

Fingerplan 2019

Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Marts 2019

Erhvervsstyrelsen

Fingerplan 2019

Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Udgivet af Erhvervsstyrelsen

Indhold

Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning 1
Kapitel 1 – Hovedstadsområdet 1
Kapitel 2 – Hovedstruktur 1
Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade) 2
Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene) 5
Kapitel 5 – De grønne kiler 9
Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde 13
Kapitel 7 – Tværgående emner 14
Kapitel 8 – Ikrafttræden 18
Kortbilag A: Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper 19
Kortbilag B: Grønne kiler 20
Kortbilag C: Mulige placeringer af friluftsanlæg mv. i grønne kiler 21
Kortbilag D: Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark 22
Kortbilag E: Grøn kile og byudvikling ved Byvej i Hvidovre 23
Kortbilag F: Grønne bykiler 24
Bilag G: Eksisterende og besluttede stationer 25
Kortbilag H: Linjeføring og stationer på kommende letbane i Ring 3 26
Kortbilag I: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transporterhverv . . 27
Kortbilag J: Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn 28
Kortbilag K: Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone 29
Kortbilag L: Område på Avedøre Holme forbeholdt produktionsvirksomheder mv. 30
Kortbilag M.1: Særlige lokaliseringsområder i Kvistgård, Nærum og Vallensbæk 31
Kortbilag M.2: Forskerpark og DTU Risø Campus 31
Kortbilag M.3: Sportsbyen Brøndby 31
Kortbilag N: Reservationer til transportkorridorer 32
Kortbilag O: Reservationer til overordnede kollektive trafikanlæg 33
Kortbilag P: Reservationer til overordnede vejanlæg 34
Kortbilag Q: Reservationer til overordnede cykelstier, herunder supercykelstier 35
Kortbilag R: Reservationer til overordnede rekreative stier 36
Kortbilag S: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg 37
Kortbilag S.1: Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning 38
Kortbilag T.1: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup 39
Kortbilag T.2: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup 39
Kortbilag U: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde 40
Kortbilag V: Sommerhusområde der kan overføres til byzone 41

Vejledning til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning 43
Almindelige bemærkninger 43
Bemærkninger til de enkelte regler 43
Kapitel 1 – Hovedstadsområdet 43
Kapitel 2 – Hovedstruktur 45
Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade) 48
Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene) 53
Kapitel 5 – De grønne kiler 58
Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde 65
Kapitel 7 – Tværgående emner 67
Kapitel 8 – Ikrafttræden 71

Appendiks 72

Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning

(Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

I medfør af § 3, stk. 1, og § 5 j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018, 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,
3) de grønne kiler, og
4) det øvrige hovedstadsområde.

Stk. 2. 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 udlæg 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, et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger det forventede behov for nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden og 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 ligeledes ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade)

§ 5. Afgrænsningen 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 besøgsmønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Større, tæt boligbyggeri kan ligeledes placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endelig kan større, offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunens borgere, også placeres i byområdet uden for de stationsnære områder.

3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

4) At de områder, som er nævnt i stk. 7, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zonering af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

5) At det område, som er nævnt i stk. 8. (Prøvestenen), forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zonering af området i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

6) At de områder, som er nævnt i stk. 9, fastlægges som grønne bykiler af regional betydning. Områderne skal overvejende forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål. I grønne bykiler, der er omfattet af fredninger, kan der som udgangspunkt planlægges i overensstemmelse med fredningsbestemmelserne. I grønne bykiler, der ikke er omfattet af fredninger, kan der opføres mindre bygninger og anlæg, der er nødvendige for områdernes anvendelse til frilufts- og fritidsformål. Endvidere kan eksisterende bygninger anvendes til særlige formål, som er forenelige med kilernes karakter af grønt område og almene tilgængelighed. Områderne kan anvendes til klimatilpasning, hvis det er foreneligt med hovedanvendelsen og fredningsbestemmelserne. I Botanisk Have er der mulighed for en udbygning til museumsformål o.l. I Tivoli er opførelse af bebyggelse og anlæg til forlystelser mulig under forudsætning af, at områdets karakter af grønt område – forlystelseshave – bevares. Ved Bispebjerg-Ryvangsforløbet skal der kunne indpasses 2 genbrugsstationer. Ved Christianshavns Vold skal der være mulighed for at indrette boliger og erhverv i eksisterende bebyggelse og for at bibeholde særlige boliger i overensstemmelse med Københavns

Kommuneplan 2015. I Amager Strandpark kan der planlægges for bygninger og anlæg, hvis det sker i overensstemmelse med områdets fredning, dog må den samlede bygningsmasse ikke overstige 7.300 m2.

Stk. 2. Afgrænsningen af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder og stationsnære kerneområder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet bestående af S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen og letbaner. Bilag G og H angiver de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder og stationsnære kerneområder. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet optages de umiddelbart i bilag G eller H. 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 et principielt 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. Som led i en forsøgsordning kan erhvervsministeren og transport-, bygge- og boligministeren godkende, at der afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer (Bus Rapid Transit) fordelt på op til i alt 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje. Når de nævnte ministre har truffet politisk beslutning om standsningssteder for BRT-linjer, og der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af linjerne, optages standsningsstederne i bilag H.

Stk. 4. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgsmønstre har en intensiv karakter, omfatter bl.a. større kontor- og serviceerhverv, større beskæftigelsesintensive produktionserhverv, større offentlige institutioner, udstillings- og konferencecentre, større idrætsanlæg, multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller o.l.

Stk. 5. 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 fx 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, hvis 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. inklusive ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning).

2) Eller kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: I centralkommunerne (København og Frederiksberg kommuner) højst 1 parkeringsplads pr. 100 m^2 etageareal erhvervsbyggeri, uden for centralkommunerne højst 1 parkeringsplads pr. 75 m^2 etageareal erhvervsbyggeri.

3) Eller det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 6. Allerede etablerede regionshospitaler kan udvides til hospitalsformål, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

Stk. 7. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav: Delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlæg Lynetten) og på Amagerværket/Amager Forbrænding (alle i Københavns Kommune). På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 8. Område som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv: Prøvestenen (Københavns Kommune). På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Området er vist på kortbilag I.

Stk. 9. Områder, som er udpeget som grønne bykiler af regional betydning, omfatter: Kastellet, Østre Anlæg, Botanisk Have, H. C. Ørstedparken, Tivoli, Christianshavns Voldanlæg, Søerne, Kløvermarken, Grøndalsparken, Nørrebroparken, Assistens Kirkegaard, Bispebjerg-Ryvangforløbet, Emdrup Sø, Kongens Have, Fælledparken, Valbyparken, Amager Strandpark og Kastrup Fort (alle Københavns Kommune), Frederiksberg Have og Søndermarken (Frederiksberg Kommune), Bellevue Strandpark, Bernstorffsparken, Charlottenlund Skov, Fort og Strandpark, Gentofte Sø og Brobæk Mose (Gentofte Kommune), Kagsåparken og Vandledningsstien (Gladsaxe Kommune) samt Skaftet og Trekanten (Tårnby Kommune). Områderne er vist på kortbilag F.

Stk. 10. I Københavns Kommune fastlægger lov nr. 632 af 14. juni 2011 anvendelsen af et nærmere angivet ca. 100 ha stort areal ved Ydre Nordhavn til henholdsvis containerterminal, rekreativ anvendelse mv. Loven overfører arealet til byzone, fastlægger anvendelsen i 3 delområder, og fastlægger at anvendelsen kun kan ændres ved lov. Området og de 3 delområder er vist på kortbilag J.

Stk. 11. I Københavns Kommune kan de arealer, som er vist på kortbilag K, overføres fra landzone til byzone.

Grønne bykiler langs Ring 3

§ 7. I Gladsaxe Kommune skal kommuneplanlægningen sikre, at der som led i omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3 fastlægges grønne bykiler, som primært forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål, jf. stk. 2.

Stk. 2. Plangrundlaget for de grønne bykiler skal bidrage til at sikre:

1) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser på tværs af kommunegrænserne i Ring 3-korridoren.

2) At det grønne og vandet integreres i byomdannelsen.

3) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftsområder ("grønne kiler") og grønne bykiler.

4) At hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænserne tilgodeses.

5) At der skabes god adgang til naturkvaliteter og landskabsoplevelser i kommunen og på tværs af kommunegrænserne.

6) At de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

Stk. 3. De i kommuneplanerne fastlagte grønne bykiler indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Rækkefølge

§ 8. 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.

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. Afgrænsningen 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 afgrænsede landområde i byfingrene, når det følger planlovens regler om byvækst og reglerne i § 11 og § 16, og der herudover foretages en afvejning mellem byudviklingsinteresser og øvrige overordnede arealinteresser.

§ 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 besøgsmønstre 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 placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Større, tæt boligbyggeri kan ligeledes placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endelig kan større, offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunens borgere, også placeres i byområdet uden for de stationsnære områder.

3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

4) At ny byudvikling sikrer sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land.

5) At de områder, som er nævnt i stk. 6, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zonering af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

6) At de områder, som er nævnt i stk. 7, forbeholdes transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zonering af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udvik-

lingsmuligheder. Der kan i forbindelse med transport- og distributionsvirksomheder med mere end 30.000 etagemeter etableres kontorlokaler med mere end 1.500 etagemeter til egen administration.

Stk. 2. Afgrænsning af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder og stationsnære kerneområder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet bestående af S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen og letbaner. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet, optages de umiddelbart i bilag G eller H. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 1.000 m omkring købstadsstationerne i Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge og ved stationen i Høje-Taastrup. Ved alle øvrige stationer skal den afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i et principielt 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. Som led i en forsøgsordning kan erhvervsministeren og transport-, bygge- og boligministeren godkende, at der afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer (Bus Rapid Transit) fordelt på op til i alt 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje. Når de nævnte ministre har truffet politisk beslutning om standsningssteder for BRT-linjer, og der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af linjer, optages standsningsstederne i bilag G.

Stk. 4. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgsmønstre har en intensiv karakter, omfatter bl.a. større kontor- og serviceerhverv, større beskæftigelsesintensive produktionserhverv, større offentlige institutioner, udstillings- og konferencecentre, større idrætsanlæg, multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller o.l.

Stk. 5. Hvis 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 fx 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, uden for det stationsnære kerneområde, hvis én af følgende situationer gør sig gældende:

1) Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde i den pågældende egn (dvs. inklusive ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning).

2) Eller kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser på højst 1 parkeringsplads pr. 50 m^2 etageareal erhvervsbyggeri.

3) Eller det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav: Avedøre Holme, Råstofhavnen (Hvidovre Kommune), Rørtang (Helsingør Kommune), og Hedehusene Vest (Høje-Taastrup Kommune). Områderne er vist på

kortbilag I.

Stk. 7. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for transport- og distributionserhverv: Greve Main (Greve Kommune), Kildebrønde Syd, Ventrupparken og Greve Olsbæk (Greve Kommune), nyt Trekantområde (Ishøj Kommune), Kvistgaard Nord (Helsingør Kommune), Hedehusene Vest ved Nymølle og Høje-Taastrup Transport Center og Baldersbuen (Høje-Taastrup Kommune), Nordhøj (Køge Kommune), Solrød (Solrød Kommune) og Teglbuen (Fredensborg Kommune). Områderne er vist på kortbilag I. Udpegningen forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteresser, afvejes i kommuneplanlægningen.

Stk. 8. Allerede etablerede regionshospitaler kan udvides, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

Stk. 9. Kommunal planlægning for areal mellem Favrholm, Solrødgaard og Lyngevej (Hillerød Kommune, matr. 20, 6b, 6n, 34b, 34a Herlev By, Nr. Herlev samt vejlitra n samt del af: 7g, 66 og 1ln Herlev By, Nr. Herlev samt vejlitra u og b) skal sikre, at arealet forbeholdes særligt arealkrævende og strømforbrugende erhverv i miljøklasse 3-5 med tilhørende service-, administration-, logistik- og forsyningsfunktioner, som er nødvendige for driften.

Stk. 10. På det på kortbilag L viste areal på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune) skal kommuneplanlægningen sikre, at der alene planlægges for produktionsvirksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder, som er omfattet af definitionen for produktionsvirksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder. Endvidere skal kommuneplanlægningen sikre, at eksisterende virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og eksisterende transport- og logistikvirksomheder kan fastholde deres aktiviteter.

Stk. 11. Efter aftale med staten kan der i den kommunale planlægning i helt særlige tilfælde udlægges ny byzone ved overordnede energiforsyningsanlæg i det ydre storbyområde. Det forudsættes, at sådanne udlæg er til særligt strømforbrugende og arealkrævende erhverv i miljøklasse 3-5 med tilhørende service-, administrations-, logistik- og forsyningsfunktioner, at placeringen ved et overordnet energiforsyningsanlæg er afgørende for erhvervets drift, og at udlægget ikke strider mod væsentlige nationale interesser i kommuneplanlægningen og planlovens byvækstregler.

Grønne bykiler langs Ring 3

§ 12. I Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre og Vallensbæk kommuner skal kommuneplanlægningen sikre, at der som led i omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3 fastlægges grønne bykiler, som primært forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål, jf. stk. 2.

Stk. 2. Plangrundlaget for de grønne bykiler skal bidrage til at sikre:

1) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser på tværs af kommunegrænserne i Ring 3-korridoren.

2) At det grønne og vandet integreres i byomdannelsen.

3) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftsområder ("grønne kiler") og grønne bykiler.

4) At hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænserne tilgodeses.

5) At der skabes god adgang til naturkvaliteter og landskabsoplevelser i kommunen og på

tværs af kommunegrænserne.

6) At de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

Stk. 3. Når der i kommuneplaner er fastlagt grønne bykiler i Ring 3-korridoren, indarbejdes de i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Scion-DTU / Forskerparken, Kvistgård, Nærum og Vallensbæk

§ 13. Ved Scion-DTU / Forskerparken (Rudersdal Kommune) kan den allerede lokalplanlagte restrummelighed udnyttes, herunder til større byggeri over 1.500 etagemeter til forsknings-, undervisnings- og kontorformål. I særlige lokaliseringsområder i Kvistgård, (Helsingør Kommune), Nærum (Rudersdal Kommune) og Vallensbæk (Vallensbæk Kommune) kan der placeres byfunktioner, der på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgsmønstre har en intensiv karakter. De særlige lokaliseringsområder er vist på kortbilag M.1.

DTU Risø Campus og Forskerparken

§ 14. Forskerparken ved DTU Risø Campus (Roskilde Kommune) forbeholdes produktion, forskning og udvikling samt hertil knyttet administration inden for clean-tech med relationer til DTU Risø Campus. Der kan samlet for DTU Risø Campus og forskerparken maksimalt opføres 230.000 etagemeter, herunder større kontorbygninger med mere end 1.500 etagemeter inden for en ramme på op til 75.000 etagemeter til de anførte formål. Der kan etableres hertil knyttede fællesfaciliteter. Inden for en ramme på 30.000 etagemeter kan huses tilknyttede serviceerhverv og lignende, ligesom der kan etableres daginstitutioner for børn, boliger til gæsteforskere, kursus o.l. Den kommunale planlægning skal fastlægge en rækkefølge for udbygningen. Arealerne, som er omfattet af forskerparken, er vist på kortbilag M.2.

Sportsbyen Brøndby

§ 15. Sportsbyen (Brøndby Kommune) forbeholdes idrætsrelaterede byfunktioner, der har en intensiv karakter og betjener et regionalt opland. Disse idrætsrelaterede byfunktioner kan bl.a. omfatte idrætsrelateret kontorbyggeri med over 1.500 etagemeter. Arealanvendelse, byggeri og rækkefølge for Sportsbyen skal præciseres og fastlægges på grundlag af en regional vurdering og efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. De af Sportsbyens arealer, der er omfattet af nærværende bestemmelse, er placeret omkring det eksisterende Brøndby Stadion og vist på kortbilag M.3.

Rækkefølge

§ 16. 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.

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 landområderne i ydre Hillerødfinger og ydre Frederikssundsfinger forudsætter, at de berørte kommuner i hver af de ydre byfingre med staten har aftalt et grundlag for at fastlægge afgrænsning og anvendelse af nye grønne kiler langs med og på tværs af byfingrene, som er koordineret på tværs af kommunegrænserne. Afgrænsning og anvendelse af de nye grønne kiler indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Kapitel 5 – De grønne kiler

§ 17. Afgrænsningen af de grønne kiler fremgår af kortbilag B. 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.

Indre grønne kiler og kystkiler

§ 18. 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, medmindre der er tale om allerede støjbelastede arealer, der ikke kan støjbeskyttes.

6) At arealanvendelse og anlæg til friluftsformål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag N, O, P, Q, R og S.

Stk. 2. I følgende områder kan der uanset reglerne i stk. 1, nr. 1-5, placeres specifikke fritidsanlæg: Vestamager (Københavns og Tårnby kommuner), Jægersborg Dyrehave og Hegn (Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner), Hjortespringkilen (Egedal Kommune), Vestskoven (Ballerup Kommune), Albertslund Golfbane (Albertslund Kommune). På et areal ved Frederikssundmotorvejen (Glostrup Kommune) kan der, uanset reglerne i stk. 1, etableres kolonihaver. På et areal ved Holbækmotorvejen (Brøndby Kommune) kan der, uanset reglerne i stk. 1, etableres bygninger og anlæg til bymæssige fritidsformål. Alle de nævnte lokaliteter er markeret på kortbilag C.

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.

Stk. 5. Der kan i de dele af de indre grønne kiler og kystkilerne, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

Stk. 6. Der kan i de dele af de indre grønne kiler og kystkilerne, som grænser op til støjende infrastrukturanlæg og ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres støjafskærmning med jordanlæg, forudsat:

1) At afskærmningen fortrinsvis placeres umiddelbart op til infrastrukturanlæg og i randen af grøn kile.

2) At afskærmningen kun placeres i områder, hvor det kan dokumenteres, at de vejledende grænseværdier for støj overskrides i et større, bagvedliggende byområde.

3) At afskærmningen bidrager til en væsentlig reduktion af støjbelastningen af både de tilgrænsende grønne kiler og større byområder med støjfølsom anvendelse. Begge disse forudsætninger skal opfyldes.

4) At afskærmningen forbedrer mulighederne for den almene, ikke bymæssige friluftsanvendelse af de kilearealer, som afskærmningen placeres i.

5) At øvrige statslige arealinteresser, herunder grundvandsinteresser, fredninger, landskabelige værdier mv., afvejes i forbindelse med planlægningen.

Stk. 7. Uanset reglerne i stk. 1, nr. 1 og 3, kan der i de dele af de indre grønne kiler og kystkiler, som ikke er omfattet af arealreservationer til transportkorridorer, jf. § 24, lokalplanlægges for ændret anvendelse af eksisterende bygninger forudsat:

1) At bygningerne repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.

2) At der er tale om eksisterende bygninger, der må anses egnede til det formål, som der planlægges for.

3) At der ikke foretages væsentlige om- eller tilbygninger til de eksisterende bygninger, og at eksisterende arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter bevares.

4) At nye boligenheder ikke er omfattet af retten til at udvide til 500 kvadratmeter efter planlovens § 36, stk. 1, nr. 10, og ikke kan overgå til anvendelse til fritidsboliger efter § 36, stk. 1, nr. 18.

5) At bygninger i landzone ikke må overføres til byzone.

6) At der på tilgrænsende arealer omkring bygningerne overvejende planlægges for grønne områder med almen friluftsanvendelse, og at offentlighedens fri adgang til disse grønne områder sikres.

7) At en ændret anvendelse af bygningerne ikke medfører en væsentlig forøget trafikbelastning og støj samt behov for nye vejanlæg.

8) At der ikke gives mulighed for udendørs oplag.

Stk. 8. Der kan i de indre grønne kiler og kystkilerne etableres cykelstier, herunder supercykelstier, forudsat, at det sker under hensyntagen til de grønne kilers formål og med udgangspunkt i en konkret vurdering af det areal i grøn kile, hvor cykelstien påtænkes anlagt.

Stk. 9. De på kortbilag E markerede arealer 1 og 2 ved Byvej (Hvidovre Kommune) kan tages ud af de indre grønne kiler og overføres til ydre storbyområde, landområde. En overførsel af arealerne til ydre storbyområde, byområde og byudvikling på arealerne forudsætter, at areal 3 permanent overgår fra jordbrugsformål til et grønt område til almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse. Endvidere forudsætter en overførsel, at der sikres grønne forbindelser og stiforbindelser fra areal 3 vestpå i retning af de grønne kiler ved Vestvolden. De anførte forudsætninger vedr. areal 3 skal være opfyldt indenfor 48 måneder fra ikrafttræden af Fingerplan 2019. Ellers tilbageføres areal 1 og 2 til de indre grønne kiler.

Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark

§ 18 a. Uanset reglerne i § 18, stk. 1. nr. 1, 3 og 4, kan der i Køge Bugt Strandpark, som er vist i kortbilag D, lokalplanlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg og større, midlertidige bymæssige fritidsanlæg på nærmere afgrænsede områder, hvis det understøtter fastholdelsen og videreudviklingen af strandparkens funktion, som et rekreativt område af regional betydning.

Stk. 2. Planlægningen skal holdes inden for rammerne af relevant lovgivning, herunder lov om naturbeskyttelse. Det forudsættes, at strandparken fastholdes som et område med store landskabelige og naturmæssige værdier, og at planlægningen sker under hensyntagen til disse værdier. Det forudsættes endvidere, at den almene adgang til strandparken fastholdes.

Stk. 3. Beliggenhedskommunerne (Brøndby, Vallensbæk, Ishøj, Greve og Hvidovre) skal i den kommunale planlægning afgrænse 1) natur- og strandområder, 2) bynære strandområder og 3) havne.

Stk. 4. I natur- og strandområderne kan der lokalplanlægges for etablering af mindre, bymæssige fritidsanlæg, der fremmer tilgængeligheden til strandparken, mindre bymæssige fritidsanlæg, der muliggør etableringen af naturbaner og større, midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer af kortere varighed. Med hensyn til de større midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer forudsættes, at anlæggene alene muliggør et mindre antal årlige arrangementer af kortere varighed, at anlæggene placeres og arrangementerne afvikles under udstrakt hensyntagen til strandparkens landskab og natur, og at natur- og strandområderne i videst muligt omfang fremstår uberørte af anlæggene, når arrangementerne ikke finder sted.

Stk. 5. I de bynære strandområder kan der lokalplanlægges for etablering af mindre, bymæssige fritidsanlæg, der fremmer tilgængeligheden til strandparken og mindre, bymæssige fritidsanlæg anlæg, der muliggør bymæssig fritidsanvendelse af nærmere afgrænsede strandområder i tilknytning til navnlig havneområder.

Stk. 6. På havneområderne kan der lokalplanlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg, der understøtter det maritime friluftsliv og turisme, for mindre restauranter, cafeer, kiosker o.l. og for mindre overnatningsfaciliteter.

Stk. 7. Der kan lokalplanlægges for overførsel af Greve Marina til byzone.

Ydre grønne kiler

§ 19. 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 friluftsformål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en

hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag N, O, P, Q, R og S.

Stk. 2. I følgende områder kan der uanset reglerne i stk. 1, nr. 1-5, placeres specifikke fritidsanlæg: Hedeland (Roskilde og Høje-Taastrup kommuner), Farum Kasernes øvelsesterræn (golfbane) og Flyvestation Værløse, begge i Furesø Kommune. Områderne er vist på kortbilag C.

Stk. 3. Der kan i de dele af de ydre grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

Stk. 4. Der kan i de dele af de ydre grønne kiler, som grænser op til støjende infrastrukturanlæg og ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres støjafskærmning med jordanlæg, forudsat:

1) At afskærmningen fortrinsvis placeres umiddelbart op til infrastrukturanlæg og i randen af grøn kile.

2) At afskærmningen kun placeres i områder, hvor det kan dokumenteres, at de vejledende grænseværdier for støj overskrides i et større, bagvedliggende byområde.

