

Fingerplan 2017

Landsplandirektiv for
hovedstadsområdets
planlægning



Indhold

Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning	2
Kapitel 1 – Hovedstadsområdet	2
Kapitel 2 – Hovedstruktur	2
Kapitel 3 – Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)	3
Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene)	5
Kapitel 5 – De grønne kiler	8
Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde	9
Kapitel 7 – Tværgående emner	10
Kapitel 8 – Ikrafttræden	13
Kortbilag A: Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper	14
Kortbilag B: Grønne kiler – oversigtskort	15
Kortbilag B.1a: Grønne kiler – detailkort	16
Kortbilag C: Mulige placeringer af friluftsanlæg i grønne kiler	17
Kortbilag D: Den 4. grønne rings indre grænse	18
Kortbilag E: Grønne bykiler	19
Bilag F: Stationer – oversigt	20
Kortbilag G: Knudepunktsstationer	21
Kortbilag H: Linjeføring og stationer på kommende letbane på Ring 3	22
Kortbilag I: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv	23
Kortbilag I.1: Zonering af område 6 – Rørtang	24
Kortbilag J: Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn	25
Kortbilag K: Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone	26
Kortbilag L: Forskerpark og DTU Risø Campus	27
Kortbilag M: Sportsbyen Brøndby	28
Kortbilag N: Reservationer til transportkorridorer	29
Kortbilag O: Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg	30
Kortbilag P: Reservationer til overordnede vejanlæg	31
Kortbilag Q: Reservationer til overordnede transport/pendlercykelstier, herunder cykelsuperstier	32
Kortbilag R: Reservationer til overordnede rekreative stier	33
Kortbilag S: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg	34
Kortbilag S.1: Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning	35
Kortbilag T: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup	36
Kortbilag U: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup	36
Kortbilag V: Afgræsning af Københavns Lufthavn, Roskilde	37
Kortbilag X: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde	37
Kortbilag Y: Sommerhusområder der kan overføres til byzone – oversigtskort	38
Kortbilag Y.1a-d: Sommerhusområder i kystnærhedszonen der kan overføres til byzone – detailkort	39
Kortbilag Y.1e: Indenlandsk sommerhusområde der kan overføres til byzone – detailkort	40
Vejledning til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning	41
Almindelige bemærkninger	41
Bemærkninger til de enkelte regler	43
Kapitel 1 – Hovedstadsområdet	43
Kapitel 2 – Hovedstruktur	44
Kapitel 3 – Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)	46
Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene)	50
Kapitel 5 – De grønne kiler	53
Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde	55
Kapitel 7 – Tværgående emner	57
Kapitel 8 – Ikrafttræden	59
Appendiks 1	60

Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning

(Fingerplan 2017 - landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

I medfør af § 3, stk. 1, og § 5 j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1529 af 23. november 2015, fastsættes:

Kapitel 1 - Hovedstadsområdet

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

- 1) det indre storbyområde,
- 2) det ydre storbyområde (byfingrene),
- 3) de grønne kiler, og
- 4) det øvrige hovedstadsområde.

§ 2. Hovedstadsområdet er opdelt i 4 geografiske områdetyper:

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 udlægning af ny byzone begrænses,
- 4) at rækkefølgebestemmelser bidrager til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger det forventede behov for nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden og en ba-

lanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet, og

- 5) at der ikke udlægges nye sommerhusområder.

§ 4. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med oplysninger, der gør det muligt at

vurdere planerne og deres konsekvenser i forhold til hovedstadsområdets udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.

Kapitel 3 - Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)

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

§ 6. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre:

- 1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.
- 2) At byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Tæt boligbyggeri kan placeres i byområdet også uden for de stationsnære områder.
- 3) At byfunktioner af regional karakter fortrinsvist lokaliseres stationsnært ved knudepunktsstationer.
- 4) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv.
- 5) At de områder, som er nævnt i stk. 6, fastholdes som lokalisering muligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige

miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikre eksisterende virksomheder udviklingsmuligheder. Zonerings fastlægges i den kommunale planlægning efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zonerings indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

6) At de områder, som er nævnt i stk. 7, fastlægges som grønne bykiler af regional betydning. Områderne skal overvejende forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål, idet de fredede områder kan anvendes i overensstemmelse med fredningerne. Under forudsætning af at fredningsbestemmelserne respekteres, 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.

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. I bilag F er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder og stationsnære kerneområder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktsstationer. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet, optages de i bilag F. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande

til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i principielle 1.000 m cirkelslag. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

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

Stk. 4. Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som 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) 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 m² etageareal erhvervsbyggeri, uden for centralkommunerne højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri ved en knudepunktstation og højst 1 parkeringsplads pr.

50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer.

- 3) Udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 5. Allerede etablerede regionshospitalet kan udvides til hospitalsformål, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokalisering muligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og klasse 7 virksomheder): Delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlæg Lynetten), på Amagerværket/Amager Forbrænding og på Prøvestenen (alle i Københavns Kommune). På Prøvestenen kan lokaliseres havne-relaterede transporterhverv. Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 7. Områder, som er udpeget som grønne bykiler af regional betydning, omfatter: Kastellet, Østre Anlæg, Botanisk Have, H. C. Ørstedsparken, Tivoli, Christianshavns Voldanlæg, Søerne, Kløvermarken, Grøndalsparken, Nørrebroparken, Assistens Kirkegaard, Bispebjerg-Ryvangforløbet, Emdrup Sø, Kongens Have, Fælledparken, Valbyparken og Kasturp 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) samt Skafet og Trekanten (Tårnby Kommune). Områderne er vist på kortbilag E.

