6 spor mellem Motorringvej 3 og Værløse (Gladsaxe og Furesø kommuner)
- B. Udbygning af Hillerødmotorvejen fra motortrafikvej til 4 sporet motorvej mellem Allerød og Hillerød (mellem Nymøllevej ved Allerød og Isterødvejen ved Hillerød – Allerød og Hillerød kommuner).

Stk. 2. Vejanlæggenes forløb vist på kortbilag G er oversigtlig og kan være af principiel karakter.

§ 24. Den kommunale planlægning skal respektere følgende mulige fremtidige, overordnede energiforsyningsanlæg:

Højspændingsanlæg

- a. 400 kV forbindelse fra Asnæsværket til Kyndbyværket (Frederikssund og Lejre kommuner)
- b. 400 kV forbindelse fra Bjæverskov mod Rislev (Køge Kommune)

Naturgasanlæg

- c. Kompressorstation på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune)
- d. Transmissionsledning fra Helsingør til Lynge (Helsingør, Fredensborg og Allerød kommuner)
- e. Transmissionsledning fra Køge til Sonnerup (Køge Kommune)

Stk. 2. Anlæggene er vist på kortbilag H.

Støjkonsekvensområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup og Roskilde Lufthavn, Tune

§ 25. Den kommunale planlægning skal respektere støjzoner ved Københavns Lufthavn, Kastrup og ved Roskilde Lufthavn, Tune, som er vist på kortbilag I, J, K og L.

Stk.2. Københavns Lufthavn, Kastrup

Københavns Lufthavns arealer i Kastrup er vist med tæt skravering på kortbilag J. Arealerne skal anvendes til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafikanlæg, således som fastlagt i Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt til anlæg af spor- og stationsanlæg til Østamagerbanen. Området med åben skravering er arealer uden for lufthavnsområdet, hvor der er særlige restriktioner på grund af støj.

Ny bebyggelse placeret på lufthavnsområdet skal i videst muligt omfang placeres således, at den bidrager til at beskytte boligområderne omkring lufthavnen mod støj.

Inden for det med åben skravering viste område på kortet over lufthavnen og restriktionsområderne gælder følgende bestemmelser:

1. Der må ikke udlægges yderligere byzone eller sommerhusområder.
2. Byzonearealer, der ikke er bebygget med boligbebyggelse, må ikke i en kommuneplan eller i en lokalplan udlægges til boligbebyggelse.

3. Arealanvendelsesbestemmelserne for byfornyelsesområder og for større ubebyggede arealer, der i endeligt vedtagne eller godkendte planer er udlagt til bolig- og sommerhusbebyggelse, skal søges ændret, således at disse områder forbeholdes ikke-støjfølsom bebyggelse eller anvendelse samt servicefunktioner til forsyning af det nuværende bysamfund.

Stk. 3, Roskilde Lufthavn, Tune.

Roskilde Lufthavn kan inden for det på kortbilag K markerede område udbygges inden for rammerne af det i VVM'en beskrevne projekt. Den øst-vestvendte startbane, der kaldes "bane 11/29" kan forlænges til i alt 2.100 m. Der er mulighed for udvidelse af standpladskapacitet, terminalbygning, parkeringsanlæg samt afisnings- og tankningsfaciliteter.

Det er en forudsætning for udbygningen, at de miljømæssige påvirkninger af omgivelserne, herunder støj fra startende og landende fly, holder sig inden for det, som er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Støjkonsekvensområder fremgår af kortbilag L.

I område 1 er støjniveauet $L_{DEN} > 60$ dB. I dette område kan der ikke gives tilladelse til opførelse af (spredt bebyggelse) i det åbne land.

I område 2 er støjniveauet $L_{DEN} > 55$ dB eller støjniveauet $L_{Amax} > 80$ dB. I dette område må der ikke gives tilladelse til nye boliger. Undtagen er boliger tilknyttet landbrugs- og skovdrift. Endvidere kan der ikke gives tilladelse til etablering af rekreative områder. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Industrivirksomheder samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.

I område 3 støjniveauet $L_{DEN} > 50$ dB. I dette område må der ikke gives tilladelse til udlæg af rekreative områder med overnatning.

Kapitel 8. Ikrafttræden, retsvirkning mv.

§ 26. Landsplandirektivet træder i kraft den 1. juli 2007

Stk. 2. Direktivets regler erstatter følgende retningslinier i HUR's Regionplan 2005: 1.1.1 – 1.1.3, 1.1.5–1.1.10, 1.1.12–1.1.17, 1.2.1, 1.2.4–1.2.6, 2.1.1–2.1.6, 2.2.1–2.2.5, 2.2.7–2.2.12, 3.1.1–3.1.2, 4.3.5, 4.7.1–4.7.6, 6.1.1–6.1.6, 6.2.1, 7.1.1–7.1.3, 8.1.4, 8.2.1–8.2.8.

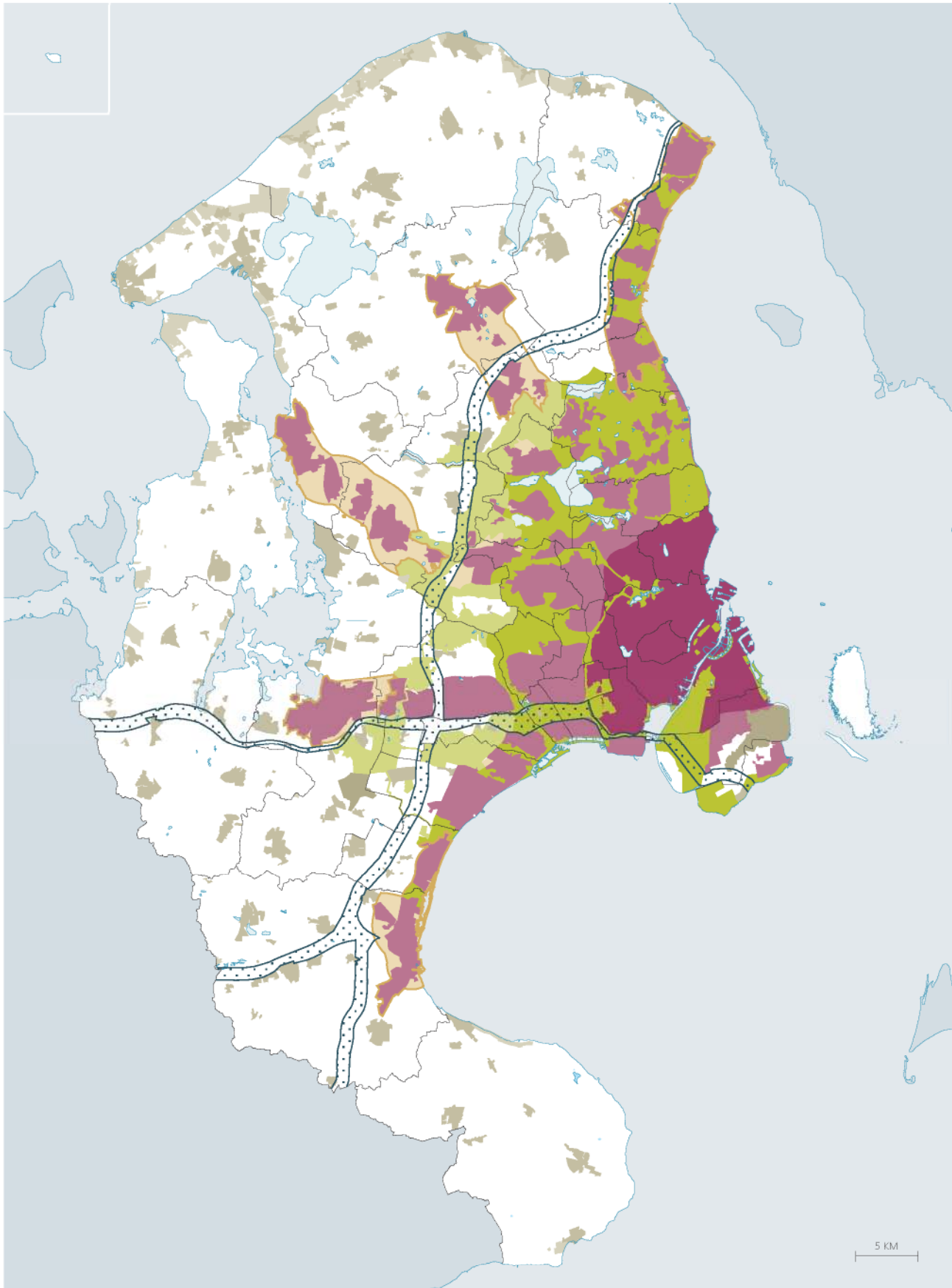
For den gamle Stevns Kommune erstatter direktivets regler følgende retningslinier i Storstrøms Amts Regionplan 2005:

Retningslinierne i afsnit 2.1 (Byer og service) bortset fra i underafsnit 2.1.2 (detailhandel), retningslinie 2 i afsnit 2.2 (Byvækst og erhvervslokalisering), retningslinierne 1, 2, 3, 4, 7 og 8 i underafsnit 2.2.1 (Arealer til erhvervsformål, herunder arealer til særligt forurenende virksomheder) og retningslinierne i 2.3 (Landsbyerne og det åbne land).

Miljøministeriet, den 29. juni 2007

Connie Hedegaard / Niels Østergård

Kortbilag A: De 4 geografiske delområder



DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN)

GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE)

DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE)

GRØNNE KILER (YDRE KILER)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE)

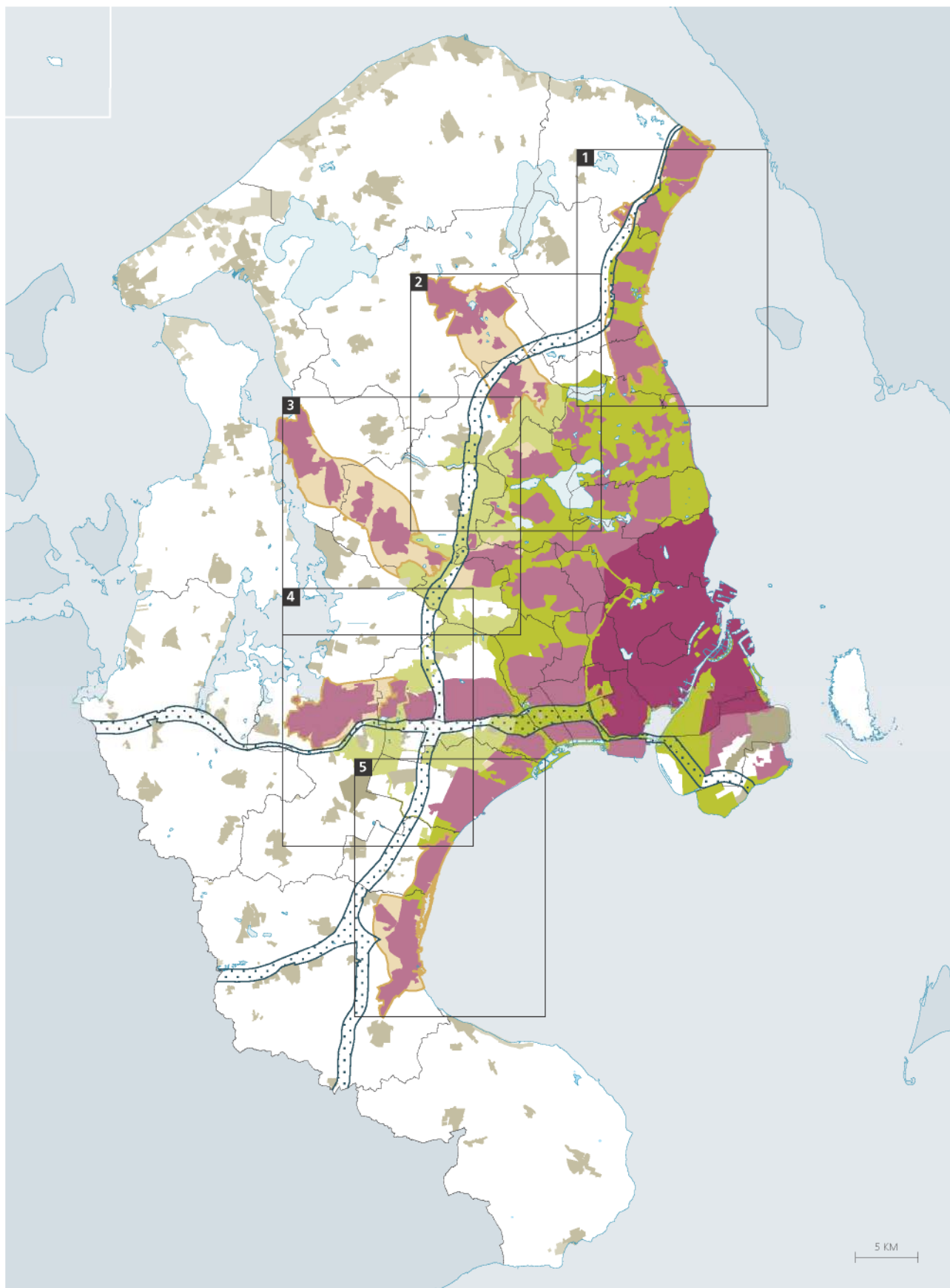
DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE)











DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE)

TRANSPORTKORRIDOR

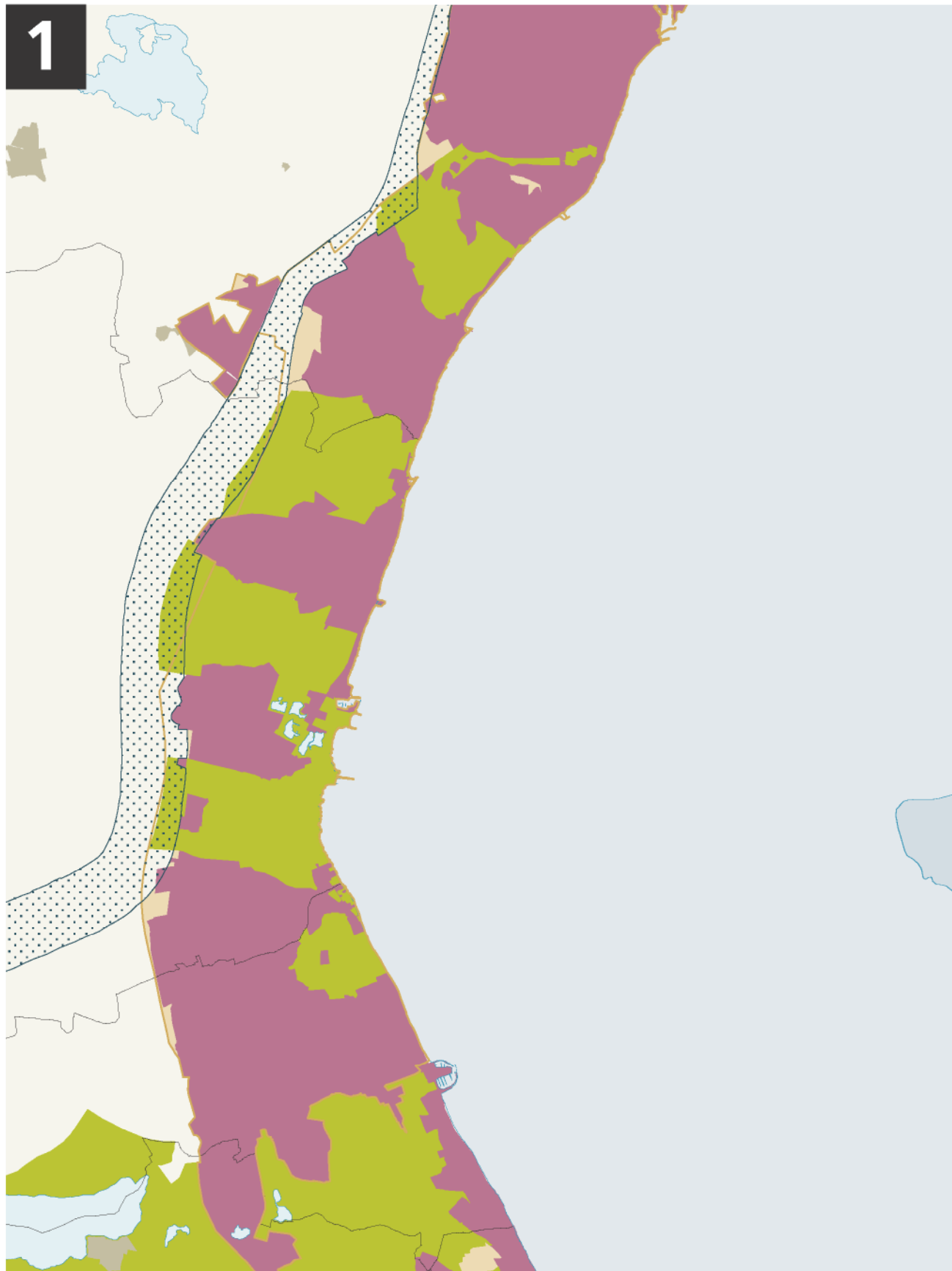
LUFTHAVNE

Kortbilag A.0: De 4 geografiske delområder



- | | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|---|---|---|
|  | DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN) |  | GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER) |  | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE) |
|  | DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE) |  | GRØNNE KILER (YDRE KILER) |  | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE) |
|  | DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE) |  | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE) |  | TRANSPORTKORRIDOR |
| | | | |  | LUFTHAVNE |

Kortbilag A.1: Ydre del af Helsingør-fingeren



DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN)

GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE)

DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE)

GRØNNE KILER (YDRE KILER)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE)

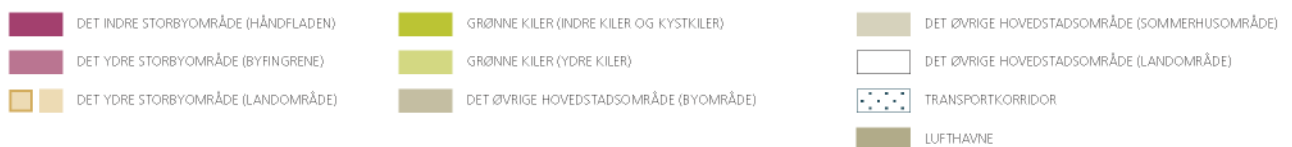
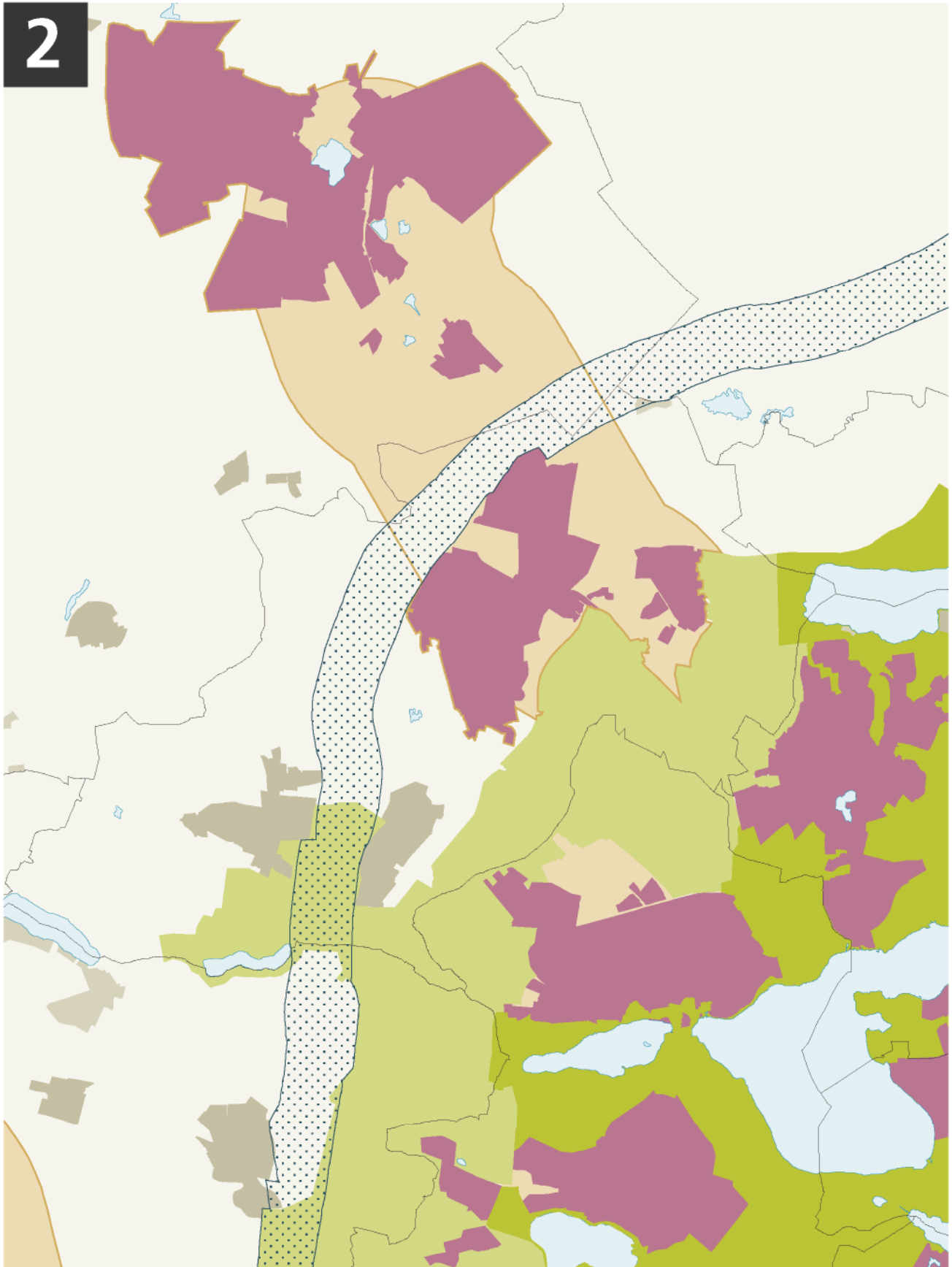
DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE)