3) At afskærmningen bidrager til en væsentlig reduktion af støjbelastningen af både de tilgrænsende grønne kiler og større byområder med støjfølsom anvendelse. Begge disse forudsætninger skal opfyldes.

4) At afskærmningen forbedrer mulighederne for den almene, ikke bymæssige friluftsanvendelse af de kilearealer, som afskærmningen placeres i.

5) At øvrige statslige arealinteresser, herunder grundvandsinteresser, fredninger, landskabelige værdier mv., afvejes i forbindelse med planlægningen.

Stk. 5. Uanset reglerne i stk. 1, nr. 1 og 3, kan der i de dele af de ydre grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, lokalplanlægges for ændret anvendelse af eksisterende bygninger forudsat:

1) At bygningerne repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.

2) At der er tale om eksisterende bygninger, der må anses egnede til det formål, som der planlægges for.

3) At der ikke foretages væsentlige om- eller tilbygninger til de eksisterende bygninger, og at eksisterende arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter bevares.

4) At nye boligenheder ikke er omfattet af retten til at udvide til 500 kvadratmeter efter planlovens § 36, stk. 1, nr. 10, og ikke kan overgå til anvendelse til fritidsboliger efter § 36, stk. 1, nr. 18.

5) At bygninger i landzone ikke må overføres til byzone.

6) At der på tilgrænsende arealer omkring bygningerne overvejende planlægges for grønne områder med almen friluftsanvendelse, og at offentlighedens fri adgang til disse grønne områder sikres.

7) At en ændret anvendelse af bygningerne ikke medfører en væsentlig forøget trafikbelastning og støj samt behov for nye vejanlæg.

8) At der ikke gives mulighed for udendørs oplag.

Stk. 6. Der kan i de ydre grønne kiler etableres cykelstier, herunder supercykelstier, forudsat, at det sker under hensyntagen til de grønne kilers formål og med udgangspunkt i en konkret vurdering af det areal i grøn kile, hvor cykelstien påtænkes anlagt.

Stk. 7. Der kan i to konkrete ydre grønne kiler ved Greve (Greve Kommune) og Hillerød (Hil-

lerød Kommune) efter aftale med staten etableres én vejforbindelse gennem grøn kile, forudsat at øvrige statslige arealinteresser afvejes i forbindelse med planlægningen.

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

§ 20. Afgrænsningen af "det øvrige hovedstadsområde" fremgår af kortbilag A.

§ 21. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone i det øvrige hovedstadsområde, når det følger planlovens regler om byvækst og reglerne i § 22 og § 23, og der herudover foretages en afvejning mellem byudviklingsinteresser og øvrige overordnede arealinteresser.

§ 22. 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 ferieformål.

3) At bymæssige fritidsanlæg placeres i byzone.

4) At de områder, som er nævnt i stk. 4, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zonering af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

5) At det område, som er nævnt i stk. 5, forbeholdes transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zonering af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

6) At de områder, som er nævnt i stk. 6, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zonering af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

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.

Stk. 4. Områder som er forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7 virksomheder): Gadstrup Erhvervspark (Roskilde Kommune) og Uvelse (Hillerød Kommune). Områderne er vist på kortbilag I. Området i Uvelse består af to arealer (matr. 12d og 12a) i Uvelse By. For begge arealer gælder, at de alene må anvendes til behandling af bygningsaffald samt affald med en klar relation til bygningsaffald. Til dette formål samt dertil knyttede kontor- og fællesfaciliteter, må der på det ene areal (matr. 12d) maksimalt være et samlet bygningsareal svarende til de eksisterende knap 14.000 etagemeter, mens der på det andet areal (matr. 12a)

maksimalt må opføres 7.000 etagemeter. Sidstnævnte må alene ske med henblik på udvidelse af den eksisterende virksomhed i området. Udpegningen forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen og interesser med hensyn til trafik, afvejes i kommuneplanlægningen. Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 5. Område som er forbeholdt transport- og distributionserhverv: Bjæverskov Vest (Køge Kommune). Området er vist på kortbilag I.

Stk. 6. Område som er forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv: Vassingerød og Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen (begge Allerød Kommune). Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 7. Eksisterende sommerhusområde, der ligger i kystnærhedszonen og i umiddelbar tilknytning til eksisterende byzone, hvor kommunen har mulighed for ved lokalplan at overføre området til byzone: Strøby Egede (Stevns Kommune). En eventuel overførsel skal være gennemført senest 6 måneder efter ikrafttrædelsen af Fingerplan 2019. Området er vist på kortbilag V.

Stk. 8. I det øvrige hovedstadsområde, landzone, kan der efter aftale med staten åbnes mulighed for etablering af ét arresthus.

Stk. 9. Efter aftale med staten kan der i den kommunale planlægning i helt særlige tilfælde udlægges ny byzone ved overordnede energiforsyningsanlæg i det øvrige hovedstadsområde. Det forudsættes, at sådanne udlæg er til særligt strømforbrugende og arealkrævende erhverv i miljøklasse 3-5 med tilhørende service-, administrations-, logistik- og forsyningsfunktioner, at placeringen ved et overordnet energiforsyningsanlæg er afgørende for erhvervets drift, og at udlægget ikke strider mod væsentlige nationale interesser i kommuneplanlægningen og planlovens byvækstregler.

Rækkefølge for byudvikling

§ 23. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at der for ny byudvikling fastlægges rækkefølge. Rækkefølgeangivelserne skal medvirke til, 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. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Transportkorridorer

§ 24. 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 strid med konkrete infrastrukturformål, jf. § 25, § 26 og § 29.

Stk. 2. Transportkorridorerne er vist på kortbilag N.

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

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

1) En skinnebåren kollektiv trafikforbindelse fra Lundtofte til Ishøj med mulig afgrening mod Brøndby Strand (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj kommuner).
2) S-togsstation Favrholm (Hillerød Kommune).
3) S-togsstation Priorparken (Brøndby Kommune).
4) S-togsstation Trylleskoven (Solrød Kommune).
5) Overhalingsspor på S-bane mellem Hellerup og Holte (Københavns, Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner).
6) S-togsstation Vinge (Frederikssund Kommune).
7) Anden etape af metrobetjeningen af Nordhavn til stationerne Levantkaj og Krydstogtskaj (Københavns Kommune).
8) Vigespor mellem Dybbølsbro St. og Ny Ellebjerg St.

Stk. 2. Anlæggenes placering og forløb er principielle og vist på kortbilag O.

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

1) Forlægning af Billesborgvej nord om Herfølge (Køge Kommune).
2) Frederikssundssmotorvejen med forudsatte lokale forbindelsesveje (Egedal, Roskilde og Frederikssund kommuner).
3) Udvidelse af Helsingørmotorvejen Øverød-Isterød til 6 spor (Rudersdal og Hørsholm kommuner).
4) Forlægning vest om Strøby Egede (Stevns Kommune).
5) Udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4-6 spor mellem Motorringvej 3 og Værløse (Gladsaxe og Furesø kommuner).
6) Ring 5, Tværvej mellem Holbækmotorvejen og Måløv (Høje-Taastrup, Ballerup og Egedal kommuner).
7) Ring 5, Tværvej mellem Frederikssundsvej og Nymøllevej (Ballerup, Egedal og Allerød kommuner).
8) Ring 5, Nymølle-Isterødvej, kapacitets- og sikkerhedsforbedringer (Allerød og Hørsholm kommuner).
9) Ring 5, Isterød-Helsingørmotorvejen (Hørsholm Kommune).
10) Isterødvej, 3 spor (Hørsholm, Fredensborg og Hillerød kommuner).
11) Ring 6, Overdrevsvejens forlængelse, Hillerød-Humlebæk (Hillerød og Fredensborg kommuner).
12) 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).

13) Frederiksværk-Hillerød, 3 spor (Halsnæs og Hillerød kommuner).

14) Frederiksværk-Frederikssund, 3 spor (Halsnæs og Frederikssund kommuner).

15) Helsinge-Gilleleje vejen (Gribskov Kommune).

16) Slangerup-Værebro, 3 spor (Egedal og Frederikssund kommuner).

17) Ring 5, Tværvej mellem Tune Landevej og Sydvej (Greve, Høje-Taastrup og Ishøj kommuner).

18) Tune Landevej, udvidelse mellem Tværvej og Køge Bugt Motorvej (Greve Kommune).

19) Ny vej nord og øst om Trekroner (Roskilde Kommune).

20) Salløvkrydset-Solrød 2+1 vej (Solrød og Roskilde kommuner).

21) Omfartsvej Ll. Skensved (Køge og Solrød kommuner).

22) Omfartsvej Borup (Møllevej-Ryeskovvej), (Køge Kommune).

23) Omfartsvej fra det nordlige Stevns udenom Køge (Køge og Stevns kommuner).

24) Nordhavnstunnel og undersøgelse af Østlig Ringvej (København og Tårnby kommuner).

25) Undersøgelse af udvidelse af Amagermotorvejen mellem motorvejskryds Avedøre og Centrumforbindelsen (Brøndby, Hvidovre og Københavns kommuner).

Stk. 2. Anlæggenes forløb er principielle og vist på kortbilag P.

§ 27. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservationer til overordnede cykelstinet for pendlere.

Stk. 2. Anlæggenes forløb er principielle og vist på kortbilag Q.

§ 28. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservationer til overordnede, rekreative stinet.

Stk. 2. Anlæggenes forløb er principielle og vist på kortbilag R.

§ 29. Den kommunale planlægning skal respektere eksisterende og følgende mulige fremtidige, overordnede energiforsyningsanlæg:

1) Højspændingsanlæg:

a) 400 kV forbindelse fra Hovegaard til Bjæverskov (Egedal, Roskilde, Høje-Taastrup, Ishøj, Greve, Solrød og Køge kommuner).

b) 400 kV forbindelse fra H. C. Ørstedsværket mod Sverige via Amagerværket (København, Gladsaxe og Gentofte kommuner).

2) Naturgasanlæg: Kompressorstation på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune). Denne arealreservation ophæves, når Landsplandirektiv for Baltic Pipe – Gastransmissionsledning med anlæg på eksisterende modtageterminal Nybro i Varde Kommune og en kompressorstation i Næstved Kommune er trådt i kraft. Landsplandirektivet forventes at træde i kraft i 2. halvår 2019.

Stk. 2. Anlæggene er vist på kortbilag S.

§ 30. Vedr. naturgassystemet på Avedøre Holme ophæves § 7, § 11 og § 13, stk. 2, i Miljøministeriets cirkulære nr. 16 af 25. januar 2002 og erstattes af følgende:

1) Der udlægges areal til en kompressorstation på Avedøre Holme, Hvidovre Kommune, samt til en transmissionsledning fra Ventilstation Hvidovre til kompressorstationen som vist på Kortbilag S.1. Ledningen dimensioneres som en dobbeltledning på 2x0,5 m, der

både opfylder kravet til transmissionsledninger på 80 bar og fordelingsledninger på 19,6 bar.

2) Omkring kompressorstationen fastsættes følgende sikkerhedsafstande omkring 80 bar overjordiske trykbærende anlæg: En indre sikkerhedszone på 100 m og en ydre sikkerhedszone på 200 m.

a) Inden for de 100 m må der ikke planlægges for eller gives tilladelse til byggeri eller anlæg.

b) Inden for de 200 m må der ikke planlægges for eller gives tilladelse til boligbyggeri eller institutioner. Endvidere kan der ikke gives tilladelse til brandfarlig virksomhed eller oplagring af brandfarlige materialer.

c) Reglerne i pkt. 1 og 2 gælder ikke for anlæg, som er en del af Energinet.dk's og DONG Energy's samlede energianlæg på Avedøre Holme. Sikkerhedsforholdene for disse anlæg underkastes én samlet risikovurdering i henhold til risikobekendtgørelsen.

3) Der tinglyses servitutter for en sikkerhedszone på 40 m omkring ledningernes midte med forbud mod at opføre bygninger til ophold for mennesker samt fastsættes en planlægningszone på 400 m. Inden for denne zone skal Energinet.dk høres om planforslag.

Stk. 2. § 30 ophæves, når Landsplandirektiv for Baltic Pipe – Gastransmissionsledning med anlæg på eksisterende modtageterminal Nybro i Varde Kommune og en kompressorstation i Næstved Kommune er trådt i kraft. Landsplandirektivet forventes at træde i kraft i 2. halvår 2019.

Støjzone omkring Københavns Lufthavn, Kastrup

§ 31. Den kommunale planlægning i by- og landzone skal respektere støjzoner ved Københavns Lufthavn, Kastrup, som er vist på kortbilag T.1 og T.2.

§ 32. Københavns Lufthavns arealer i Kastrup er vist med tæt skravering på kortbilag T.1. Arealerne skal anvendes til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafikanlæg, 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 lufthavnens område, hvor der er særlige restriktioner på grund af støj. Ny bebyggelse placeret på lufthavnens område 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.

Støjzone omkring Københavns Lufthavn, Roskilde

§ 33. Den kommunale planlægning i by- og landzone skal respektere støjzonen omkring Københavns Lufthavn, Roskilde, som er vist på kortbilag U. Støjzonen omfatter et støjkonsekvensområde og et område med særlige restriktioner.

§ 34. Inden for støjkonsekvensområdet ved Københavns Lufthavn, Roskilde, i landzone, skal det i forbindelse med meddelelse af landzonetilladelse sikres, at vejledende grænseværdier for støj kan overholdes inden for de støjkurver, der er vist på kortbilag U, medmindre det efter en konkret vurdering kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed.

§ 34 a. Inden for området med særlige restriktioner omkring Københavns Lufthavn, Roskilde, som er vist ved lodret skravering på kortbilag U, kan der som hovedregel ikke planlægges for ny boligbebyggelse eller anden støjfølsom anvendelse i by- eller landzone, medmindre det kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Der kan sædvanligvis planlægges for virksomheder, liberale erhverv (hoteller, kontorer mv.) samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme.

§ 34 b. Inden for området med særlige restriktioner omkring Københavns Lufthavn, Roskilde, som er vist ved lodret skravering på kortbilag U, kan der som hovedregel ikke gives tilladelse til opførelse af ny boligbebyggelse i landzone, medmindre det kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Virksomheder, liberale erhverv (hoteller, kontorer mv.) samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.

Kapitel 8 – Ikrafttræden

§ 35. Landsplandirektivet træder i kraft den 29. marts 2019. Landsplandirektivet gælder ikke for planforslag, som inden landsplandirektivets ikrafttræden er sendt i offentlig høring efter § 24 i lov om planlægning. Sådanne planforslag behandles efter det landsplandirektiv, som var gældende på det tidspunkt, kommunalbestyrelsen traf beslutning om planforslaget.

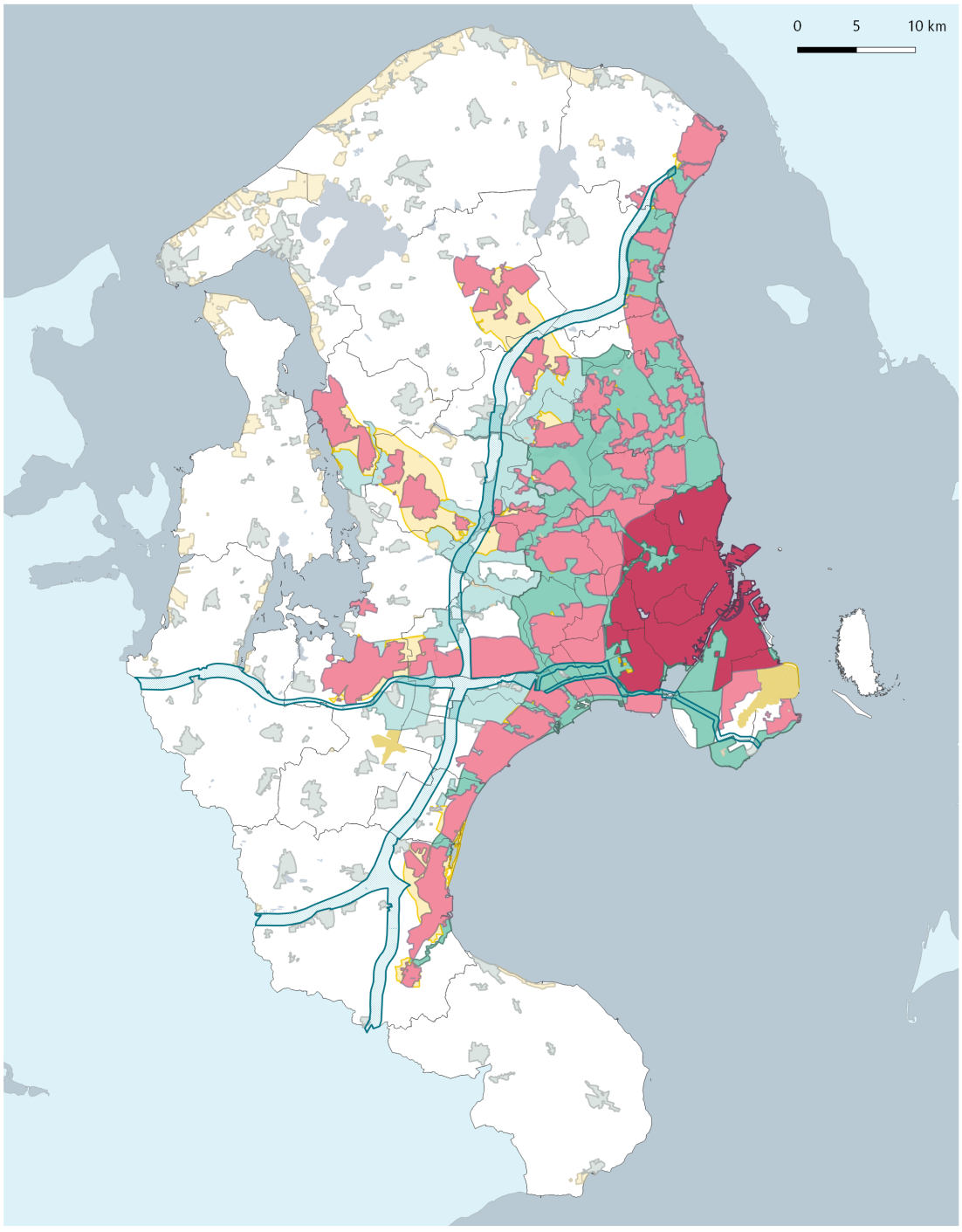
Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 799 af 19. juni 2017 om hovedstadsområdets planlægning ophæves.

Erhvervsministeriet, den 28. marts 2019

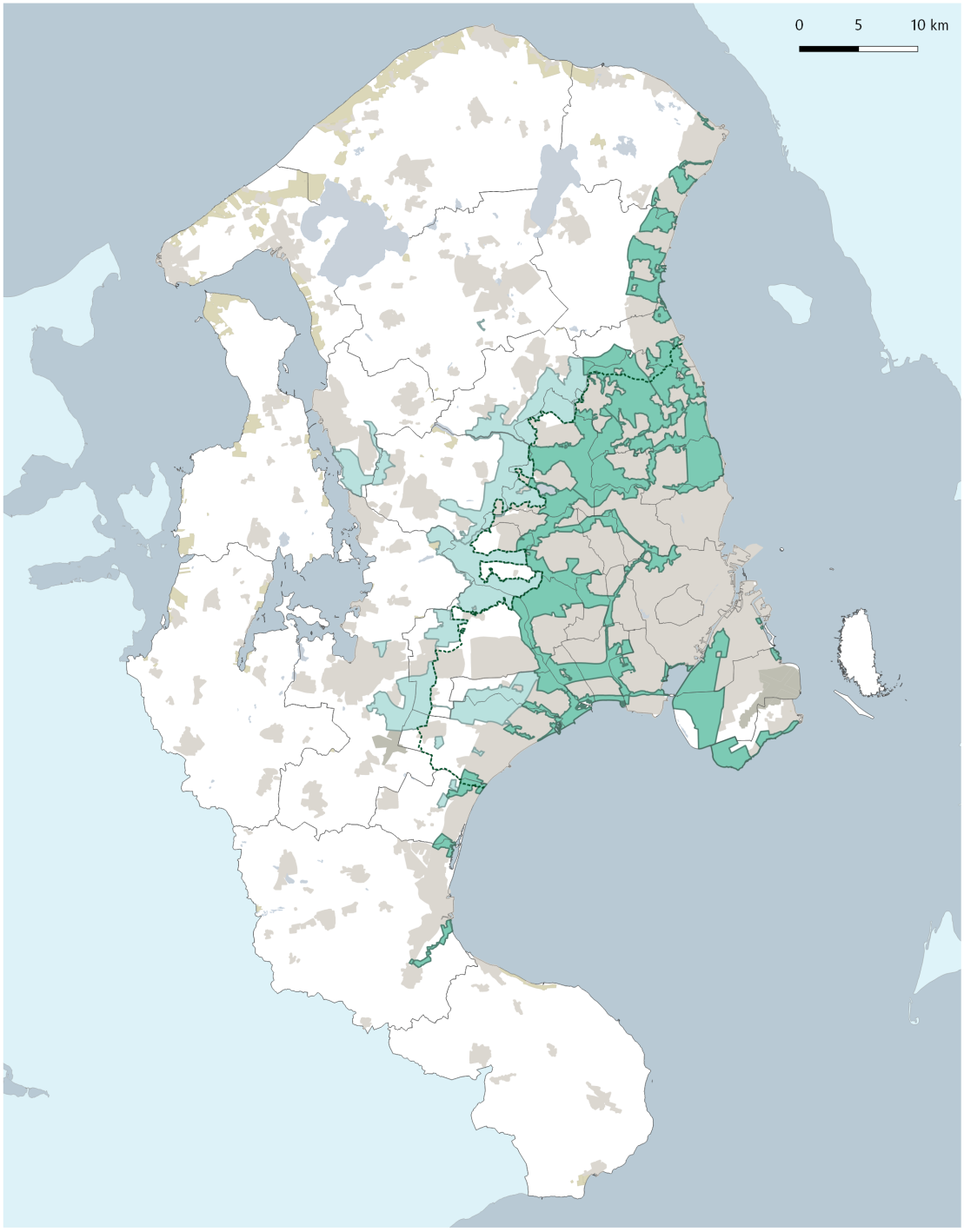
Rasmus Jarlov

/Sigmund Lubanski

Kortbilag A: Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper

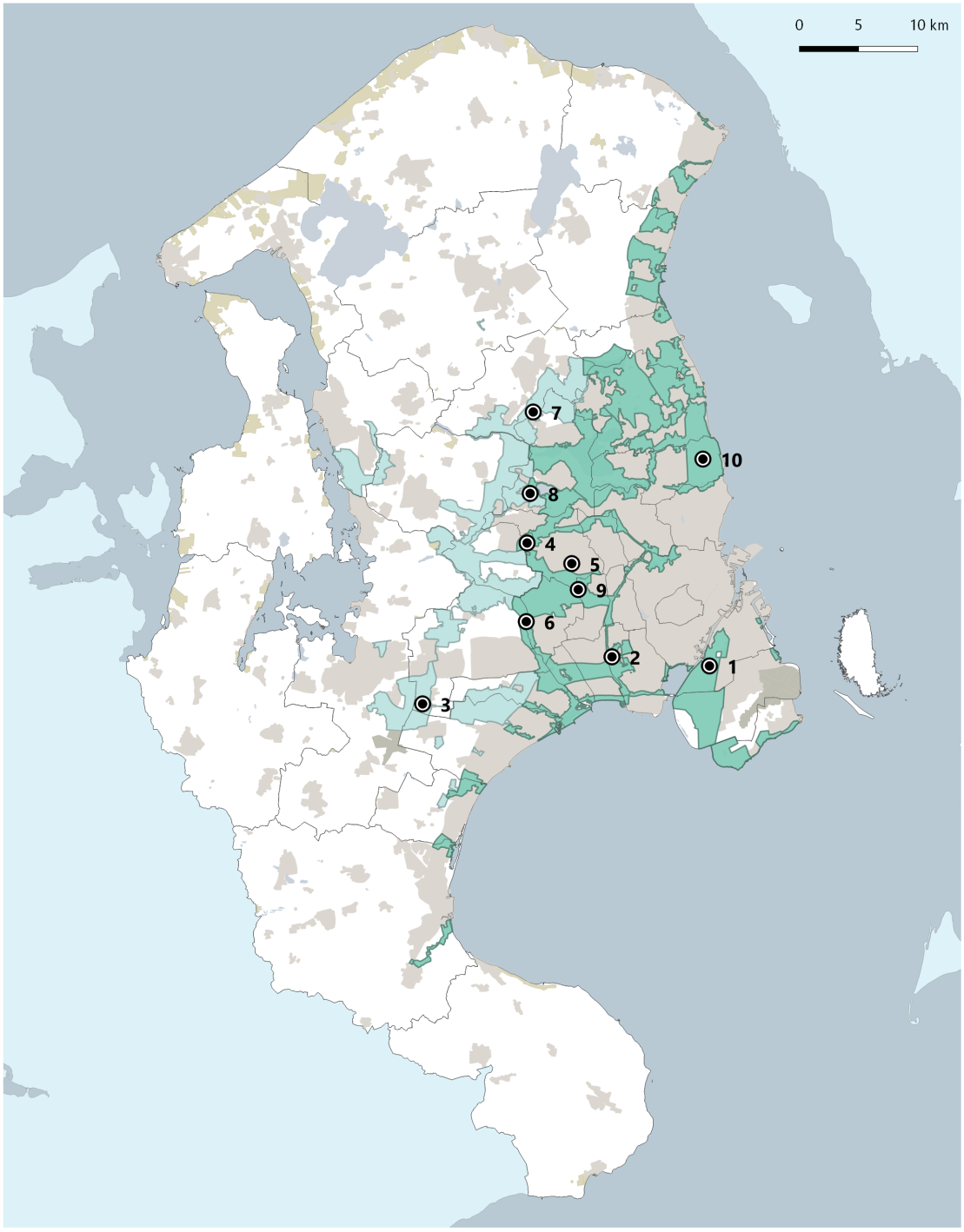


Kortbilag B: Grønne kiler



Byområde i håndflade, byfingre og øvrige hovedstadsområde
Indre kiler og kystkiler
Ydre kiler
Den 4. grønne ring, principielt forløb