Stk. 8. 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. 9. 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, og
- 6) at de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

Stk. 3. De i kommuneplanerne fastlagte grønne bykiler i Ring 3-korridoren 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 og efter forudgående aftale mellem staten og kommunen.

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

Kapitel 4 - Det ydre storbyområde (Byfingrene)

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

§ 10. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone i det afgrænsede landområde, når det respekterer overordnede interesser, herunder reglerne i § 11 og § 16.

§ 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 stations-

nære områder. Tæt boligbyggeri kan placeres i byområdet også uden for de stationsnære områder.

- 3) At byfunktioner af regional karakter fortrinsvis lokaliseres stationsnært ved knudepunktsstationer.
- 4) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv.
- 5) At ny byudvikling tilrettelægges, således at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land.
- 6) At de områder, som er nævnt i stk. 5, fastholdes som lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i

forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zoneringen fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zoneringen indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

- 7) At de områder, som er nævnt i stk. 6, forbeholdes virksomheder inden for transport- og distributionserhverv. Den kommunale planlægning kan anvende zonering af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zoneringen fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zoneringen indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen. 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, metron og letbaner. I bilag F er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder og stationsnære kerneområder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktsstationer. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet, optages de i bilag F. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i principielle 1.200 m cirkelslag. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgs mønstre har en intensiv karakter, omfatter bl.a. kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv,

kulturinstitutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg, multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller, tæt boligbebyggelse o.l. Byfunktioner af regional karakter omfatter de byfunktioner blandt ovenstående, som henvender sig til et regionalt opland, dvs. et opland, som rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

Stk. 4. 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 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) Kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved knudepunktsstation, og højst 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer.
- 3) Udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 5. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7 virksomheder): Avedøre Holme (Hvidovre Kommune), Rørtang (Helsingør Kommune), og Hedehusene Vest (Høje-Taastrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag I. Der er efter aftale mellem Helsingør Kommune og staten gennemført en zonering af området i Rørtang (se kortbilag I.1).

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder inden for transport- og distributionserhverv: Avedøre Holme

(Hvidovre Kommune), Greve Main (Greve Kommune), Kildebrønde Syd og Ventrupparken (Greve Kommune), nyt Trekantområde (Ishøj Kommune), Kvistgaard Nord og Oldensvej Erhvervsområde (Helsingør Kommune), Hedehusene Vest ved Ny-mølle og Høje-Taastrup TransportCenter (Høje-Taastrup Kommune), Nordhøj (Køge Kommune) og Solrød (Solrød Kommune). Områderne er vist på kortbilag I. Udpegningerne forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteresser, afvejes i kommuneplanlægningen.

Stk. 7. Allerede etablerede regionshospitalet kan udvides, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

Stk. 8. Kommunal planlægning for areal mellem Favrholt, 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. 9. Der gives mulighed for at gennemføre en ny planlægning af et areal i Nærum Erhvervsby (Rudersdal Kommune, Nærum By, matr. 4ap). På arealet må der maksimalt planlægges for et samlet bygningsareal på 27.500 etagemeter. Planlægningen må alene ske med henblik på udvidelse af den eksisterende virksomhed på arealet.

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, og
- 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

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

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 L.

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.

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 og efter forudgående aftale mellem staten og kommunen.

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

der skabes bymæssige sammenhænge inden for storbyområdet.

Stk. 3. Udlægning 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. Afgrænsning af de grønne kiler fremgår af kortbilag A. De grønne kiler består af de indre grønne kiler og kystkilerne i byfingrene (de "gamle" grønne kiler) og de ydre grønne kiler. Der gælder forskellige regler for placering af anlæg til fritidsformål i de indre og ydre kiler.

§ 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, og
- 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 lokaliseringsområder kan der uanset reglerne i stk. 1, nr. 1-5, placeres specifikke fritidsanlæg: Vestamager (Københavns Kommune), Øst for Byvej (Hvidovre Kommune),

Hjortespringskilen (Egedal Kommune), Vestskoven (Ballerup Kommune), Albertslund Golfbane (Høje-Taastrup Kommune). Områderne er vist 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 grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

§ 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 naturbe-

skyttelsesområder og i fornødent omfang støjbeskyttes, og

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

Stk. 2. I følgende lokaliseringsområder 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 grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

Kapitel 6 - Det øvrige hovedstadsområde

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

§ 21. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone, når det respekterer overordnede interesser, herunder regler i § 22 og § 23.

§ 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 feriemål.
- 3) At bymæssige fritidsanlæg placeres i byzone.
- 4) At der ikke udlægges ny byzone i områder inden for den 4. grønne rings indre grænse (se kortbilag D).
- 5) At de områder, som er nævnt i stk. 4, fastholdes som lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner i områderne i zoner for forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre lokaliseringsmulighederne for virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zoneringen fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zoneringen indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

- 6) At de områder, som er nævnt i stk. 5, forbeholdes virksomheder inden for transport- og distributionserhverv. Den kommunale planlægning kan anvende zoner i områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zoneringen fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zoneringen indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

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 udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7 virksomheder): Vassingerød (Allerød Kommune), Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen (Allerød Kommune), 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. 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. Udpegningerne forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen og interesser med hensyn til trafik, afvejes i kommuneplanlægningen.