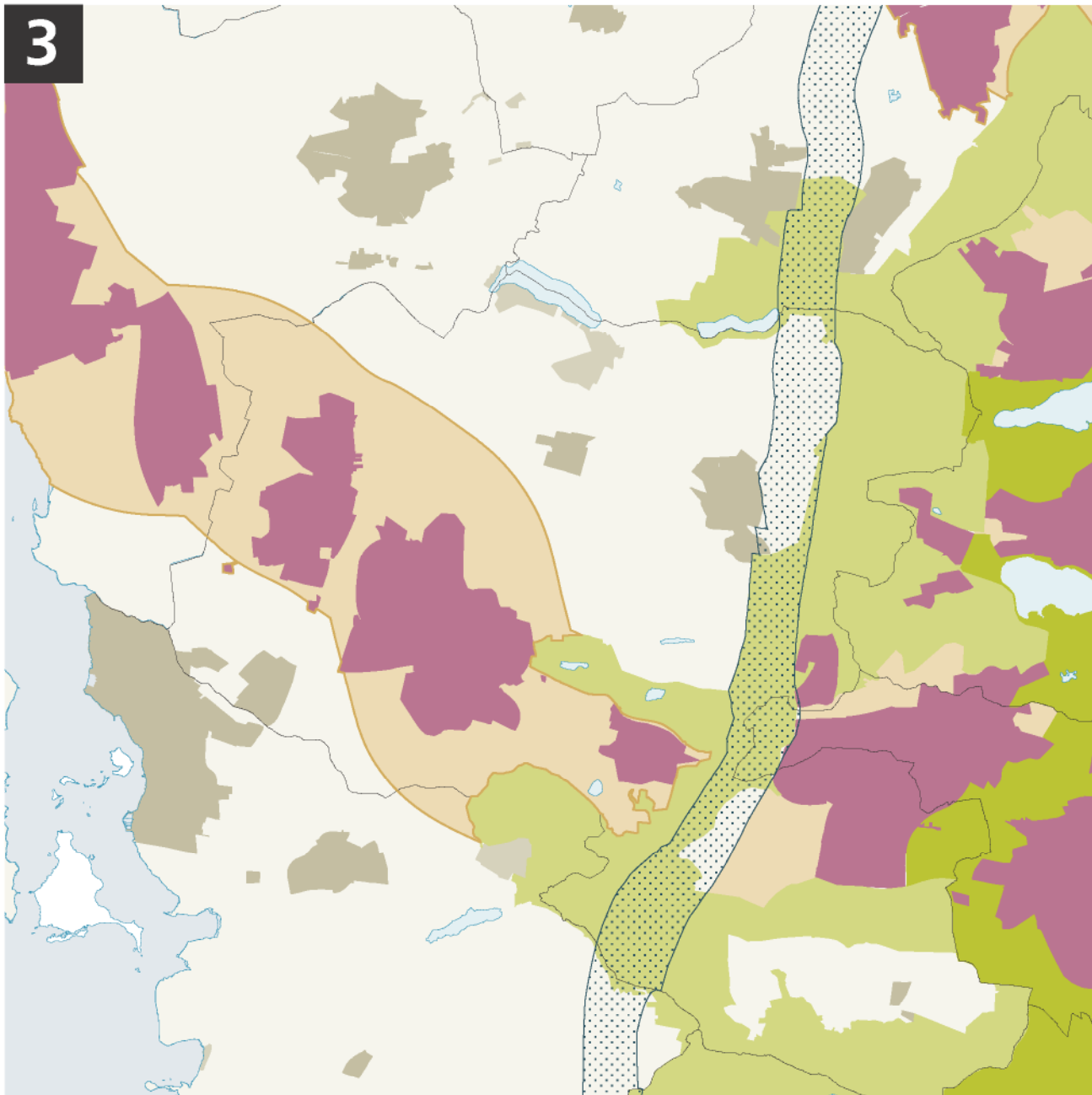
TRANSPORTKORRIDOR

LUFTHAVNE

Kortbilag A.2: Ydre del af Hillerød-fingeren og Farum-fingeren



Kortbilag A.3: Ydre del af Frederikssund-fingeren

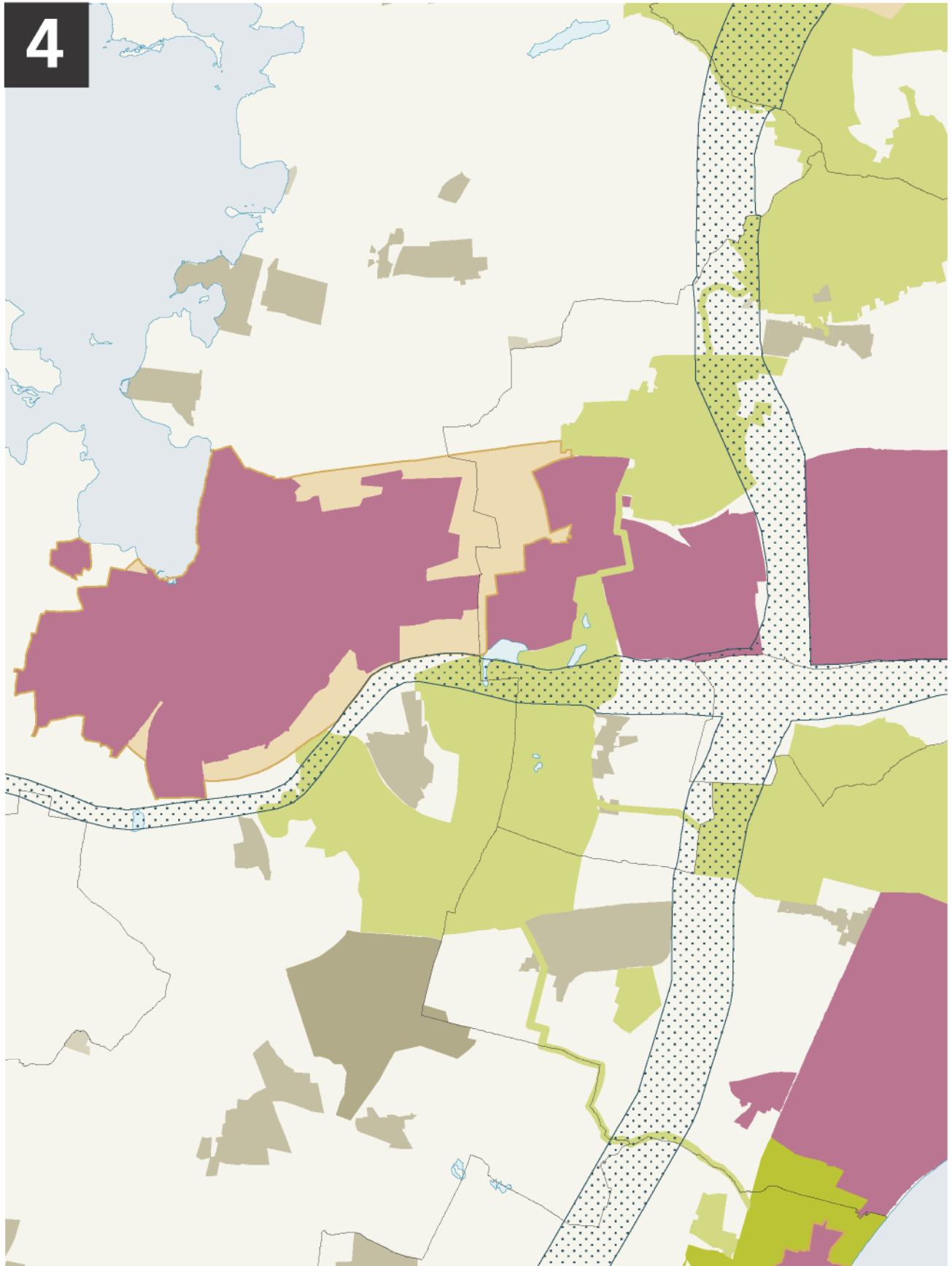












DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN)
 DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE)
 DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE)

GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER)
 GRØNNE KILER (YDRE KILER)
 DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE)

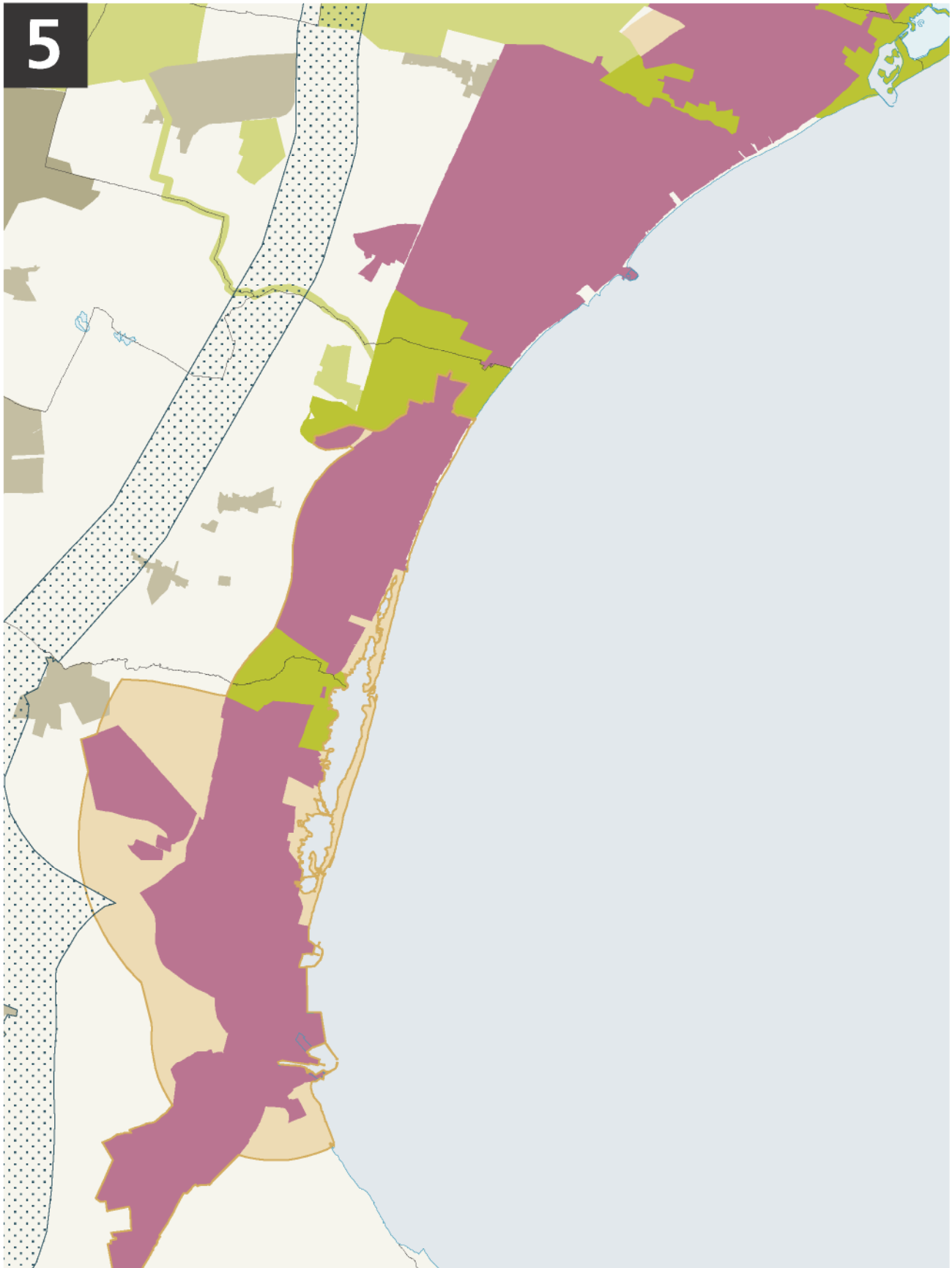
DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE)
 DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE)
 TRANSPORTKORRIDOR
 LUFTHAVNE

Kortbilag A.4: Ydre del af Roskilde-fingeren



- | | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|---|---|---|
|  | DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN) |  | GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER) |  | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE) |
|  | DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE) |  | GRØNNE KILER (YDRE KILER) |  | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE) |
|  | DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE) |  | DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE) |  | TRANSPORTKORRIDOR |
| | | | |  | LUFTHAVNE |

Kortbilag A.5: Ydre del af Køge-fingeren



DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN)

GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE)

DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE)

GRØNNE KILER (YDRE KILER)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE)

DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE)

DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE)

TRANSPORTKORRIDOR

LUFTHAVNE

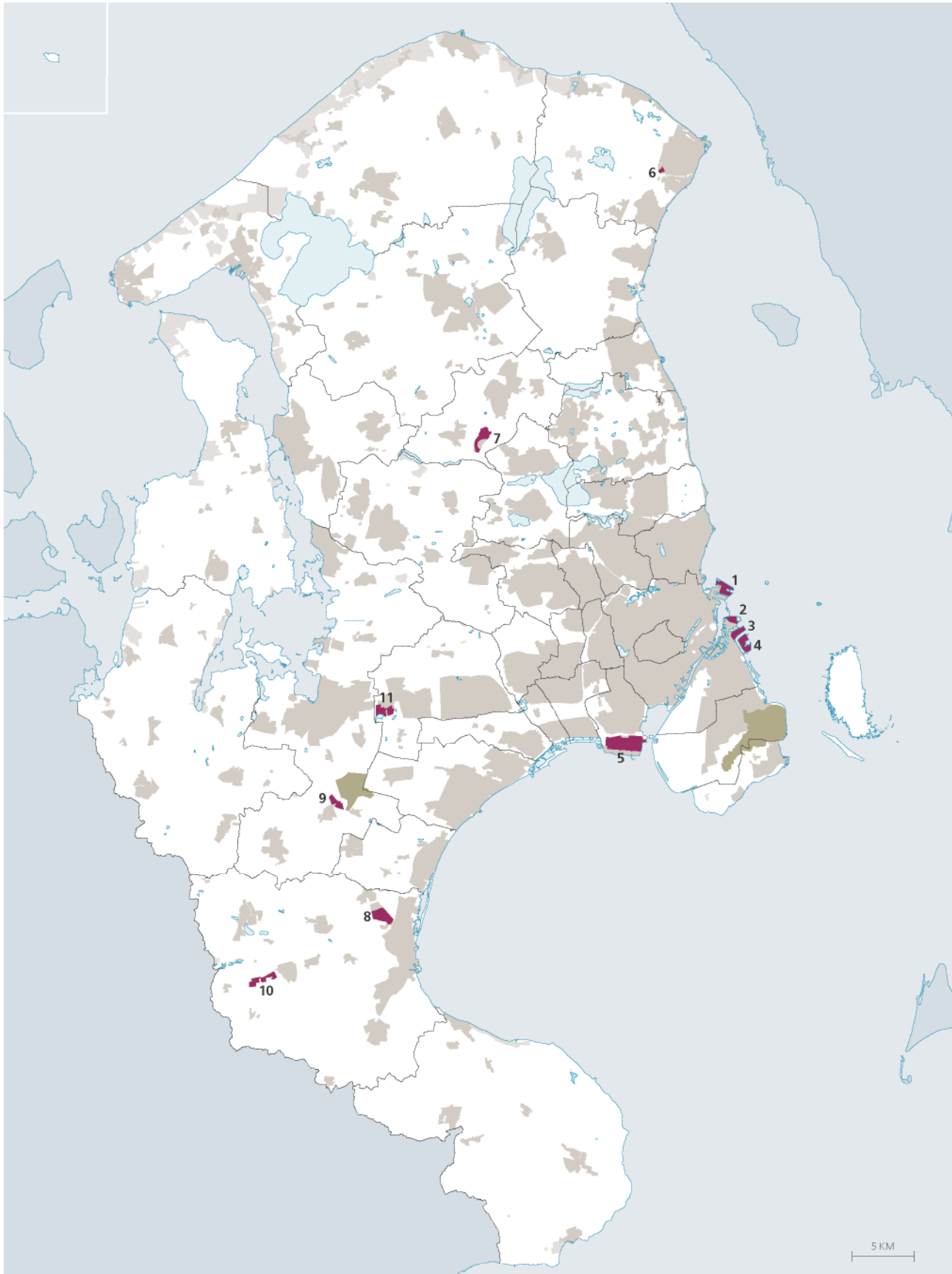
Bilag B: Stationer og knudepunktstationer

Knudepunktstationer		Øvrige stationer	
Allerød	Tårnby	<i>Aksel Møllers Have</i>	<i>Landsarkivet</i>
Bagsværd	Universitetet	Albertslund	Langgade
Ballerup	Valby	Amagerbro	Lergarvsparken
Birkerød	Vanløse	<i>Amager Strand</i>	Lindevang
Buddinge	Vesterport	Avedøre	Malmparken
Danshøj	Ølstykke	Bella Center	<i>Marmorkirken</i>
Dybbølsbro	Ørestad	Bernstorffsvej	Måløv Station
Farum	Østerport	Bispebjerg	Nivå
Flintholm		Brøndby Strand	<i>Nørrebros Runddel</i>
Frederiksberg		Brøndbyøster	Ordrup
Frederikssund		Frederiksberg Allé	Peter Bangsvej
Friheden		Charlottenlund	<i>Poul Henningsens Plads</i>
Glostrup		Christianshavn	<i>Priorparken*</i>
Greve		<i>Christiansborg</i>	Rungsted Kyst
Hellerup		Dyssegård	<i>Rådmandsmarken</i>
Helsingør		Ellebjerg	Sjælør
Herlev		Emdrup	Skodsborg
Hillerød		Enghave	Skovbrynet
Hundige		<i>Enghave Plads</i>	Skovlunde
Høje Taastrup		Espergærde	Snekkersten
Ishøj		<i>Femøren</i>	Solbjerg
Islands Brygge		Forum	Sorgenfri
Kildedal		<i>Frederiksberg Allé</i>	Stengården
Klampenborg		Fuglebakken	Stenløse
Kokkedal		Gentofte	Sundby
Kongens Nytorv		Gl. Toftegaard	Sydhavn
København H		Grøndal	<i>Trianglen</i>
Køge		Hareskov	Taastrup
Lufthavnen		Hedehusene	Vallensbæk
Lyngby		Holte	Vangede
Nordhavn		Humblebæk	Vedbæk
Ny Ellebjerg		Husum	Veksø
Nørrebro		Hvidovre	Vestamager
Nørreport		Islev	<i>Vibehus Runddel</i>
Roskilde		Jersie	Vigerslev Allé
Ryparken		Jyllingevej	Virum
Rødovre		Jægersborg	Værløse
<i>Rådhuspladsen</i>		Karlslunde	Ølby
Solrød Strand		<i>Kastrup</i>	<i>Øresund</i>
Svanemøllen		KB Hallen	Ålholm
Trekroner		Kildebakken	Åmarken

Ikke anlagte, men besluttede stationer er angivet i kursiv.

*Der er ikke truffet beslutning om anlæg af en eventuelt kommende station ved Priorparken.