Kortbilag C: Mulige placeringer af friluftsanlæg mv. i grønne kiler

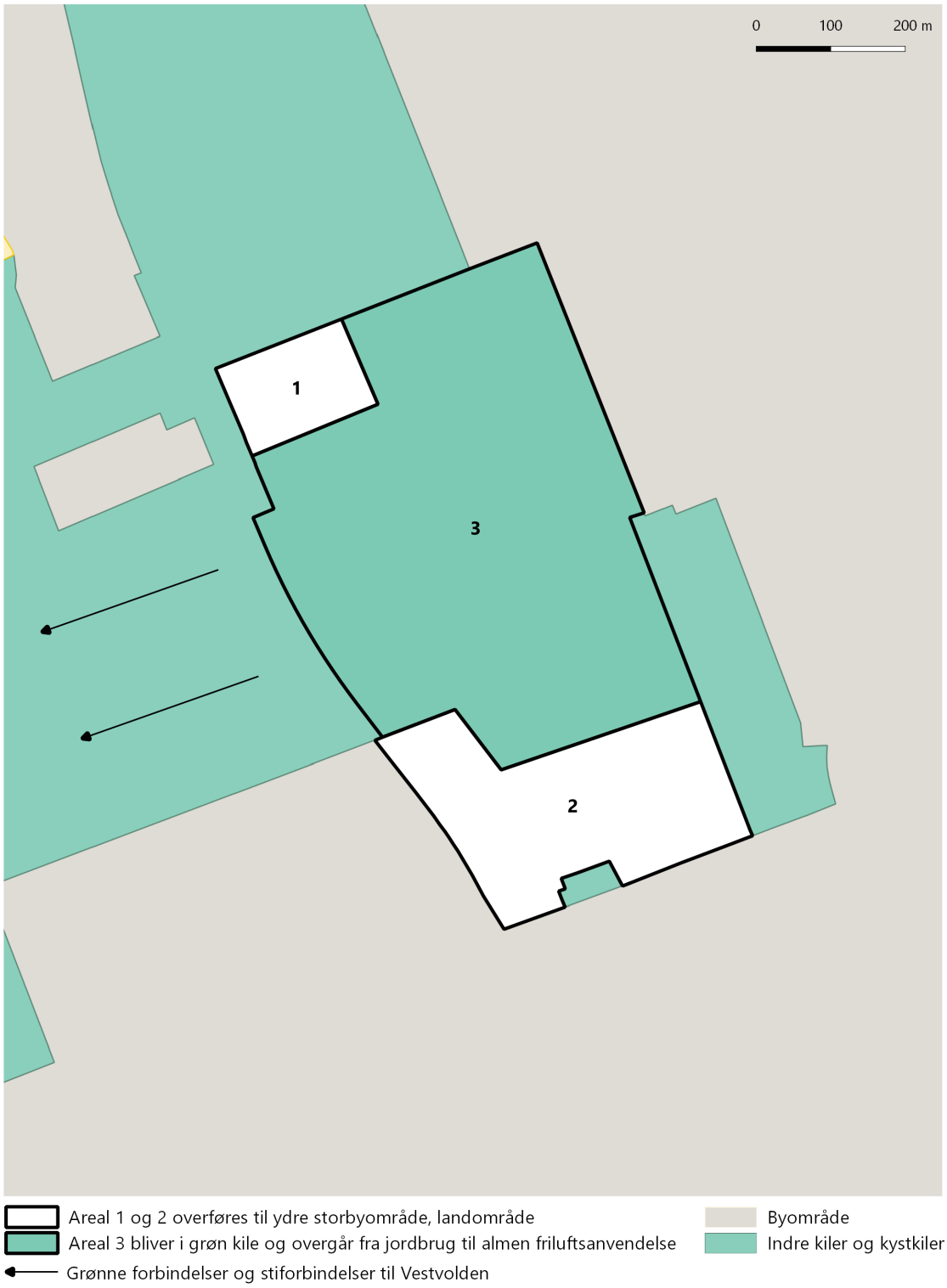


1. Vestamager 2. Ved Holbækmotorvejen og Voldgaden 3. Hedeland 4. Hjortespringkilen 5. Vestskoven
6. Albertslund Golfklub 7. Farum Kasernes øvelsesterræn 8. Flyvestation Værløse 9. Ved Statenevej
10. Jægersborg Dyrehave og Hegn

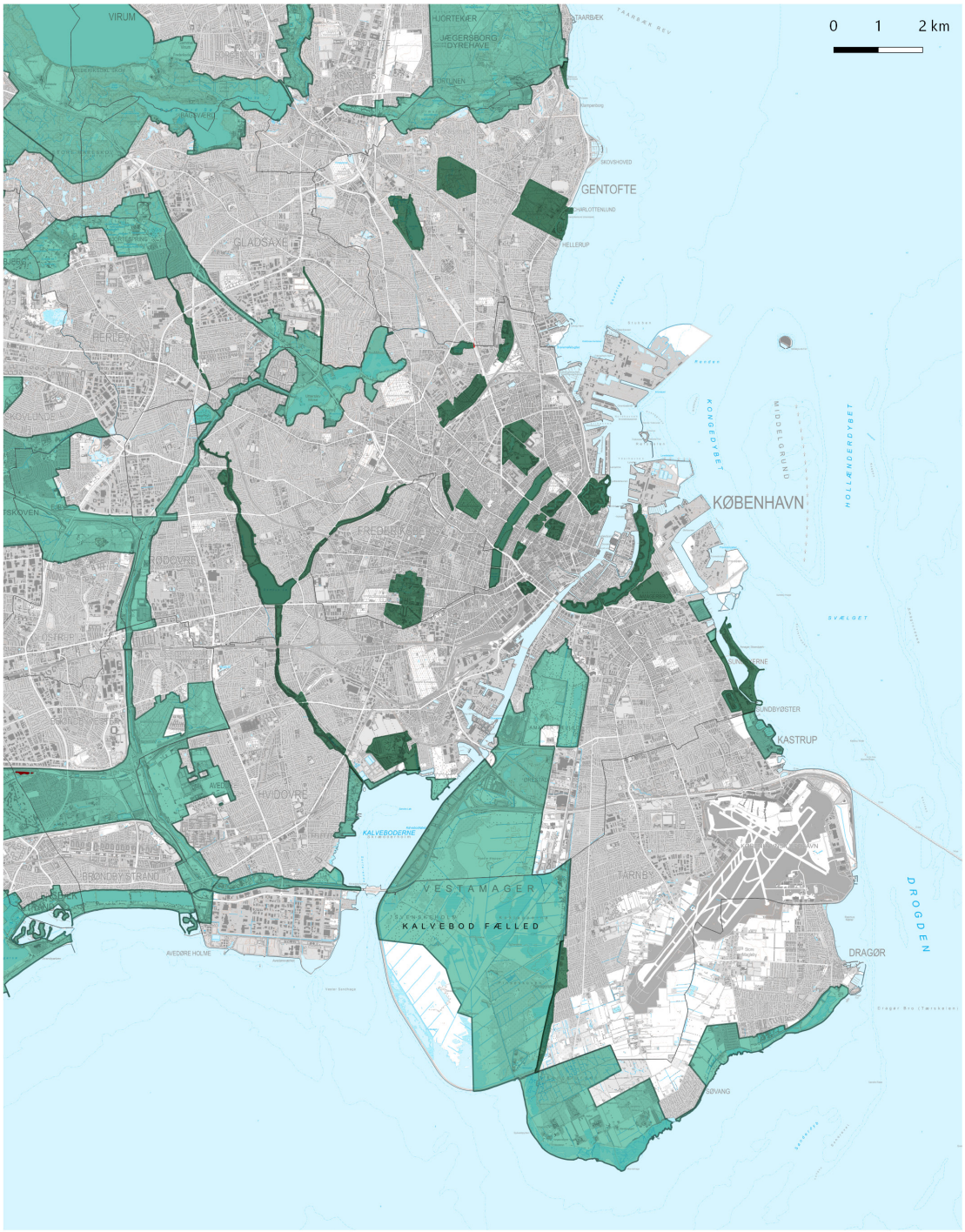
Kortbilag D: Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark



Kortbilag E: Grøn kile og byudvikling ved Byvej i Hvidovre



Kortbilag F: Grønne bykiler



Bilag G: Eksisterende og besluttede stationer

Aksel Møllers Have
Albertslund
Allerød
Amager Strand
Amagerbro
Avedøre
Bagsværd
Ballerup
Bella Center
Bernstorffsvej
Birkerød
Bispebjerg
Brøndby Strand
Brøndbyøster
Buddinge
Carlsberg
Charlottenlund
Christianshavn
Danshøj
DR Byen ("Universitetet")
Dybbølsbro
Dyssegård
Egedal
Emdrup
Enghave Brygge
Enghave Plads
Espergærde
Farum
Fasanvej (Solbjerg)
Favrholm Station
Femøren
Flintholm
Forum
Frederiksberg
Frederiksberg Allé
Frederikssund*
Friheden
Fuglebakken
Gammel Strand
Gentofte
Glostrup
Greve
Grøndal
Hareskov
Havneholmen
Hedehusene
Hellerup
Helsingør*
Herlev
Hillerød*
Holte
Humlebæk
Hundige
Husum
Hvidovre
Høje-Taastrup*
Ishøj
Islands Brygge
Islev
Jersie
Jyllingevej
Jægersborg
Karlslunde
Kastrup ("Den Blå Planet")
KB Hallen
Kildebakken
Kildedal
Klampenborg
Kokkedal
Kongens Nytorv
Krydstogtskaj
København H
Københavns Lufthavn
Køge*
Køge Nord
Langgade
Lergravsparken
Levantkaj
Lindevang
Lyngby
Malmparken
Marmorkirken
Mozarts Plads
Måløv Station
Nivå
Nordhavn
Nuuks Plads
Ny Ellebjerg
Nørrebro
Nørrebros Runddel
Nørreport
Ordrup
Orientkaj
Peter Bangsvej
Poul Henningsens Plads
Roskilde*
Rungsted Kyst
Ryparken
Rødovre
Rådhuspladsen
Sjælør
Skjolds Plads
Skodsborg
Skovbrynet
Skovlunde
Sluseholmen
Snekkersten
Solrød Strand
Sorgenfri
Stengården
Stenløse
Sundby
Svanemøllen
Sydhavn
Trekroner
Trianglen
Tårnby
Taastrup
Valby
Vallensbæk
Vangede
Vanløse
Vedbæk
Veksø
Vestamager
Vesterport
Vibenhus Runddel
Vigerslev Allé
Vinge Station
Virum
Værløse
Ølby
Ølstykke
Ørestad
Øresund
Østerport
Ålholm
Åmarken

Priorparken**

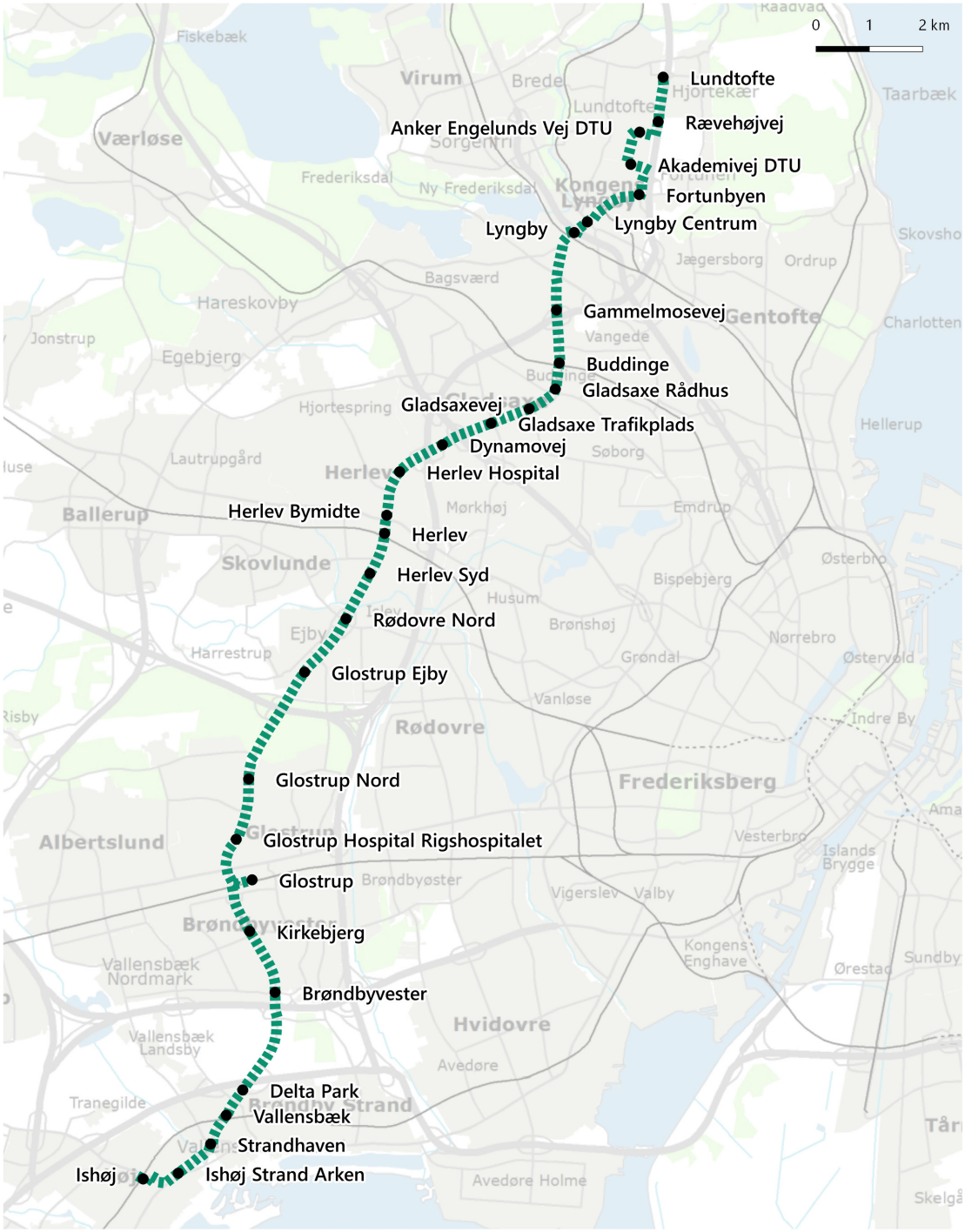
Note:

Navngivning og placering af standsningssteder på den kommende Ring 3-letbane fremgår af kortbilag H.

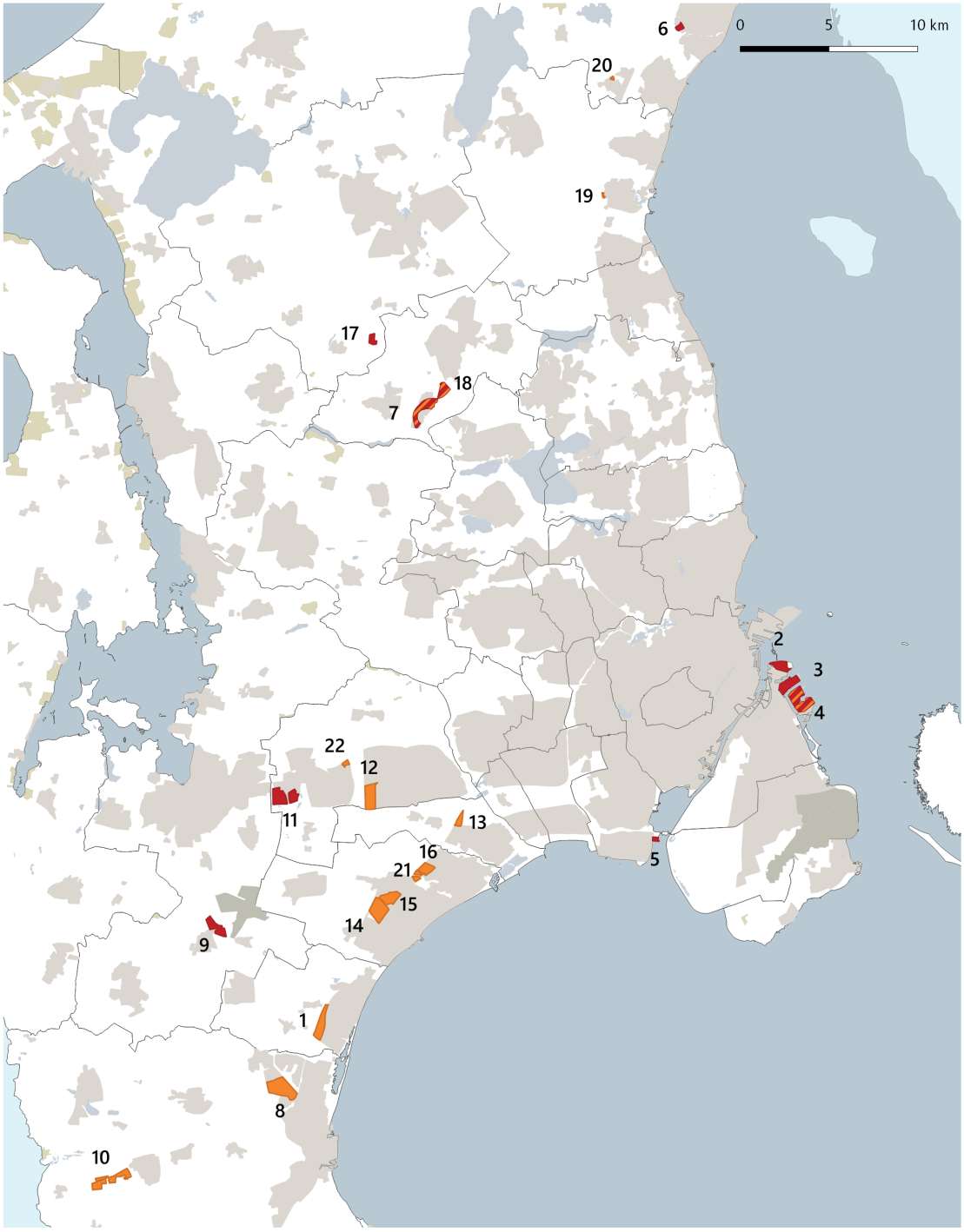
*Stationer med udvidet stationsnært kerneområde.