Stk. 5. Områder som er forbeholdt transport- og distributionserhverv: Bjæverskov Vest (Køge Kommune), Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen (Allerød Kommune). Udpegningerne forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen og interesser med hensyn til trafik, afvejes i kommuneplanlægningen. Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 6. Eksisterende sommerhusområder, der ligger i kystnærhedszonen og i umiddelbar tilknytning til eksisterende byzone, hvor kommunerne har mulighed for, i et tidsrum på op til 24 måneder fra ikrafttrædelsen af Fingerplan 2017, ved lokalplan at overføre områderne til byzone: Tre områder ved Gilleleje (Gribskov Kommune), Asserbo Syd og

Hanehoved (Halsnæs Kommune), et område ved Bramsnæs (Lejre Kommune) og et område ved Strøby Egede (Stevns Kommune). Områderne er vist på kortbilag Y:1a-d.

Stk. 7. Eksisterende sommerhusområde udenfor kystnærhedszonen, der ligger i umiddelbar tilknytning til eksisterende byzone, hvor kommunen har mulighed for, i et tidsrum på op til 24 måneder fra ikrafttrædelsen af Fingerplan 2017, ved lokalplan at overføre området til byzone: Nødebo (Hillerød Kommune). Området er vist på kortbilag Y:1e.

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 og efter forudgående aftale mellem staten og kommunen.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Transportkorridor

§ 24. Den kommunale planlægning skal sikre,

- 1) at den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafik 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, og
- 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 Favrholt (Hillerød Kommune).
- 3) S-togsstation Priorparken (Brøndby Kommune).
- 4) S-togsstation Trylleskoven (Solrød Kommune).
- 5) Overhalingsspor på S-banen mellem Hellerup

og Holte (Københavns, Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner).

- 6) Metroafgrening fra København H over Sydhavnen til Ny Ellebjerg (Københavns Kommune).
- 7) Anden etape af metrobetjeningen af Nordhavn til stationerne Levantkaj og Krydstogtskaj (Københavns Kommune).
- 8) S-togsstation Vinge (Frederikssund Kommune).

Stk. 2. Anlæggenes forløb er 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 øst 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 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) Helsing-Gilleleje vejen (Gribskov Kommune).

- 16) Slangerup-Værebros, 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 LI. Skensved (Køge Kommune).
- 22) Omfartsvej Borup (Møllevej-Ryeskovvej), (Køge Kommune).

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

§ 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 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).
 - a) 400 kV forbindelse fra H. C. Ørstedsværket mod Sverige via Amagerværket (København, Gladsaxe og Gentofte kommuner).
- 3) Naturgasanlæg:
 - a) Kompressorstation på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune).
 - b) Transmissionsledning fra Helsingør til Lynge (Helsingør, Fredensborg og Allerød kommuner).
 - c) Transmissionsledning fra Køge til Sonnerup (Køge Kommune).

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

Støjkonsekvensområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup og Roskilde Lufthavn, Tune

§ 31. Den kommunale planlægning skal respektere støjzoner ved Københavns Lufthavn, Kastrup og ved Roskilde Lufthavn, Tune, som er vist på kortbilag T, U, V og X.

Københavns Lufthavn, Kastrup

§ 32. Københavns Lufthavns arealer i Kastrup er vist med tæt skravering på kortbilag T. Arealerne skal anvendes til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafik anlæg, 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.

Roskilde Lufthavn, Tune

§ 33. I støjkonsekvensområdet ved Roskilde lufthavn, der er vist på kortbilag X, er der i landzone nedenstående begrænsninger på arealanvendelsen, medmindre det kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed:

- 1) Hvis støjbelastningen overstiger 50 dB, kan der ikke gives tilladelse til udlæg af rekreative områder med overnatning. Ved opførelse af ny boligbebyggelse bør det sikres, at det indendørs støjniveau fra lufthavnen ikke overstiger følgende grænseværdier i soverum: LAeq, 24h = 30dB og LAmx = 45 dB.
- 2) Hvis støjbelastningen overstiger 55 dB, kan der ikke gives tilladelse til opførelse af ny boligbebyggelse. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Endvidere kan der ikke gives tilladelse til etablering af rekreative områder. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Industrivirksomheder samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.
- 3) Hvis støjbelastningen overstiger 60 dB, kan der ikke gives tilladelse til opførelse af (spredt)

bebyggelse i det åbne land.

- 4) Inden for området med særlige restriktioner omkring Roskilde Lufthavn, som er vist ved lodret skravering på kortbilag X, kan der som hovedregel ikke gives tilladelse til opførelse af ny boligbebyggelse. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Støjføl-

somme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Industrivirksomheder samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.

Kapitel 8 - Ikrafttræden

§ 34. Landsplandirektivet træder i kraft den 26. juni 2017. 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.