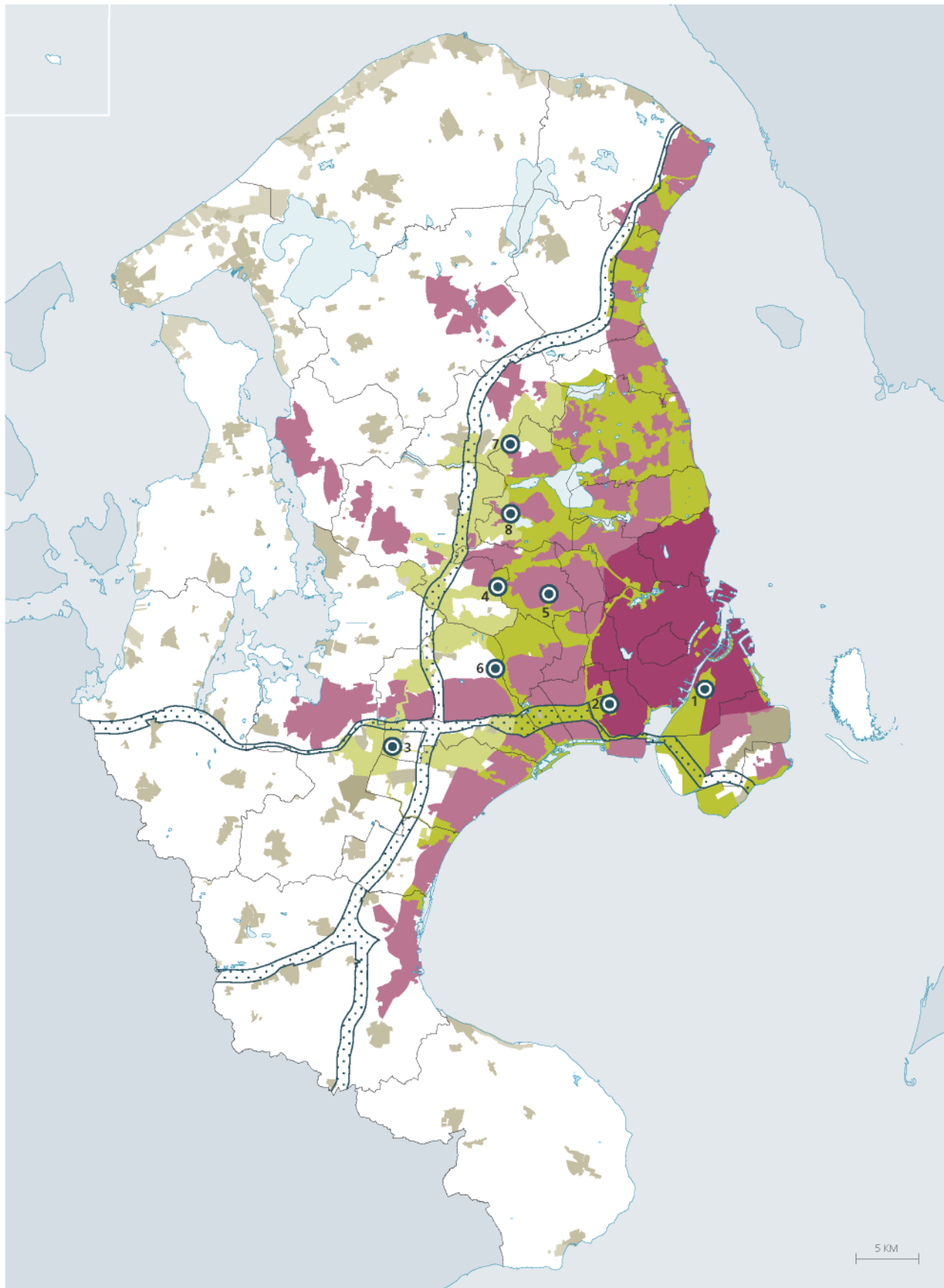
Kortbilag C: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7)



VIRKSOMHEDER MED SÆRLIGE BELIGGENHEDSKRAV

1: Nordhavnen 2: Rebshålvæn 3: Amagerværket / Amagerforbrændingen 4: Provstenen 5: Avedøre Holme 6: Rørtang 7: Vassingrød / Vassingrød Nord 8: Nordhøj 9: Gadstrup Erhvervspark 10: Bjæverskov Vest
11: Hedehusene Vest

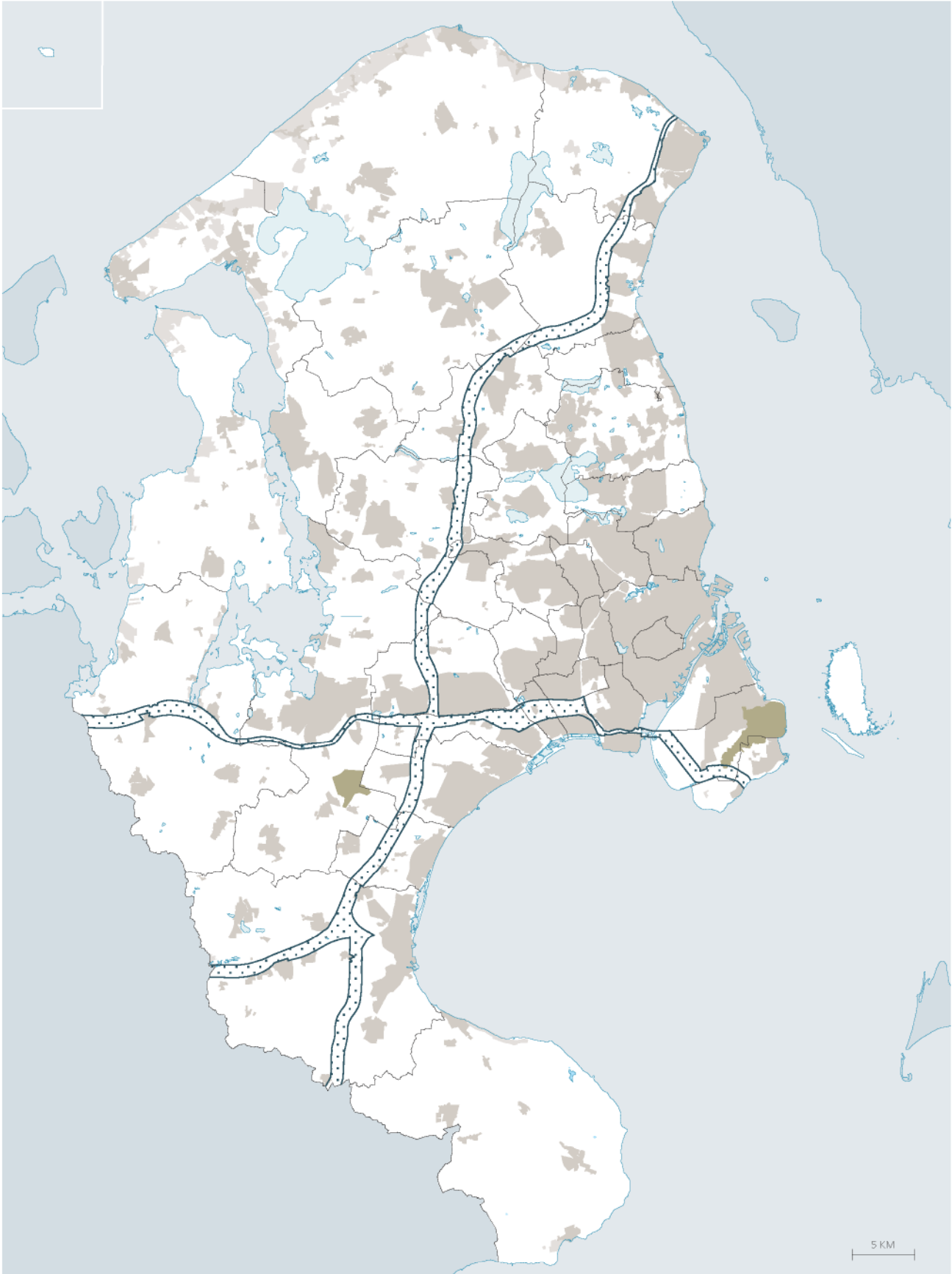
Kortbilag D: Mulige placeringer af friluftsanlæg i grønne kiler



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN) |  GRØNNE KILER (YDRE KILER) |  DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE) |  FRILUFTSANLÆG |
|  DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE) |  TRANSPORTKORRIDOR |  DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE) | |
|  GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER) |  LUFTHAVNE |  DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE) | |

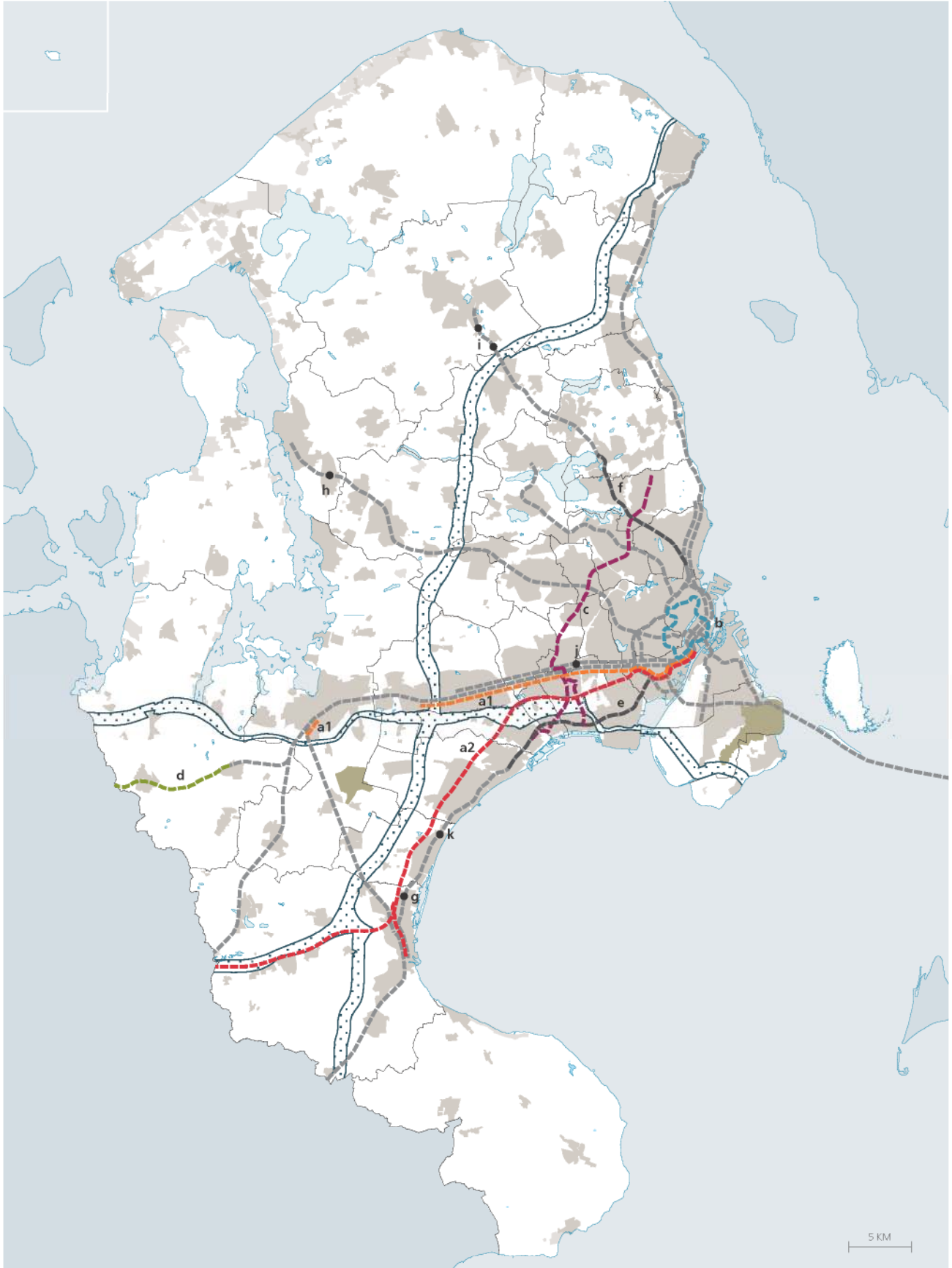
1: Vestamager 2: Øst for Byvej 3: Hedeland 4: Hjortespringkilen 5: Vestskovene 6: Albertslund Golfklub 7: Farum Kasernes øvelseshøj 8: Flyvestation Værlose

Kortbilag E: Reservationer til transportkorridor



 TRANSPORTKORRIDOR

Kortbilag F: Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg



EKSISTERENDE STRÆKNINGSANLÆG

--- REGIONALTOG, S-TOG OG METRO (METROENS 3. ETAPE ØSTAMAGERBANEN ER UNDER ANLÆG)

RESERVATION TIL NYE ANLÆG

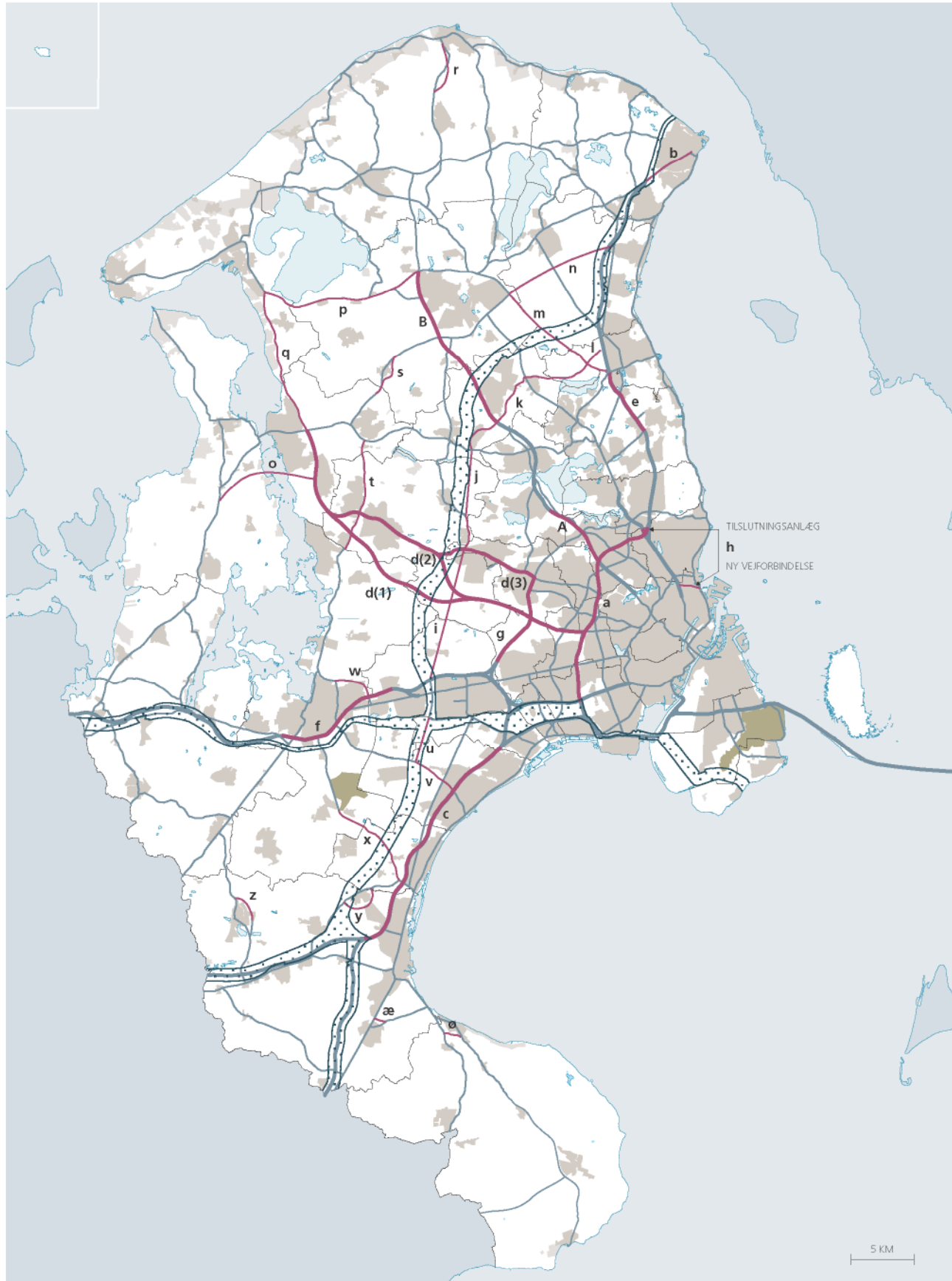
- METRO
- LETBANE
- KØBENHAVN-RINGSTED (UDVIDELSE)
- KØBENHAVN-RINGSTED (NYANLÆG)
- LEJRE-VIPPERØD (DOBBELTSPOR)

--- S-TOG (VIGESPOR)

- S-TOGSSTATION
- TRANSPORTKORRIDOR

LITRA PÅ KORTET HENVISER TIL LISTE OVER NYANLÆG I BEMÆRKNINGER
 KOLLEKTIV TRAFIKANLÆGGENES FORLØB ER VIST OVERSIGTLIGT OG KAN VÆRE AF PRINCIPIEL KARAKTER

Kortbilag G: Reservationer til overordnede vejanlæg

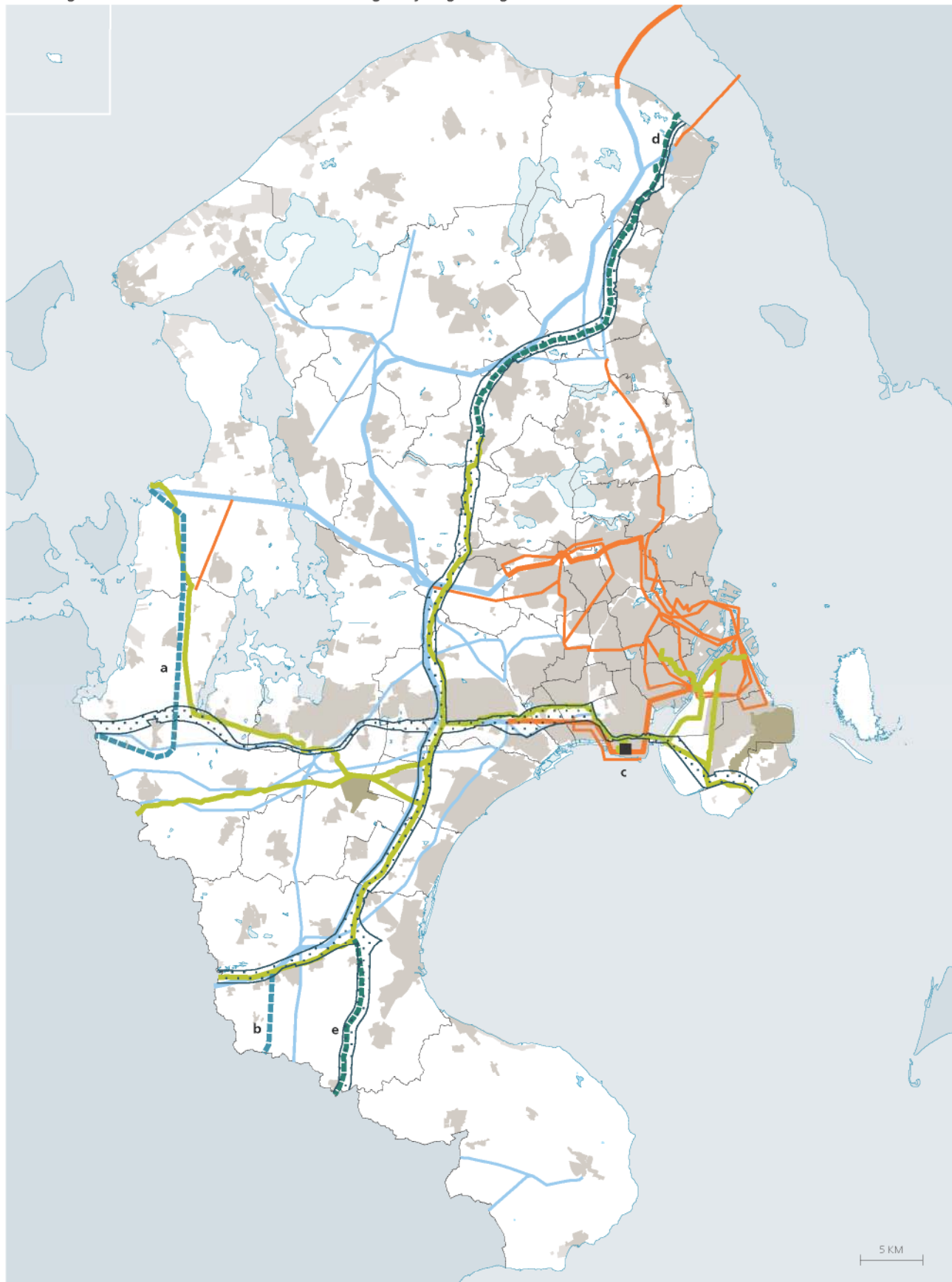


EKSISTERENDE VEJE
 — MOTORVEJ
 — ØVRIG OVERORDNET VEJ

RESERVATION TIL NYE ANLÆG
 — MOTORVEJ/MOTORVEJSUDVIDELSE
 — ØVRIG OVERORDNET VEJ
 [Dotted box] TRANSPORTKORRIDOR

LITRA PÅ KORTET HENVISER TIL LISTE OVER NYANLÆG I BEMÆRKNINGER
 VEJANLÆGGENES FORLØB ER VIST OVERSIGTLIGT OG KAN VÆRE AF PRINCIPIEL KARAKTER

Kortbilag H: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg



EKISTERENDE ANLÆG

- HØJSPÆNDINGSLUFTLEDNING 400 kV
- HØJSPÆNDINGSLUFTLEDNING 132 kV
- HØJSPÆNDINGSJORDLEDNING 400 kV
- HØJSPÆNDINGSJORDLEDNING 132 kV
- NATURGASHOVEDTRANSMISSIONSLEDNING