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

Kortbilag H: Linjeføring og stationer på kommende letbane i Ring 3



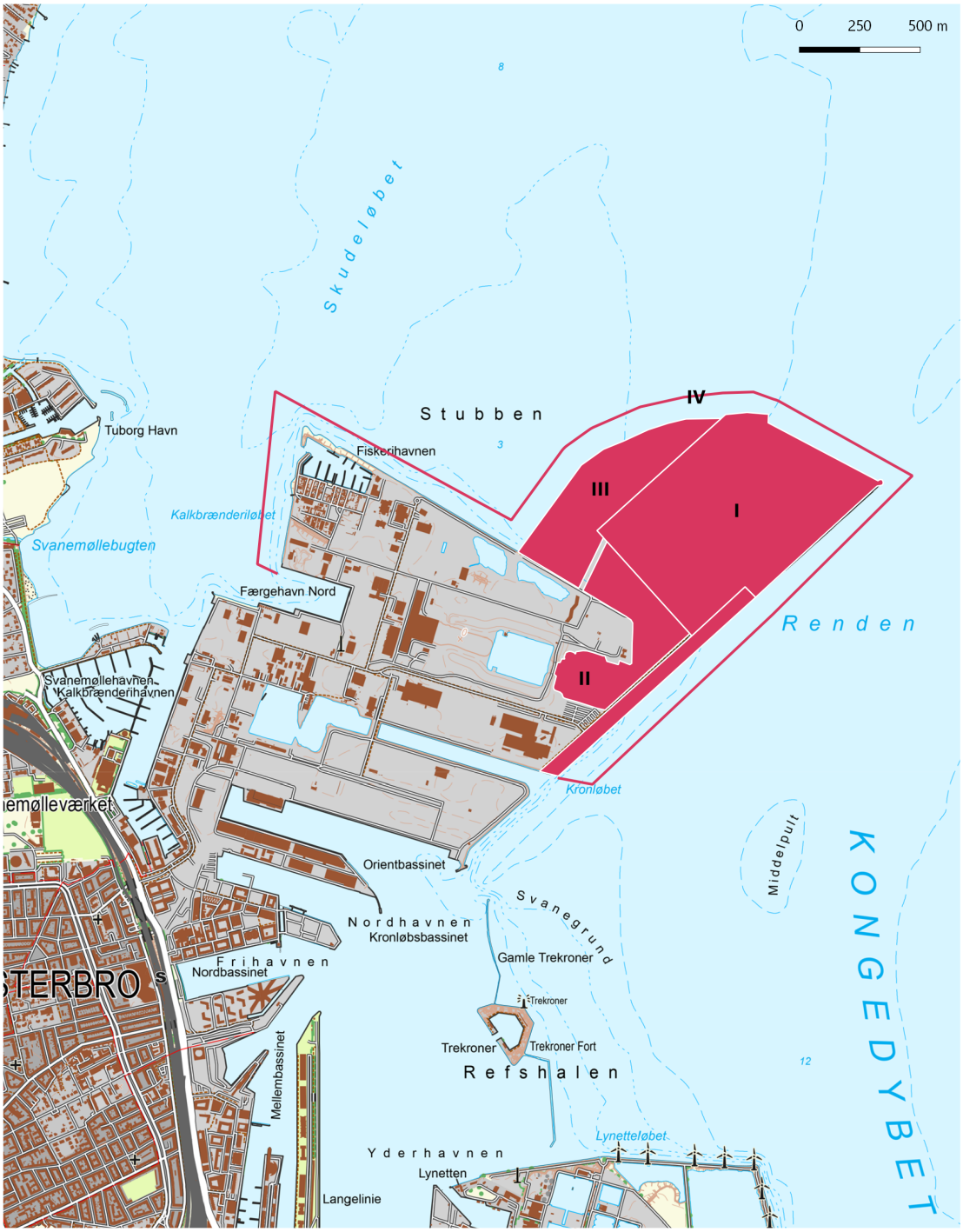
Kortbilag I: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv



Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7)
Områder forbeholdt transport- og distributionserhverv
Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og til transport- og distributionserhverv

1. Solrød 2. Refshaleøen 3. Amagerværket/Amagerforbrændingen 4. Prøvestenen 5. Avedøre Holme (Råstofhavn) 6. Rørtang
7. Vassingerød 8. Nordhøj 9. Gadstrup Erhvervspark 10. Bjæverskov Vest 11. Hedehusene Vest
12. Høje-Taastrup Transport Center 13. Ishøj 14. Greve Main 15. Venstrupparken 16. Kildebrønde Mark 17. Uvelse
18. Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen 19. Teglbuen 20. Kvistgård Nord 21. Greve Olsbæk 22. Høje-Taastrup Baldersbuen

Kortbilag J: Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn



Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn

I: Containerterminal
II: Service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv. i forbindelse med havnedrift
III: Rekreativt område
IV: Område som ikke kan opfyldes

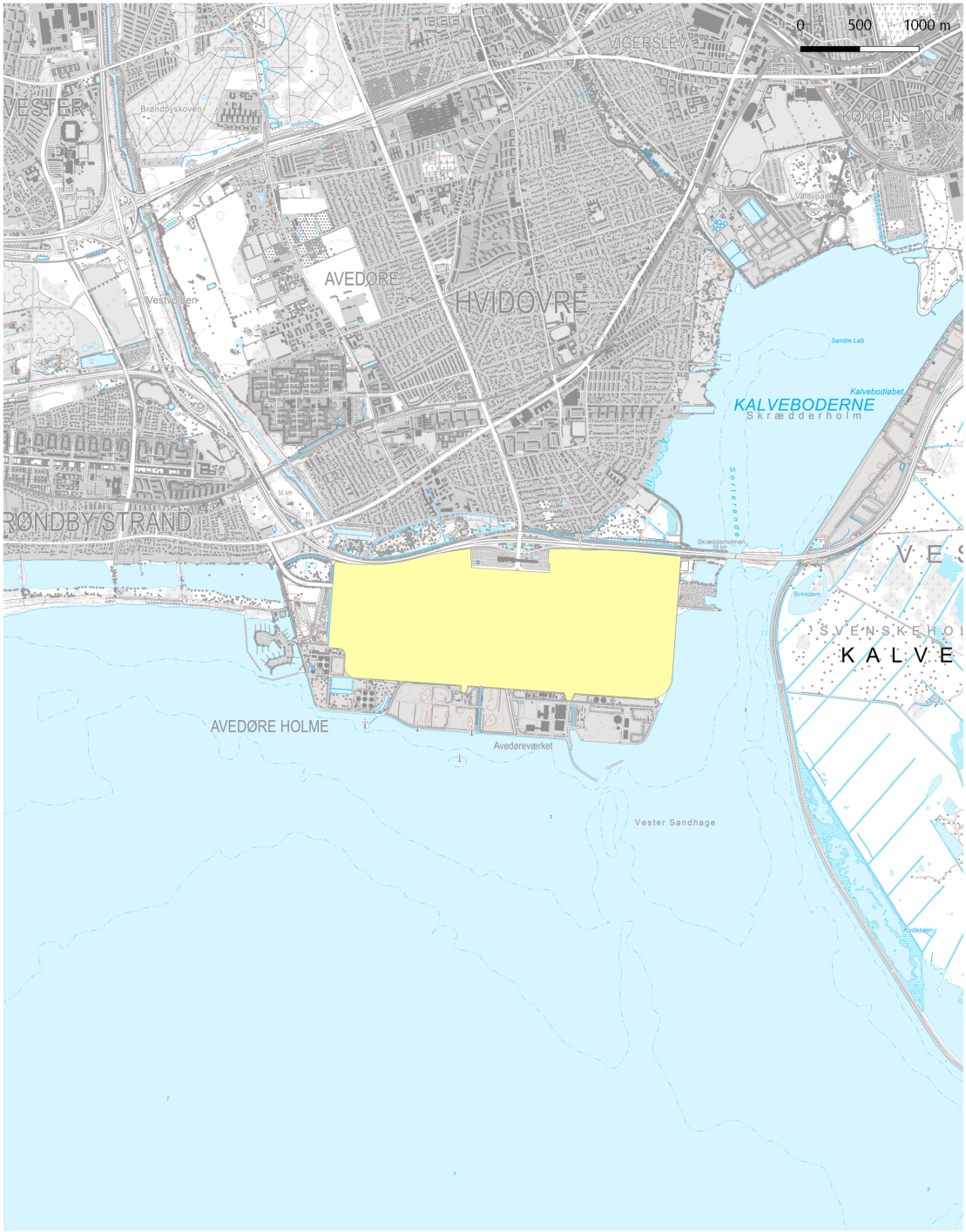
Kortbilag K: Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone



Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone

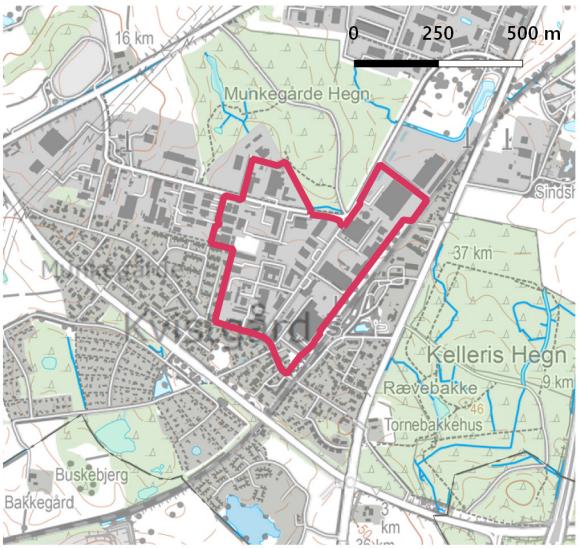
1. Krydstogtterminal 2. Opfyldt areal til Øresundsbanen 3. Kraftværkshalvøen

Kortbilag L: Område på Avedøre Holme forbeholdt produktionsvirksomheder mv.

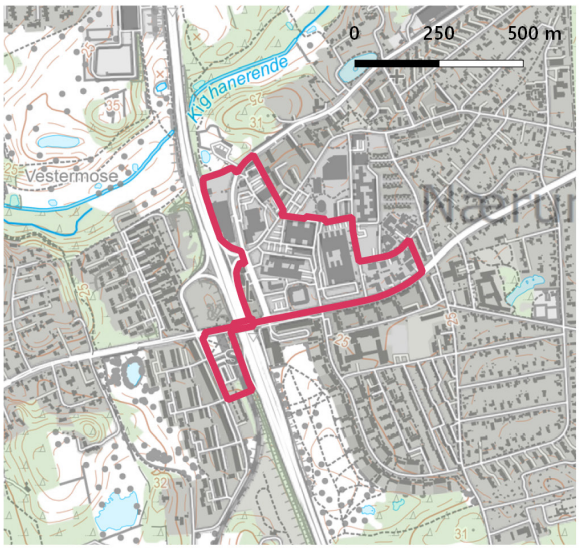


Forbeholdt produktionsvirksomheder og transport- og logistikvirksomheder

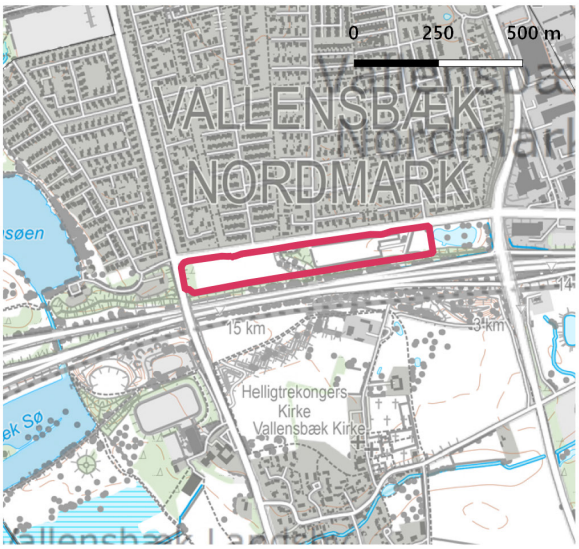
Kortbilag M.1: Særlige lokaliseringsområder i Kvistgård, Nærum og Vallensbæk



Kvistgård



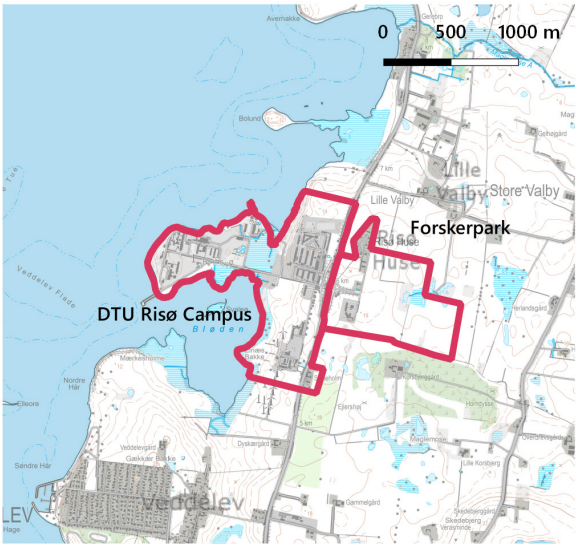
Nærum

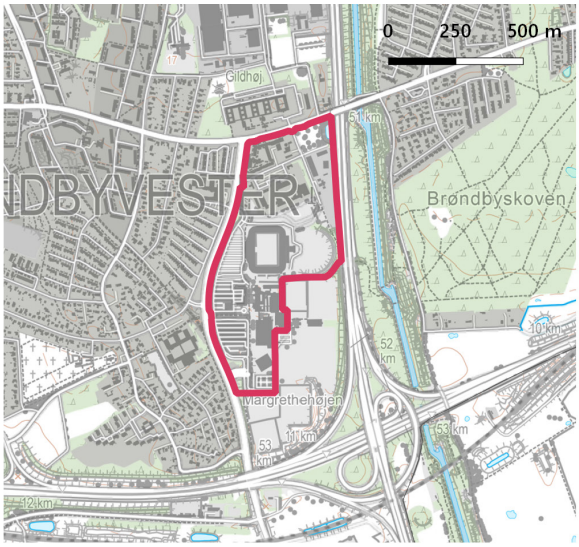


Vallensbæk

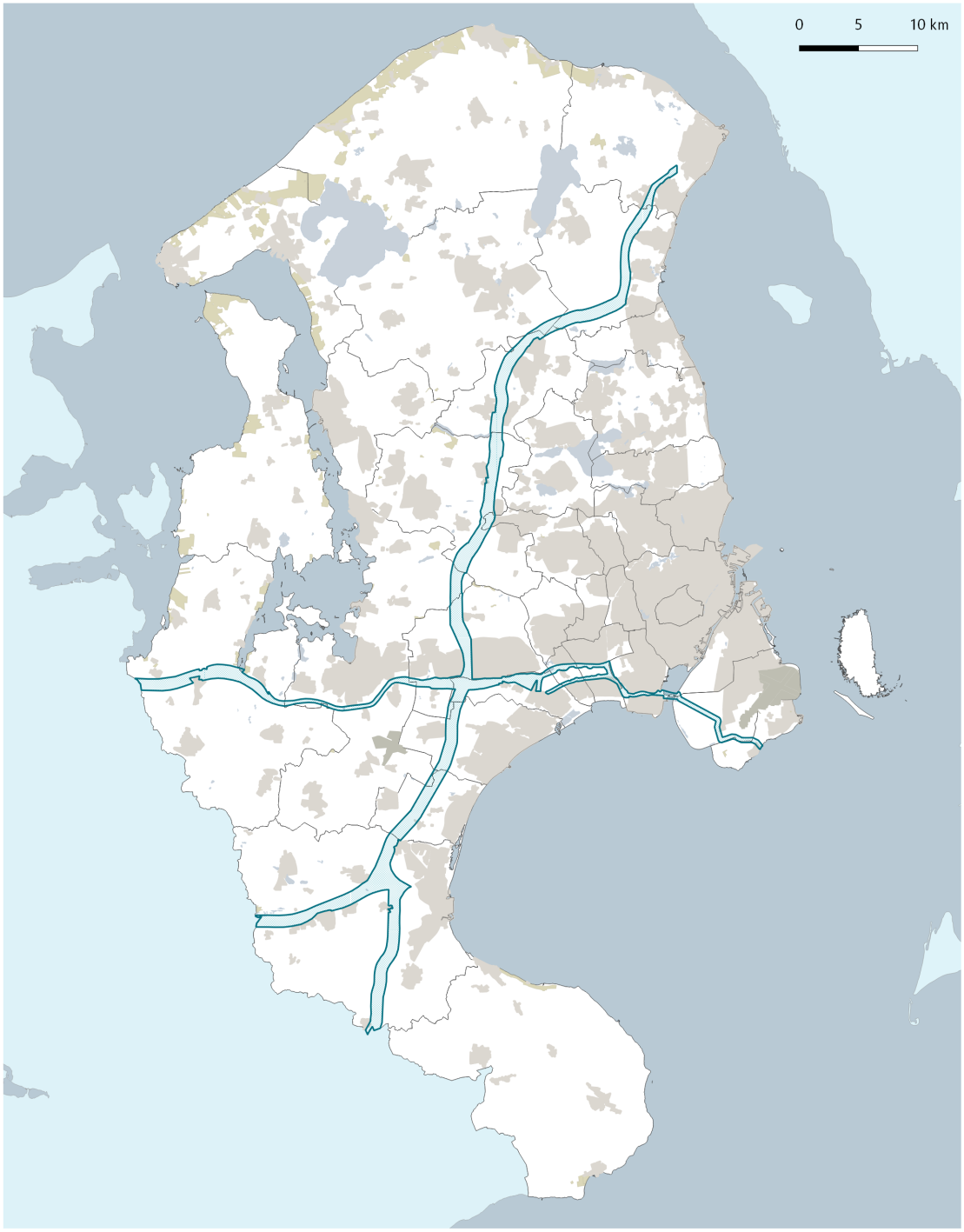
Kortbilag M.2: Forskerpark og DTU Risø Campus

Kortbilag M.3: Sportsbyen Brøndby

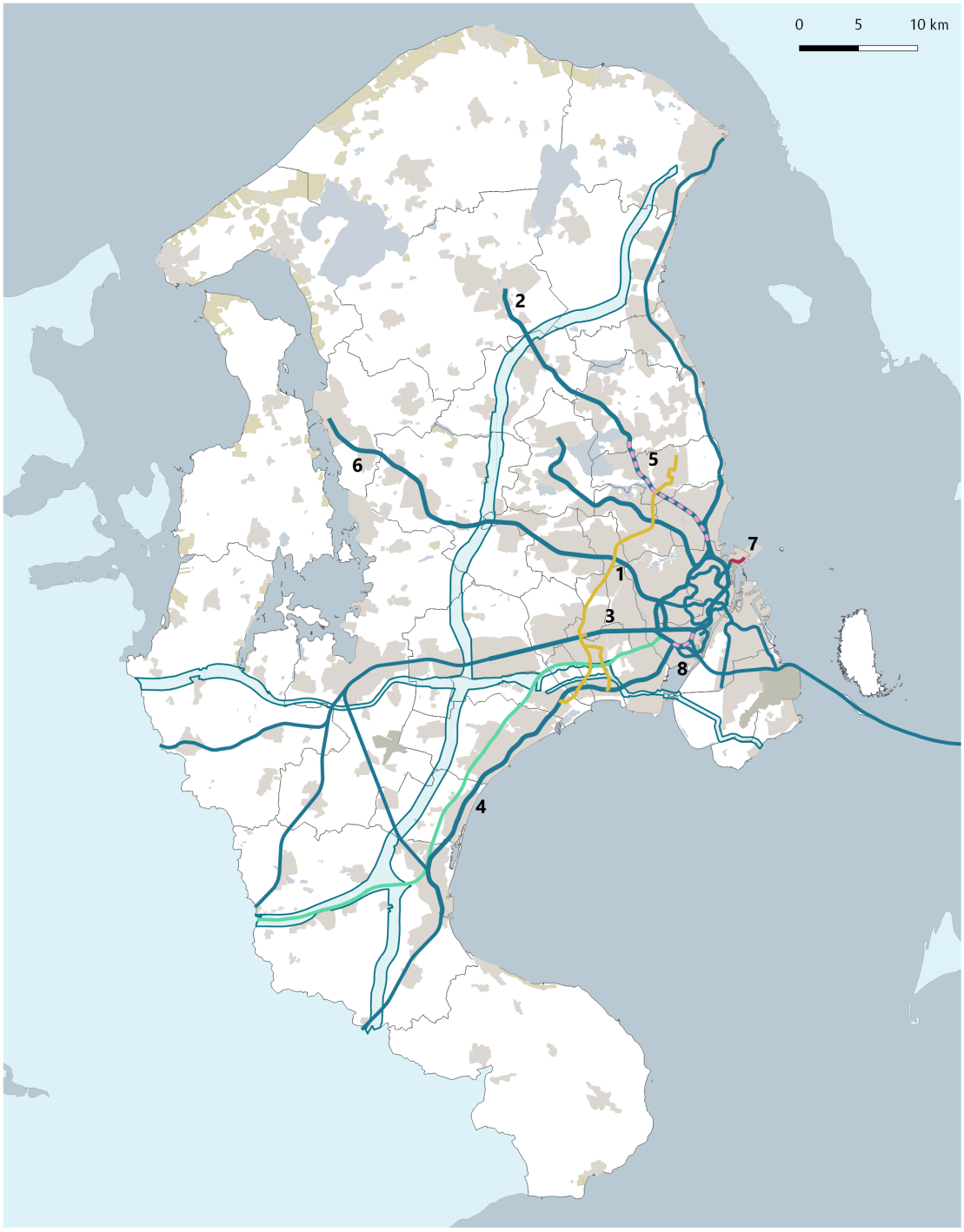




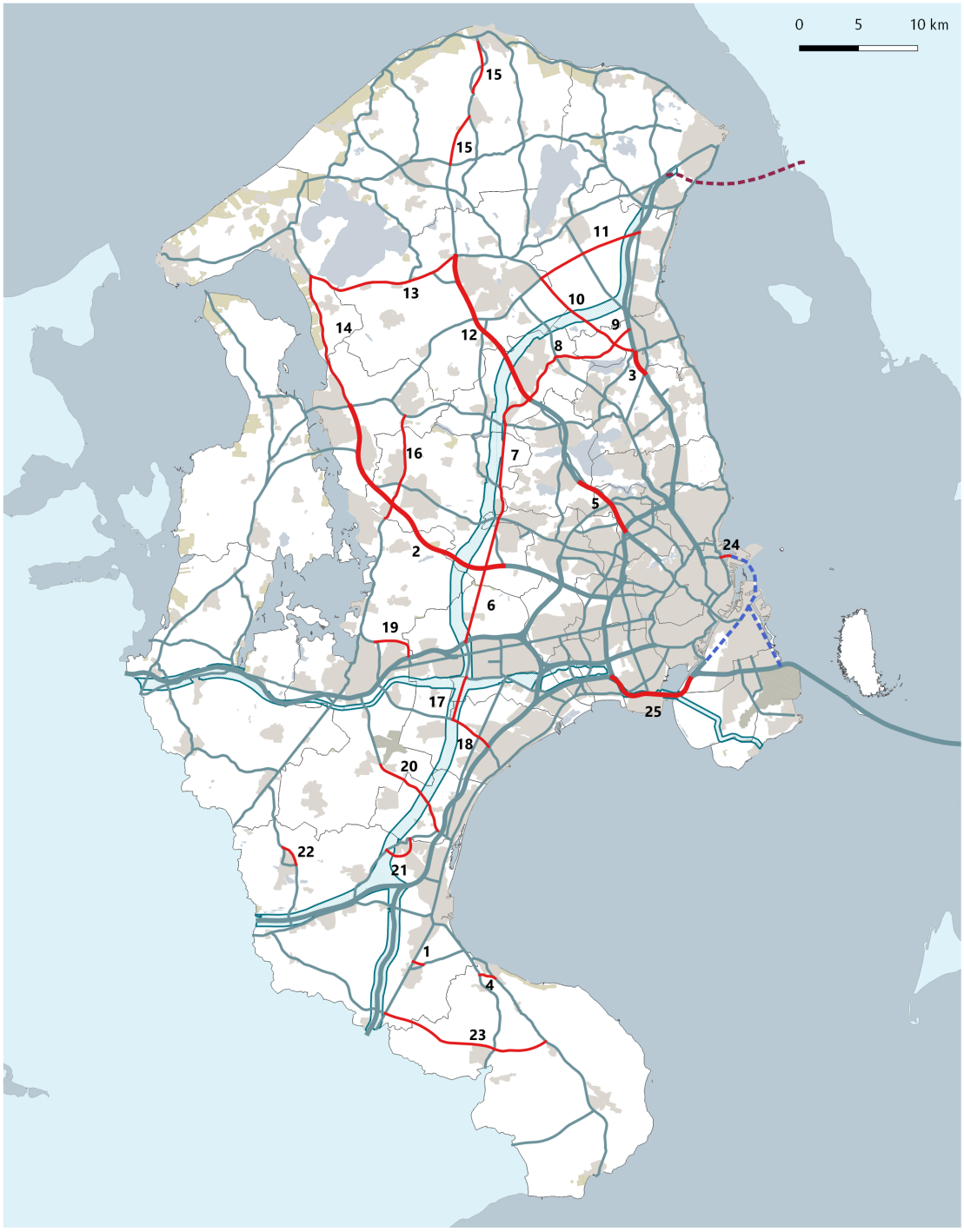
Kortbilag N: Reservationer til transportkorridorer