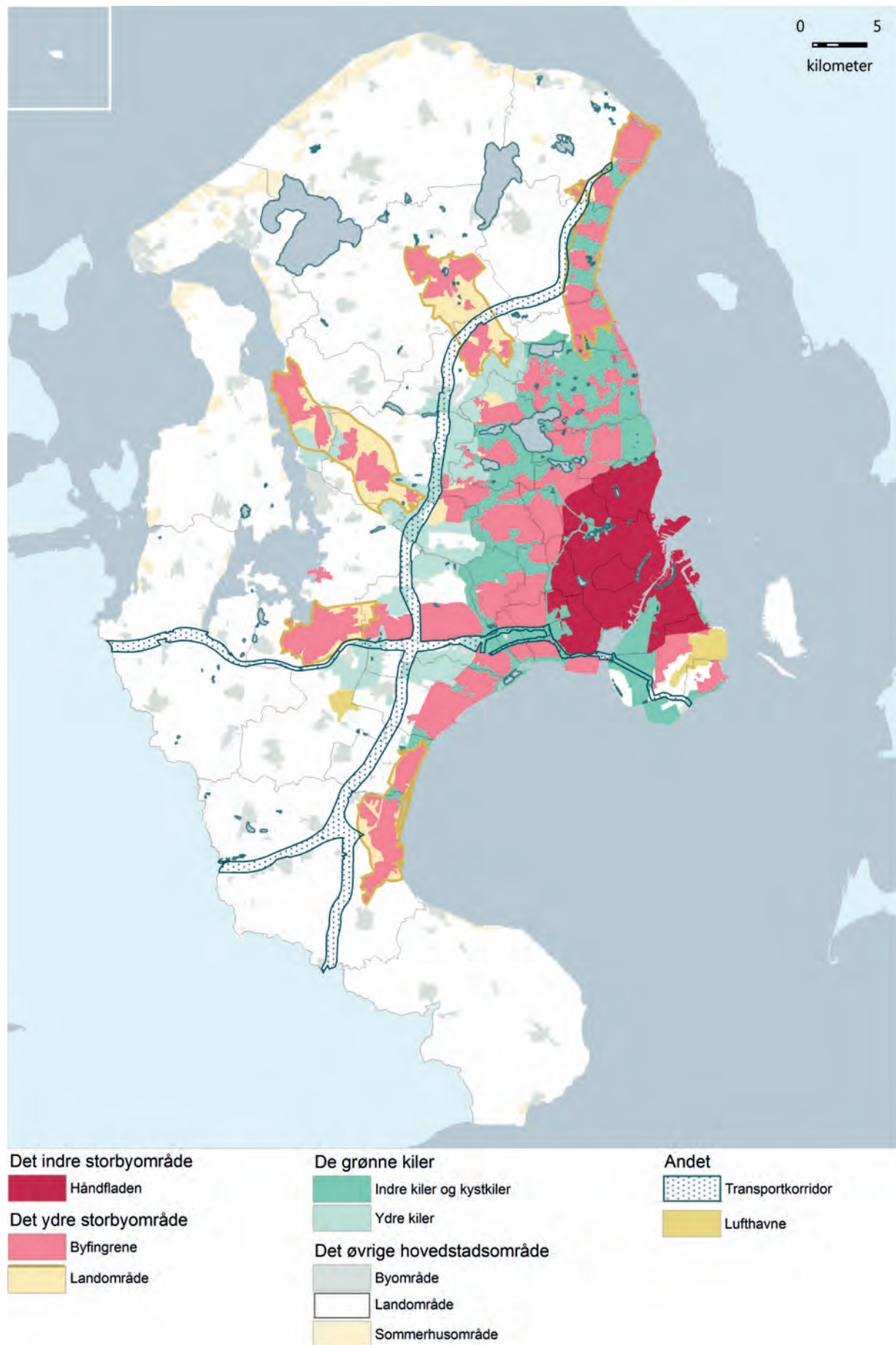
Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1037 af 9. august 2013 om hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2013) ophæves.