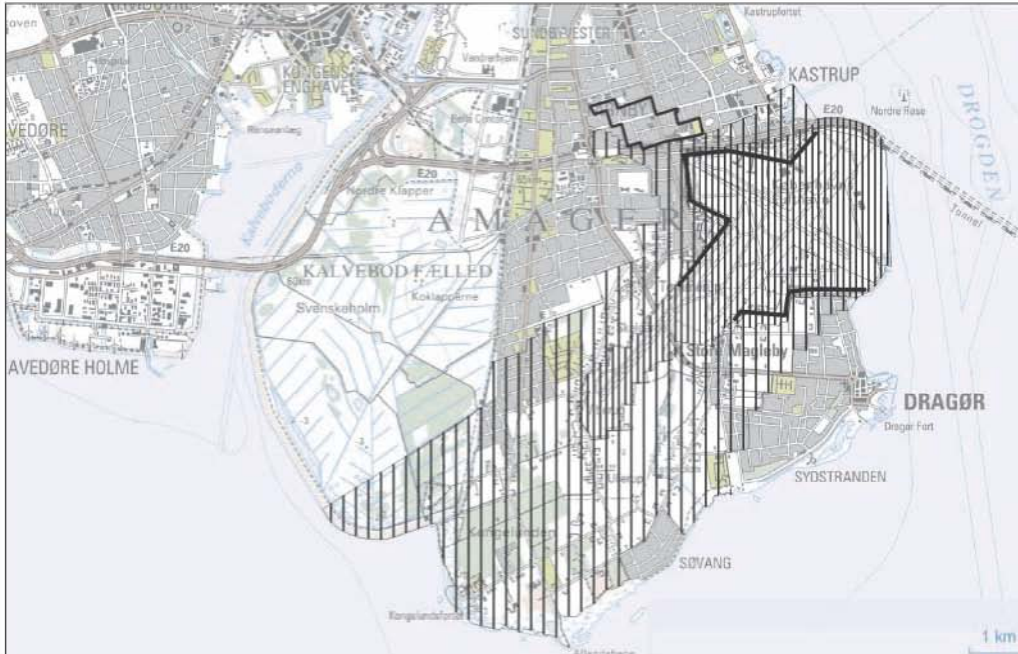
RESERVATION TIL NYANLÆG





- - - HØJSPÆNDINGSLUFTLEDNING 400 kV
- - - NATURGASHOVEDTRANSMISSIONSLEDNING
- NATURGASKOMPRESSORSTATION
- TRANSPORTKORRIDOR

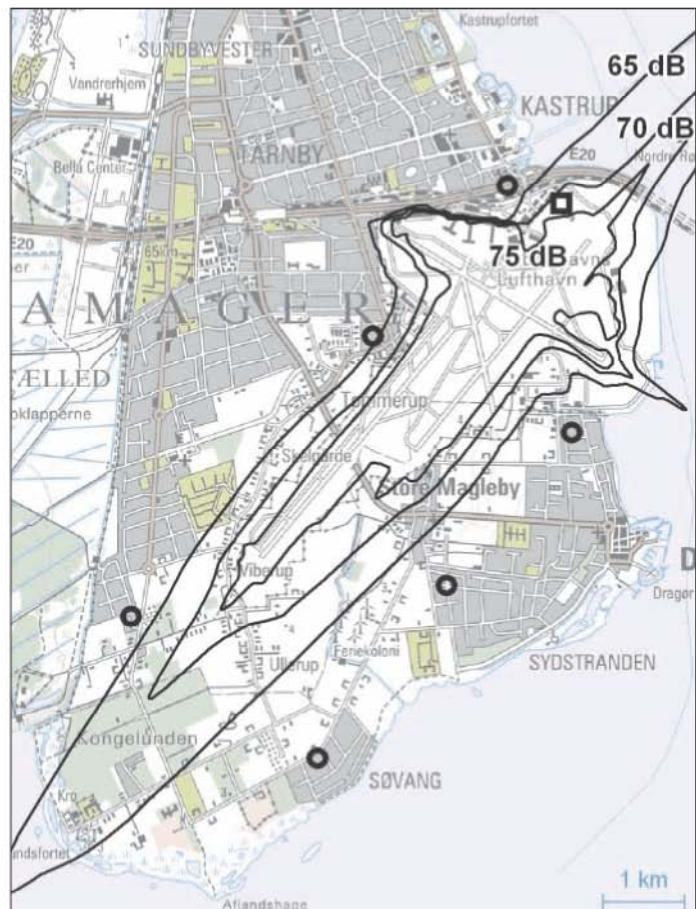
LITRA PÅ KORTET HENVISER TIL LISTE
OVER NYANLÆG I BEMÆRKNINGER

NYANLÆGGENES FORLØB ER VIST
OVERSIGTLIGT OG KAN VÆRE AF
PRINCIPEL KAKTER

Kortbilag I: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup



-  Område til lufthavn, lufthavsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafikanelæg
-  Områder uden for lufthavnen med restriktioner
-  Områder med restriktioner indtil drejning af tværbane
-  Zone for støjskærmning



Kortbilag J: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup

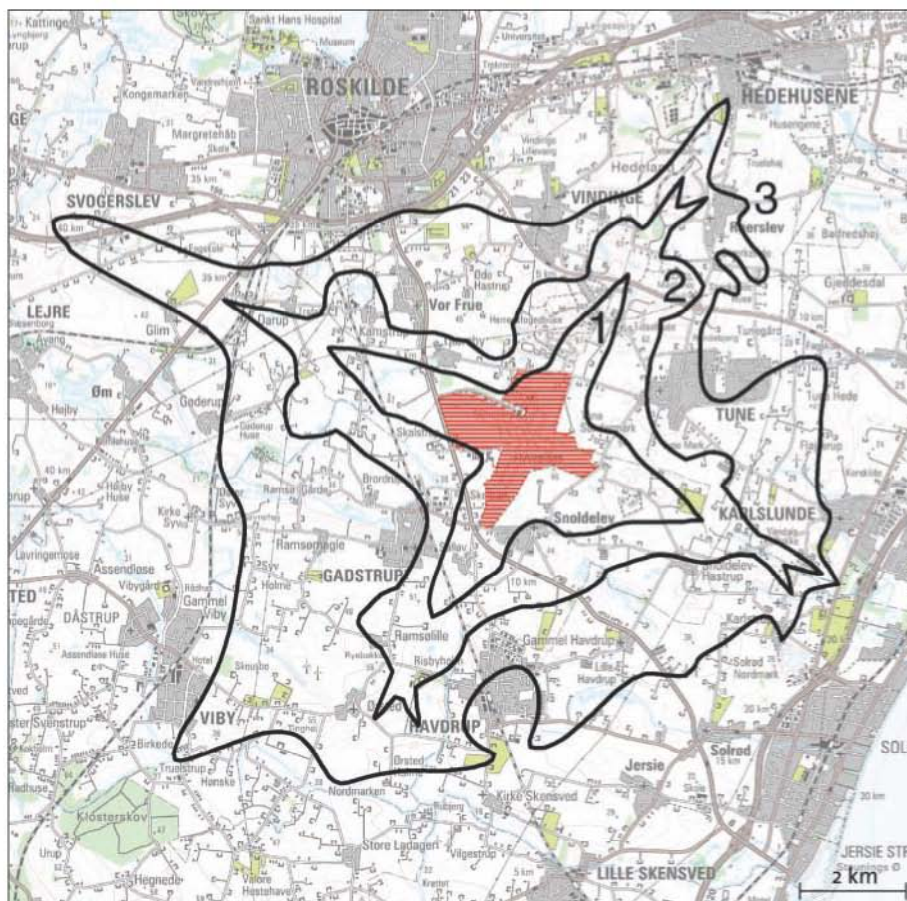
-  Flyve- og taxistøj
-  Målestation
-  Motorafprøvningsområde

Kortbilag K: Afgrænsning af Roskilde Lufthavns område



Kortbilag L: Støjzone ved Roskilde Lufthavn, Tune

Retningsliniekort
 Roskilde Lufthavn
 Støjområde 1, 2 og 3



Bemærkninger til regler i Fingerplan 2007

Almindelige bemærkninger

Landsplandirektivet 2007 for hovedstadsområdet planlægning – Fingerplan 2007 – udstedes efter regler i planlovens § 3 stk. 1. Planlovens § 5 j stk. 4 bemyndiger miljøministeren til efter § 3, stk. 1 at fastlægge regler, der konkretiserer de i § 5 i og i stk. 1 og 3 nævnte overordnede principper for planlægningen i hovedstadsområdet.

Landsplandirektivets formål er at fremtidssikre fingerplanen ved at give et fremadrettet fælles grundlag for de 34 hovedstadskommuners planlægning. Fingerplan 2007 erstatter de overordnede retningslinier for byudviklingen og de regionale fri-luftsområder i HUR's Regionplan 2005. Regionplanen giver et opdateret, overordnet grundlag for den kommunale planlægning frem til 2017. Fingerplan 2007 justerer retningslinierne, således at de er i overensstemmelse med lovens principper, herunder om kommunalt råderum og kommunal udspilsret, og lovens bestemmelser, herunder forskellige bestemmelser for 4 geografiske delområder: 1) det indre storbyområde (håndfladen), 2) det ydre storbyområde (byfingrene), 3) de grønne kiler, og 4) det øvrige hovedstadsområde.

Fingerplan 2007 erstatter hermed en række retningslinier i HUR's Regionplan 2005 1.1 Byområdet (minus retningslinierne 1.1.4 [nye byområder] 1.1.11 [særlige lokaliseringsområder], 1.1.18-1.1.20 [rækkefølge på konkrete arealer] og 1.1.21 [kystnære byområde]). 1.2 Landområdet (minus retningslinierne 1.2.2 og 1.2.3 [den grønne struktur] og 1.2.7 [det kystnære landområde]). 2.1 Boliger, 2.2 Erhverv (minus retningslinierne 2.2.6 [Universitetsparken mv.] og 2.2.13 [kraftværker mv.]). 3.1.1 og 3.1.2 [sommerhusområder], 4.3.5 Særlige friluftsanlæg, 4.7 Transportkorridor, 6.1 Kollektive trafikanelæg (minus 6.1.7 [lokalbanerne]), 6.2 Veje og søtransportcentre (minus 6.2.2 [søtransportcentre]), 7.1 Højspændings- og naturgasnet, 8.1.4 [støj omkring lufthavne], 8.2 Støj fra lufthavne.

For det geografiske område i Stevns Kommune, som omfattede den tidligere Stevns Kommune, erstatter Fingerplan 2007 en række retningslinier i Storstrøms Amts Regionplan 2005, dele af 2.1 Byer og service, dele af 2.2 Byvækst og erhvervslokalisering, og retningslinierne i afsnit 2.3 Landsbyerne og det åbne land.

De øvrige retningslinier i HUR's Regionplan 2005 tillægges retsvirkning, som var de et landsplandirektiv. De ophæves i takt med, at kommunerne har indarbejdet retningslinierne i kommuneplanerne i 2009. Tilsvarende tillægges de øvrige retningslinier i Storstrøms Amts Regionplan 2005 retsvirkning, som var det et landsplandirektiv for det geografiske område, som udgjorde den tidligere Stevns Kommune. Fingerplan 2007 vil blive revideret, når der er behov. Dialogprojekter mellem kommuner og statslige myndigheder kan løbende føre til fastlæggelse af nye regler,

ligesom opståede kommunale behov kan føre til ændrede regler i landsplandirektivet.

Der er i nærværende Landsplandirektiv – Fingerplan 2007 – ikke medtaget regler vedrørende detailhandel. Retningslinierne for detailhandel i de to regionplaner 2005 videreføres således som beskrevet ovenfor. Nye regler i Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning har afventet de nye detailhandelsbestemmelser i Planloven, som blev vedtaget den 30. maj 2007. Et udkast blev sendt i teknisk høring i juni 2007 og et forslag til tillæg til Fingerplan 2007 med detailhandelsbestemmelser forventes sendt i offentlig høring senere på året.

Med HUR's Regionplan 2005 har kommunerne fået et betydeligt råderum til at planlægge de kommende 12 års byudvikling og byomdannelse.

Med Fingerplan 2007 får en række kommuner i det ydre storbyområde ydermere et råderum til selv at udlægge ny byzone. En principiel afgrænsning af det ydre storbyområde giver kommunerne råderum til selv at vurdere byudviklingsinteresserne i forhold til andre arealinteresser på arealer, som samlet udgør af størrelsesorden 7.700 ha, hvoraf dog godt 2.000 ha skønnes at være omfattet af prohibitiv beskyttelse (fredninger, internationale naturbeskyttelsesområder mv.). Interesseafvejningen skal ske i respekt for overordnede interesser, herunder regler i Fingerplan 2007. Det indebærer bl.a., at der i den kommunale planlægning skal fastlægges rækkefølge på ny byzone ud fra overordnede og kommunale hensyn.

Også kommunerne i det øvrige hovedstadsområde får et øget råderum. Med Regionplan 2005 har kommunerne fået et betydeligt råderum til planlægning af nye boligområder i det øvrige hovedstadsområde i de kommende 12 år. Planlagte arealer til boligformål vurderes samlet at dække behov for boligudbygning af lokal karakter, som rækker væsentligt ud over 12 års perioden. Med Landsplandirektivet øges dette råderum yderligere. Fremtidige udlæg af ny byzone til byudvikling af lokal karakter bliver en kommunal opgave. Det allerede tilvejebragte råderum indebærer imidlertid, at der næppe i de førstkomende år er behov for at øge den samlede boligrummelighed i det øvrige hovedstadsområde. På kort sigt vil det ny råderum bestå i, at kommunerne får mulighed for at selv at afveje, hvor de kommende års boligudbud skal ske. Nyudlæg skal ske i respekt for overordnede interesser, herunder regler i Fingerplan 2007. Det indebærer, at der for nyudlæg skal fastlægges rækkefølgeangivelser, som skal sikre, at den samlede boligrummelighed i det øvrige hovedstadsområde ikke øges inden for planperioden. Kommunerne kan omdisponere rækkefølgen for udbygning af arealerne.

Regionplan 2005 fastlægger rækkefølgeangivelser for hovedparten af de ny arealudlæg til boligformål samt for en række større byudviklingsmuligheder i Københavns, Roskilde og Frederikssund Kommuner. Det ny kommunale råderum, som fastlægges med Fingerplan 2007, forudsætter, at der for alle nyudlæg til byudvikling og byomdannelse i den kommunale planlægning skal fastlægges rækkefølge ud fra overordnede og kommunale hensyn.

Rækkefølgeangivelser skal sikre, at byudvikling og byomdannelse af regional betydning koordineres med udbygning af den trafikale infrastruktur, at der er et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden, at der kan skabes en rimelig regional balance i hovedstadsområdets udvikling, at byudvikling af regional betydning, f.eks. ved nye stationer, sikres en rimelig udbygningstakt og volumen, og at der skabes sammenhæng mellem nye og eksisterende byområder og klare grænser mellem by og land.

Miljøministeriet vil for at sikre et godt grundlag for fastlæggelse af rækkefølge-angivelser løbende opdatere opgørelserne af omfang og beliggenhed af byggemulighederne i den kommunale planlægning (rummelighed) og løbende opdatere statistikkerne over omfang og beliggenhed af nybyggeri. Disse opgørelser vil blive suppleret med data bl.a. om hovedstadsområdet's befolknings- og erhvervsudvikling samt temaanalyser af centrale regionale udviklingstræk, herunder udviklingen på bolig- og erhvervsejendomsmarkederne. Oplysningerne vil omfatte en liste over rækkefølge i den kommunale planlægning. Oplysningerne vil blive stillet til rådighed for den kommunale planlægning, således som angivet i planloven.

HUR's Regionplan 2005 har stationsnærhedsprincippet som den bærende lokaliseringsstrategi for større kontor- og serviceerhverv af regional betydning. Stationsnær lokalisering virker positivt i forhold til at imødegå trængsel på vejnettet. Ligger en arbejdsplads tæt ved en station, fremmer det brugen af kollektiv transport. Når folk har et reelt valg mellem transportformerne, er der mange, der med fordel lader bilen stå og tager toget i stedet. Undersøgelser viser, at den trafikale effekt af stationsnær lokalisering er meget markant.

Landsplanredegørelse 2006 fastslår, at regeringen ønsker at fastholde stationsnær lokalisering som overordnet princip. Landsplanredegørelsen fastslår, at princippet ikke er statisk fastlåst, men at der i det kommende landsplandirektiv kan ske en videreudvikling af lokaliseringsstrategierne i forhold til Regionplan 2005 med fokus på effekten af stationsnær lokalisering og på at skabe et grundlag for en gunstig udvikling i fingerbyens byområder.

Undersøgelser viser, at den trafikale effekt af stationsnær lokalisering af arbejdspladser alene opnås inden for en gangafstand på op til 500 m-600 m fra station.

Fingerplan 2007 fastlægger derfor regler for den kommunale planlægning, som skal styrke de trafikale effekter af stationsnærhedspolitikken og samtidig give kommunerne et råderum i planlægningen. Reglerne fastlægger, at det er en kommunal kompetence at lokalisere kontor- og serviceerhverv af lokal karakter. Det kan dreje sig om bygninger op til 1.500 m² etageareal, som kan lokaliseres både i og uden for de stationsnære områder.

Fingerplan 2007's regler for stationsnære områder sigter mod, at større arbejdspladser og større besøgsintensive byfunktioner placeres i de stationsnære områder, hvor det har trafikale effekter.

Fingerplan 2007 definerer derfor begrebet det "stationsnære kerneområde", som er det område, hvor byfunktioner af intensiv karakter fortrinvis skal placeres. Udgangspunktet for kommunernes afgrænsning af de stationsnære kerneområder er gangafstande op til 600 m fra stationen, mens det stationsnære område som hidtil kan afgrænses med udgangspunkt i det skematiske 1.000 m cirkelslag i det indre storbyområde (håndfladen) og 1.200 m cirkelslag i det ydre storbyområde (byfingrene). Det er således en kommunal opgave at afgrænse både det stationsnære område og det stationsnære kerneområde. Ønsker en kommune at give mulighed for at lokalisere kontorbygninger med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område men uden for kerneområdet, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Begrænset udbud af parkeringspladser kan være et effektivt virkemiddel, som ydermere kan suppleres med forskellige former for mobility management. Normerne for antal parkeringspladser bør tilpasses den trafikale adfærd, som kan forventes ved forskellige stationer – afhængig af deres beliggenhed og trafikale betjening.

Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 m, såfremt én af følgende situationer gør sig gældende:

1. Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde ("600 m") i den pågældende egn (dvs. inklusiv ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning),
2. Kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som nærmere specificeres og afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen,
3. Det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Maksimumnormer for antal parkeringspladser kendes herhjemme fra Ørestad, og i øvrigt fra en række europæiske storbyer.

På baggrund af opgørelser af de seneste 15 års kontorbyggeri skønnes det, at der uden for centralkommunerne årligt vil blive bygget omkring 12-13 kontorbygninger, som er større end 1.500 etagemeter. Fingerplan 2007 sigter mod, at en større del af disse større kontorbygninger fremover lokaliseres i det stationsnære kerneområde, hvor det vil have betydelige trafikale effekter i form af mindre brug af bil og mere brug af kollektiv transport.

Bemærkninger til de enkelte regler

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

Ad. § 1.

Hovedstadsområdet er defineret i planlovens § 5 h. Området svarer til det tidligere HUR-område plus den tidligere Stevns Kommune.

Ad. § 2.

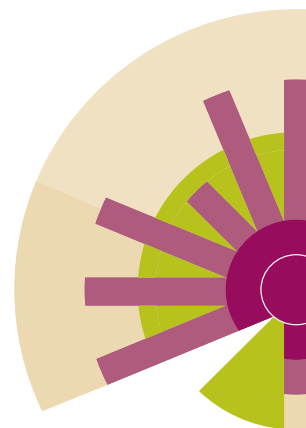
Planlovens § 5 j fastlægger, at der gælder særlige bestemmelser for hvert af de 4 geografiske områder, og at miljøministeren fastlægger en afgrænsning af de 4 geografiske områder.

Det indre storbyområde er afgrænset svarende til "Håndfladen" i HUR's Regionplan 2005. Det omfatter Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner samt de dele af de nære forstadskommuner, der er beliggende inden for Motingvej 3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen. Det drejer sig om dele af Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Brøndby, Hvidovre og Tårnby kommuner. Der kan ikke udlægges yderligere byzone i området, som til gengæld er karakteriseret ved store byomdannelsesmuligheder.

Det ydre storbyområde omfatter dels de eksisterende byområder i byfingrene fra det indre storbyområde ("håndfladen") langs de radiale baner til og med Helsingør, Hillerød, Farum, Frederikssund, Roskilde og Køge samt på Amager og dels nogle landområder, hvor kommunerne efter nærmere angivne regler får råderum til at udlægge ny byzone. Det er således i den kommunale planlægning, at byudviklingsinteressen i disse landområder skal afvejes med andre arealinteresser (dvs. hensynene til natur, landskab, drikkevand osv.), herunder overordnede interesser.