Kortbilag O: Reservationer til overordnede kollektive trafikanlæg



Kortbilag P: Reservationer til overordnede vejanlæg



Eksisterende veje
- Motorvej
- Øvrig overordnet vej

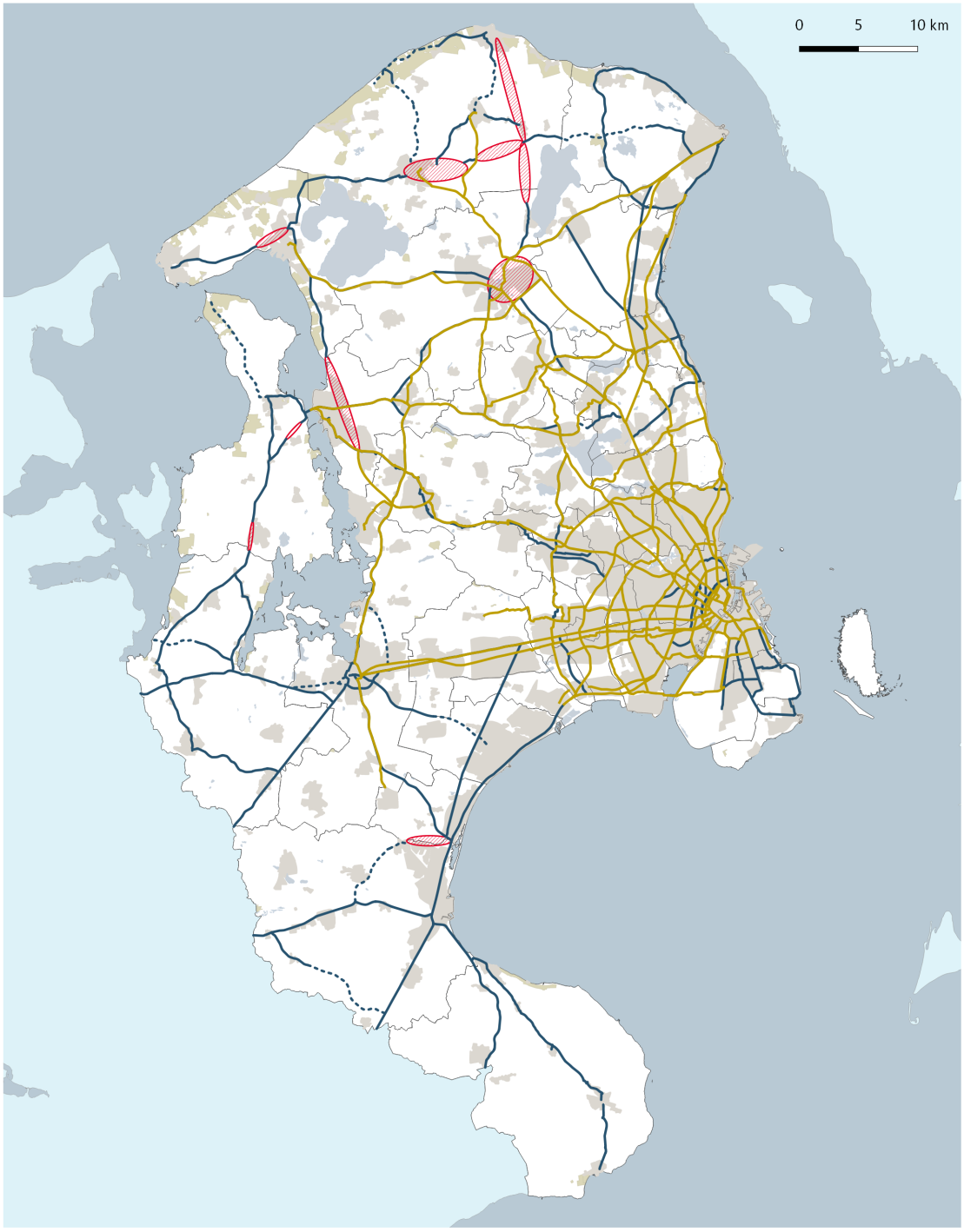
Reservation til nye anlæg
- Motorvej/motorvejsudvidelse
- Øvrig overordnet vej
- Transportkorridorer

Igangværende undersøgelse
- HH - Forbindelse
- Østlig Ringvej

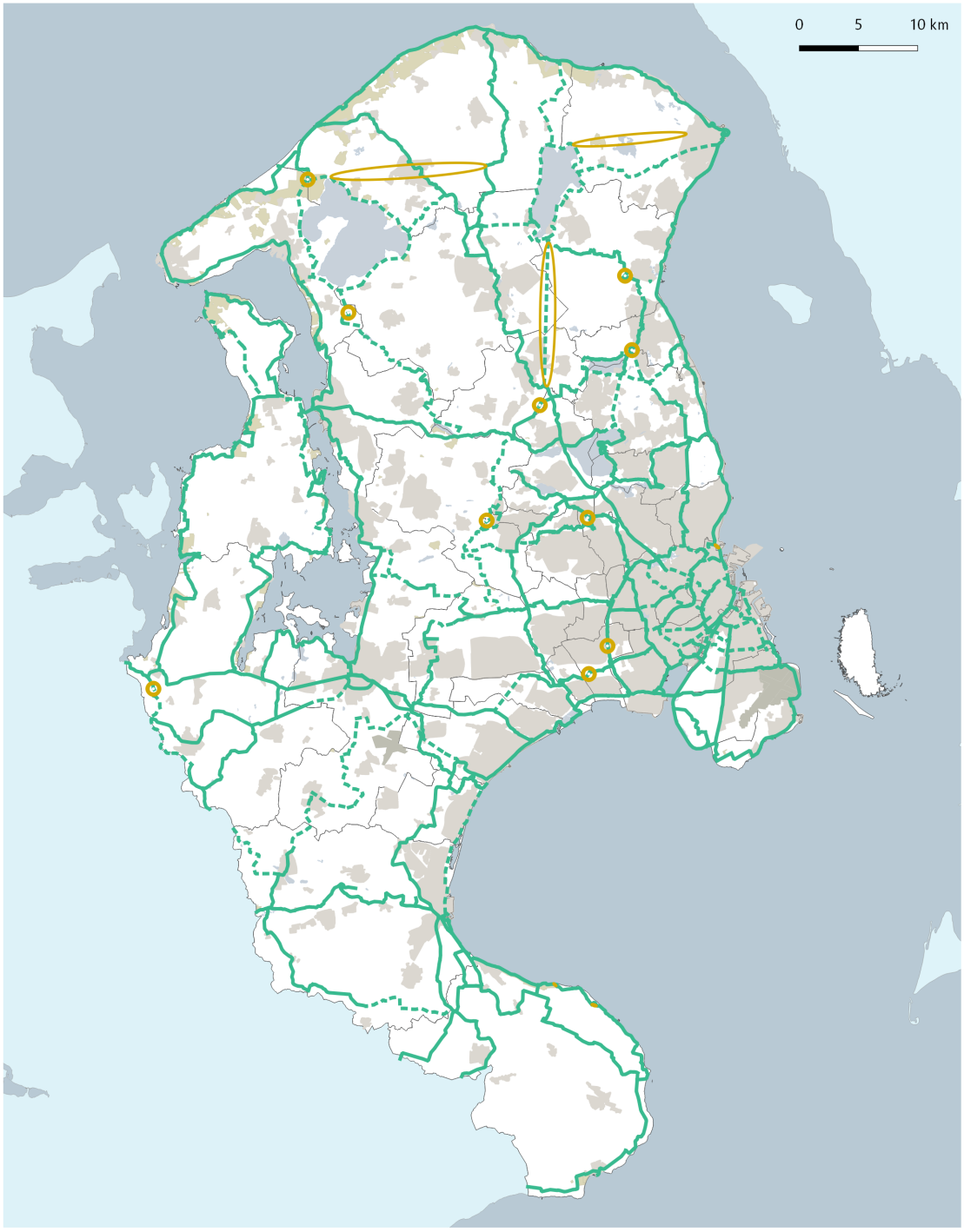
Noter:
Numre på kortet henviser til liste over nyanlæg i § 26.

Vejanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af principiel karakter.

Kortbilag Q: Reservationer til overordnede cykelstier, herunder supercykelstier

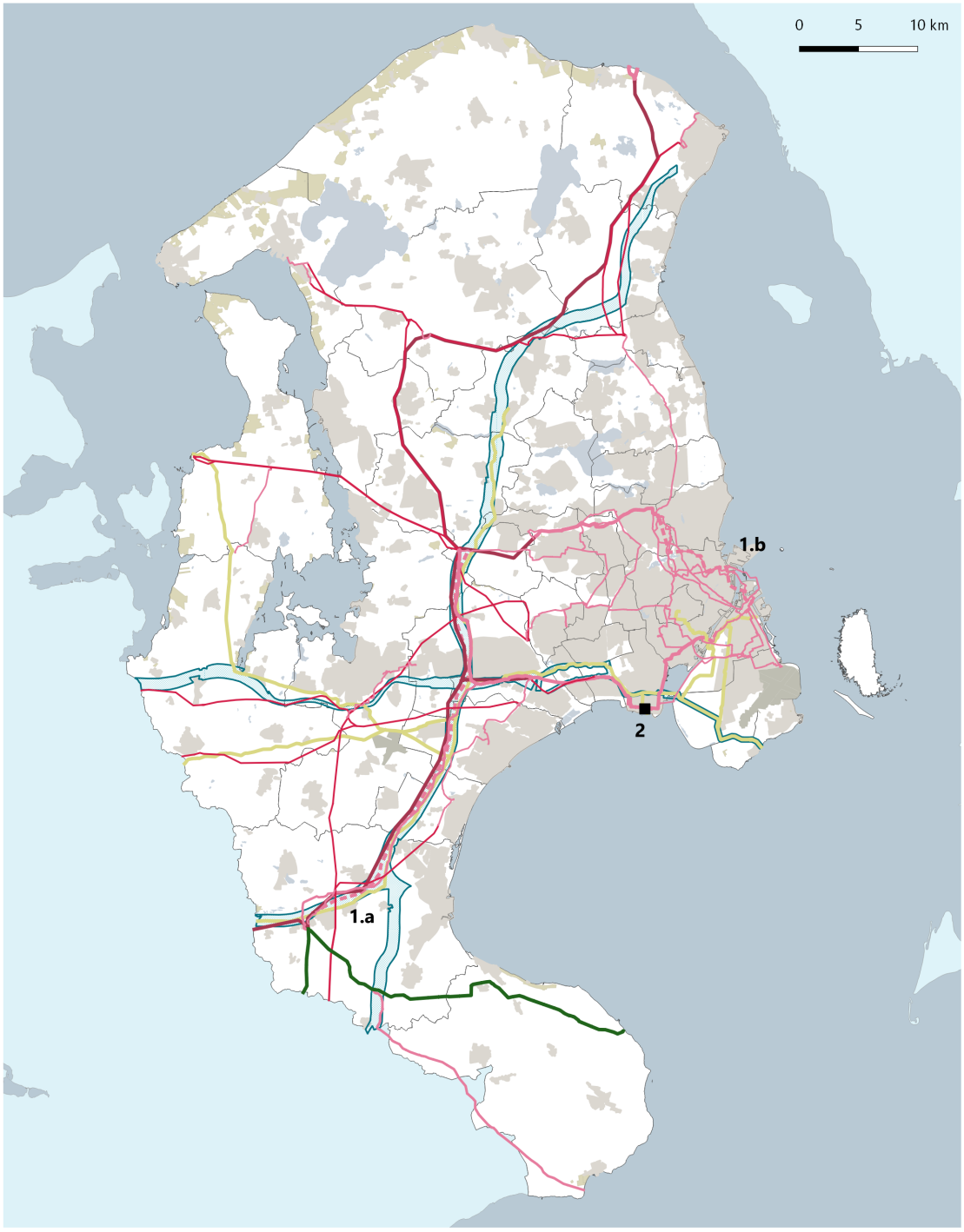


Kortbilag R: Reservationer til overordnede rekreative stier



Eksisterende overordnede rekreative stier
Planlagte overordnede rekreative stier
"Missing links" (manglende endnu ikke planlagte strækninger)
Manglende sikret skæring på det overordnede stinet

Kortbilag S: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg



Eksisterende strækningsanlæg

- Højspændingsluftledning 400 kV
- Højspændingsluftledning 132 kV
- Højspændingsjordkabel 400 kV
- Højspændingsjordkabel 220 kV
- Højspændingsjordkabel 132 kV
- 400 kV DC kabel
- Naturgastransmissionsledning

Reservation til nye anlæg

- Højspændingsjordkabel
- Naturgaskompressorstation
- Transportkorridorer

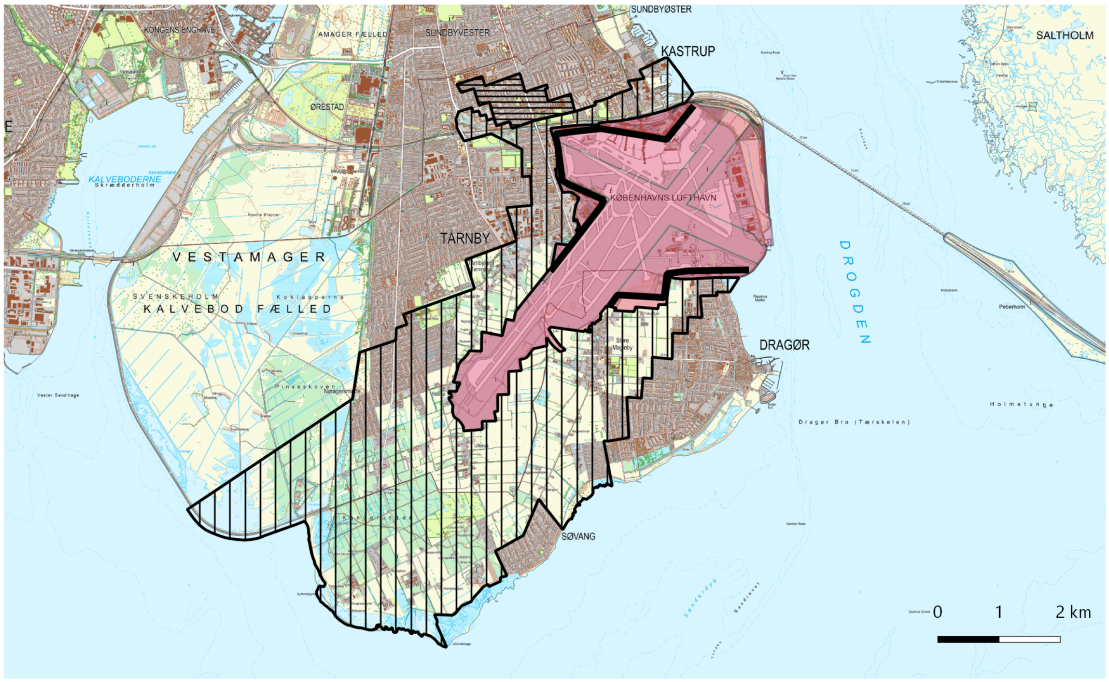
Noter:
Numre på kortet henviser til liste over nyanlæg i § 29.

Strækningsanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af principiel

Kortbilag S.1: Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning

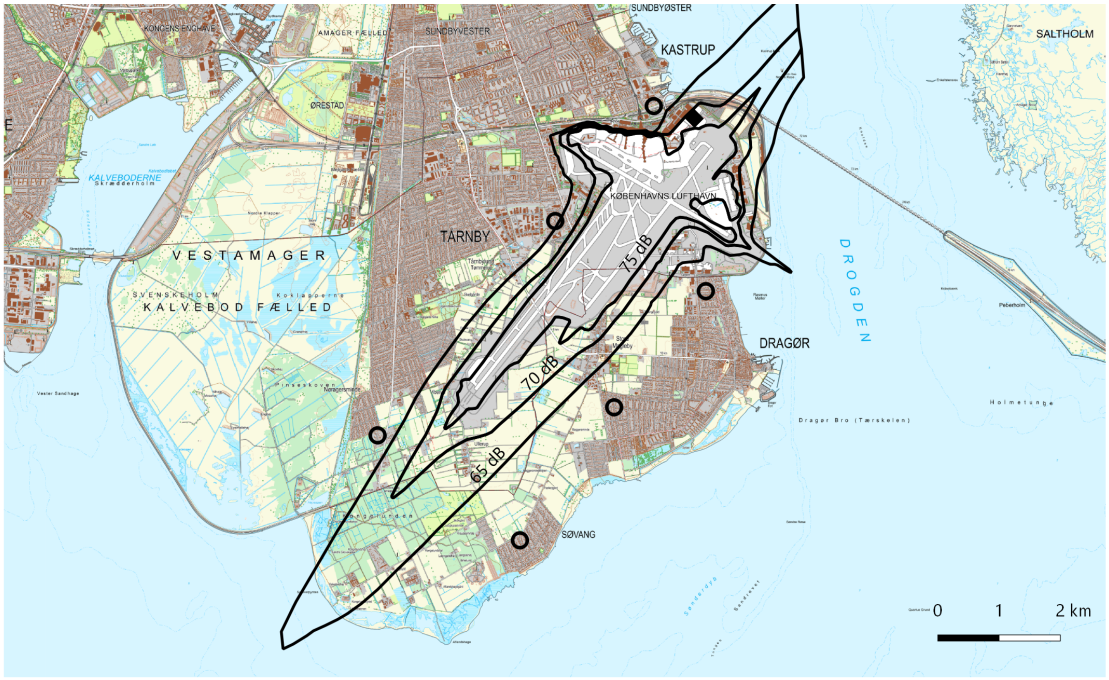


Kortbilag T.1: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup



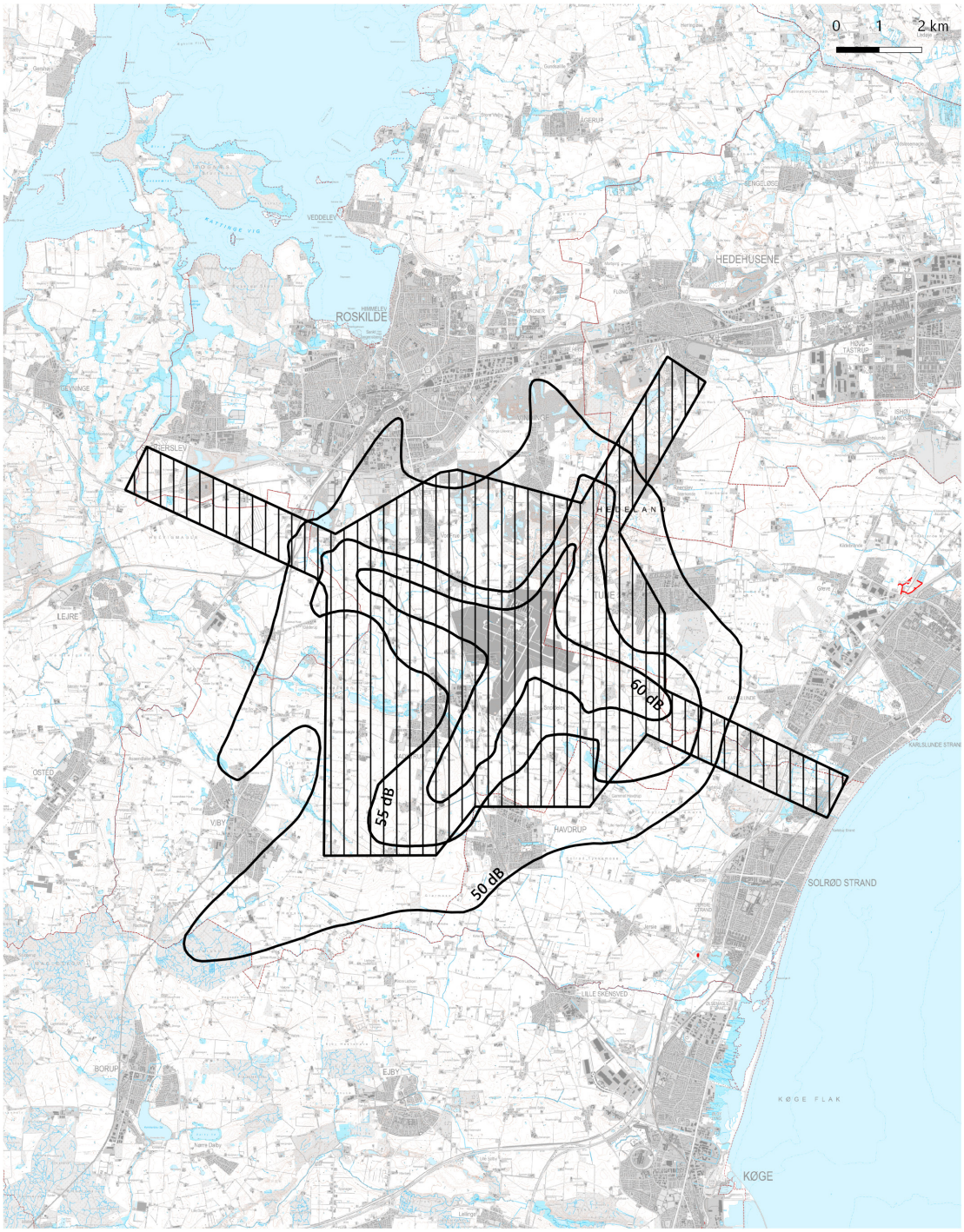
Område til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafikanlæg
Område med restriktioner indtil drejning af tværbane
Område uden for lufthavnen med restriktioner
Zone for støjskærmning

Kortbilag T.2: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup



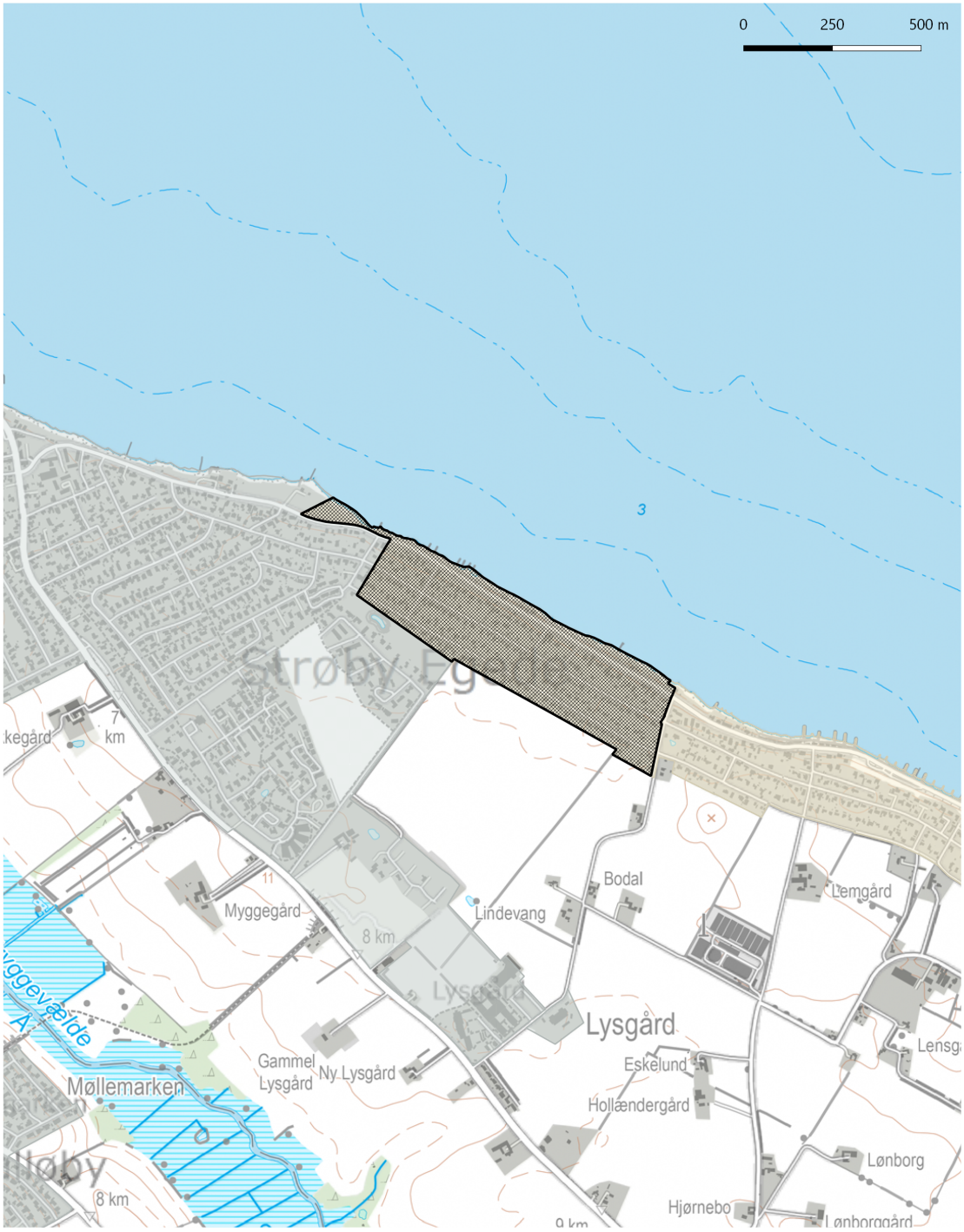
Støjzone
Målestation
Motorafprøvningsområde

Kortbilag U: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde



Støjkonsekvensområde
Område med særlige restriktioner

Kortbilag V: Sommerhusområde der kan overføres til byzone



Sommerhusområde der kan overføres til byzone

Det øvrige hovedstadsområde

Byområde

Sommerhusområde

Vejledning til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning

(Fingerplan 2019 – landplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

Almindelige bemærkninger

Landsplandirektivet for hovedstadsområdets planlægning – Fingerplan 2019 – udstedes efter regler i planlovens § 3 stk. 1, og § 5 j, stk. 4. Planlovens § 5 j, stk. 4, bemyndiger erhvervsministeren til efter § 3, stk. 1, at fastlægge regler, der konkretiserer de i § 5 i og § 5 j, stk. 1 og 3, nævnte overordnede principper for planlægningen i hovedstadsområdet.