Erhvervsministeriet, den 19. juni 2017

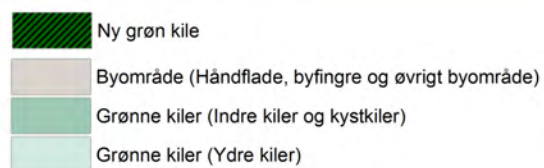
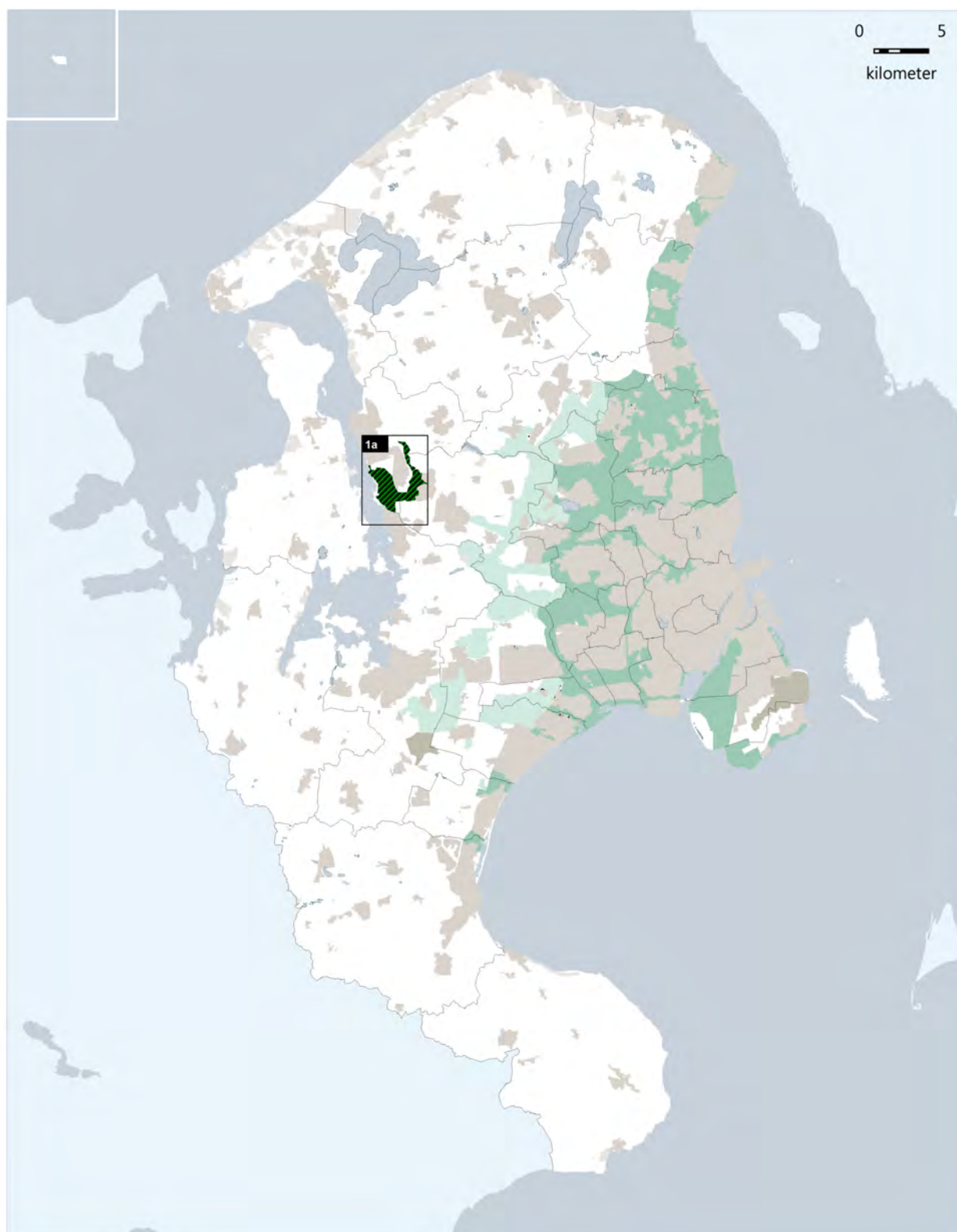
Brian Mikkelsen

/ Sigmund Lubanski

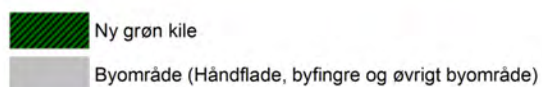
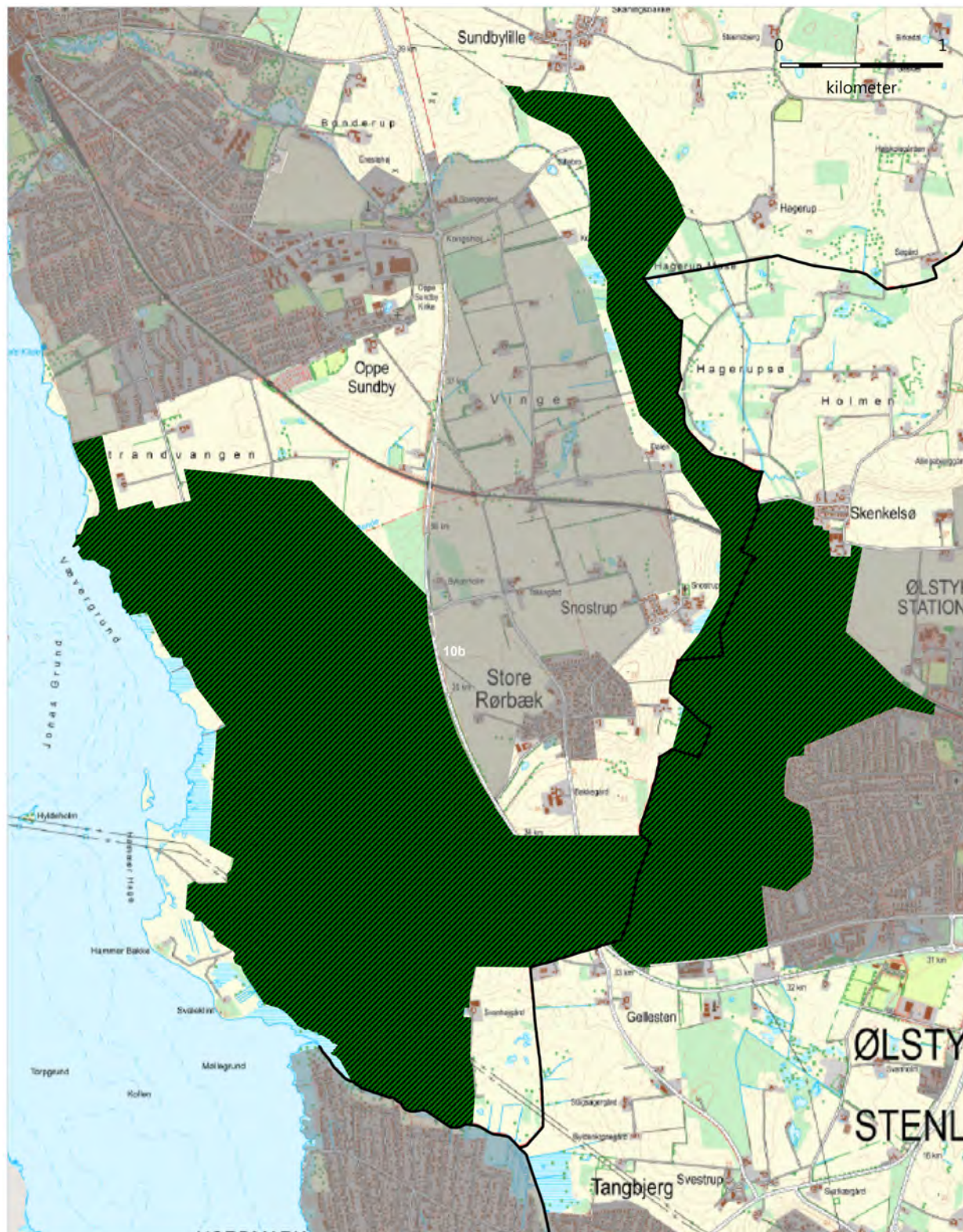
Kortbilag A: Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper



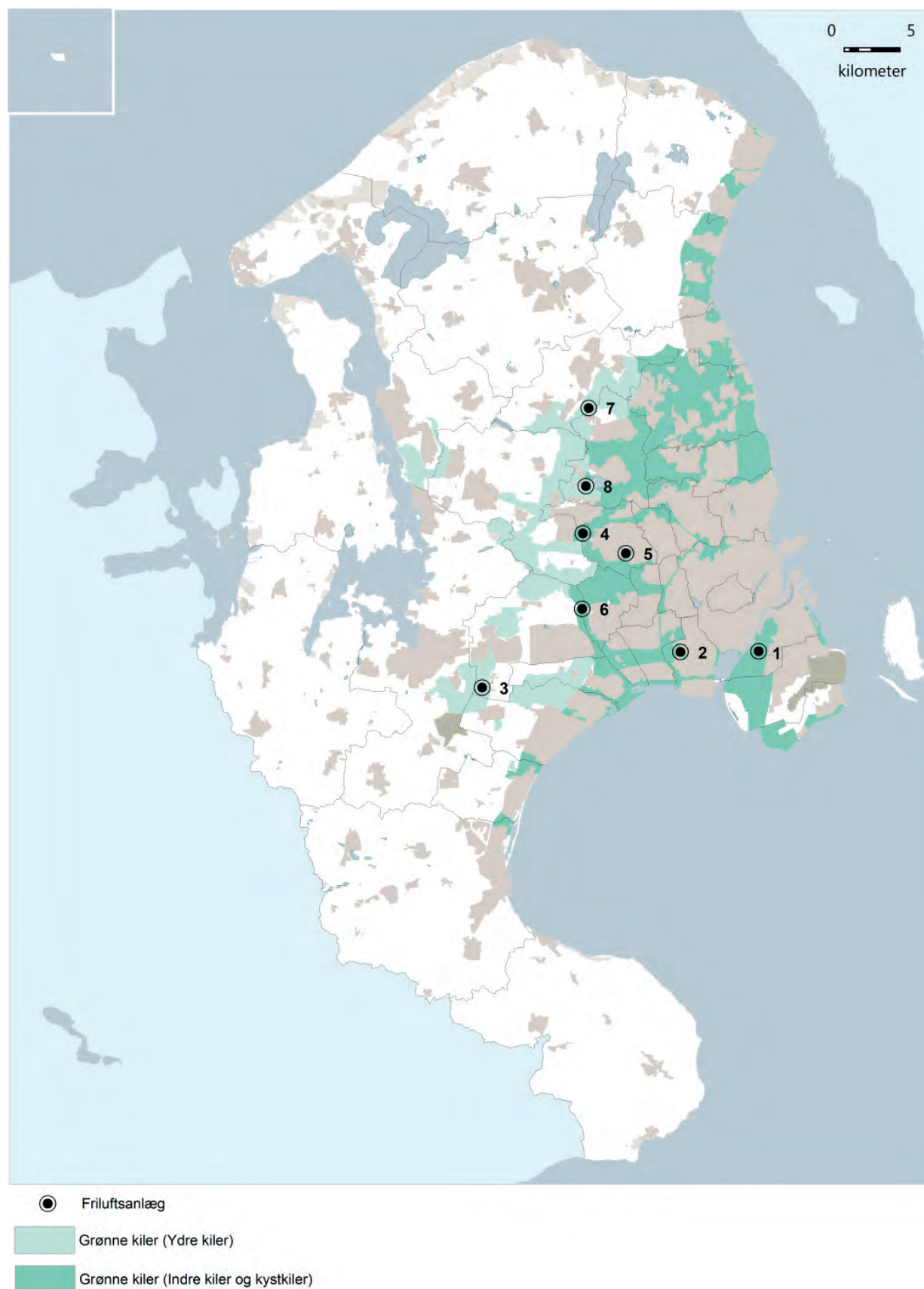
Kortbilag B: Grønne kiler – oversigtskort