I de indre dele af byfingrene frem til den 4. grønne ring grænser størstedelen af byområdet op til de grønne kiler eller til nogle enkelte landområder, som er en del af det øvrige hovedstadsområde. Hvor det er tilfældet, er det ikke muligt at udlægge ny byzone. På kortbilag A er angivet en række konkret udpegede landområder inden for den 4. grønne ring, som indgår i det ydre storbyområde, og hvor det er en kommunal kompetence at udlægge ny byzone, jf. ovenfor.

§ 1. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (bortset fra Bornholms Kommune) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns kommuner.



§ 2. Hovedstadsområdet er opdelt i 4 geografiske områdetyper: 1) det indre storbyområde, 2) det ydre storbyområde (byfingrene), 3) de grønne kiler, og 4) det øvrige hovedstadsområde. Afgrænsningen af de 4 områdetyper er vist på kortbilag A. Der gælder særlige regler for den kommunale planlægning i hver af de 4 områdetyper, jf. kapitlerne 3-6.

De ydre dele af byfingrene uden for den 4. grønne ring omfatter dels de eksisterende byområder og dels landområder inden for et 2 km bredt bælte på begge sider af de radiale baner. Kommunerne får råderum til selv at udlægge ny byzone i det principielt afgrænsede landområde efter nærmere angivne regler.

Det ydre storbyområde indgår som delområder i Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg, Helsingør, Hillerød, Allerød, Furesø, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Egedal, Frederikssund, Rødovre, Glostrup, Albertslund, Høje Tåstrup, Roskilde, Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk, Ishøj, Greve, Solrød og Køge Kommuner.

Det indre storbyområde ("håndfladen") og det ydre storbyområde ("byfingrene") benævnes tilsammen ofte "fingerbyen".

De grønne kiler er fastlagt svarende til de grønne kiler i HUR's Regionplan 2005. En teknisk gennemgang af kileafgrænsningerne har enkelte steder vist behov for mindre justeringer. Det gælder især kystkilerne. Justeringerne er sket efter forudgående dialog med de otte berørte kommuner. Endvidere er linieføringen af stien og afgrænsningen af den 4. grønne ring mellem Karlstrup Mose og Hedeland ændret til en mere sydlig linieføring i overensstemmelse med Greve Kommunes ønske.

De grønne kiler består dels af de radiale kiler mellem byfingrene, de tværgående kiler (ringe) og kilerne i byfingrene, herunder kystkiler i Helsingør- og Køge-fingren. Planlovens § 5 j, stk. 1, pkt. 3 fastslår, at de grønne kiler ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsanlæg.

Der skelnes mellem de "gamle" grønne kiler og ringe og de "nye" grønne kiler og ringe. Der er i kapitel 5 fastlagt forskellige regler med hensyn til hvilke fritidsanlæg, der kan placeres i hhv. de "gamle" og "nye" kiler.

Det fremgår af Regionplan 2005, at forlængelsen af Hjortespringkilen skal omfatte de centrale arealer på Værløse Flyveplads og skal udgøre et helt afgørende forbindelsesområde af regional betydning – men at den fremtidige afgrænsning af bebyggelse til egentlige bymæssige formål samt til rekreative anlæg og arealer ikke er afklaret endeligt. Den i Regionplan 2005 forudsete arbejdsgruppe er nedsat med deltagelse af Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste, Furesø Kommune og Skov- og Naturstyrelsen. Arbejdsgruppen skal udarbejde et grundlag for Skov- og Naturstyrelsens indstilling til miljøministeren om udstedelse af et landsplan-direktiv, der skal fastlægge den endelige afgrænsning af kilen.

Den 4. grønne ring, som forløber fra Rungsted Kyst over Måløv til Karlstrup Mose består nogle steder alene af en sti. HUR's Regionplan 2005 viser på kort en stiforbindelse, som angives at være af mere principiel karakter. Hvor den 4. grønne ring alene markeres af denne stiforbindelse udgør denne principielle sti – vist på kortbilag A – grænsen mellem de dele af det øvrige hovedstadsområde, som ligger inden for og uden for den 4. grønne ring, jf. reglerne i kapitel 6.

De grønne kiler udgør dele af alle hovedstadsområdets kommuner, bortset fra Frederiksberg, Hillerød, Gribskov, Frederikssund, Frederiksværk-Hundested, Lejre og Stevns Kommuner.

Det øvrige hovedstadsområde er fastlagt som områderne uden for købstadsringen samt de dele af landområdet mellem byfingrene, som ligger uden for den 4. grønne ring og ikke indgår i landområdet i det ydre storbyområde. Desuden indgår i det øvrige hovedstadsområde landområder og mindre bysamfund, der ligger som "hvide øer" i de grønne kiler inden for den 4. grønne ring.

Planlovens § 5 j, stk. 1, pkt. 4 fastlægger, at i det øvrige hovedstadsområde skal den kommunale planlægning sikre, at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommuncentre eller som afrunding af andre bysamfund. Der kan ikke udlægges ny byzone i de "hvide øer" i de grønne kiler inden for den 4. grønne ring. Fingerplan 2007 fastlægger den endelige afgrænsning af byzonen ved Tune og Karlslunde efter indstilling til miljøministeren fra en arbejdsgruppe mellem Miljøministeriet og Greve Kommune.

Det øvrige hovedstadsområde omfatter Gribskov, Frederiksværk-Hundested, Lejre og Stevn Kommuner samt dele af Helsingør, Fredensborg, Hørsholm, Hillerød, Allerød, Egedal, Frederikssund, Høje Tåstrup, Roskilde, Ishøj, Greve, Solrød og Køge Kommuner.

Kapitel 2 – Hovedstruktur

Ad. § 3.

Hovedstadsområdet udgør ét byområde med sammenhængende bolig- og arbejdsmarkeder og fælles regionale fritidsområder og grønne områder. Derfor indeholder planloven særlige bestemmelser for hovedstadsområdets planlægning. Planloven fastslår, at hovedprincipperne i fingerbystrukturen skal videreføres, og at den kommunale planlægning skal ske ud fra en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed.

Fingerbystrukturen fastlægger, at byudvikling overvejende skal ske i det indre og ydre storbyområde (byfingrene) i tilknytning til en trafikal infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, regionaltog og Metro og et overordnet vejnet, mens arealerne mellem byfingrene friholdes som grønne kiler til regionale friluftsmål og jordbrug.

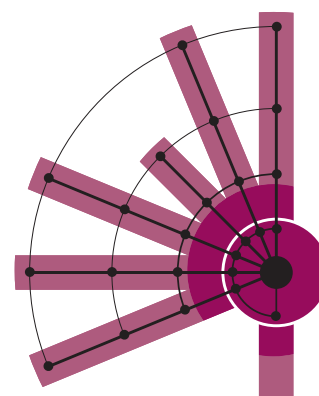
Fingerbystrukturen har sikret, at trafikafviklingen i hovedstadsområdet foregår mere smidigt end i mange andre storbyregioner, og at de offentlige investeringer i trafikal infrastruktur udnyttes bedst muligt. Den har bidraget til at hindre byspredning og at sikre, at områder mellem byfingrene kan friholdes som regionale friluftsområder, som er let tilgængelige for alle storbyområdets beboere, herunder beboerne i de tætteste byområder.

Dermed har fingerbystrukturen medvirket til at sikre hovedstadsområdets kvaliteter som metropol og leve- og arbejdssted.

Pkt. 1.

At fastholde og videreudbygge fingerbystrukturen indebærer, at byudvikling og byomdannelse af regional betydning skal ske i det indre og ydre storbyområde og på sigt i forlængede byfingre. Fingerbystrukturen indebærer, at det er i det indre og ydre storbyområde, at hovedparten af det fremtidige nybyggeri skal ske, og det er i det indre og ydre storbyområde, at hovedparten af hovedstadsområdets fremtidige vækst i befolkning og arbejdspladser skal finde sted.

Det er baggrunden for, at kommunerne med Fingerplan 2007 får et stort råderum til at udlægge ny byzone i det ydre storbyområde. Der er desuden betydelige byomdannelsemuligheder i håndfladen og i de indre dele af byfingrene, hvor det ikke er muligt at udlægge ny byzone. Også i de ydre dele af byfingrene er der omdannelsemuligheder inden for eksisterende byområder. På sigt kan der blive tale om at udvide det ydre storbyområde med forlængelser af byfingre. I Landsplanredegørelse 2006 og i den politiske redegørelse, som ledsagede Forslag til Fingerplan 2007, inviterede staten berørte kommuner og regionsråd til dialog herom. Forlængelse af byfingre skal koordineres med den trafikale infrastruktur, herunder



§ 3. Kommuneplanlægningen skal ske på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed.

Kommuneplanlægningen skal sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres. Kommuneplanlægningen skal derfor sikre

1. at byudvikling og byomdannelse af regional betydning sker i det indre og ydre storbyområde,
2. at byudvikling og byomdannelse af regional betydning koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening,
3. at udlægning af ny byzone begrænses,
4. at rækkefølgebestemmelser bidrager til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at sikre et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden, og at sikre en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet,
5. at der ikke udlægges nye sommerhusområder.

§3. Kommuneplanlægningen skal ske på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed.

Kommuneplanlægningen skal sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerby-struktur videreføres. Kommuneplanlægningen skal derfor sikre

1. at byudvikling og byomdannelse af regional betydning sker i det indre og ydre storbyområde,
2. at byudvikling og byomdannelse af regional betydning koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening,
3. at udlægning af ny byzone begrænses,
4. at rækkefølgebestemmelser bidrager til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at sikre et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden, og at sikre en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet,
5. at der ikke udlægges nye sommerhusområder.

især betjeningen med kollektiv transport af en standard svarende til kvaliteten ved stationerne i de nuværende byfingre. De foreslåede dialogprojekter er igangsatte.

Pkt. 2.

Planloven fastlægger, at byudvikling af regional betydning skal koordineres med udbygningen af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening. Det forudsættes dermed, at byudviklingen sker i tilknytning til den eksisterende og besluttede trafikale infrastruktur. Byudviklingen skal understøtte de offentlige investeringer i trafikal infrastruktur i baner og veje og bidrage til at begrænse nyinvesteringer i vejnet og den kollektive transport.

I HUR's Regionplan 2005 er stationsnær lokalisering af byfunktioner af intensiv karakter det væsentligste instrument til at sikre koordineringen mellem byudvikling og den kollektive trafikbetjening. Samtidig er rækkefølgeangivelser blevet anvendt til at sikre, at planlægning af større byudvikling og byomdannelse først kan ske, når der er truffet politiske beslutninger om anlæg af trafikal infrastruktur. Det gælder f.eks. Refshaleøen i Københavns Kommune og Store Rørbæk i Frederikssund Kommune

Pkt. 3.

Storbyens vækst har medført, at byens funktioner og trafik anlæg lægger beslag på en stadig større del af Sjælland. Natur og landskab er generelt sat under pres. 1960'erne og 1970'erne var kendetegnet ved stor vækst i arealforbruget til boliger og arbejdspladser, samt til en række nye byfunktioner. Moderne storbyvækst betyder imidlertid ikke nødvendigvis en tilsvarende stor vækst i arealforbruget til byformål. Udviklingen fra industri- til service- og videnssamfund indebærer, at mange byområder mister deres hidtidige funktioner, f.eks. som havne-, industri- eller baneområder. Disse byområder kan genanvendes til andre byformål.

Ligesom det er vigtigt at fastholde kvaliteterne i storbyens landskab og friluftsområder, er det vigtigt for det samlede storbyområdes attraktivitet, at forladte, nedslidte eller omdannelsesmodne byområder ikke ligger hen eller forfalder, men får del i udviklingen gennem fornyelse eller omdannelse. Gode rammer for byomdannelse kan bidrage til at begrænse udlægning af nye arealer til byformål og dermed til at sikre natur og landskabelige kvaliteter i storbyområdet.

Der er derfor gode grunde til at være tilbageholdende med at udlægge ny byzone. Planlægningen skal sikre, at der er et godt og varieret udbud af byggemuligheder til forskellige formål i hovedstadsområdets forskellige egne, men samtidig at en stor del af mulighederne findes på arealer, som allerede er inddraget til byformål.

Pkt. 4.

Rækkefølgebestemmelser kan sikre koordinering mellem byudvikling og udbygning af den trafikale infrastruktur, og en rimelig regional balance i hovedstadsområdets udvikling.

Kommuneplanlægningen skal ifølge planloven omfatte en periode på 12 år. Det er imidlertid markedet, der i samspil med planlægningen bestemmer omfang og beliggenhed af nyt byggeri. Rækkefølgebestemmelser kan derfor være et nyttigt redskab til at sikre en rimelig sammenhæng mellem udbud af byggemuligheder og faktisk nybyggeri, som på en gang kan gøre det muligt at samle byvækst af en given karakter, der hvor det er mest hensigtsmæssigt, og samtidig muliggøre, at planlægningen rækker længere ud i fremtiden. Det kan f.eks. være i form af en Masterplan, som realiseres i etaper.

Rækkefølgebestemmelser kan bruges på flere måder:

Byudvikling eller byomdannelse kan være betinget af beslutninger om eller anlæg af trafikale infrastruktur eller en given standard for den kollektive trafikbetjening. HUR's Regionplan 2005 indeholder sådanne rækkefølgebestemmelser for byudvikling f.eks. på Refshaleøen og i Nordhavn uden for det stationsnære område og for et nyt byområde mellem Hillerød og Allerød, som forudsætter beslutning om placering af en station.

Byudvikling eller byomdannelse af nogle arealer kan forudsættes tidsmæssigt først at ske senere end byudvikling andre steder. Det kan f.eks. fastlægges ved en angivelse af, at udvikling af et givent areal kan ske i 1) første del af planperioden, 2) anden del af planperioden, eller 3) efter planperioden.

Alle nyudlæg i Regionplan 2005 af byzone til boligformål i kommuner uden for fingerbyen, som i forvejen havde en større boligrummelighed, har sådanne rækkefølgebestemmelser. Det gælder også de store arealudlæg ved Trekroner i Roskilde. For Københavns Kommune er angivet, at udvikling af de ikke stationsnære arealer i Nordhavn, på Refshaleøen, Tippen og Sundby i Ørestad tidligst kan ske efter planperiodens udløb.

Denne form for rækkefølgeangivelser kan bidrage til at sikre udbygningstakten i besluttede udviklingsområder, f.eks. området omkring en ny station i Store Rørbæk i den ydre del af Frederikssundsfingeren, Ørestad eller de stationsnære områder i Nordhavn, hvor salg af arealer skal bidrage til at finansiere Metrocityringen. Anvendelsen af denne form for rækkefølgebestemmelser kan endvidere bidrage til at sikre en balanceret udvikling mellem forskellige egne i hovedstadsområdet, f.eks. mellem udviklingen i de centrale områder, de nære forstæder, byfingrene og de ydre områder.

Endelig kan rækkefølge anvendes til langsigtet planlægning ud over den lovfæstede planperiode på 12 år.

En tredje form for rækkefølgebestemmelser kan anvendes ved byudvikling eller byomdannelse af større områder. De kan f.eks. angive, at én del af området forudsættes udbygget før andre dele. F.eks. at udviklingen af et nyt byområde skal ske "indefra og ud" eller i tilknytning til et sammenhængende byområde, eller at udbygning af arealerne nærmest en station skal ske før udbygning af arealer, som ligger længere fra stationen.

Rækkefølgeangivelser bliver særligt vigtige i den ny planlægningssituation, hvor kommunerne har råderum og udspilsret til udlæg af ny byzone, og hvor den kommunale planlægning samtidig skal bidrage til, at der sker en hensigtsmæssig udvikling i hovedstadsområdet som helhed, og at fingerbystrukturen videreføres. Rækkefølgeangivelser skal sikre, at der til hver en tid er et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden.

Pkt. 5.

Bestemmelsen er overført fra HUR's Regionplan 2005.

Ad. § 4.

Planlovens § 5 i fastlægger, at kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet skal udføres på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed og sikre, at hovedprincipperne i den overordnede planlægning videreføres. En kommunalbestyrelse i hovedstadsområdet kan efter planlovens § 29 b, stk. 2, fremsætte

§ 4. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med oplysninger, der gør det muligt at vurdere planerne og deres konsekvenser i forhold til hovedstadsområdets udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.

§ 4. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med oplysninger, der gør det muligt at vurdere planerne og deres konsekvenser i forhold til hovedstadsområdet udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.

indsigelse over for planforslag fra andre kommuner i hovedstadsområdet, hvis forslaget har væsentlig betydning for kommunens udvikling.

Det er baggrunden for, at forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med oplysninger, der gør det muligt at vurdere planerne og deres konsekvenser i forhold til hovedstadsområdet udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen.

Planlovens bestemmelser for hovedstadsområdet planlægning tilsigter i særlig grad koordineringen mellem byudvikling og trafikken. De trafikale og miljømæssige konsekvenser af de enkelte kommuners planlægning berører således borgerne i alle kommuner i hovedstadsområdet. De særlige hovedstadsbestemmelser skyldes ikke mindst, at hovedstadsområdet udgør ét byområde med sammenhængende bolig- og arbejdsmarkeder.

Det er baggrunden for, at forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.



§ 5. Afgrænsning af det indre storbyområde fremgår af kortbilag A.

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)

Ad § 5.

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad. § 6.

Planloven fastlægger, at byudvikling og byomdannelse i det indre storbyområde sker inden for eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Der kan således ikke udlægges ny byzone i det indre storbyområde. Der kan alene ske mindre justeringer af grænsen mellem by og vand i forbindelse med havneomdannelse.

§ 6. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre,

1. at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening,

2. at byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan dog placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endvidere kan tæt boligbyggeri placeres i byområdet uden for de stationsnære områder,

3. at byfunktioner af regional karakter fortrinsvis lokaliseres stationsnært ved knudepunktsstationer,

HUR's Regionplan 2005 og tidligere regionplaner har også haft som mål at understøtte mulighederne for at styrke den kollektive transport. Stationsnær lokalisering af byfunktioner, som egner sig til at udnytte arealer intensivt, og som skaber megen persontransport, har været det væsentligste instrument til at sikre den sammenhæng. Regionplanlægningen har desuden skelnet mellem knudepunktsstationer og øvrige stationer. Landsplanredegørelsen 2006 fastslår, at regeringen ønsker at fastholde dette lokaliseringsprincip, men også at der kan ske en modernisering med fokus på de trafikale effekter.

Det er baggrunden for bestemmelserne i § 6, jfr. også de almene bemærkninger til Landsplandirektivet.

Ad. § 6 stk. 1, pkt. 2

Såfremt der planlægges for tæt boligbyggeri uden for de stationsnære områder, bør der sikres gode forbindelser med cykel og kollektiv transport til nærtliggende station.

Ad. § 6 stk.1, pkt. 4.

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget til den vedtagne planlov, at byomdannelsen med hensyn til intensiteten af områdernes udnyttelse skal tage udgangspunkt i områdernes beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafikbetjening.

Den gode tilgængelighed med kollektiv transport i de stationsnære områder skal udnyttes, således at mange rejsemål samles inden for gangafstand fra stationerne.

Det indebærer stor opmærksomhed omkring anvendelse og bebyggelsestætheder i de stationsnære områder.

En undersøgelse af forbrug af stationsnære arealer i perioden 1988-1999 viser, at der i den periode blev taget mere stationsnært areal i brug til parcelhuse end til kontorformål, og at der blev taget mere end dobbelt så meget stationsnært areal i brug til traditionelle, ekstensive erhvervsformål som til kontorformål.

Høje tætheder indebærer samtidig, at der skal lægges vægt på skabe bymæssige kvaliteter, som gør de stationsnære områder attraktive som arbejds- og bosted, herunder arkitektur, kulturarv, byrum, byparker og andre former for friarealer.

Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes en bebyggelsestæthed i rammeområder til kontor og centerformål på mindst 100, og i rammeområder til boligformål mindst 40 boliger pr. ha. Ved øvrige stationer skal tilstræbes en bebyggelsestæthed for rammeområder til kontor og centerformål på mindst 100, og i rammeområder til boligformål på mindst 25 boliger pr. ha.

Minimumsnormer for bebyggelsestætheder kendes fra andre lande og storbyer, f.eks. i England og Holland.

Det er ønskeligt, at der ved de bedst betjente stationer skabes gode rammer for regionale funktioner, herunder større kontorerhverv, som får arbejdskraft og besøgende fra et større opland, og at dele af de stationsnære områder ved knudepunktsstationer fastholdes til sådanne formål, selv når der er et udbygningsmæssigt pres for andre byfunktioner.

Omdannelse i de stationsnære områder bør tilrettelægges under hensyntagen til de historiske og arkitektoniske værdier og således, at der skabes sammenhæng med de tilgrænsende byområder.

Ad. § 6 stk.1, pkt. 5.

Det er vigtigt for storbyens konkurrenceevne og funktionalitet, at der findes lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Bestemmelsen og de 4 områder nævnt i stk. 6 er en videreførelse fra HUR's Regionplan 2005.

Ad. § 6, stk. 2.