Fingerplan 2019 erstatter reglerne i Fingerplan 2017.

Fingerplan 2019 indeholder ikke regler vedrørende detailhandel i hovedstadsområdet. Disse regler er fortsat fastlagt i Landsplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet (11. december 2018).

Bemærkninger til de enkelte regler

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

Ad § 1

Hovedstadsområdet er defineret i planlovens § 5 h og omfatter Region Hovedstaden, bortset fra Bornholms Regionskommune, samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns kommuner i Region Sjælland. I alt 34 kommuner.

Ad § 2

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

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

Det indre storbyområde omfatter Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner samt de dele af de nære forstadskommuner, der er beliggende inden for Motorvejsring 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. Københavns Kommune har imidlertid mulighed for at foretage mindre justeringer af byzonen, jf. kortbilag K. Det ydre storbyområde omfatter dels de eksisterende byområder (bebyggede og ubebyggede) i byfingrene fra det indre storbyområde (”håndfladen”) langs de radiale baner til og med Helsingør, Hillerød, Farum, Frederikssund, Roskilde og Køge samt på Amager, dels nogle landområder, hvor kom-

munerne efter nærmere angivne regler har råderum til at udlægge ny byzone.

De ydre dele af byfingrene omfatter dels de eksisterende byområder (bebyggede og ubebyggede), dels landområder inden for et 2 kilometer bredt bælte på begge sider af de radiale baner. Kommunerne har 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-Taastrup, Roskilde, Tårnby, Dragør, Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk, Ishøj, Greve, Solrød og Køge kommuner.

Med Fingerplan 2019 udvides det ydre storbyområde sydøst for Køge (Hastrup Ø). Der sker endvidere en forlængelse af det ydre storbyområde fra Køge til Herfølge. Endelig sker der mindre udvidelser af det ydre storbyområde ved Solrød Landsby, sydvest for Roskilde, sydvest for Hillerød og vest for Helsingør.

Ved udvidelser af det ydre storbyområde er der stillet krav om, at der samtidigt udlægges nye grønne kiler, så byudviklingsmuligheder og udviklingen af grønne kiler går hånd-i-hånd. På den baggrund udpeges der med Fingerplan 2019 ca. 400 ha ny grøn kile i de kommuner, hvor der sker udvidelser af det ydre storbyområde.

Med Fingerplan 2019 udtages ca. 160 ha grønne kiler for at åbne muligheder for byudvikling. Der er i de fleste tilfælde tale om grønne kiler med en beskeden rekreativ værdi – fx arealer indeklemt mellem jernbaner og motorveje. Ved disse udtag er der som hovedregel stillet krav om, at de grønne kiler, der tages ud, erstattes af andre arealer af minimum samme omfang og kvalitet. På den baggrund udpeges med Fingerplan 2019 yderligere ca. 160 ha grøn kile, som erstatningsarealer.

Planlovens § 5 j, stk. 1, nr. 3, fastslår, at de grønne kiler ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsanlæg. Der skelnes mellem de indre og ydre grønne kiler. Kapitel 5 fastlægger hvilke typer fritidsanlæg, der kan placeres i hhv. de indre og de ydre grønne kiler.

Der er grønne kiler i alle hovedstadsområdets kommuner, bortset fra Frederiksberg, Gribskov, Halsnæs, Lejre og Stevns kommuner.

Det øvrige hovedstadsområde er fastlagt som områderne uden for købstadsringen og de dele af landområdet mellem byfingrene, som ikke indgår i landområdet i det ydre storbyområde.

Planlovens § 5 j, stk. 1, nr. 4, fastlægger, at den kommunale planlægning i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund. Det øvrige hovedstadsområde omfatter Gribskov, Halsnæs, Lejre og Stevns kommuner samt dele af Helsingør, Fredensborg, Hørsholm, Hillerød, Allerød, Egedal, Frederikssund, Høje-Taastrup, Roskilde, Dragør, Ishøj, Greve, Vallensbæk, 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
(håndfladen og byfingrene) i tilknytning til en trafikal infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, regionaltog, metro og letbaner samt et tilknyttet overordnet vejnet, mens arealerne mellem byfingrene friholdes som grønne kiler til regionale friluftsformål 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 tættest befolkede byområder. Dermed har fingerbystrukturen medvirket til at sikre hovedstadsområdets kvaliteter som metropol og leve- og arbejdssted.

Ad § 3, nr. 1

At fastholde og videreudbygge fingerbystrukturen indebærer, at byudvikling og byomdannelse af regional betydning skal ske i det indre og ydre storbyområde. Det er således 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. Byudvikling i det øvrige hovedstadsområde skal derimod være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre og andre bysamfund, jf. planlovens § 5 j, stk. 1 nr. 4. Det indebærer, at større byudvikling i det øvrige hovedstadsområde forudsætter udvidelser af Fingerplanens ydre storbyområde, og at dette, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder trafikbetjening med højklasset kollektiv trafik.

Ad § 3, nr. 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 behovet for nyinvesteringer i vejnet og den kollektive transport.

Stationsnær lokalisering af byfunktioner af intensiv karakter er det væsentligste instrument til at sikre koordineringen mellem byudvikling og den kollektive trafikbetjening. Rækkefølgeplan-

lægningen skal, jf. § 3, stk. 1, nr. 4 og § 8 og § 16, bidrage til at fremme stationsnær lokalisering. Samtidig kan rækkefølgeangivelser anvendes til at sikre, at planlægning af større byudvikling og byomdannelse først kan ske, når der er truffet politiske beslutninger om anlæg af trafikal infrastruktur.

Ad § 3, nr. 3
I hovedstadsområdet skal kommunernes planlægning for udlæg af nye arealer til byzone overholde de generelle regler om udlæg af ny byzone efter planloven og tage afsæt i en opgørelse af kommunens behov for at inddrage nye arealer, jf. bekendtgørelse nr. 940 af 2017 om planlægning af byvækst. I sammenhæng med bekendtgørelsen har Erhvervsstyrelsen i oktober 2017 offentliggjort en vejledning med titlen Vejledning om byvækst. Vejledningen præciserer, hvordan kommunerne skal redegøre for behovet for at inddrage nye arealer til byvækst.
I hovedstadsområdet skal planlægning for udlæg af ny byzone tillige overholde de særlige regler om hovedstadsområdets planlægning i planlovens kap. 2 c og regler om hovedstadsområdets planlægning udstedt i medfør af § 3, stk. 1, og 5j, stk. 4, det vil sige nærværende landsplandirektiv (Fingerplan 2019) samt øvrige landsplandirektiver for arealer i hovedstadsområdet, herunder Landplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet.

Planlægningen skal samlet sikre, at der er et godt og varieret udbud af byggemuligheder til forskellige formål i hovedstadsområdets forskellige egne, og at en stor del af mulighederne findes på arealer, som allerede er inddraget til byformål.

Moderne storbyvækst behøver ikke at medføre en stor vækst i arealforbruget til byformål. Fx indebærer udviklingen fra industri- til service- og videnssamfund, at mange byområder mister deres hidtidige funktioner, fx som havne-, industri- eller baneområder. Disse byområder kan omdannes 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 forfalder, men får del i udviklingen gennem fornyelse eller omdannelse. Gode rammer for byomdannelse og fortætning kan bidrage til at begrænse udlægning af nye arealer til byformål og dermed til at sikre natur og landskabelige kvaliteter i storbyområdet samt muligheder for at drive jordbrug.

Ad § 3, nr. 4
Rækkefølgebestemmelser skal bidrage til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes.

Rækkefølgebestemmelser skal endvidere bidrage til at sikre et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger det forventede behov for nybyggeri i hovedstadsområdet.

Endelig skal rækkefølgebestemmelser bidrage til at sikre en balanceret udvikling mellem for-

skellige egne af hovedstadsområdet i planperioden, herunder at der ikke sker en forholdsmæssig forskydning af bolig- og erhvervstilvæksten fra det indre og ydre storbyområde til det øvrige hovedstadsområde.

Rækkefølgebestemmelser kan bruges på flere måder. Et eksempel er, når byudvikling eller byomdannelse bliver betinget af beslutninger om eller anlæg af trafikal infrastruktur eller en given standard for den kollektive trafikbetjening i planperioden.

Et andet eksempel er, når der åbnes op for byudvikling eller byomdannelse af forskellige arealer i kommunen på forskellige tidspunkter i planperioden.

Et tredje eksempel er, når rækkefølgebestemmelser anvendes ved byudvikling eller byomdannelse af ét større samlet område i planperioden. Rækkefølgebestemmelser kan her angive, at en del af området forudsættes udbygget før andre dele, fx 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.

Rækkefølgeplanlægning er kun mulig indenfor den periode på 12 år, som kommuneplanlægningen ifølge planloven skal omfatte. Udover den 12-årige planperiode kan der alene udpeges perspektivarealer.

Ad § 3, nr. 5
Bestemmelsen er videreført fra Fingerplan 2017, 2013 og 2007 samt HUR's Regionplan 2005.

Ad § 4
Planlovens § 5 i, stk. 1, 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 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 hovedstadsområdets udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen.

Planlovens bestemmelser for hovedstadsområdets planlægning fokuserer i særlig grad på koordineringen mellem byudvikling og trafik. Det er baggrunden for, at forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser for hele hovedstadsområdet.

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade)

Ad § 5
Afgrænsningen beskrives i bemærkningerne til § 2 og fremgår af kortbilag A.

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 havneomdannelser. Større justeringer forudsætter lovgivning, jf. ny containerterminal i Københavns Ydre Nordhavn (se kortbilag J). Lidt større, men fortsat mindre justeringer, forudsætter et landsplandirektiv, jf. justeringer vist i kortbilag K og landsplandirektivet for en ny krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn (15. januar 2010). Helt små justeringer kan ske i den kommunale planlægning.

Fingerplan 2013, 2007, 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. Det er baggrunden for bestemmelserne i § 6.

Ad § 6, stk. 1, nr. 2
Med Fingerplan 2019 åbnes der mulighed for at planlægge for større, offentlige institutioner uden for de stationsnære områder. Det forudsættes, at institutionerne overvejende betjener kommunens borgere. Det kan fx være et rådhus. Såfremt der planlægges for større offentlige institutioner uden for de stationsnære områder, bør der sikres gode forbindelser med cykel og kollektiv transport til en nærliggende station og arbejdes med andre tiltag, der fremmer brugen af cykel og kollektiv transport, fx et begrænset udbud af parkeringspladser.

Ad § 6, stk. 1, nr. 4
Den gode tilgængelighed med kollektiv transport i de stationsnære områder bør udnyttes, således at mange rejsemål samles inden for gangafstand fra stationerne. Det anbefales derfor, at der i kommunernes planlægning er opmærksomhed omkring bebyggelsestætheder i de stationsnære områder og bymæssige kvaliteter, der gør de stationsnære områder attraktive som arbejds- og bosted, herunder arkitektur, kulturarv, byrum mv.

Minimumsnormer for bebyggelsestætheder kendes fra andre storbyer, fx i England og Holland. Det er ønskeligt, at der ved de bedst betjente stationer skabes gode rammer for regionale funktioner, herunder større kontorerhverv, som modtager 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.

Ad § 6, stk. 1, nr. 4 -5

Det er vigtigt for hovedstadsområdets konkurrenceevne og funktionalitet, at der findes lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og logistikerhverv, som kan være i miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser. Det kan fx være virksomheder, der udleder store mængder spildevand eller har et højt energiforbrug samt virksomheder, der enten støjer eller påvirker omgivelserne med forskellige former for luftforurening. Det kan også være virksomheder med megen tung trafik eller virksomheder, som har større oplag af entreprenørmaskiner og byggematerialer. Endelig kan det være anlæg til hovedstadsområdets fælles forsyning, fx spildevandsanlæg, affaldshåndteringsanlæg og forbrændingsanlæg, der er underlagt særlige lokaliseringskrav.

Brancheudviklingen, tekniske løsninger og krav til miljøgodkendelser har betydet, at mange virksomheder, som tidligere havde behov for en særlig beliggenhed, nu kan lokaliseres i almindelige erhvervsområder. På den baggrund har flere af de udpegede områder gennem årene udviklet sig således, at kontorbygninger eller andre erhvervsbygninger, som ikke har særlige lokaliseringsbehov, udgør en stigende del af områderne, hvilket kan give anledning til nabokonflikter.

På den baggrund giver Fingerplanen kommunerne mulighed for at zonere de udpegede arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, således at mindre delområder kan forbeholdes til virksomheder i lavere miljøklasser. Formålet med zoneringen er at undgå nabokonflikter i områderne, at sikre fortsatte lokaliseringsmuligheder for miljø- og transporttunge virksomheder og udviklingsmulighederne for eksisterende virksomheder af denne type. Zoneringen fastlægges i den kommunale planlægning.

Ad § 6, stk. 1, nr. 6

Fingerplan 2013 introducerede begrebet "grønne bykiler" i hovedstadsområdets planlægning. Formålet med de grønne bykiler er at sikre større grønne områder i det indre storbyområde (håndfladen) som overvejende offentligt tilgængelige regionale friluftsområder for hele storbyens befolkning. De grønne bykiler er af regional betydning, da de omfatter både de mest attraktive og velbesøgte parker og de større grønne områder og strøg, der sammen med grønne stiruter kan indgå i en samlet grøn struktur i storbyens centrale del.

De grønne bykiler har status som en del af Fingerplanens byområde og byzone, da de er integreret i tætte bymæssige omgivelser og ofte har indpasset bymæssige fritidsanlæg til forskel fra de store grønne kiler mellem byfingrene uden for det indre storbyområde. De grønne bykiler har forskellig grad af offentlig tilgængelighed. Visse områder er nødt til at være lukkede om natten, og cykling er ikke tilladt.

Tivoli er udpeget som grøn bykile i kraft af sin helt specielle attraktion som friluftsområde for hele storbyen, uanset at adgang til området kræver betaling.

Ad § 6, stk. 2

For større byfunktioner i hovedstadsområdet (dog ikke boliger), der på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgsmønstre har en intensiv karakter – fx store kon-

torbygninger og hotel- og kongrescentre med mange daglige brugere – gælder Fingerplanens regler om stationsnær placering. Disse regler kaldes også "stationsnærhedsprincippet".

Ifølge reglerne skal planlægningen for denne type byfunktioner fortrinsvis ske indenfor 600 m gangafstand (stationsnært kerneområde) fra eksisterende eller planlagte stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, Metroen og den kommende Ring 3-letbane. Disse stationer fremgår af bilag G og bilag H. Under særlige forudsætninger kan planlægningen række ud over det stationsnære kerneområde og ske med udgangspunkt i et principielt cirkelslag på op til 1.000 m fra førnævnte stationer (stationsnært område). Det er kommunernes opgave at afgrænse stationsnære kerneområder og stationsnære områder.

Reglerne om stationsnær placering har primært til formål at mindske trængsel og tabt tid på vejene ved at gøre det nemt at bruge kollektiv transport. Undersøgelser viser således, at lokalisering af arbejdspladser inden for acceptable gangafstande fra en station med hurtig og højfrekvent kollektiv trafik har en betydelig effekt på transportadfærden og dermed på både trængsel på vejene, økonomien i den kollektive transport samt miljø- og klimabelastning fra biltrafik.

Ad § 6, stk. 3
I rammerne af en forsøgsordning kan kommuner søge erhvervsministeren og transport-, bygge og boligministeren om mulighed for at afgrænse stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer.

Ved vurderingen af ansøgninger vil der overordnet blive lagt vægt på, om en given BRT-linje vurderes at være et reelt alternativ til biler og have positive trafikale effekter. Specifikt vil der bl.a. blive lagt vægt på linjeføring, frekvens, opkoblingen til det overordnede banenet og hastighed, herunder om en given hurtigbuslinje er anlagt i eget tracé mv., jf. vejreglerne i Håndbog om kollektiv bustrafik og BRT. Endvidere vil der blive lagt vægt på, at den kommunale planlægning skaber incitamenter til brug af BRT-linjen, fx ved fastlæggelse af normer for et maksimalt antal parkeringspladser i nærområdet, planlægning for gode adgangsforhold til standsningssteder mv.

Ansøgningsprocessen afvikles én gang og forventes igangsat inden udgangen af 2019. I den forbindelse vil oplysninger om proces, ansøgningskriterier mv. blive sendt til kommunerne og gjort offentligt tilgængelige. Det forventes, at ansøgningsprocessen vil blive opdelt i to faser: En prækvalifikationsfase, hvor interesserede kommuner kan indsende en foreløbig ansøgning, og en senere ansøgningsfase, hvor prækvalificerede kommuner indsender en endelig ansøgning.

Der kan afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder fordelt på op til 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje. Den nærmere afgrænsning af stationsnære kerneområder omkring standsningssteder sker efter aftale med staten. De stationsnære kerneområder kan ikke overstige 600 meters gangafstand og kan, på baggrund af en konkret vurdering, afgrænses i mindre gangafstand. Der vil ikke kunne afgrænses stationsnære områder, der rækker udover det stationsnære kerneområde.

Der gives først mulighed for at afgrænse stationsnære kerneområder omkring standsningssteder, når ansøgningsrunden er afsluttet, og der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af BRT-linjer. Først herefter vil standsningsstederne blive optaget på bilag G.

Der gennemføres en evaluering af forsøgsordningens trafikale effekter.

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, hvordan der kan opnås trafikale effekter svarende til en lokalisering inden for kerneområdet. Der peges i den sammenhæng på maksimumnormer for antal parkeringspladser som et effektivt middel, der kan suppleres med forskellige former for mobility management.

Redegørelsen skal indeholde:
- En begrundelse for nødvendigheden af at planlægge for større kontorbyggeri i det stationsnære område, uden for det stationsnære kerneområde, dvs. uden for de 600 m.
- En beskrivelse af de trafikale effekter.
- En angivelse af, hvorledes der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler (parkeringsnormer, gangstier, firmacykler, tilbringerordninger med bus osv.) med henblik på at sikre effekter svarende til effekter ved en lokalisering inden for kerneområdet.

Hvis 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 m^2 etageareal erhvervsbyggeri. Uden for centralkommunerne i håndfladen må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 75 m^2 etageareal erhvervsbyggeri.

De ovenfor angivne eksempler på parkeringsnormer for erhvervsbyggeri svarer til 2 parkeringspladser for hver 5 ansatte ved stationer uden for centralkommunerne 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 dem, der trods den gode tilgængelighed med kollektiv transport, benytter bil i den daglige pendling.

Parkeringsnormer kendes herhjemme bl.a. fra Københavns Kommuneplan. De kendes også fra flere andre europæiske byer.

Ad § 6, stk. 6
Region Hovedstaden gennemfører en modernisering af regionshospitalerne. Hovedparten af de eksisterende hospitaler ligger uden for de stationsnære områder. Bestemmelsen giver det overordnede grundlag for kommunernes planlægning af eventuelle udvidelser.

Ad § 6, stk. 9
Med Fingerplan 2019 overføres Amager Strandpark fra grøn kile til grøn bykile. I grønne bykiler, der er omfattet af en fredning, kan der som udgangspunkt planlægges i overensstemmelse med fredningerne (jf. § 6, stk. 1, nr. 6). For Amager Strandpark fastlægges der dog en øvre grænse for den samlede bygningsmasse på i alt 7.300 m^2.

Ad § 7
Som noget nyt introducerede Fingerplan 2013 grønne bykiler som element i planlægningen af omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3. De grønne bykiler kan i kombination med grønne cykel- og gangruter indgå i en struktur af sammenhængende grønne og blå træk, der kan tilføre de omdannede byområder en attraktiv og fælles identitet og helhedspræg.

Fingerplan 2013 gav mulighed for indpasning af nye bymæssige fritidsanlæg i de grønne bykiler til fremme af et varieret bymiljø med en blanding af forskellige byfunktioner. Denne mulighed fastholdes med Fingerplan 2019.

Ad § 7, stk. 2
Reglerne sigter mod, at kommunerne gennemfører en planlægning, der i videst muligt omfang integrerer rekreative arealer og anlæg, forbedring af naturmæssige træk og biodiversitet samt klimatilpasningsforanstaltninger i byomdannelsen.

Det er et overordnet regionalt perspektiv, at der i forbindelse med de nye byområder sikres sammenhængende, rekreative stiforbindelser igennem byen og ud til naturområderne i de grønne kiler samt til det øvrige overordnede rekreative stinet i hovedstadsområdet.

Ad § 7, stk. 3
I forbindelse med et projektsamarbejde mellem Ringbykommunerne og staten er der i 2014 udarbejdet en fælles Grøn-blå strategi for byomdannelsen langs Ring 3. Når kommunerne har fastlagt de fremtidige grønne områder og forbindelser, indarbejdes disse i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Ad § 8
Bemærkningerne til § 3 begrunder 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, nr. 4, med tilhørende bemærkninger.

Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed. 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.

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)

Ad § 9
Afgrænsningen beskrives i bemærkningerne til § 2 og fremgår af kortbilag A. I forbindelse med Fingerplan 2019 sker der en større forlængelse af Køge Bugt-byfingeren til Herfølge og mindre udvidelser af byfingre ved Hastrup Ø, Solrød, Roskilde, Høje-Taastrup, Hillerød og Helsingør.

Ad § 10
Kommunernes planlægning for ny byvækst i det ydre storbyområde skal følge de generelle regler om udlæg af ny byzone efter planloven og tage afsæt i en opgørelse af kommunens behov for at inddrage nye arealer, jf. bekendtgørelse nr. 940 af 2017 om planlægning af byvækst. I sammenhæng med bekendtgørelsen, har Erhvervsstyrelsen i oktober 2017 offentliggjort en vejledning med titlen Vejledning om byvækst. Vejledningen præciserer, hvordan kommunerne skal redegøre for behovet for at inddrage nye arealer til byvækst.

Endvidere skal kommunernes planlægning for udlæg af ny byzone overholde de særlige regler for den kommunale planlægning i det ydre storbyområde, jf. § 11, og fastlægge rækkefølge for byudvikling og byomdannelse af regional betydning, jf. § 16.

Endelig skal der i den kommunale planlægning for det ydre storbyområde herudover foretages en afvejning mellem byudviklingsinteresser og øvrige arealinteresser, fx hensyn til natur, landskab, oversvømmelsesrisiko og drikkevand.

De principielle afgrænsninger af det ydre storbyområde er fastlagt som bælter på 4 km omkring de radiale baner i de ydre dele af byfingrene – 2 km på hver side – suppleret med en række konkrete områder med ligeledes principielle planlægningsmuligheder i de indre dele af byfingrene.

Afgrænsningerne giver kommunerne mulighed for at foretage en langsigtet planlægning af byudviklingen. Nogle muligheder for byudvikling er strategisk mere velbeliggende end andre. 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 besluttede byudviklingsområder.

Der bør gives høj prioritet til udbygning af ny by ved nye stationer på banenettet.

Ad § 11, stk. 1, nr. 1
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.

I de indre dele af byfingrene, som grænser op til de regionale grønne kiler, er der ingen muligheder 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 bør medvirke til, at omdannelsesområderne ikke forslummer.

I de ydre dele af byfingrene ligger udviklingsmulighederne dels i forbindelse med kommunernes mulighed for overførsel af nye arealer til byzone, dels i forbindelse med omdannelse, herunder fortætning af velbeliggende stationsnære byarealer.

Ad § 11, stk. 1, nr. 2
Med Fingerplan 2019 åbnes der mulighed for at planlægge for større, offentlige institutioner uden for de stationsnære områder. Det forudsættes, at institutionerne overvejende betjener kommunens borgere. Det kan fx være et rådhus. Såfremt der planlægges for større offentlige institutioner uden for de stationsnære områder, bør der sikres gode forbindelser med cykel og kollektiv transport til en nærliggende station og arbejdes med andre tiltag, der fremmer brugen af cykel og kollektiv transport, fx et begrænset udbud af parkeringspladser.