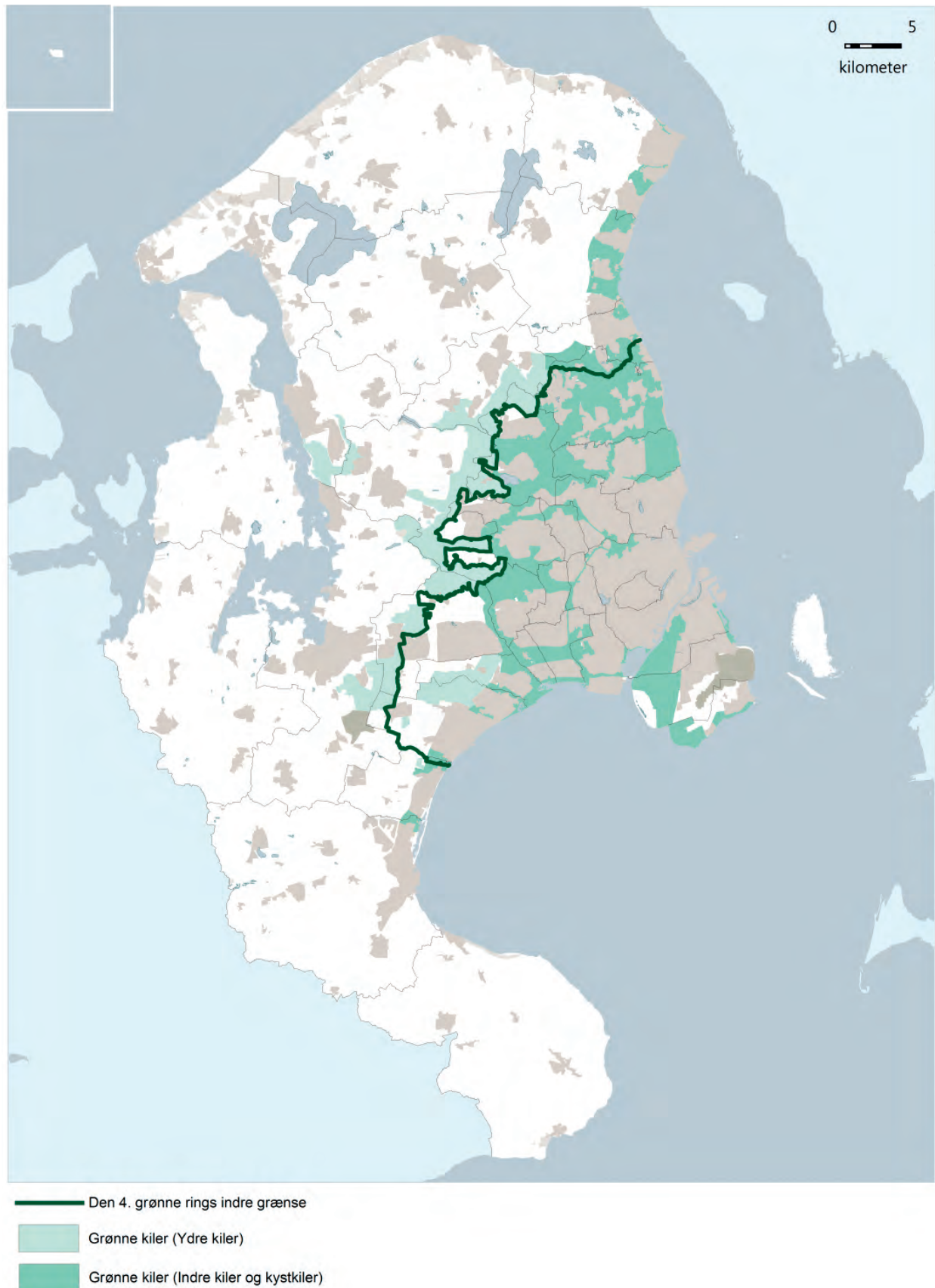
Kortbilag B.1a: Ny grøn kile - detailkort



Kortbilag C: Mulige placeringer af friluftsanlæg i grønne kiler



Kortbilag D: Den 4. grønne rings indre grænse



Kortbilag E: Grønne bykiler



Bilag F: Stationer - oversigt

Knudepunktsstationer (Se kortbilag G)

Allerød
Bagsværd
Ballerup
Birkerød
Buddinge
Danshøj
DR-byen ("Universitetet")
Dybbølsbro
Farum
Favrholm Station
Flintholm
Frederiksberg
Frederikssund
Friheden
Glostrup
Greve
Hellerup
Helsingør
Herlev
Hillerød
Hundige
Høje Taastrup
Ishøj
Islands Brygge
Kildedal
Klampenborg
Kokkedal
Kongens Nytorv
København H
Køge
Køge Nord
Lufthavnen
Lyngby
Nordhavn
Ny Ellebjerg
Nørrebro
Nørreport
Roskilde
Ryparken
Rødovre
Rådhuspladsen
Solrød Strand
Svanemøllen
Trekroner
Tårnby
Valby
Vesterport
Ølstykke
Ørestad
Østerport