Princippet om stationsnær lokalisering tilstræber at give pendleren gode valgmuligheder mellem transportmidlerne og således at påvirke den trafikale adfærd. Lokalisering af arbejdspladser inden for acceptable gangafstande fra station har endog betydelig effekt på transportadfærden og dermed på både trængsel på vejene og økonomien i den kollektive transport. De trafikale effekter opnås imidlertid kun, når gangafstanden fra station til arbejdsplads er maksimalt 600 m. Når det gælder boliger, er afstanden ikke helt så afgørende, idet mange cykler mellem bolig og station.

Større kontorarbejdspladser og andre regionale funktioner henter arbejdskraft og besøgende fra store oplande. De fleste rejser er derfor over lange afstande. Skal den kollektive transport være et reelt alternativ til bil, skal skiftene undervejs være få, transporten hurtig og bekvem og betjeningen være rimelig højfrekvent. Derfor er udgangspunktet for afgrænsning af stationsnære områder stationerne på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen og Metroen. Disse baner udgør ryggraden i hovedstadsområdet kollektive transportsystem.

4. at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvare den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære bygge muligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv,

5. at de områder, som er nævnt i stk. 5, fastholdes som lokaliseringmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Stk. 2. Afgrænsning af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning.

Stationsnære områder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen og Metroen.

I bilag B er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktsstationer.

Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i principielle 1.000 m cirkelslag.

Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgs mønstre har en intensiv karakter omfatter bl.a. kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv, offentlige institutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg og multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller, tæt boligbebyggelse o.lign.

Byfunktioner af regional karakter omfatter de byfunktioner blandt ovenstående, som henvender sig til et regionalt opland, dvs. et opland som rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

Stk. 4. Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som f.eks. direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv.

Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de

600 m, såfremt én af følgende situationer gør sig gældende:

1. Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde ("600 m") i den pågældende egn (dvs. inklusiv ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning),
2. Kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: I centralkommunerne (København og Frederiksberg Kommune) højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri, uden for centralkommunerne højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri ved en knudepunktstation, og højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer,
3. Det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stationsnærhedspolitikken justeres med fokus på de trafikale effekter. Den såkaldte amøbeafgrænsning videreføres fra HUR's Regionplan 2005, idet det er kommunernes opgave at afgrænse de stationsnære områder. Området inden for gangafstande op til 600 m fra stationen betegnes det "stationsnære kerneområde". Afgrænsningen af det stationsnære kerneområde sker ligeledes i den kommunale planlægning. Større kontorbygninger med over 1.500 etagemeter skal fortrinsvis placeres i det stationsnære kerneområde.

Undersøgelser viser, at til kontorarbejdspladser i Indre By, hvor tilgængeligheden med kollektiv transport og cykel er god, mens tilgængeligheden med bil er begrænset, benytter mellem 10-25% af de ansatte bil. Andelen afhænger af virksomhedstypen. I brokvartererne og i de stationsnære områder uden for indre by er bilbenyttelsen noget højere, men betydelig lavere end i de ikke-stationsnære områder i centralkommunerne.

Uden for centralkommunerne benytter 40–60% bil til større arbejdspladser lokaliseret inden for 600 m fra en velbetjent knudepunktstation, mens det ved almindelige stationer er omkring 65%. Uden for de stationsnære områder med gangafstande på over 600 m benytter 75-85% bil. De anførte intervaller – f.eks. mellem 40% til 60% ved en velbetjent kundepunktstation – afspejler, at bilbenyttelsen også afhænger af personalesammensætning og virksomhedstype. Er der tale om en bank- eller forsikringsvirksomhed eller offentlig administration, vil det være ca. 40% som benytter bil, hvis virksomheden er beliggende inden for gangafstand ved en velbetjent knudepunktstation, mens det vil være op mod 60%, hvis der er tale om et rådgivende ingeniørfirma.

Ad. § 6, stk. 3.

Kataloget svarer til det, der blev anvendt af Københavns Amt i Regionplan 2001.

Ad. § 6, stk. 4.

Hvis den kommunale planlægning åbner op for, at der kan ske lokalisering af kontorbyggeri eller andet arealintensivt erhvervsbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for hvorledes der kan opnås trafikale effekter svarende til en lokalisering inden for kerneområdet. Der peges på maksimumnormer for antal parkeringspladser som et effektivt middel, som kan suppleres med forskellige former for mobility management.

Redegørelsen skal indeholde:

1. en begrundelse for nødvendigheden af at planlægge for større kontorbyggeri i det stationsnære uden for det stationsnære kerneområde, dvs. uden for de 600 m.
2. en beskrivelse af de trafikale effekter,
3. en angivelse af, hvorledes der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler (parkeringsnormer, gangstier, firmacykler, tilbringerordninger med bus osv.) med henblik på at sikre tilsvarende effekter som ved en lokalisering inden for kerneområdet.

Såfremt følgende normer anvendes, kan der uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde: I centralkommunerne (København og Frederiksberg) må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri. Uden for centralkommunerne i håndfladen må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri. Ved knudepunkts-

stationer uden for kerneområdet dog højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri.

De ovenfor angivne eksempler på parkeringsnormer for erhvervsbyggeri svarer til maksimalt 2 parkeringspladser for hver 3 kontoransatte ved almindelige stationer, 2 parkeringspladser for hver 5 ansatte ved knudepunktsstationer og 2 parkeringspladser for hver 6 ansatte ved stationer i centralkommunerne. De er fastlagt således, at der ved lokalisering i det stationsnære kerneområde erfaringsmæssigt ville være parkeringspladser til alle dem, der trods den gode tilgængelighed med kollektiv transport, alligevel benytter bil i den daglige pendling.

Bestemmelser om maksimum antal parkeringspladser kendes herhjemme fra Københavns Kommuneplans rammer for Ørestad. I såkaldte C-områder i Ørestad må der højst etableres 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal, mens der i øvrige områder højst må etableres 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.

Bestemmelser om maksimum antal parkeringspladser kendes også fra mange europæiske byer, bl.a. de hollandske. I Amsterdam må der i såkaldte A-lokaliteter, som er kendetegnet ved høj tilgængelighed med kollektiv transport og lav tilgængelighed med bil højst etableres 1 parkeringsplads pr. 10 arbejdspladser. I såkaldte B-lokaliteter, som er kendetegnet ved god tilgængelighed med kollektiv transport og god tilgængelighed med bil, må der højst etableres 1 parkeringsplads pr. 5 arbejdspladser. Eksempler på B-lokaliteter er Zuidas og Amsterdam Zuid-Oost ved den sydlige motorringvej og ring- og hovedbane. Her er bl.a. lokaliseret de hollandske hovedbanker (ABN-AMRO, ING m.fl.), Cisco's europæiske hovedsæde, Amsterdam Arena og World Trade Center. De er alle underlagt normerne for maksimalt antal parkeringspladser.

Ad. § 6, stk. 5.

Regeringen har med Københavns og Frederiksberg Kommune indgået en aftale om at anlægge en Metrocityring. Et bredt flertal i Folketinget har den 1. juni 2007 vedtaget Lov om en Cityring. I aftalen indgår, at der kan nybygges ca. 600.000 etagemeter i de indre dele af Nordhavnen. Den kommunale planlægning og efterfølgende udbygning af de ca. 400.000 etagemeter, som ligger stationsnært (1.000 meter fra Nordhavns Station), kan igangsættes sammen med planlægningen af de ca. 200.000 etagemeter, som indgår som anden etape i principaftalen om Metrocityringen. § 6 stk.5 ophæver derfor samtidig rækkefølgebestemmelsen i HUR's Regionplan 2005 for så vidt angår udbygningen af anden etape.

§ 6 stk. 5: I Københavns Kommune kan der i Nordhavnen etableres erhvervsbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område (1.000 meter fra Nordhavns Station), som indgår som første etape i principaftalen om Metrocityringen af 2. december 2005, samt i et område i umiddelbart tilknytning hertil, som indgår som en efterfølgende anden etape i principaftalen.

Københavns Kommune har igangsat et projekt "Udvikling af Nordhavnen" og fører løbende dialog med bl.a. Miljøministeriet og Transport- og Energiministeriet om projektet.

Københavns Kommune har peget på, at der langs Øresundskysten er fremtidige, potentielle udviklingsmuligheder svarende til en hel Ørestad. Rækkefølgeangivelser i både HUR's Regionplan 2005 (som videreføres i landsplandirektivet "Regionplan 2005") og Københavns Kommuneplan 2006 fastlægger, at disse områder ikke kan udvikles inden for planperioden. En eventuel større byudvikling og intensiveret udnyttelse af disse arealer forudsætter en forbedring af den trafikale infrastruktur både hvad angår vejnettet og den kollektive transport. Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet og Københavns Kommune har derfor som opfølgning på Landsplanredegørelsen 2006 besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, som skal belyse mulig langsigtet byudvikling og trafikal betjening i den indre del af storbyområdet.

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenheds-krav (klasse 6 og klasse 7 virksomheder): I Nordhavnen (Nordsøvejområdet), på Refshaleøen (på og ved Renseanlægget Lynetten), på Amagerværket/Amager Forbrænding og på Prøvestenen (alle i Københavns Kommune). Områderne er vist på kortbilag C.

§ 7. Omdannelse af erhvervsområder langs Ring 3

I Gladsaxe Erhvervs kvarter (Gladsaxe Kommune) og Mørkhøj Erhvervs kvarter (Gladsaxe Kommune) kan der ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse med såvel erhverv som boliger, herunder kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter, i den del af erhvervsområderne, som kan forventes at ligge op til et standsningssted til en eventuel kommende letbane.

Stk. 2. Planlægningen for en intensiveret anvendelse og udnyttelse skal ske som led i en samlet planlægning for erhvervsområdet, hvor intensivering modsvares af mere ekstensiv anvendelse og udnyttelse i andre dele af området eller konvertering til boligformål.

Ad. § 6, stk. 6.

De 4 områder er en videreførelse fra HUR's Regionplan 2005. Miljøministeriet vil sammen med kommunerne gennemføre et analysearbejde, som skal se på de fremtidige behov for denne type arealer i hovedstadsområdet som helhed, jf. også bemærkningerne til §11, stk. 5.

Ad. § 7.

Reglen viderefører en tilsvarende retningslinje om omdannelse af erhvervsområder langs Ring III fra HUR's Regionplan 2005. Formålet er at styrke passagergrundlaget for anlæg af en skinnebåren kollektiv trafikforbindelse i Ring III og at skabe byområder af høj kvalitet til erhvervs-, bolig- og rekreative formål.

HUR har i Trafikplan 2003 anbefalet, at der anlægges en ny højklasset kollektiv forbindelse mellem Glostrup og Lyngby langs Ring III med mulighed for forlængelse mod nord og syd. En stadig større del af pendlingen går på tværs mellem byfingrene. En sådan forbindelse vil styrke mulighederne for at komme på tværs i regionen mellem fingrene. Den vil bl.a. forbinde stationerne i Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby.

Der er gennemført en række forarbejder til projekterne. Forarbejderne viser bl.a., at de undersøgte højklassede trafikløsninger er samfundsøkonomisk urentable. Analysen viser, at der langt fra er passagergrundlag nok til, at en højklasset kollektiv trafikløsning kan hænge sammen såvel samfundsøkonomisk som driftsøkonomisk. Der er således behov for væsentligt at styrke passagergrundlaget med henblik på projektets samfunds- og driftsøkonomiske bæredygtighed

Langs Ring III ligger en række erhvervsområder, som er modne for omdannelse. Erhvervsområderne trænger til en planlægningsmæssig afklaring, hvad angår deres udviklingsmuligheder. Områderne vil med en forbedring af den kollektive infrastruktur rumme betydelige potentialer for en mere intensiv anvendelse, herunder kontor- og serviceerhverv samt tæt boligbyggeri.

For den samlede udvikling i regionen er det særlig vigtigt, at boligrummeligheden øges på centralt beliggende områder, som rummer gode muligheder for at blive integreret i byområdet. For mange kommuner i håndfladen og de indre dele af byfingrene udgør omdannelsesmodne erhvervsområder den bedste mulighed for at tilgodese disse behov.

For at udnytte reglen i §7 om intensivering til erhvervsformål skal kommunerne gennemføre en samlet planlægning for det pågældende erhvervsområdes omdannelse og fornyelse. En samlet forøgelse af antallet af arbejdspladser i erhvervsområderne forudsætter, at der er truffet beslutning om etablering af en letbane. En intensivering til erhvervsformål i de dele af erhvervsområderne, som forudsættes at blive stationsnære, skal derfor ledsages af en ekstensivering af udnyttelse til erhvervsformål i andre dele af erhvervsområdet. Både de umiddelbare og de langsigtede muligheder for intensivering bør derfor vurderes som led i planlægningen.

Ved zonerings kan der i de pågældende erhvervsområder fastlægges særlige bestemmelser med henblik på at begrænse fremtidig lokalisering af virksomhedstyper, der vil kunne skabe miljøkonflikter i forhold til lokaliseringen af intensivt erhverv og boliger i de kommende omdannelsesområder.

Ved planlægningen bør der endvidere tages hensyn til det regionale behov for, at der fortsat er muligheder for at lokalisere traditionelle håndværksvirksomheder nær de store bolig- og erhvervs-koncentrationer i de tætte bydele, samt til behovet

for områder, som kan fungere som rugekasser eller kuvøser for nye virksomheder og nye erhvervstyper med de særlige kvaliteter, som det forudsætter.

Kommunerne bør som led i de planlægningsmæssige overvejelser oversigtligt redegøre for forudsætninger for og konsekvenser af forslagene til ændret anvendelse og ændret intensitet, herunder for eksisterende erhverv, trafik, infrastruktur, naboområder mv. Desuden bør kommunerne give en vurdering af omdannelsesmulighederne på længere sigt.

Før der tages beslutning om en eventuel letbane skal kommunerne sandsynliggøre, at der i forbindelse med en planlagt intensivering skabes et forbedret passagergrundlag for en letbane.

Ad. § 8

De almene bemærkninger og bemærkningerne til § 3 begrundet rækkefølgebestemmelser.

Alle nye større byudviklings- og byomdannelsesområder af regional betydning skal have rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning ud fra såvel overordnede som kommunale hensyn, herunder de formål, som er angivet i § 3 stk. 1, punkt 4 med tilhørende bemærkninger. Rækkefølge skal bidrage til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at der er en rimelig balance mellem forventet byggeaktivitet og den planlagte rummelighed i kommuneplanernes 12 årige planperiode, og at der kan ske en balanceret udvikling i regionen. Rækkefølge muliggør, at kommunerne kan planlægge på et sigt, som rækker ud over den lovbestemte 12 årige planperiode, idet der kan fastlægges, at udbygning først kan ske efter planperioden. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

Statens generelle vurderinger af forventelig byggeaktivitet og vurderinger af det samlede udbud af arealer til forskellige byformål vil løbende fremgå af de oplysninger, som miljøministeren jf. planlovens § 5 i, stk. 2 stiller til rådighed for den kommunale planlægning. Disse oplysninger vil løbende blive opdateret. Om en byudvikling eller en byomdannelse er af regional betydning afhænger af det konkrete sted og volumen. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes, således som det fremgår af stk. 2. I tilfælde af en samlet stor rummelighed kan det være hensigtsmæssigt at angive rækkefølge, som udskyder bygge- mulighederne til efter planperioden på andre, mindre velbeliggende arealer.

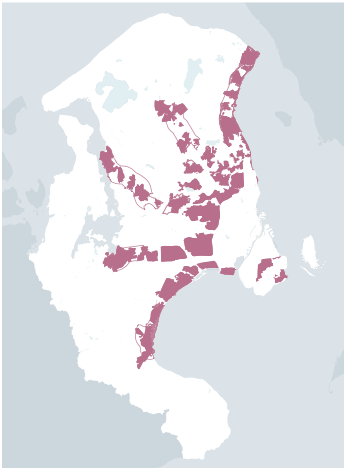
Det vil være hensigtsmæssigt, at kommunerne allerede i forbindelse med udarbejdelsen af et forslag til kommuneplan eller kommuneplantillæg, som indeholder forslag til ny byudvikling eller byomdannelse af regional betydning, kontakter Skov- og Naturstyrelsen med henblik på at drøfte kommunens forslag til rækkefølgeangivelse. Tidlige kontakter vil kunne begrænse antallet af indsigelser.

Som angivet i HUR's Regionplan 2005 kan der i planperioden 2005-2017 – med det nuværende udgangspunkt – ikke ske en udbygning af Refshaleøen, Nordhavnen uden for det stationsnære område, Tippen i Sydhavnen, Ørestadsbydelen Sundby på Amager Fælled (alle i Københavns Kommune). Disse arealer og rækkefølgeangivelsen – dog eksklusiv de dele af Nordhavnen, som er omfattet af

§ 8. Rækkefølge

Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunen. Stk. 2. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes.

aftalen om Cityringen, jf. bemærkninger til § 6, stk. 5 – videreføres i den del af Regionplan 2005 som tillægges retsvirkning som et landsplandirektiv og vil fremgå af den oversigt over rækkefølgeangivelser, som Miljøministeriet stiller til rådighed for den kommunale planlægning.



§ 9. Afgrænsning af det ydre storbyområde fremgår af kortbilag A. Det ydre storbyområde består af et byområde og et landområde.

§ 10. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone i det afgrænsende landområde, når det respekterer overordnede interesser, herunder reglerne i § 11 og § 13.

§ 11. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre,

1. at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening,
2. at byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgsmonstre har en intensiv karakter, placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan dog placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endvidere kan tæt boligbyggeri placeres i byområdet uden for de stationsnære områder,
3. at byfunktioner af regional karakter fortrinsvist lokaliseres stationsnært ved knudepunktsstationer,
4. at stationsnære områder udnyttes med bebyggelses procenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontor erhverv,
5. at ny byudvikling tilrettelægges, således at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land,
6. at de områder, som er nævnt i stk. 5, fastholdes som lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene)

Ad. § 9.

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad. § 10.

Det fremgår af bemærkningerne til § 2, at kommunerne i det ydre storbyområde kan udlægge ny byzone i den kommunale planlægning efter en afvejning med de øvrige arealinteresser. Planlægning for ny byvækst skal respektere overordnede interesser og de hensyn, som søges tilgodeset med reglerne i § 11 og 13.

De principielle afgrænsninger er fastlagt som 4 km bæltter omkring de radiale baner i de ydre dele af byfingrene – 2 km på hver side – suppleret med en række konkrete, men ligeledes principielle muligheder i de indre dele af byfingrene. Afgrænsningerne giver allerede nu kommunerne mulighed for at foretage en langsigtet planlægning af byudviklingen. Selvom HUR's Regionplan 2005 på nuværende tidspunkt vurderes at rumme velbeliggende byggemuligheder, som rækker ud over den 12 årige planperiode, er det nødvendigt for på sigt at fastholde fingerbystrukturen, at der inden for en årrække bringes nye byudviklingsmuligheder i spil.

De principielle afgrænsninger rummer betydelige muligheder for byvækst, og nogle af mulighederne er strategisk mere velbeliggende end andre.

De nye potentielle byudviklingsmuligheder skal derfor ses i sammenhæng med andre byudviklingsmuligheder i hovedstadsområdet. Det vil ikke være hensigtsmæssigt aktuelt blot at forøge den eksisterende betydelige rummelighed med nye byudviklingsmuligheder af en størrelsesorden, som de principielle afgrænsninger åbner mulighed for. Den kommunale planlægning skal derfor følges op med rækkefølgebestemmelser, som kan bidrage til en balanceret udvikling i hovedstadsområdet, og som kan bidrage til at sikre, at der opnås en tilstrækkelig volumen i allerede besluttede byudviklingsområder.

Der bør gives høj prioritet til udbygning af ny by ved stationen i Store Rørbæk og ved en evt. ny station mellem Hillerød og Allerød, så snart beslutning om placering af station er truffet.

Ad. § 11.

Det fremgår af planloven, at byudvikling og nye byfunktioner i det ydre storbyområde (byfingrene) skal placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafik.

Bemærkningerne til lovforslaget uddyber, at der i de indre dele af byfingrene, som grænser op til de regionale grønne kiler, ingen muligheder er for at øge byzonen, idet arealerne allerede er taget i brug til byformål. Der er potentiel rummelighed på ældre erhvervsarealer, hvor en omdannelsesproces er i gang. Den kommunale planlægning skal medvirke til, at omdannelsesområderne ikke forslummer. Problemerne findes især i de ældre erhvervsområder i omegnskommunerne, f.eks. på Vestegnen. Arealerne har ikke umiddelbart de samme herlighedsværdier og den samme gode tilgængelighed, som byomdannelsesområderne i centralkommunerne, hvor efterspørgslen er god.

I de ydre dele af byfingrene ligger udviklingsmulighederne dels i forbindelse med kommunernes mulighed for at overføre nye arealer til byzone, dels i forbindelse med omdannelse, herunder fortætning af velbeliggende stationsnære byarealer. Med hensyn til bestemmelserne i pkt. 2 og 3 om stationsnær lokalisering henvises til bemærkningerne til de tilsvarende bestemmelser i § 6, stk. 1, pkt. 2 og 3.

Ad. §11, stk. 1, pkt. 2.