Ad § 11, stk. 1, nr. 3
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.

Der har i perioder 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.

Se også bemærkningerne til § 6, stk. 1, nr. 4.

Ad § 11, stk. 1, nr. 4
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.

I § 16, stk. 3, fastlægges, at udlægning af ny byzone i ydre Hillerødfinger og ydre Frederikssundsfinger skal koordineres med fastlæggelse af nye grønne kiler.

Ad § 11, stk. 1, nr. 5-6
Se bemærkninger til § 6, stk. 1, nr. 4-5.

Ad § 11, stk. 2
Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 1.000 m omkring købstadsstationerne i Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge og ved stationen i Høje-Taastrup. Ved alle øvrige stationer i det ydre storbyområde skal det stationsnære kerneområde afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 600 m. I det ydre storbyområde kan det stationsnære område afgrænses med afsæt i et principielt

cirkelslag på op til 1.200 m.

Se også bemærkningerne til § 6, stk. 2.

Ad § 11, stk. 3
Se bemærkningerne til § 6, stk. 3.

Ad § 11, stk. 4
Se bemærkningerne til § 6, stk. 4

Ad § 11, stk. 5
Se bemærkningerne til § 6, stk. 5. Redegørelsen skal, som i det indre storbyområde, indeholde:

- En begrundelse for nødvendigheden af at planlægge for større kontorbyggeri i det stationsnære område, uden for det stationsnære kerneområde, dvs. uden for de 600 m.
- En beskrivelse af de trafikale effekter.
- 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 må forventes at have en lidt mindre effekt i byfingrene end i håndfladen, specielt i centralkommunerne, 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 maksimalt anlægges 1 parkeringsplads pr. 50 m^2 etageareal erhvervsbyggeri. Det svarer til, at der i de stationsnære områder højst må anlægges 2 parkeringspladser for hver 3 ansatte. Normen 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. 6
Med Fingerplan 2019 reduceres udpegningen af dele af Avedøre Holme til alene at omfatte råstofhavnen.

Ad § 11, stk. 7
Med Fingerplan 2019 nyudpeges motorvejsnære arealer ved Nivå, Greve og Høje-Taastrup til transport- og distributionserhverv, mens udpegningen ved Kvistgård og Oldenvej Erhvervsområde reduceres til ubebyggede matrikler, der fortsat vurderes egnede til eventuel etablering af transport og distributionserhverv. Udpegningerne skal sikre, at der er velbeliggende motorvejsnære arealer til transport- og distributionserhverv ved portene til hovedstadsområdet i syd, vest og nord. Trekantområdet i Ishøj ligger nær transmissionsnettet. Der kan derfor placeres tekniske anlæg o.l., som kan udnytte denne nærhed. Nyudpegningerne i Nivå, Greve og Høje-Taastrup forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandinteressen, afvejes i kommuneplanlægningen.

Ad § 11, stk. 8
Region Hovedstaden og Region Sjælland gennemfører en modernisering af regionshospitalerne. Hovedparten af de eksisterende hospitaler ligger uden for de stationsnære områder. Bestemmelsen giver det overordnede grundlag for kommunernes planlægning af eventuelle udvidelser.

Ad § 11, stk. 9
Bestemmelsen sigter navnlig på at muliggøre eventuel lokalisering af datacentre på en konkret lokalitet.

Ad § 11, stk. 10
I tidligere fingerplaner var en del af Avedøre Holme reserveret til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og logistikerhverv. Med Fingerplan 2019 ophæves størstedelen af denne reservation. Dog fastholdes reservationen af råstofhavnen, som har en særlig betydning for hovedstadsområdets råstofforsyning.

Det areal, hvor reservationen ophæves, skal kommuneplanlægningen sikre, at der fremadrettet alene planlægges for produktionsvirksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder, som er omfattet af definitionen for produktionsvirksomheder, jf. Vejledning om produktionsvirksomheder i kommune- og lokalplanlægningen. Endvidere skal kommuneplanlægningen sikre, at eksisterende virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og eksisterende transport- og logistikvirksomheder kan fastholde deres aktiviteter. Dette skal ske via rammer for erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder. Arealet kan ses på kortbilag L.

Ad § 11, stk. 11
Bestemmelsen sigter navnlig på at muliggøre eventuel lokalisering af datacentre.

Ad. § 12
Se bemærkningerne til § 7.

Ad § 13
Bestemmelsen viderefører mht. Scion-DTU / Forskerparken den allerede lokalplanlagte restrummelighed og sikrer, at der inden for denne ramme kan vedtages nye lokalplaner, der muliggør større byggerier end 1.500 etagemeter til de anførte formål.

Kommunerne skal som led i den kommunale planlægning redegøre for, hvorledes de vil sikres en trafikal adfærd blandt brugerne af de særlige lokaliseringsområder svarende til, at virksomhederne var lokaliseret inden for gangafstand til en station på det overordnede banenet. Kommunerne skal i takt med udbygningen og efter aftale med staten evaluere de implementerede virkemidlers trafikale effekter og effekter på miljø- og klimabelastning i hovedstadsområdet.

Ad § 14
Området, som fastlægges til Forskerpark, udgør med justeringer det areal, som indgik i tidligere regionplaner siden starten af 1990'erne, og som i Fingerplan 2007 indgik som byområde i

det øvrige hovedstadsområde. Hensigten med bestemmelsen er at udnytte synergimuligheder mellem den offentlige forskning og private erhverv, herunder gennem udnyttelse af DTU Risø's test- og demonstrationsfaciliteter.

Roskilde Kommune skal som led i den kommunale planlægning redegøre for, hvorledes der kan sikres en trafikal adfærd blandt de ansatte på virksomheder i DTU Risø Campus og Forskerparken svarende til, at virksomhederne var lokaliseret inden for gangafstand til en station på det overordnede banenet, fx ved Trekroner Station. Roskilde Kommune skal i takt med udbygningen og efter aftale med staten evaluere de implementerede virkemidlers trafikale effekter og effekter på miljø- og klimabelastning i hovedstadsområdet.

Ad § 15
Hensigten med bestemmelsen er at udnytte synergimuligheder mellem eksisterende og nye idrætsrelaterede byfunktioner i Sportsbyen. De idrætsrelaterede byfunktioner skal, henset til arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgsmønstre, have en intensiv karakter, og de skal betjene et regionalt opland, det vil sige et opland, der rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

Et eksempel på sådanne idrætsrelaterede byfunktioner er idrætsorganisationer. Et andet eksempel er uddannelses-, forsknings-, sundheds- eller rehabiliteringsinstitutioner med en tæt relation til idræt. Et tredje eksempel er oplevelsesøkonomiske virksomheder, der hovedsageligt arbejder med oplevelser inden for idræt. Lokale idrætsrelaterede byfunktioner, fx lokale amatørsportsklubber, kan fortsat placeres i Sportsbyen, hvis de kan medvirke til at udnytte synergimuligheder og kan bidrage til en optimal udnyttelse af områdets faciliteter. Sportsbyen er dog primært tiltænkt regionale, idrætsrelaterede byfunktioner.

Brøndby Kommune skal som led i den kommunale planlægning præcisere arealanvendelsen i Sportsbyen, herunder sikre en balance mellem regionale og lokale idrætsrelaterede byfunktioner, hvor de regionale byfunktioner, jf. ovenstående, har forrang.

Den kommunale planlægning skal endvidere fastlægge et maksimalt antal etagemeter til byggeri (herunder idrætsrelateret kontorbyggeri) i Sportsbyen samt fastlægge rækkefølge for udbygningen. Arealanvendelse, byggeri og rækkefølge skal præciseres og fastlægges på grundlag af en regional vurdering og efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Ligeledes skal kommunen i kommuneplanlægningen sikre, at der i Sportsbyen fastlægges grønne bykiler, jf. § 12.

Brøndby Kommune skal som led i den kommunale planlægning endelig redegøre for, hvordan kommunen vil arbejde med virkemidler, som for Sportsbyen sikrer trafikale effekter svarende til stationsnære kerneområder. Det kan for eksempel være et begrænset udbud af parkeringspladser, forskellige former for mobilitetsfremmende foranstaltninger, samt at kommunen, i takt med en udbygning af Sportsbyen, sikrer en højere grad af direkte tilgængelighed til kollektiv trafik. Brøndby Kommune skal i takt med udbygningen og efter aftale med staten evaluere de implementerede virkemidlers trafikale effekter og effekter på miljø- og klimabelastning i hovedstadsområdet.

Ad § 16
Bemærkningerne til § 3 og § 10 begrunder 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, nr. 4, med tilhørende bemærkninger og i bemærkningerne til § 10.

Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed. 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. Ved nyudlæg skal rækkefølge bidrage til at sikre, at der skabes bymæssige sammenhænge inden for storbyområdet, således som det fremgår af stk. 2.

Ad § 16, stk. 3
Fingerplan 2013 fastlagde, at der parallelt med planlægning for ny byudvikling i de ydre dele af byfingrene skal ske en planlægning for udbygning af de grønne kiler langs med og på tværs af byfingrene. Afgrænsninger og anvendelse af de grønne kiler skal indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen. I Fingerplan 2017 blev der på den baggrund indarbejdet nye grønne kiler omkring Vinge ved Frederikssund.

Kapitel 5 – De grønne kiler

Ad § 17
Afgrænsningen beskrives i bemærkningerne til § 2 og fremgår af kortbilag A og B. Den 19. marts 2019 vedtog Folketinget L 153 (Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)). Som konsekvens heraf er to arealer taget ud af Fingerplanens grønne kiler, mens et areal er lagt ind i de grønne kiler. Disse ændringer er indarbejdet i nærværende Fingerplan og gælder fra lovens ikrafttrædelse den 1. april 2019.

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 vurderes derfor ikke at være 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. Muligheden for at etablere sådanne anlæg i de ydre grønne kiler skal bidrage til at lette presset på de indre grønne kiler.

Ad § 18
Planlovens § 5 j 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 en 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 som huludfyldning og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier.

De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg, jorddeponi og lignende. Der hvor de rekreative værdier i forvejen er udfordrede, kan der efter aftale med staten laves en aftale om en undtagelse. Det kan fx være i 'restarealer', som er lukket inde mellem store trafikanlæg. Udgangspunktet er, at de grønne kilers rekreative anvendelse og landskabets oplevelsesværdi ikke forringes af dominerende anlæg.

Der bør generelt ikke placeres støjende friluftsanlæg såsom motorsportsbaner, støjende vandsport, skydebaner o.l. i de indre grønne kiler. Eksisterende støjende fritidsanlæg inden for beskyttede naturtyper i henhold til Naturbeskyttelsesloven bør afvikles.

Enkelte steder i kilerne, fx 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 mulige konsekvenser for friluftslivet.

Ad § 18, stk. 1, nr. 4
I de indre grønne kiler vurderes der ikke at være 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 navnlig om golfbaner, ridecentre, koloni-

haveområder og idrætsanlæg.

Ad § 18, stk. 2
Områderne kan, med undtagelse af et areal ved Statenevej (Glostrup Kommune), anvendes til forskellige friluftsanlæg mv., der kræver større bygninger eller er arealkrævende, fx golfbaner eller rideanlæg. I områderne på Vestamager og i Jægersborg Dyrehave og Hegn kan der etableres friluftsanlæg mv. i overensstemmelse med områdernes fredninger.

På et areal ved Frederikssundmotorvejen og Statenevej (matr. 13a Ejby By, Glostrup Kommune) kan der etableres kolonihaver. Arealet skal bibeholdes i landzone, og kolonihaverne skal etableres i overensstemmelse med kolonihaveloven, så den rekreative værdi og offentlig adgang til området sikres.

På et areal ved Holbækmotorvejen og Voldgaden (matr. 14a og 15a, Brøndbyøster By, Brøndby Kommune) kan der etableres bygninger til bymæssige fritidsformål i tilknytning til eller som erstatning for eksisterende bygninger på adressen Voldgaden. Der må i den forbindelse ikke ske en væsentlig forøgelse af det samlede bygningsareal. Endvidere kan der etableres udendørs anlæg til bymæssige fritidsformål på arealet. Arealet skal bibeholdes i landzone, og bygninger og anlæg skal etableres, så den rekreative værdi og offentlig adgang til området sikres. Det skal desuden sikres, at bygninger og anlæg ikke medfører en væsentlig forøget biltrafik gennem området. Arealet er fredet. Det forudsættes derfor, at etablering af bygninger og/eller anlæg kan godkendes af Fredningsnævnet.

Ad § 18, stk. 5
I de dele af de indre grønne kiler og kystkiler, som ikke er omfattet af arealreservationer til transportkorridorer, kan der etableres anlæg til klimatilpasning, som er nødvendig pga. nedbør, havvandsstigninger eller forøget stormflodsrisiko. Det forudsættes, at sådanne anlæg ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv. Det kan fx være regnvandssøer og kanaler, der kan bidrage til en øget rekreativ værdi af de grønne kiler, eller nedgravning af tekniske anlæg, fx spildevandsanlæg, som kun i beskedent omfang kræver synlige installationer på overfladen. En midlertidig deponering af regnvand i de grønne kiler kan fungere som midlertidige nedsivningsanlæg og medvirke til en sikring af den fremtidige grundvandsressource.

For arealer i grønne kiler inden for transportkorridorer må de statslige anlægsmyndigheder og Energinet.dk høres ved eventuelle kommunale planer om anlæg til klimatilpasning. Anlæg, der væsentligt vanskeliggør eller fordyrer eventuelle senere infrastrukturanlæg, pålægges normalt en fjernelsesklausul.

For de indre grønne kiler og kystkiler, der i rammerne af den nationale vurdering af risiko for oversvømmelse fra hav og vandløb, er udpeget som risikoområder, kan der udarbejdes risikostyringsplaner i overensstemmelse med a) Bekendtgørelse af lov om vurdering og styring af oversvømmelsesrisikoen fra vandløb og søer og b) Bekendtgørelse om vurdering og risikostyring for oversvømmelser fra havet, fjorde eller andre dele af søterritoriet. Begge bekendtgørelser fastlægger, jf. bilag 2, at risikostyringsplanerne skal tage relevante aspekter i betragtning,

herunder bl.a. "fysisk planlægning, arealanvendelse, naturbevaring." Risikostyringsplaner vil således som udgangspunkt skulle udformes, så de er i overensstemmelse med Fingerplanen.

Ad § 18, stk. 6
Nogle af Fingerplanens grønne kiler er belastet med trafikstøj, dvs. støj fra motorveje, jernbaner mv. Trafikstøj kan forringe den rekreative oplevelse af de grønne kiler, og støjen kan forringe livskvaliteten for mennesker i de tilgrænsende byområder. På den baggrund muliggøres etablering af støjafskærmning med jordanlæg i grønne kiler, forudsat at dette både forbedrer mulighederne for friluftsanvendelse af de pågældende grønne kiler og bidrager til væsentlig reduktion af støjbelastningen af grønne kiler og større boligområder bag støjafskærmningen. Det er alene i de tilfælde, hvor begge disse forudsætninger er opfyldt, at der kan planlægges for etablering af støjafskærmning med jordanlæg i grøn kile.

Ad § 18, stk. 7
Tiltag, der umiddelbart er tilladt i henhold til planlovens § 36 og § 37, stk. 1 og 2, om umiddelbare rettigheder, er siden den moderniserede planlovs ikrafttræden også gældende for landzoneområder i Fingerplanens grønne kiler. Tiltag, der forudsætter landzonetilladelse, vil derimod fortsat skulle vurderes med afsæt i planlovens landzonebestemmelser og Fingerplanen.

I henhold til Fingerplanen skal de grønne kiler som udgangspunkt friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige formål, som boliger, erhverv og andre bymæssige formål. Det indebærer bl.a., at det efter de hidtidige bestemmelser i Fingerplanen ikke er muligt at planlægge for en ændret anvendelse af en række større eksisterende ejendomme, fx større landsteder, kursusejendomme, nedlagte skoler mv. i de grønne kiler, når den eksisterende anvendelse ophører. Ud fra en værdispildsbetragtning vurderes det at være uhensigtsmæssigt.

Sigtet er overordnet at muliggøre lokalplanlægning for ændret anvendelse af bygninger i grøn kile, der repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning og inddragelse af offentligheden.

For at undgå, at der planlægges i strid med planlovens bestemmelser om, at grønne kiler ikke kan overføres til byzone (planlovens § 5 j), og for at minimere påvirkningen af de grønne kiler, ses der imidlertid at være et behov for at fastlægge klare rammer for, hvornår og hvordan en ændret anvendelse kan muliggøres. Det gælder bl.a. med hensyn til eventuel planlægning for boliger.

En forudsætning for en eventuel planlægning for boliger er, at den eksisterende bygning er egnet til boligformål, og at boligenheder kan indrettes uden væsentlig om- eller tilbygning. Der kan fx være tale om en tidligere skole eller mejeri, hvorimod overflødiggjorte landbrugsbygninger – fx stalde og lader – vil være vanskeligere at omdanne til boligformål uden væsentlige ombygninger.

Beliggenheden i en grøn kile betyder, at den almene tilgængelighed til kilearealerne ikke må hindres ved hegning eller anden form for landskabelige ændringer, og at der ikke sker en væ-

sentlig forøget trafikbelastning og støj som følge af den ændrede planlægning.

Ad § 18, stk. 8
Der kan etableres cykelstier, herunder supercykelstier, forudsat, at det sker under hensyntagen til de grønne kilers formål og med udgangspunkt i en konkret og individuel vurdering af det areal i grøn kile, hvor cykelstien påtænkes anlagt. Fx kan det komme på tale at variere cykelstiers forløb for at tilpasse dem landskabet i en grøn kile, tage hensyn til beplantning eller sikre en lav hastighed. Det kan fx også komme på tale at tilpasse belysningen, så den ikke påvirker landskab og tager hensyn til dyreliv.

Ad § 18, stk. 9
På areal 1 kan der efter aftale med staten etableres mindre anlæg til bymæssige fritidsformål, der er alment tilgængelige og kan styrke anvendelsen af arealet til friluftsformål.

Ad § 18 a
Køge Bugt Strandpark, som er vist i kortbilag D, varetager med sine natur- og strandområder og fire lystbådehavne en central funktion, som et rekreativt område af regional betydning.

Udpegningen som grøn kystkile i Fingerplanen har på den ene side skabt gode forudsætninger for, at strandparken siden indvielsen i 1980 har udviklet sig til et område med stor naturmæssig og rekreativ værdi.

Udpegningen indebærer imidlertid også begrænsninger – fx ift. en bredere, rekreativ udnyttelse af havne- og strandområder. På den baggrund indarbejdes bestemmelser i Fingerplanen, der åbner mulighed for at lokalplanlægge for mindre bymæssige fritidsanlæg og større, midlertidige bymæssige fritidsanlæg på nærmere afgrænsede områder, hvis det understøtter fastholdelsen og videreudviklingen af strandparkens funktion, som et rekreativt område af regional betydning.

Senest 4 år efter ikrafttræden af Fingerplan 2019 evalueres implementeringen af § 18 a med inddragelse af kommuner og relevante organisationer.

Ad § 18 a, stk. 2
Det forudsættes, at planlægningen sker inden for rammerne af relevant lovgivning, herunder lov om naturbeskyttelse, og at planlægningen tager meget udstrakt hensyn til strandparkens landskab og natur.

Ad § 18 a, stk. 3
Det forudsættes, at den overvejende del af strandparken også fremadrettet vil bestå af natur- og strandområder, som friholdes for bymæssige fritidsanlæg.

Ad § 18 a, stk. 4
I natur- og strandområderne kan der lokalplanlægges for etablering af mindre, bymæssige fritidsanlæg, der fremmer tilgængeligheden til strandparken, fx anlæg der forbedrer tilgængelighed for barnevogne og gangbesværede. Der kan endvidere planlægges for mindre bymæssige

fritidsanlæg, der muliggør etableringen af naturbaner for eksempelvis svømmere og roere, fx broer, slæbesteder, mindre omklædnings- og toiletfaciliteter o.l. Endelig kan der planlægges for større, midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer af kortere varighed – fx mobile tribuner og tilskuerfaciliteter til ro- eller svømmestævner. Med hensyn til de større midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer forudsættes, at anlæggene alene muliggør et mindre antal årlige arrangementer af kortere varighed, at anlæggene placeres og arrangementerne afvikles under udstrakt hensyntagen til strandparkens landskab og natur, og at natur- og strandområderne i videst muligt omfang fremstår uberørte af anlæggene, når arrangementerne ikke finder sted.

Ad § 18 a, stk. 5
I de bynære strandområder kan der lokalplanlægges for etablering af mindre, bymæssige fritidsanlæg, der fremmer tilgængeligheden til strandparken, fx anlæg der forbedrer tilgængelighed for barnevogne og gangbesværede. Der kan endvidere planlægges for mindre, bymæssige fritidsanlæg, der muliggør bymæssig fritidsanvendelse af mindre, nærmere afgrænsede strandområder i tilknytning til navnlig havneområder. Fx med faciliteter til vinterbadere, udendørsservering og udstyrskrævende friluftsaktiviteter som windsurfing og roning o.l.

Ad § 18 a, stk. 6
På havneområderne kan der lokalplanlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg, der understøtter det maritime friluftsliv og turisme, fx faciliteter til vinterbadere og udstyrskrævende friluftsaktiviteter som sejlsport, windsurfing og roning. Endvidere kan der lokalplanlægges for mindre restauranter, cafeer, kiosker o.l. Endelig kan der planlægges for mindre overnatningsfaciliteter.

Ad § 18 a, stk. 7.
Alle fire lystbådehavne i strandparken er, bortset fra Greve Marina, i byzone. Det muliggøres, at der kan lokalplanlægges for overførsel af Greve Marina til byzone, så zonestatus for strandparkens fire lystbådehavne er ens.

Ad § 19
Tankegangen med de ydre grønne kiler er, at den grønne struktur skal udvikles i takt med udbygning og afgrænsning af byfingrene. Også for de ydre grønne kiler gælder, jf. Planlovens § 5 j, at de ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsanlæg. Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål. I landsbyer kan der kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang som huludfyldning og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier.

De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg, jorddeponi og lignende. Der, hvor de rekreative værdier i forvejen er udfordrede, kan der efter aftale med staten laves en aftale om en undtagelse. Det kan fx være i 'restarealer', som er lukket inde mellem store trafikanlæg. Udgangspunktet er, at de grønne kilers rekreative anvendelse og landskabets oplevelsesværdi ikke forringes af dominerende anlæg. I forbindelse med etablering af intensivt husdyrhold skal der foretages en konkret vurdering af konsekvenserne for friluftsinteresserne.
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.

For at fremme etableringen og udnyttelsen af rekreative støttepunkter i tidligere grusgrave, der er fastlagt som grønne kiler, skal det være muligt at placere egnede kommercielle frilufts- og fritidsanlæg i dele af disse områder, såfremt de ikke ligger i transportkorridorer, der er reserveret til fremtidige trafik- og forsyningsanlæg. Det er en forudsætning, at grusgravsområderne i størst muligt omfang bevarer en overvejende almen rekreativ karakter og tilgængelighed.

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

Ad § 19, stk. 1, nr. 5
Bestemmelsen giver mulighed for i ganske særlige tilfælde at indpasse støjende friluftsanlæg, såfremt støjbelastningen minimeres, fx ved allerede støjbelastede arealer ved motorveje eller i færdiggravede grusgravskratere, hvor terrænet har en sådan karakter, at omgivelserne ikke støjbelastes yderligere.

Ad § 19, stk. 2
Vedrørende Flyvestation Værløse henvises til Landsplandirektiv om afgrænsning og ramme for anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse (1. juli 2009). I Hedeland kan der indpasses et feriecenter.

Ad § 19, stk. 3
Se bemærkninger til § 18 stk. 5.

Ad § 19, stk. 4
Se bemærkningerne til § 18, stk. 6.

Ad § 19, stk. 5
Se bemærkningerne til § 18, stk. 7.

Ad § 19, stk. 6
Se bemærkningerne til § 18, stk. 8.

Ad § 19, stk. 7
Der er tale om grøn kile sydvest for Hillerød ved Solrødgård (Hillerød Kommune), hvor den eksisterende mindre vejforbindelse over Havelse Å kan fastholdes eller kan erstattes af en anden mindre vejforbindelse. Der er endvidere tale om grøn kile mellem Køge Bugt Motorvejen og Ringstedbanen (Greve Kommune), hvor der efter aftale med staten kan etableres en vejforbindelse gennem grøn kile over Olsbækken.

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

Ad § 20
Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad § 21
Kommunernes planlægning for ny byvækst i det øvrige hovedstadsområde skal følge de generelle regler om udlæg af ny byzone efter planloven og tage afsæt i en opgørelse af kommunens behov for at inddrage nye arealer, jf. bekendtgørelse nr. 940 af 2017 om planlægning af byvækst. I sammenhæng med bekendtgørelsen, har Erhvervsstyrelsen i oktober 2017 offentliggjort en vejledning med titlen Vejledning om byvækst. Vejledningen præciserer, hvordan kommunerne skal redegøre for behovet for at inddrage nye arealer til byvækst.

Endvidere skal kommunernes planlægning overholde de særlige regler for den kommunale planlægning i det øvrige hovedstadsområde, jf. § 22, og fastlægge rækkefølge for byudvikling, jf. § 23.

Endelig skal der i den kommunale planlægning herudover foretages en afvejning mellem byudviklingsinteresser og øvrige arealinteresser, fx hensyn til natur, landskab, oversvømmelsesrisiko og drikkevand.

Ad § 22, stk. 1, nr. 1
Planloven skelner mellem byudvikling af regional karakter og byudvikling af lokal karakter. Ifølge planloven må byudvikling af regional karakter udelukkende ske i det indre og ydre storbyområde (håndflade og byfingre). Byudvikling i det øvrige hovedstadsområde skal være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre, der udpeges i den kommunale planlægning, eller som afrunding af andre bysamfund.

Planloven fastlægger således, at byudvikling skal koncentreres i det indre og ydre storbyområde. Det indebærer bl.a., at der i de 12-årige planperioder ikke må ske en relativ forskydning af byudviklingen fra fingerbyen til det øvrige hovedstadsområde, og at lokal byvækst i det øvrige hovedstadsområde primært skal ske i eller i umiddelbar tilknytning til kommunecentre. Rækkefølgebestemmelser kan bidrage til at sikre dette.

Baggrunden for planlovens bestemmelser om byudvikling i hovedstadsområdet er ønsker om at undgå byspredning i det øvrige hovedstadsområde og fastholde en klar grænse mellem by og land, ønsker om at fastholde landskabelige og rekreative kvaliteter og ønsker om at sikre gode betingelser for skov- og jordbrug. Baggrunden er endvidere ønsker om at fastholde og videreudvikle fingerbystrukturen med dens tætte kobling mellem byudvikling og trafikal infrastruktur, herunder en effektiv kollektiv trafikbetjening, der kan begrænse trængsel og tab af tid på vejnettet, mindske miljøbelastningen fra biltrafik og understøtte en effektiv udnyttelse af investeringer i bl.a. veje og højklasset kollektiv trafik.

Ved byudvikling af lokal karakter forstås byudvikling med erhverv, boliger og andre byfunktioner, som betjener et opland, der omfatter kommunen og nabokommuner, men ikke et regionalt

opland svarende til større dele af hovedstadsområdet. Byudviklingen skal begrundes i lokale behov.

Som anført skal byudviklingen ske i tilknytning til kommunecentre, der udpeges i den kommunale planlægning, eller som afrunding af andre bysamfund, dvs. byzonelandsbyer og lokalcentre i byzone. Ved afrunding forstås overordnet en afrunding af byen set i forhold til dens udstrækning og det omgivende landskab. Afrunding indebærer, at der sigtes mod en naturlig byafgrænsning, og at byvæksten er beskeden i forhold til den eksisterende bebyggelse og tager hensyn til landskabet.

I landzonelandsbyer kan der i overensstemmelse med planloven opføres enkelte bebyggelser inden for landsbyens afgrænsning, fx i form af huludfyldning mellem eksisterende bygninger.

Vurderingen af de konkrete muligheder for byudvikling af lokal karakter i kommunecentre og andre bysamfund beror på en konkret vurdering af flere forhold, herunder navnlig:

- en given kommunes behov for at inddrage nye arealer til byvækst i en given planperiode, herunder mulighederne for byomdannelse og fortætning af allerede udnyttede arealer,
- om kommunen alene har byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde eller tillige har byudviklingsmuligheder i det ydre storbyområde,
- om byudvikling påtænkes at ske med nyudlæg eller ved omdannelse og fortætning,
- kommunens bymønster og planer for fordeling af byvækstmuligheder mellem kommunens byer,
- om en given by er kommunecenter eller andet bysamfund,
- byens indbyggertal og befolkningsudvikling,
- byens placering ift. infrastruktur, herunder kollektiv trafikbetjening,
- offentlige investeringer, serviceudbud, detailhandel mv. i byen og
- den eksisterende bystruktur og byens landskabelige placering.

Ad § 22, stk. 1, nr. 2 og 3
Bestemmelserne er videreført fra Fingerplan 2013. Bymæssige fritidsanlæg omfatter bl.a. større eller mindre idrætsanlæg, klubhuse, svømme- og ridehaller, overnatningsanlæg mv.

Ad § 22, stk. 1, nr. 4-6
Se bemærkningerne til § 6, stk. 1, nr. 4-5.

Ad § 22, stk. 2
Se bemærkningerne til § 22, stk. 1, nr. 1. Med kommunesammenlægningerne fra 1. januar 2007 er det naturligt, at antallet af kommunecentre på sigt reduceres. Det gælder i særlig grad kommunecentrene i de kommuner, som nu er sammenlagte med købstadskommunerne Køge, Roskilde, Frederikssund og Hillerød.

Ad § 22, stk. 3
Se bemærkningerne til § 22, stk. 1, nr. 1.

Ad § 22, stk. 6
Udpegningen af Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen (Allerød Kommune) videreføres i Fingerplan 2019 uændret fra Fingerplan 2013 og 2017.

Med Fingerplan 2019 udvides udpegningen af erhvervsområdet Vassingerød (Allerød Kommune) fra et område forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav til et område forbeholdt både virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv. Sidstnævnte kan både være i miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser.

Ad § 22, stk. 7
En eventuel overførsel af sommerhusområdet til byzone forudsætter, at der i en forudgående forhandling mellem staten og kommunen fastlægges rækkefølge for byudvikling. En overførsel forudsætter endvidere, at kommunalbestyrelsen forinden skal redegøre for de konsekvenser, som en overførsel kan have for den enkelte grundejer. En overførsel forudsætter endeligt, at mindst ¾ af de berørte grundejere stiller sig positive over for en overførsel.

Ad § 23
Bemærkningerne til § 3, § 21 og § 22 begrunder rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning.

For de kommuner som både har arealer beliggende i det ydre storbyområde (byfingeren) og det øvrige hovedstadsområde skal de enkelte udlæg i det øvrige hovedstadsområde ske ud fra hensynet om, at byvæksten skal koncentreres i Fingerbyen, og at der som udgangspunkt ikke skal ske en forskydning af bolig- og erhvervstilvæksten fra det ydre storbyområde til det øvrige hovedstadsområde. Rækkefølgebestemmelser kan bidrage til at sikre, at den byudvikling af regional karakter sker i ydre storbyområde (byfingrene).

Kapitel 7 – Tværgående emner

Overordnede arealreservationer til trafikal infrastruktur, tekniske anlæg mv.

Transportkorridorer, § 24, og reservationerne § 25 – § 30, skal sikre areal i kommuneplanlægningen med fremføringsmuligheder for infrastrukturanlæg, som er af betydning for hele hovedstadsområdets trafikbetjening og energiforsyning. Transportkorridorer skal sikre fremføringsmuligheder for endnu ikke kendte anlæg. Reservationerne gælder planlagte anlæg – nogle med et vist forløb af principiel karakter, hvor linjeføring ikke er nærmere fastlagt.

Ad § 24
Transportkorridorer er arealer med bestemmelse om transportkorridorformål, og har indgået i den bindende fysiske planlægning for hovedstadsområdet siden 1982. Transportkorridorerne er en langsigtet arealbestemmelse af hensyn til fremtidige, i dag ikke kendte, overordnede infrastrukturanlæg af betydning for hele hovedstadsområdet. Formålet er at sikre mulighed for fremføring af større trafikanlæg og tekniske anlæg centralt i fingerbystrukturens storbyområde med de mindst mulige samfundsmæssige omkostninger og miljøgener.

Eventuelle samfundsmæssigt nødvendige, fremtidige infrastrukturanlæg eller tekniske anlæg i transportkorridoren bør så vidt muligt ved placeres og udformes , så de tager hensyn til landskabs-, natur- og kulturværdier i de områder, der berøres.

Midlertidige bygninger og anlæg – ud over nye bygninger og anlæg nødvendige for landbrugsformål – kan placeres i transportkorridoren, når der i forbindelse med landzonetilladelsen tinglyses vilkår for de pågældende bygninger og anlæg, så de kan fjernes uden udgift for det offentlige, hvis arealet senere tages i brug til anlæg af konkret planlagt overordnet trafikal infrastruktur eller tekniske anlæg. Udnyttelsen af byzonearealer indenfor transportkorridorerne må ikke intensiveres. Nærmere retningslinjer for administration af transportkorridorerne fremgår af den tidligere Naturstyrelses "Vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet" (VEJ nr. 50 af 24/06/2011). Kortbilag N er retningsgivende for administration af transportkorridorerne.

Som led i regeringsudspillet for Hovedstadsområdet 2030 "Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet" forventer regeringen at gennemføre en planlægningsundersøgelse af Fingerplanens nord-sydgående transportkorridor (Ring 5) for at fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i syd og forbedre beslutningsgrundlaget for en eventuel indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde i nord. Endvidere forventer regeringen at igangsætte et servicetjek af reglerne om byggeri i både den nord-sydgående og den øst-vestgående transportkorridor med henblik på at undersøge, om der kan åbnes flere muligheder for byggeri i korridorerne.

Transportministeriet har i samarbejde med svenske myndigheder igangsat en indledende strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. En fast HH-forbindelse kan øge tilgængeligheden og binde Øresundsregionens erhvervsliv og arbejdsmarkeder tættere sammen. Undersøgelsen forventes afsluttet i 2020. Eventuelle beslutninger om arealreservationer i Fingerplanen til infrastrukturanlæg afventer undersøgelsens resultater.

I forbindelse med Fingerplan 2019 tages et mindre areal ud af transportkorridoren. Dette sker med henblik på at muliggøre etablering af et besøgscenter i tilknytning til vikingeringborgen ved Lellinge, hvilket er led i bestræbelserne på at få udpeget vikingeringborgen til UNESCO Verdenskulturarv.

Ad § 25
Landsplandirektivets kortbilag O er retningsgivende for administrationen af reservationer til overordnede kollektive trafikanlæg.

Ad § 26
Det forudsættes 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. Landsplandirektivets kortbilag P er retningsgivende for administration af reservationer til overordnede vejanlæg.

Ad § 27
Stinettets hovedformål er at tilbyde så direkte, højklassede ruter som muligt for cykeltransport fra bolig til arbejde. Stinettet består i den centrale del af storbyområdet af de såkaldte supercykelstier, som 23 kommuner og Region Hovedstaden har tilsluttet sig (inkl. muligheder for enkelte alternative linjeføringer). I de øvrige kommuner i hovedstadsområdet er udgangspunktet det overordnede regionale trafikstinet, som blev fastlagt i den tidligere regionplan.

Cykelstinettet er angivet med en principiel linjeføring i kortbilag Q. Det betyder, at der i kommuneplanlægningen kan fastlægges alternative linjeføringer på udvalgte strækninger. Det er dog en forudsætning, at stiføringen overholder Fingerplanens principper for stiplanlægning, jf. appendiks. Det er blandt andet et væsentligt kriterium, at stinettet sikrer cykelpendlere direkte forbindelse til overordnede trafikmål såsom bolig- og arbejdspladskoncentrationer, trafikterminaler mv.

Fingerplanens fastlæggelse af principielle stiføringer er en planlægningsmæssig arealreservation, som skal respekteres i den kommunale planlægning, således at muligheden for stiernes gennemførelse bevares og ikke hindres. Detaljeret planlægning og anlæg af stier er en kommunal kompetence.

Det principielt fastlagte supercykelstinet åbner mulighed for, at der i de berørte kommuners videre fælles planlægning kan ske en nærmere afklaring og fastlæggelse af stiernes linjeføringer.

Ad § 28
Fingerplan 2013 fastlagde regler for planlægning af et sammenhængende overordnet rekreativt stinet, som på tværs af kommunegrænser kan forbinde de større byområder med grønne kiler, kyst og værdifulde landskaber og naturområder. Stinettets hovedformål er at skabe størst mulig regional offentlig tilgængelighed til alle hovedstadsområdets attraktive grønne områder. De grønne kiler mellem byfingrene og de nye grønne bykiler i storbyens håndflade udgør i kombination med de overordnede rekreative stier en samlet grøn struktur for hovedstaden. Den grønne struktur skal sikre adgang til både de attraktive grønne områder inde i storbyen og de store grønne kiler uden for, men tæt på storbyen.

Det rekreative stinet består i centralkommunerne af udvalgte dele af kommunernes Grønne Cykelruter. I den øvrige del af hovedstadsområdet er udgangspunktet med enkelte ajourføringer de overordnede rekreative stier i den tidligere regionplan.
Det rekreative stinet, der er vist i kortbilag R, er også angivet med en principiel linjeføring, jf. bemærkningerne til § 27. Kommunale forslag til alternative linjeføringer skal respektere principperne for planlægning af overordnede rekreative stier, jf. appendiks. Ruterne skal være sammenhængende og tilrettelægges med henblik på rekreativ anvendelse og oplevelse.

Visse steder i hovedstadsområdet mangler der stistrækninger, for at der er sikret tilstrækkelig sammenhæng i det rekreative stinet. Fingerplan 2019 angiver disse strækninger som "missing links", hvor kommuneplanerne skal sikre sammenhæng, eventuelt i første omgang ved at fastlægge en principiel linjeføring.

Ad § 29
Reservationerne er principielle, da linjeføringer ikke er fastlagt.

Arealreservationen for kompressorstation på Avedøre Holme ophæves, når Landsplandirektiv for Baltic Pipe – Gastransmissionsledning med anlæg på eksisterende modtageterminal Nybro i Varde Kommune og en kompressorstation i Næstved Kommune er trådt i kraft. Landsplandirektivet forventes at træde i kraft i 2. halvår 2019.

Ad § 30, stk. 2
§ 30 ophæves, når Landsplandirektiv for Baltic Pipe – Gastransmissionsledning med anlæg på eksisterende modtageterminal Nybro i Varde Kommune og en kompressorstation i Næstved Kommune er trådt i kraft. Landsplandirektivet forventes at træde i kraft i 2. halvår 2019.

Ad §§ 31-34
Det er en national interesse, at langsigtede udviklingsmuligheder for Københavns Lufthavn i Kastrup og i Roskilde fastholdes. I den kommunale planlægning skal det derfor sikres, at de vejledende grænseværdier for støj i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1994 "Støj fra flyvepladser" vil kunne overholdes ved en fuld udbygning af kapaciteten på Københavns Lufthavn i Kastrup og i Roskilde. De vejledende grænseværdier for støj benyttes både ved miljøgodkendelse af flyvepladser og lufthavne og ved planlægning.

Støjzonerne omkring Københavns Lufthavn i Kastrup fremgår af kortbilag T.1 og T.2, mens de for Københavns Lufthavn i Roskilde fremgår af kortbilag U.

Ad §§ 33-34
Støjzonen skal sikre, at den kommunale planlægning for byudvikling ikke kan medføre begrænsninger i Københavns Lufthavn, Roskildes langsigtede udviklingsmuligheder.

Restriktionsområdet er på kortbilag U vist med lodret skravering, mens støjkonsekvensområdet er afgrænset med støjkurver for støj på 50 dB, 55 dB og 60 dB og således omfatter støjintervallerne 50 dB-55 dB, 55 dB-60 dB og støj over 60 dB.

Både ved planlægning og ved meddelelse af enkelttilladelser i landzone og byzone skal kommunerne respektere den udlagte støjzone omkring lufthavnen, og i dette indgår, at det skal sikres, at den nye anvendelse vil kunne overholde de vejledende grænseværdier for flystøj som fastsat af Miljøstyrelsen. Nedenstående om støjforhold tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens Vejledning om Støj fra flyvepladser fra 1994, idet denne er gældende på tidspunkt for udstedelse af Fingerplan 2019. Såfremt der udkommer en ny ændret vejledning på et senere tidspunkt, vil denne efter omstændighederne kunne have indflydelse på nedenstående.

- I områder, hvor støjbelastningen kan overstige 50 dB, herunder i restriktionsområdet, kan der i kommuneplanlægningen ikke udlægges nye rekreative områder til overnatning (kolonihaver, campingpladser og lignende), idet Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra lufthavne er 50 dB for denne anvendelse. Der kan planlægges for øvrige rekreative områder, herunder områder med shelters, toiletter, bålhytter og lignende.
- Som en særlig sikkerhed mod støjbelastning af nye boliger anbefales det, at indendørs

grænseværdier så vidt muligt holdes under følgende grænseværdier i soverum: LAeq, 24h = 30dB og LAmax = 45 dB.

- I områder, hvor støjbelastningen vil kunne overstige 55 dB, herunder i restriktionsområdet, kan der i kommuneplanlægningen ikke planlægges for boliger og anden støjfølsom anvendelse, idet Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra lufthavne på 55 dB for boliger og øvrige støjfølsomme formål (skoler, hospitaler, plejehjem, o.l.) vil være overskredet. Boliger i allerede planlagte boligområder kan tillades, men der kan i kommuneplanlægningen ikke planlægges for nye arealer til boliger. Støjfølsomme institutioner skal vurderes konkret. Der kan derimod opføres virksomheder og liberale erhverv. Der kan inden for denne zone være ønske om at udlægge nye grønne områder omkring eksisterende boliger. Det præciseres derfor, at sådanne nye grønne områder i planlægningen ikke kan tillægges status af rekreative områder, da dette vil have konsekvenser for støjgrænser.
- Hvis støjbelastningen overstiger 55 dB, kan der endvidere ikke gives landzonetilladelse til nye boliger. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Virksomheder, liberale erhverv (hoteller, mv.) samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.
- Hvis støjbelastningen overstiger 60 dB, kan der ikke i kommuneplanlægningen udlægges nye arealer til liberale erhverv (hoteller, kontorer, mv.), idet Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for flystøj er 60 dB for liberale erhverv såsom hoteller og kontorer.
- Hvis støjbelastningen overstiger 60 dB, kan der endvidere ikke gives tilladelse til spredt bebyggelse i det åbne land.
- Ved landzonetilladelse til boliger bør det sikres, at det indendørs støjniveau fra lufthavnen ikke overstiger følgende grænseværdier i soverum: LAeq, 24h = 30dB og LAmax = 45 dB.

Kapitel 8 – Ikrafttræden

Ad § 35

Fingerplan 2019 erstatter Fingerplan 2017, som samtidig ophæves.

Appendiks

Overordnede principper for planlægning af regionale stinet

Fingerplanens overordnede, rekreative stinet omfatter stier, der har særlig betydning for de rekreative muligheder for friluftsoplevelser og friluftsaktivitet i hovedstadsområdet. Stierne kan anvendes til længere vandre- eller cykelture, men retningslinjerne omfatter ikke specielle, rekreative stier, såsom ridestier, handicapstier, rulleskøjtestier osv. Det nationale net af cykelruter indgår i det overordnede, rekreative cykelstinet. Fingerplanens overordnede cykelstinet, herunder supercykelstierne, tager sigte på især pendling med cykel mellem bolig og arbejdsplads ad en så direkte og hurtig rute som muligt, foruden længere cykelture inden for eller mellem større bysamfund.

Fælles hovedprincipper for Fingerplanens overordnede stinet

- Stinettet skal have kontakt med trafikknudepunkter og togstationer for at understøtte mulighederne for at kombinere rejser.
- Stinettet skal koordineres med den stiplanlægning, som foregår uden for hovedstadsområdet.
- Stinettet skal udpeges konkret i kommuneplanerne og tage udgangspunkt i Fingerplanens overordnede stinet.
- Stierne skal respekteres i kommune- og lokalplanlægning og i landzoneadministration.
- Manglende strækninger skal udpeges principielt i kommuneplanen, hvis der endnu ikke er gennemført en fastlæggelse af detaljeret linjeføring.
- Stinettet skal danne grundlag for etablering og afmærkning af stier og stiruter.

Principper for det overordnede, rekreative stinet

- Der skal være mindst en sti i hver grøn kile fra Fingerplanens håndflade til kysten og til hovedstadsområdets grænse i vest og syd.
- Der skal være gang- og cykelstier i de grønne ringe på tværs af Fingerplanens byfingre og ud til kysten.
- Der skal være en sti langs kysten, inklusive havneløbet i København.
- Stier omkring de store søer, Arresø, Esrum Sø, Buresø og Sjælsø, skal indgå i det overordnede, rekreative stinet.
- Der skal være stier, som skaber rekreativ stiadgang til værdifulde naturområder og landskaber i Nationalpark – Kongernes Nordsjælland samt skov- og herregårdslandskaberne i hovedstadsområdets sydvestlige del.
- Der skal være sti i Ring 3.
- Der skal være stier til kysterne fra købstæderne i de yderste dele af byfingrene.

Principper for det overordnede cykelstinet

- Cykelstinettet skal primært tilgodese hurtigst mulig cykeltransport og er primært placeret langs de større veje.
- Cykelstinettet skal medvirke til at give pendlere forskellige muligheder for valg af transportmiddel.
- Cykelstinettet skal forbinde store befolknings- og arbejdspladskoncentrationer.
- Cykelstinettet skal give god adgang til større trafikterminaler.

- Cykelstierne skal have en standard, som giver de bedst mulige forhold for cyklisterne, herunder sikkerhed, direkte rute, vintervedligeholdelse, god belægning og belysning osv.
- Stiforbindelserne skal koordineres med kommunerne uden for hovedstadsområdet.
- Cykelstier føres videre fortrinsvis ad hovedlandeveje eller andre større veje for at undgå "missing links" ved grænserne til kommunerne uden for hovedstadsområdet.

Principper for Supercykelstier

- Stierne skal forbinde hovedstadskommuner i et cykelstinet af høj kvalitet.
- Stierne skal yde et højt serviceniveau til cyklisterne.
- Stierne skal omfatte nyskabende løsninger, som forbedrer cyklisternes vilkår.
- Stierne skal øge antallet af borgere, der cykler dagligt på strækninger over 5 km.

Udformning af overordnede, rekreative stier

De overordnede, rekreative stier skal være egnede for både cyklende og gående. Barrierer som store veje, baner og vandløb forhindrer tit, at stier kan skiltes og tages i brug, selv om stierne findes på begge sider. Kommunerne bør planlægge for og anlægge passage af barrierer på en måde, som både er trafiksikker og ikke forringer stiens oplevelsesværdi med lange omveje, trafiklarm osv.

På mindre trafikerede steder kan der vare tale om midterhelle, lysregulering osv., mens der ved nye større veje og baner skal påregnes anlæg af tunnel eller bro. I byerne passerer stierne mange steder meget trafikerede veje, hvor det er teknisk vanskeligt at etablere niveaufri skæringer. Her må stierne sikres bedst muligt. De forskellige anlægsmyndigheder bør tage højde for passage af eksisterende og planlagte overordnede stier i nye anlægsprojekter.

Titel: Fingerplan 2019

Udgivet: 29. marts 2019

Udgiver: Erhvervsstyrelsen

Langelinie Allé 17
2100 København Ø

T: 3529 1000
M: erst@erst.dk
W: erhvervsstyrelsen.dk