Såfremt der planlægges for tæt boligbyggeri uden for de stationsnære områder, bør der sikres gode forbindelser med cykel og kollektiv transport til nærtliggende station.

Ad. § 11, stk. 1, punkt. 4.

Byudvikling og byomdannelsen i det ydre storbyområde skal med hensyn til intensiteten af områdernes udnyttelse tage udgangspunkt i områdernes beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafikbetjening.

Som angivet i bemærkningen til § 6, stk. 4 har der gennem 1990'erne været et betydeligt forbrug af stationsnære arealer til ekstensive formål, herunder parcelhuse og traditionel industri. Det bidrager ikke til en optimal udnyttelse af den særlige beliggenhed og gode tilgængelighed med kollektiv transport og til udnyttelsen af de store offentlige investeringer i trafikal infrastruktur.

Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes en bebyggelsestæthed i rammeområder til kontor og centerformål på mindst 100, og i rammeområder til boligformål mindst 25 boliger pr. ha. Ved øvrige stationer skal tilstræbes en bebyggelsestæthed for rammeområder til kontor og centerformål på mindst 100, og i rammeområder til boligformål på mindst 20 boliger pr. ha. Udbygning og omdannelse i de stationsnære områder bør tilrettelægges under hensyntagen til de historiske, landskabelige og arkitektoniske værdier og således, at der skabes sammenhæng med de tilgrænsende byområder.

Ad. § 11, stk. 1, punkt 5.

Fingerplan 2007 giver rammer for, at kommunerne i de kommende årtier kan planlægge for en endelig afgrænsning af byfingrene. Især i Frederikssunds-fingren og Hillerød-fingren ligger der en stor udfordring i at få skabt klare grænser mellem byfingrene og de landskabelige kiler mellem byfingrene. En klar grænse mellem by og land er en kvalitet, som skal karakterisere hovedstadsområdet.

Udbygning af byfingrene er en langsigtet opgave. Det er derfor vigtigt, at udbygningen planlægges således, at der etableres sammenhæng med eksisterende bysamfund, og at den klare grænse mellem by og land også kan opleves, mens udbygningen finder sted. Rækkefølgebestemmelser kan bidrage hertil.

Ad. § 11, stk.1, punkt 6.

Bestemmelsen og områderne nævnt i stk. 5 er en videreførelse fra HUR's Regionplan 2005. Avedøre Holme omfatter dog også Råstofhavnen. HUR har ved vedtagelsen af Regionplan 2005 overført Råstofhavnen til industri og fremstilling med mulighed for at kommunen kan ændre formålet. Det indgik imidlertid ikke i regionplanforslaget eller anden offentlig fremlæggelse, hvorfor staten ikke har haft mulighed for at gøre indsigelse. Staten finder, at det er vigtigt for storbyens funktionalitet, at der findes muligheder for at lande råstoffer tæt på de indre dele af storbyområdet. Naturklagenævnet behandler p.t. en klagesag om indholdet af Hvidovre Kommunes Kommuneplan 2005 for så vidt angår rammerne for Råhavnen på Avedøre Holme.

Stk. 2. Afgrænsning af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen til Roskilde, Metroen og Øresundsbanen. I bilag B er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktsstationer. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til station på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære områder kan række ud over det stationsnære kerneområde kan ske med udgangspunkt i principielle 1.200 m cirkelslag.

Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgs mønstre har en intensiv karakter omfatter bl.a. kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv, kulturinstitutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg og multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller, tæt boligbebyggelse o.lign. Byfunktioner af regional karakter omfatter de byfunktioner blandt ovenstående, som henvender sig til et regionalt opland, dvs. et opland som rækker ud over kommunen og nabo kommunerne.

Stk. 4. Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som f.eks. direkte tilbringer-service til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv. Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 m, såfremt én af følgende situationer gør sig gældende:

1. Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde ("600 m") i den pågældende egn (dvs. inklusiv ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning),
2. Kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved knudepunktsstation, og højst 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer,
3. Det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Ad. § 11, stk. 2

Se de almene bemærkninger og bemærkningerne til § 6, stk. 2. I bilag B er optaget Priorparken Station. Der er imidlertid ikke truffet beslutning om anlæg af en eventuelt kommende station ved Priorparken. Miljøministeriet forudsætter, at de berørte parter igangsætter de nødvendige forberedelser til at udarbejde et beslutningsgrundlag for anlæg af en eventuelt kommende Priorparken Station.

Ad. § 11 stk. 3.

Se bemærkningerne til § 6, stk. 3.

Ad. § 11, stk. 4.

Se bemærkningerne til § 6, stk. 4. Redegørelsen skal som i det indre storbyområde indeholde:

1. en begrundelse for nødvendigheden af at planlægge for større kontorbyggeri i det stationsnære uden for det stationsnære kerneområde, dvs. uden for de 600 m.
2. en beskrivelse af de trafikale effekter,
3. en angivelse af, hvorledes der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler (parkeringsnormer, gangstier, firmacykler, tilbringerordninger med bus osv.) med henblik på at sikre tilsvarende effekter som ved en lokalisering inden for kerneområdet.

Stationsnær lokalisering kan forventes at have lidt mindre effekt i byfingrene end i håndfladen, specielt i centalkommunerne, således som det er angivet i bemærkningerne til §6, stk. 4.

Der kan uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde, såfremt der anvendes følgende parkeringsnormer: Der må maksimalt anlægges 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal erhvervsbyggeri. Ved knudepunktsstationer maksimalt 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri.

De ovenfor angivne eksempler på maksimumnormer for parkeringspladser ved erhvervsbyggeri svarer til, at der i de stationsnære områder højst må anlægges 2 parkeringspladser for hver 3 ansatte ved en knudepunktsstation, og højst 3 parkeringspladser for hver 4 ansatte ved en almindelig station.

Normerne er fastlagt, således at der ved lokalisering i det stationsnære kerneområde erfaringsmæssigt ville være parkeringspladser til alle dem, der trods den gode tilgængelighed med kollektiv transport vælger at benytte bil i den daglige pendling.

Ad. § 11, stk. 5.

Områderne er videreført fra HUR's Regionplan 2005. Miljøministeriet vil sammen med kommunerne gennemføre et analysearbejde, som skal se på de fremtidige behov for denne type arealer i hovedstadsområdet som helhed, jf. også bemærkningerne til § 6, stk. 6.

Ad. § 12.

Se bemærkningerne til § 7. Dele af Kirkebjerg Erhvervsområde i Brøndby Kommune ligger allerede inden for det stationsnære kerneområde ved Glostrup station.

Ad. § 12a.

Bestemmelsen viderefører den allerede lokalplanlagte restrummelighed og sikrer, at der inden for denne ramme kan vedtages nye lokalplaner, der som i Regionplan 2005 muliggør større byggerier end 1.500 etagemeter til de anførte formål.

Ad. § 13.

De almene bemærkninger og bemærkningerne til § 3 og § 10 begrundet rækkefølgebestemmelser. Alle nye større byomdannelsesområder skal have rækkefølgebestemmelser. De skal bidrage til at sikre overordnede og kommunale hensyn, herunder de formål, som er angivet i § 3 stk. 1, punkt 4 med tilhørende bemærkninger, og i bemærkningerne til § 10. Rækkefølge skal bidrage til at sikre, at byudvikling og byomdanning koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at der er en rimelig balance mellem forventet byggeaktivitet og den planlagte rummelighed i kommuneplanernes 12 årige planperiode, og at der kan ske en balanceret udvikling i regionen. Rækkefølge muliggør, at kommunerne kan planlægge på et sigt, som rækker ud over den lovbestemte 12 årige planperiode, idet der kan fastlægges, at udbygning først kan ske efter planperioden. Rækkefølge skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

Statens generelle vurderinger af forventelig byggeaktivitet og vurderinger af det samlede udbud af arealer til forskellige byformål vil løbende fremgå af de oplysninger, som miljøministeren jf. planlovens § 5 i, stk. 2 stiller til rådighed for den kommunale planlægning. Disse oplysninger vil løbende blive opdateret. Om en byudvikling eller en byomdanning er af regional betydning afhænger af det konkrete sted og volumen. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes, således som det fremgår af stk. 2. I tilfælde af en samlet stor rummelighed kan det være hensigtsmæssigt at angive rækkefølge, som udskyder byggemulighederne til efter planperioden på andre, mindre velbeliggende arealer. Ved nyudlæg skal rækkefølge bidrage til at sikre, at der skabes bymæssige sammenhænge inden for storbyområdet.

Det vil være hensigtsmæssigt, at kommunerne allerede i forbindelse med udarbejdelsen af et forslag til kommuneplan eller kommuneplantillæg, som indeholder forslag til ny byudvikling eller byomdanning af regional betydning, kontakter Skov- og Naturstyrelsen med henblik på at drøfte kommunens forslag til rækkefølgeangivelse. Tidlige kontakter vil kunne begrænse antallet af indsigelser.

HUR's Regionplan 2005 indeholder rækkefølgebestemmelser for en række nærmere angivne arealer. Disse arealer og rækkefølgeangivelsen videreføres i den del af Regionplan 2005, som tillægges retsvirkning som et landsplandirektiv og vil fremgå af den oversigt over rækkefølgeangivelser, som Miljøministeriet stiller til rådighed for den kommunale planlægning. I Roskilde Kommune er fastlagt rækkefølge for arealer i Trekronerområdet og i Frederikssund Kommune i Store Rørbæk.

Stk. 5. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 7 virksomheder): Avedøre Holme (Hvidovre Kommune), Rørtang (Helsingør Kommune), Vassingerød og Vassingerød Nord (Allerød Kommune), Nordhøj (Køge Kommune), Gadstrup Erhvervsark (Roskilde Kommune), Bjæverskov Vest (Køge Kommune) og Hedehusene Vest inkl. ny udvidelse (Højetaastrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag C.

§ 12. Omdannelse af erhvervsområder langs Ring 3.

I Marielundsvej (Herlev Kommune), Ejby Industriområde (Glostrup Kommune), Islevdal (Rødovre Kommune), Hersted Industripark (Albertslund Kommune) og Kirkebjerg Erhvervsområde (Brøndby Kommune) kan der ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse med såvel erhverv som boliger, herunder kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter, i den del af erhvervsområderne, som kan forventes at ligge op til et standsningssted til en eventuel kommende letbane. Stk. 2. Planlægningen for en intensiveret anvendelse og udnyttelse skal ske som led i en samlet planlægning for erhvervsområdet, hvor intensivering modsvarer af mere ekstensiv anvendelse og udnyttelse i andre dele af området eller konvertering til boligformål.

§ 12 a. DTU-området og Scion-DTU/ Forskerparken

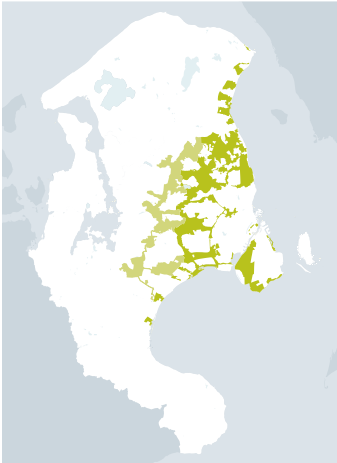
I DTU-området (Lyngby-Taarbæk Kommune) og Scion-DTU / Forskerparken (Rudersdal Kommune) kan den allerede lokalplanlagte restrummelighed udnyttes, herunder til større byggerier over 1.500 etagemeter til forsknings-, undervisnings- og kontorformål.

§ 13. Rækkefølge.

Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdanning af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunen.

Stk. 2. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes. Rækkefølge af nyudlæg skal bidrage til, at der skabes bymæssige sammenhænge inden for storbyområdet.

Stk. 3. Udlæg af ny byzone i Hillerødfingeren mellem Allerød og Hillerød forudsætter, at der er truffet beslutning om placering af en ny station.



§ 14. Afgrænsning af de grønne kiler fremgår af kortbilag A. De grønne kiler består af de indre grønne kiler og kystkilerne i byfingrene (de "gamle" grønne kiler) og de ydre grønne kiler. Der gælder forskellige regler for placering af anlæg til fritidsformål i de indre og ydre kiler.

§ 15. Kommuneplanlægningen i de indre grønne kiler og i kystkilerne i byfingrene skal sikre,

1. at områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse,
2. at områderne ikke inddrages til byzone,
3. at områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål,
4. at områderne friholdes for yderligere etablering og udvidelse af store areal- og bygningskrævende anlæg til fritidsformål, herunder anlæg som har en lukket karakter i forhold til almen brug,
5. at der ikke placeres støjende friluftsanlæg med mindre, der er tale om allerede støjbelastede arealer, der ikke kan støj beskyttes,
6. at arealanvendelse og anlæg til friluftformål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag E, F, G og H.

Stk. 2. I følgende lokaliseringsområder kan der uanset reglerne i stk. 1, pkt. 1 til 5, placeres specifikke fritidsanlæg: Vestamager (Københavns Kommune), Øst for Byvej (Hvidovre Kommune), Hedeland (Roskilde og Høje Tåstrup Kommuner), Hjortespringskilen (Egedal Kommune), Vestskoven, (Ballerup Kommune), Albertslund Golfbane (Høje Tåstrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag D.

Kapitel 5 – De grønne kiler

Ad. § 14

Baggrunden for afgrænsningen af de 4 geografiske delområder fremgår af bemærkningerne til § 2. Afgrænsningen af de grønne kiler svarer til afgrænsningen i HUR's Regionplan 2005, hvor der også gælder forskellige bestemmelser for hhv. de gamle og de nye grønne kiler. En teknisk gennemgang af kileafgrænsningerne har enkelte steder vist behov for mindre justeringer. Det gælder især kystkilerne. Justeringerne er sket efter forudgående dialog med de otte berørte kommuner. Endvidere er linieføringen af stien og afgrænsningen af den 4. grønne ring mellem Karlstrup Mose og Hedeland ændret til en mere sydlig linieføring i overensstemmelse med Greve Kommunes ønske.

Mulighederne for at placere areal- og bygningskrævende anlæg til bl.a. organiserede rekreative formål er forskellige i de indre (inkl. kystkilerne) og ydre kiler. Det skyldes, at de indre kiler i vidt omfang allerede er blevet udnyttet til at placere lokale bymæssige fritidsanlæg og arealkrævende friluftsanlæg såsom golfbaner, større ridecentre, fodboldbaner, koloni- og nyttehaver, spejderhytter mm. Disse anlæg virker begrænsende for de almene adgangs- og opholdsmuligheder. Der er derfor ikke plads til flere arealkrævende rekreative anlæg eller rekreative anlæg, der udelukker almen tilgængelighed, hvis de indre kiler og kystkilerne fortsat skal have en almen rekreativ funktion.

Ved at give mulighed for etablering af sådanne anlæg i de ydre grønne kiler er intentionen, at det skal lette presset på de indre grønne kiler. HUR har i maj 2006 offentliggjort planer for hovedstadens grønne struktur udarbejdet i samarbejde med de berørte kommuner. Borgmestrene for de 13 berørte kommuner har tilsluttet sig et charter om, at deres respektive kommuner vil arbejde for at realisere planerne.

Ad. § 15

Planlovens § 5j fastlægger, at de grønne kiler ikke inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsanlæg. Fingerbystrukturen indebærer således, at områderne mellem byfingrene friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige formål og fastholdes som grønne kiler til regionale fritidsformål.

De grønne kiler har som hovedformål at tilgodese behovet for det almene friluftsliv, hvilket indebærer at mulighederne for offentlig adgang og ophold har højeste prioritet. Det gælder i de indre og ydre kiler samt kystkilerne på tværs af Helsingør- og Køge-fingeren. For en række delområder af de indre kiler og enkelte kystkiler er der gennem tiderne udarbejdet planer og gennemført fredninger, der giver nærmere anvisninger for den almene rekreative anvendelse.

Med "ikke-bymæssig friluftsanvendelse" menes arealer og anlæg, der er naturligt knyttet til en placering i landområdet, mens anlæg til bymæssige fritidsformål omfatter anlæg, som forudsætter landzonetilladelse eller lokalplan til bebyggelse og anlæg. Det gælder bl.a. sportshaller, hotellignende overnatningsanlæg samt institutioner. Eksisterende kulturinstitutioner, som allerede er placeret i kilerne, kan undtagelsesvis udvides.

Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål. I landsbyer kan kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier. Kilerne bør endvidere friholdes for vindmøller og anlæg, der forringer de grønne kilers rekreative anvendelse og oplevelse.

Der bør generelt ikke placeres støjende friluftsanlæg såsom motorsportsbaner, støjende vandsport, skydebaner o.lign i de indre grønne kiler. Eksisterende støjende fritidsanlæg inden for beskyttede naturtyper i henhold til Naturbeskyttelsesloven bør afvikles. Enkelte steder i kilerne, f.eks. langs motorvejsstrækninger, er der arealer, som i forvejen er støjbelastede, og som ikke kan beskyttes ved støjvolde eller på anden måde. På sådanne arealer kan der efter nærmere planlægning og vurdering placeres mindre, støjende anlæg.

Jordbrugsmæssig anvendelse skal være mulig i kilerne, bl.a. som del af et varieret landskab. I forbindelse med etablering af intensivt husdyrhold skal der dog foretages en konkret vurdering af konsekvenserne for friluftinteressenerne.

Ad. § 15, stk. 1, pkt. 4.

I de indre grønne kilder er der ikke plads til flere store areal- og bygningskrævende anlæg, der har en lukket karakter, hvis muligheden for almen rekreativ anvendelse ikke skal udelukkes eller begrænses yderligere. Det drejer sig især om golfbaner, ridecentre, kolonihaveområder og idrætsanlæg.

Ad. § 15, stk. 2.

Bestemmelsen opretholder reservationer af konkrete lokaliseringsmuligheder i HUR's Regionplan 2005. Områderne kan anvendes til forskellige friluftsanlæg, der kræver større bygninger eller er arealkrævende, f.eks. golfbaner eller rideanlæg. Lokaliseringsområdet på Vestamager er fastlagt til friluftaktiviteter som forudsat i de gældende fredninger. Øst for Byvej i Hvidovre kan der placeres idræts- og overnatningsanlæg.

Ad. § 16

De ydre grønne kiler blev første gang fastlagt i HUR's Regionplan 2005. Tankegangen er, at den grønne struktur skal udvikles i takt med udbygning og afgrænsning af byfingrene. Enkelte steder har de ydre grønne kiler karakter af et smalt reservationsbælte omkring en ny 4. regional ringsti, der forbinder kilerne mellem byfingrene fra kysten ved Rungsted til Køge Bugt. Fastlæggelsen af de ydre grønne kiler er fulgt op af en række konkrete planer for de enkelte kiler med anbefalinger til et fortsat tværkommunalt samarbejde. Planerne er behandlet og tiltrådt af beliggenhedskommunerne.

Også for de ydre grønne kiler gælder Planlovens § 5 j, at de ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsaktiviteter. Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål. I landsbyer kan kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier. Kilerne bør endvidere friholdes for vindmøller og anlæg, der forringer de grønne kilers rekreative anvendelse og oplevelse. Jordbrugsmæssig anvendelse skal være mulig i kilerne, bl.a. som del af et varieret landskab. I forbindelse med etablering af intensivt husdyrhold skal der dog foretages en konkret vurdering af konsekvenserne for friluftinteressenerne.

De ydre grønne kiler har som de indre grønne kiler til hovedformål at tilgodese behovet for det almene friluftsliv. Det indebærer, at mulighederne for offentlig adgang og ophold har højeste prioritet, og at der generelt vises tilbageholdenhed med placering af anlæg til organiserede fritidsaktiviteter, der kun er for medlemmer og har en lukket karakter med hegning o.l.

I de ydre grønne kiler er der imidlertid i modsætning til i de indre grønne kiler mulighed for at placere enkelte anlæg til det organiserede friluftsliv. Areal- og bygningskrævende anlæg skal placeres under hensyntagen til stedets landskabs-

Stk. 3. Der kan etableres mindre anlæg som støttepunkter til det almene friluftsliv og ske mindre udvidelser af eksisterende anlæg til det almene friluftsliv.

Stk. 4. Der kan undtagelsesvis ske udvidelser af eksisterende kulturinstitutioner, som allerede er placeret i kilerne.

§ 16. Kommuneplanlægningen i de ydre grønne kiler skal sikre,

1. at områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse,
 2. at områderne ikke inddrages til byzone,
 3. at områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål,
 4. at areal- og bygningskrævende friluftsanlæg kan placeres eller udvides under hensyntagen til stedets landskabs-, natur- og kulturværdier,
 5. at støjende friluftsanlæg i videst muligt omfang undgås, men i givet fald placeres således, at de ikke påvirker internationale naturbeskyttelsesområder og i fornødent omfang støjbeskyttes,
 6. at arealanvendelse og anlæg til friluftsliv, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag E, F, G og H.
- Stk. 2.* I følgende lokaliseringsområder kan der uanset reglerne i stk. 1, pkt. 1 til 5 placeres specifikke fritidsanlæg: Farum Kasernes øvelsesterræn (golfbane) og Flyvestation Værløse (se bemærkninger), begge i Furesø Kommune. Områderne er vist på kortbilag D.

natur- og kulturværdier. Det samme gælder eventuelt støjende anlæg, som skal placeres og udformes så støjbelastningen minimeres og i øvrigt overholder gældende bestemmelser om støj.

Ad. § 16, stk. 1, pkt. 5.

Bestemmelsen giver mulighed for i ganske særlige tilfælde at indpasse støjende friluftsanlæg, såfremt støjbelastningen minimeres f.eks. ved allerede støjbelastede arealer ved motorveje eller i færdiggravede grusgravskratere, hvor terrænet er således, at omgivelserne ikke støjbelastes yderligere.

Ad. § 16, stk. 2.

Bestemmelsen opretholder reservationer af konkrete lokaliseringsmuligheder i HUR's Regionplan 2005. Vedrørende Flyvestation Værløse vil anvendelsesmulighederne blive vurderet i den i Regionplan 2005 forudsatte, nedsatte arbejdsgruppe, som skal udarbejde grundlaget for et landsplandirektiv, der fastlægger den endelige afgrænsning af Hjortespringskilens forlængelse over Flyvestation Værløse og den endelige ramme for indpasning af friluftaktiviteter på ejendommen. I Hedeland kan der indpasses et feriecenter.



§ 17. Afgrænsning af "det øvrige hovedstadsområde" fremgår af kortbilag A.

§ 18. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone, når det respekterer overordnede interesser, herunder regler i § 19 og § 20.

§ 19. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre,

1. at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommuncentre eller som afrunding af andre bysamfund,
2. at eksisterende sommerhus områder fastholdes som rekreative områder til ferieformål,
3. at bymæssige fritidsanlæg placeres i byzone,
4. at der ikke udlægges jordbrugsparceller,
5. at der ikke udlægges ny byzone i områder inden for den 4. grønne ring.

Stk. 2. Kommuncentre udpeges i den kommunale planlægning.

Stk. 3. Ved byudvikling af lokal karakter forstås udvikling med erhverv og byfunktioner, som betjener et opland, der omfatter kommunen og nabokommuner, men ikke et regionalt opland svarende til større dele af hovedstadsområdet. Tilsvarende skal boligudbygning begrundes i lokale behov.

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

Ad. § 17.

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad. § 18.

Afvejningen mellem byudviklingsinteresser og øvrige arealinteresser sker i den kommunale planlægning. Ny byzone kan udlægges, når nyudlæg i øvrigt respekterer de overordnede interesser og de hensyn, som søges tilgodeset med reglerne i § 19 og 20 vedrørende byudviklingens lokale karakter, lokalisering og rækkefølgeangivelser.

Ad. § 19, stk. 1.

Punkt 1.

Planloven fastslår, at byudvikling i det øvrige hovedstadsområde er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommuncentre eller som afrunding af andre bysamfund. Baggrunden er ønsket om at undgå byspredning, om at beskytte de landskabelige kvaliteter og om at fastholde og videreudvikle fingerbystrukturen med dens tætte kobling mellem byudvikling og trafikale infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening. Byudviklingen skal således bidrage til at understøtte udnyttelsen af de offentlige investeringer i den trafikale infrastruktur og udviklingen af et trafikalt velfungerende storbyområde med begrænset trængsel på vejnettet på indfalds- og ringvejene i de indre dele af hovedstadsområdet.

Planlovens formuleringer adskiller sig ikke væsentligt fra dem, der er indgået i regionplanlægningen, herunder i HUR's Regionplan 2005. De indebærer, at der uden for fingerbyen skal vises tilbageholdenhed med byudviklingen. De grønne kiler skal helt friholdes for bymæssig bebyggelse, mens der i det øvrige hovedstadsområde kan ske en byudvikling af lokal karakter og primært i tilknytning til kommuncentrene.

Med nyudlæggene af arealer til ny byzone til boligformål uden for fingerbyen i HUR's Regionplan 2005 er det generelle billede, at kommunerne har et betydeligt råderum til planlægning af de næste 12 års boligudbygning. Der kan forventes at gå flere år før udlæg af ny byzone i det øvrige hovedstadsområde vil være nødvendigt for at sikre byudvikling af lokal karakter. Generelt vil kun mindre nyudlæg

derfor komme på tale i de førstkommende år, og kun mod at der fastlægges rækkefølge. Rækkefølgebestemmelsen kan f.eks. angive, at ny byzone – eller et tilsvarende uudnyttet byzoneareal – tidligst kan udbygges efter planperiodens udløb. Med Fingerplan 2007 får kommunerne i det øvrige hovedstadsområde dermed yderligere et råderum til selv at bestemme, hvor ny byudvikling skal ske i tilknytning til kommuncentrene, uden at nyudlæg sker på bekostning af byvækst i fingerbyen.

Planloven fastslår, at der uden for kommuncentrene alene kan ske en afrunding af andre bysamfund. Det indebærer, at det i kommuneplanlægningen bør vurderes, hvorledes bysamfundene afrundes i forhold til det omgivende landskab. Bysamfundets fremtidige rolle i kommunen bør ligeledes vurderes. Hvad der forstås ved afrunding afhænger således bl.a. af bysamfundets fremtidige rolle, dets størrelse, om det er en stationsby eller landsby osv. Afrunding indebærer, at der sigtes mod en endelig byafgrænsning, og at byvækst og udviklingstakt er beskeden i forhold til den eksisterende bebyggelse og tager hensyn til landskabet.

En videreudvikling af reglerne for byudvikling af lokal karakter i det øvrige hovedstadsområde kan ske i dialog mellem staten og de berørte kommuner.

Punkt 2 og punkt 3.

Bestemmelserne er overført fra HUR's Regionplan 2005. Bymæssige fritidsanlæg omfatter bl.a. større eller mindre idrætsanlæg, klubhuse, svømme- og ridehaler, overnatningsanlæg mv.

Punkt 4.

HUR's Regionplan 2005 fastlægger, at der ikke må udlægges jordbrugspareller i størstedelen af Hovedstadsregionen. Udlæg kan kun ske ud fra lokalt begrundede behov i regionens landkommuner, dvs. kommuner hvor den største by er mindre end 3.000 indbyggere, og kun ved udarbejdelse af landzonelokalplan. Efter kommunesammenlægningerne er der ikke længere landkommuner i hovedstadsområdet, hvor største by er mindre end 3.000 indbyggere.

Punkt 5.

Områderne i det øvrige hovedstadsområde inden for den 4. grønne ring, dvs. mellem de grønne kiler og den 4. grønne ring, fastholdes som åbent land med jordbrug og fritidsanlæg. Der kan således placeres pladskrævende fritidsanlæg, men ikke inddrages ny byzone ud over hvad der allerede indgår i HUR's Regionplan 2005. Den 4. grønne ring er på nogle strækninger alene en sti og linieføringen principiel. Hvor den 4. grønne ring alene markeres af denne principielle stiforbindelse - vist på kortbilag A - udgør den grænsen mellem de dele af det øvrige hovedstadsområde, som ligger hhv. inden for og uden for den 4. grønne ring. HURs Regionplan 2005 giver alene mulighed for, at landsbyer i landzone kan have et begrænset nybyggeri til lokalt behov. Med Fingerplan 2007 lukkes der for ny byudvikling inden for den 4. grønne ring. Som det eneste sted i hovedstadsområdet var der i forbindelse med Regionplan 2005 og afgrænsningen af den 4. grønne ring, et uafklaret spørgsmål med hensyn til afgrænsning af og byudvikling ved landsbyerne Tune og Karlslunde i Greve Kommune, hvor den grønne ring i Fingerplan 2007 alene er principiel.

En arbejdsgruppe bestående af Greve Kommune og Miljøministeriet har i høringsperioden udarbejdet et forslag til miljøministeren om den endelige afgrænsning af byzonen ved Tune og Karlslunde. De nye områder udgør i alt 30 ha ved Tune og 4,5 ha ved Karlslunde. I modsætning til resten af hovedstadsområdet uden for den grønne ring, hvor lokal byudvikling kan ske løbende, er der her tale om en stillingtagen til en definitiv afgrænsning med Fingerplan 2007.

§ 19. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre,

1. at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund,
 2. at eksisterende sommerhusområder fastholdes som rekreative områder til ferieføremål,
 3. at bymæssige fritidsanlæg placeres i byzone,
 4. at der ikke udlægges jordbrugsparceller,
 5. at der ikke udlægges ny byzone i områder inden for den 4. grønne ring.
- Stk. 2. Kommunecentre udpeges i den kommunale planlægning.
- Stk. 3. Ved byudvikling af lokal karakter forstås udvikling med erhverv og byfunktioner, som betjener et opland, der omfatter kommunen og nabokommuner, men ikke et regionalt opland svarende til større dele af hovedstadsområdet. Tilsvarende skal boligudbygning begrundes i lokale behov.

Greve Kommune kan derfor i den kommunale planlægning udlægge ny byzone på i alt 30 ha ved Tune og 4,5 ha ved Karlsrunder. Områderne indgår i de to bysamfunds byområder, som er vist på kortbilag A. Områderne kan alene benyttes til byudlæg af lokal karakter og afrunder bysamfundene. Der skal i den kommunale planlægning fastlægges rækkefølge for byudviklingen, som sikrer, at byudviklingen alene er af lokal karakter. Udbygningen forudsættes derfor at ske over flere årtier. Områderne skal udbygges indefra og ud.

Ad. § 19, stk. 2.

HUR's Regionplan 2005 udpeger 17 kommunecentre i det øvrige storbyområde: Fredensborg, Frederiksværk, Gilleleje, Græsted, Helsingør, Hundested, Jægerspris, Skibby, Skævinge, Slangerup, Borup, Hårlev, Jyllinge, Kirke Hvalsø, Kirke Hyllinge, Lejre og Viby. Endvidere er Store Heddinge udpeget som kommunecenter i Storstrøms Amts Regionplan 2005.

Med kommunesammenlægningerne er det naturligt, at antallet af kommunecentre på sigt reduceres. Det gælder i særlig grad kommunecentre i de kommuner, som nu er sammenlagte med købstadskommunerne Køge, Roskilde, Frederikssund og Hillerød.

Ad. § 19, stk. 3.

Planloven skelner mellem byudvikling af regional betydning, som alene kan ske i indre storbyområde og ydre storbyområde, og byudvikling af lokal karakter, som kan ske i det øvrige storbyområde, især i tilknytning til kommunecentre.

Loven fastslår således, at fingerbystrukturen er grundprincippet for byudviklingen i hovedstadsområdet. Det indebærer, at større byudvikling i bysamfund i det øvrige hovedstadsområde forudsætter forlængelse af byfingre, således at bysamfundene overgår til det ydre storbyområde.

Det er baggrunden for, at Miljøministeriet har nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Transport- og Energiministeriet, Lejre, Køge og Roskilde Kommuner samt Region Sjælland, som skal belyse mulige potentialer for langsigtet byudvikling i Borup, Viby, Lejre og Kirke Hvalsø og fremtidig trafikbetjening ved en eventuel forlængelse af Roskilde-fingren til Holbæk og Ringsted.

Tilsvarende forudsætter større byudvikling i andre bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, at byfingrene forlænges og at byudviklingen dermed koordineres med forbedringer af den trafikale infrastruktur, herunder banebetjent kollektiv transport med en kvalitet svarende til den der findes i fingerbyen. Evt. forlængelser af byfingre skal fastlægges i landsplandirektiv, som tillæg til Fingerplan 2007.

Planlovens klare skelnen mellem byudvikling af regional betydning og byudvikling af lokal karakter indebærer, at der skal være større vækstrater i boligtilvæksten i indre og ydre storbyområde end i det øvrige hovedstadsområde. Rækkefølgebestemmelser kan bidrage til at sikre, at den regionalt betingede boligtilvækst sker i indre og ydre storbyområde.

Ad. § 20.

De almene bemærkninger og bemærkninger til § 3, § 18 og § 19 begrundet rækkefølgebestemmelser. HUR's Regionplan 2005 har fastlagt rækkefølge for en række arealer i det øvrige hovedstadsområde i Frederikssund, Gribskov, Hillerød, Køge, Lejre og Roskilde kommuner. Disse arealer og rækkefølgeangivelsen videreføres i den del af Regionplan 2005 som tillægges retsvirkning som et landsplan-direktiv og vil fremgå af den oversigt over rækkefølgeangivelser, som Miljøministeriet stiller til rådighed for den kommunale planlægning. Statens generelle vurderinger af forventelig byggeaktivitet og vurderinger af det samlede udbud af arealer til forskellige byformål vil løbende fremgå af oplysningerne.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Overordnede arealreservationer til trafikale infrastruktur, tekniske anlæg mv.

Ad. § 21, 22, 23, 24 og 25.

Fingerplan 2007 viderefører en række overordnede reservationer til trafikale anlæg og energiforsyning fra HUR's Regionplan 2005. Reservationerne skal sikre fremførmuligheder for infrastrukturanlæg, som er af betydning for hele hovedstadsområdet trafikbetjening og energiforsyning. Nogle af reservationerne gælder planlagte anlæg, mens andre er af principiel karakter, hvor linieføring ikke er fastlagt.

Ad. § 21. Transportkorridorer

Arealreservationen til transportkorridorer er indgået i den bindende regionplanlægning for hovedstadsområdet siden 1982. Transportkorridorerne er en langsigtet arealreservation til fremtidige, i dag ikke kendte eller besluttede overordnede infrastrukturanlæg, som er af betydning for hele hovedstadsområdet. Formålet er at sikre mulighed for fremføring og passage af større trafikale anlæg og tekniske anlæg i centralt i fingerbystrukturens storbyområde med de mindst mulige samfundsmæssige omkostninger og miljøgener.

Eventuelle samfundsmæssigt nødvendige, fremtidige infrastrukturanlæg i transportkorridoren bør så vidt muligt ved placering og udformning søges tilpasset rekreative og landskabelige værdier i de områder, der berøres.

Transportkorridoren på Vestamager kan i overensstemmelse med fredningen kun benyttes til energiforsyningsanlæg.

Midlertidige bygninger og anlæg kan placeres i transportkorridoren, når der i forbindelse med landzonetilladelsen tingslyses fjernelsesvilkår for det pågældende anlæg, så anlægget kan fjernes uden udgift for det offentlige, hvis korridoren tages i brug, jf. bemærkningerne til Transportkorridoren i Regionplan 2005.

Ad. § 22. Kollektive trafikale anlæg

a. Baneforbindelse København-Ringsted

Der reserveres areal til en linieføring både over Roskilde og Køge. Folketinget har den 13. marts 2007 vedtaget en projekteringslov for udvidelse af banekapaciteten på strækningen København-Ringsted. I henhold til loven skal der undersøges to mulige løsninger:

- 5. sporløsningen, der er en udbygning af den eksisterende bane med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup samt andre, mindre kapacitetsforbedringer lokalt mellem København og Ringsted.
- Nybygningsløsningen, der omfatter nybygning af en dobbeltsporet bane fra Ny Ellebjerg over Køge til Ringsted.
- En VVM-undersøgelse sættes i gang i 2008.

§ 20. Rækkefølge for byudvikling
Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at der for ny byudvikling fastlægges rækkefølge. Rækkefølgeangivelserne skal bidrage til at sikre, at byudviklingen i det øvrige hovedstadsområde alene har lokal karakter, at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder, og at byudviklingen bidrager til at fastholde en skarp grænse mellem by og land.

§ 21. Den kommunale planlægning skal sikre,

1. at den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafikale infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes,
 2. at transportkorridorerens landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsjendomme,
 3. at udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorerne ikke intensiveres, eller sker i modstrid med konkrete infrastrukturførmål, jf. §22, §23 og §24.
- Stk. 2. Transportkorridorerne er vist på kortbilag E.
- Stk. 3. Fremtidige trafikale anlæg og tekniske anlæg i transportkorridoren skal placeres og udformes med hensyntagen til landskabs-, natur- og kulturværdier.

b. Metrocityring

Der reserveres areal til en linieføring, som aftalt i trafikforlig mellem staten og Københavns og Frederiksberg Kommuner, og som fremgår af Lov om en Cityring.

c. Skinnebåren kollektiv trafikforbindelse fra Glostrup til Lyngby mm.

Der fastlægges alene en arealreservation til en mulig forbindelse.

*d.-h. og j.-k. Arealreservationerne er en videreførelse fra Regionplan 2005.**i. Ny S-togstation Hillerød/Allerød*

Arealreservationen er videreførelse fra Regionplan 2005 og principiel, idet der ikke er besluttet en endelig placering.

Ad § 23. Vejanlæg

a.-ø. Arealreservationerne videreføres fra Regionplan 2005.

A og B. indgik ved en fejltagelse ikke i Regionplan 2005 og dermed heller ikke i Forslag til Fingerplan 2007.

De listede nye vejprojekter og vejudbygningsprojekter vedrører konkrete strækninger. Det forudsættes således, at vejplanlægningen som sektorplanlægning koordineres med arealplanlægningen og den fysiske planlægning i øvrigt. Der kan ikke kommuneplanlægges i strid med overordnede vejplaner, og der skal i kommuneplanerne medtages arealreservationer til de påtænkte vejanlæg, herunder disses forudsatte side- og tilslutningsanlæg, lokale forbindelsesveje mv. i henhold til vejbestyrelsens planer.

Ad § 24. Energiforsyningsalæg

a-e Arealreservationerne er en videreførelse fra HUR's Regionplan 2005 og principiel, da linjeføring ikke er fastlagt.

Ad. § 25. Støjkonsekvenszoner

Bestemmelserne om Københavns Lufthavn, Kastrup er en videreførelse af cirkulære nr. 56 af 30. april 1997, "Udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen", som ligeledes indgår i HUR's Regionplan 2005. Der er dog i Fingerplan 2007 udeladt en række bestemmelser som vedrørende interne forhold i lufthavnen.

HUR vedtog i november et regionplantillæg med tilhørende VVM for Roskilde Lufthavn, Tune. Fingerplan 2007 viderefører bestemmelserne fra det vedtagne regionplantillæg. Naturklagenævnet behandler p.t. en klage over regionplantillægget og miljøvurderingen (VVM) for udbygningen.

Kapitel 8 – Ikrafttræden, retsvirkning mv.

Ad. § 26.

De resterende retningslinier i HUR's Regionplan 2005 og Storstrøms Amts Regionplan 2005 tillægges retsvirkning, som var de et landsplandirektiv.

I HUR's Regionplan 2005 drejer det sig om:

1.1.4 (nye byarealer), 1.1.11 (særlige lokaliseringsområder), 1.1.18–1.1.20 (rækkefølge på konkrete arealer), 1.1.21 (kystnære byområde), 1.2.2, og 1.2.3 (den grønne struktur), 1.2.7 (det kystnære landområde), 2.2.6 (universitetsparken), 2.2.13 (kraftværker mv.), 2.3.1–2.3.13 (detailhandel), 3.2.1–3.2.7 (kolonihaver), 4.1.1–4.1.11 (landskabs-, natur- og kulturværdier i det åbne land), 4.2.1–4.2.9 (regionale og lokale friluftsområder), 4.3.1–4.3.4 (friluftsanlæg), 4.3.6–4.3.21 (friluftsanlæg), 4.4.1–4.4.5 (landbrug), 4.5.1–4.5.3 (skovrejsning), 4.6.1–4.6.8 (råstofindvinding), 5.1.1–5.1.23 (grundvand), 5.2.1–5.2.17 (Spildevand), 5.3.1.–5.3.16 (vandløb, søer

§ 26. Landsplandirektivet træder i kraft den 1. juli 2007

Stk. 2. Direktivets regler erstatter følgende retningslinier i HUR's Regionplan 2005:

1.1.1–1.1.3, 1.1.5–1.1.10, 1.1.12–1.1.17, 1.2.1, 1.2. 4–1.2.6, 2.1.1–2.1.6, 2.2.1–2.2.5, 2.2.7–2.2.12, 3.1.1–3.1.2, 4.3.5, 4.7.1–4.7.6, 6.1.1–6.1.6, 6.2.1, 7.1.1–7.1.3, 8.1.4, 8.2.1–8.2.8.

For den gamle Stevns Kommune erstatter direktivets regler følgende retningslinier i Storstrøms Amts Regionplan 2005:

Retningslinierne i afsnit 2.1 (Byer og service) bortset fra i underafsnit 2.1.2 (detailhandel), retningslinie 2 i afsnit 2.2 (Byvækst og erhvervslokalisering), retningslinierne 1, 2, 3, 4, 7 og 8 i underafsnit 2.2.1 (Arealer til erhvervsformål,

og kystvande), 6.1.7 (kollektiv trafik – lokalbanerne), 6.2.2 (søtransportcentre), 6.3.1–6.3.12 (regionale stier), 7.2.1–7.2.19 (vindmøller), 7.3.1–7.3.3 (affaldsanlæg), 7.4.1–7.4.3 (forurenede og ren jord), 8.1.1–8.1.3 (støj).

herunder arealer til særligt forurenende virksomheder) og retningslinierne i 2.3 (Landsbyerne og det åbne land).

Disse retningslinier ophæves i takt med vedtagelsen af de nye kommuneplaner 2009.