Øvrige stationer

Aksel Møllers Have
Albertslund
Amagerbro
Amager Strand
Avedøre
Bella Center
Bernstorffsvej
Bispebjerg
Brøndby Strand
Brøndbyøster
Carlsberg
Charlottenlund
Christianshavn
Dyssegård
Egedal
Emdrup
Enghave Brygge
Enghave Plads
Espergærde
Fasanvej (Solbjerg)
Femøren
Forum
Frederiksberg Allé
Fuglebakken
Gammel Strand
Gentofte
Grøndal
Havneholmen
Hareskov
Hedehusene
Holte
Humblebæk
Husum
Hvidovre
Islev
Jersie
Jyllingevej
Jægersborg
Karlsunde
Kastrup ("Den Blå Planet")
KB Hallen
Kildebakken
Krydstogtkaj
Langgade
Lergravsparken
Levantkaj
Lindevang
Malmparken
Marmorkirken
Mozarts Plads

Måløv Station
Nivå
Nuuk's Plads
Nørrebros Runddel
Ordrup
Orientkaj
Peter Bangsvej
Poul Henningsens Plads
Rungsted Kyst
Sjælør
Skjolds Plads
Skodsborg
Skovbrynet
Skovlunde
Sluseholmen
Snekkersten
Sorgenfri
Stengården
Stenløse
Sundby
Sydhavn
Trianglen
Taastrup
Vallensbæk
Vangede
Vanløse
Vedbæk
Veksø
Vestamager
Vibenhush Runddel
Vigerslev Allé
Vinge Station
Virum
Værløse
Ølby
Øresund
Ålholm
Åmarken

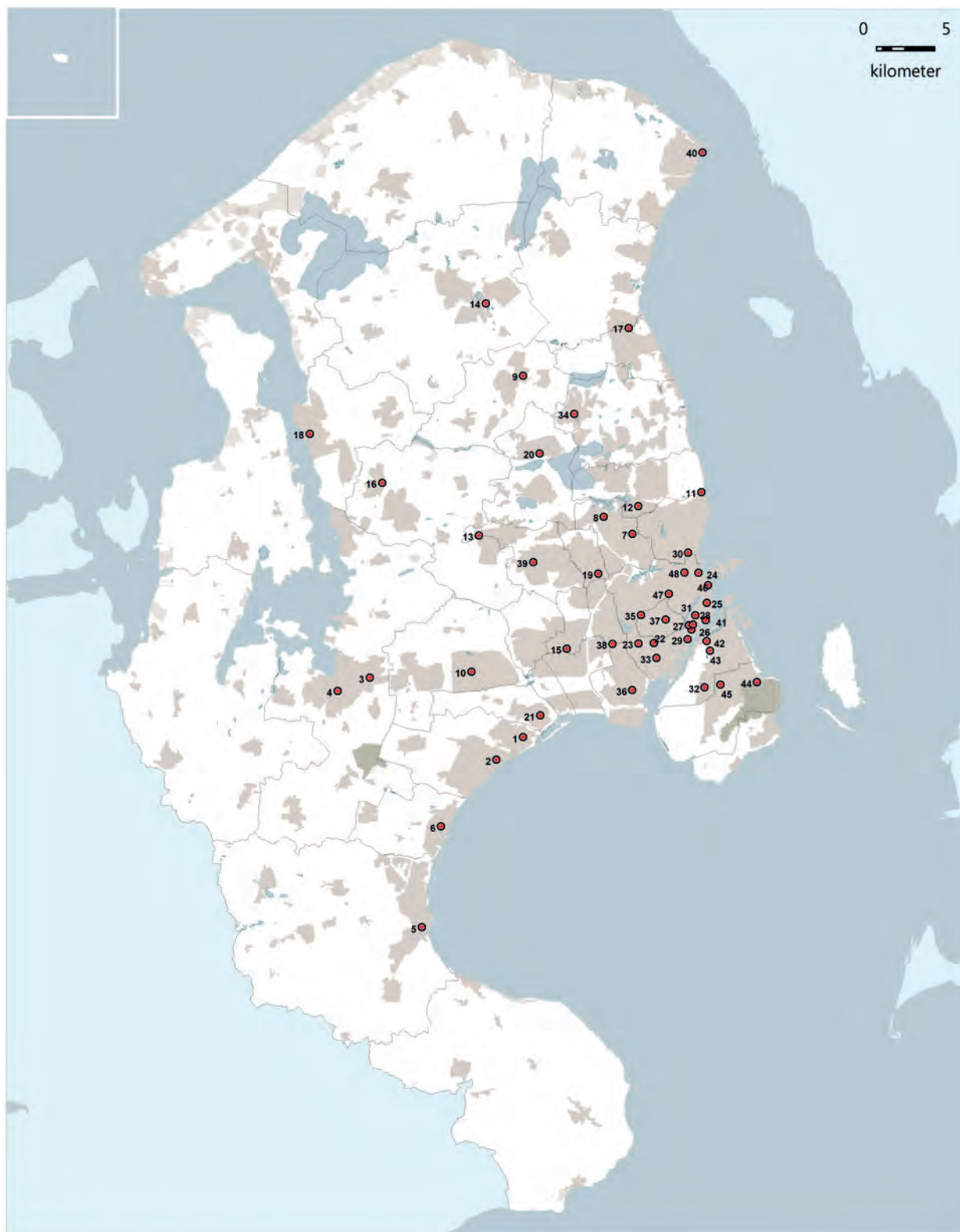
Priorparken *

Note:

Ikke anlagte, men besluttede stationer er angivet i kursiv. Navngivning og placering på den kommende Ring 3-letbane fremgår af kortbilag H.

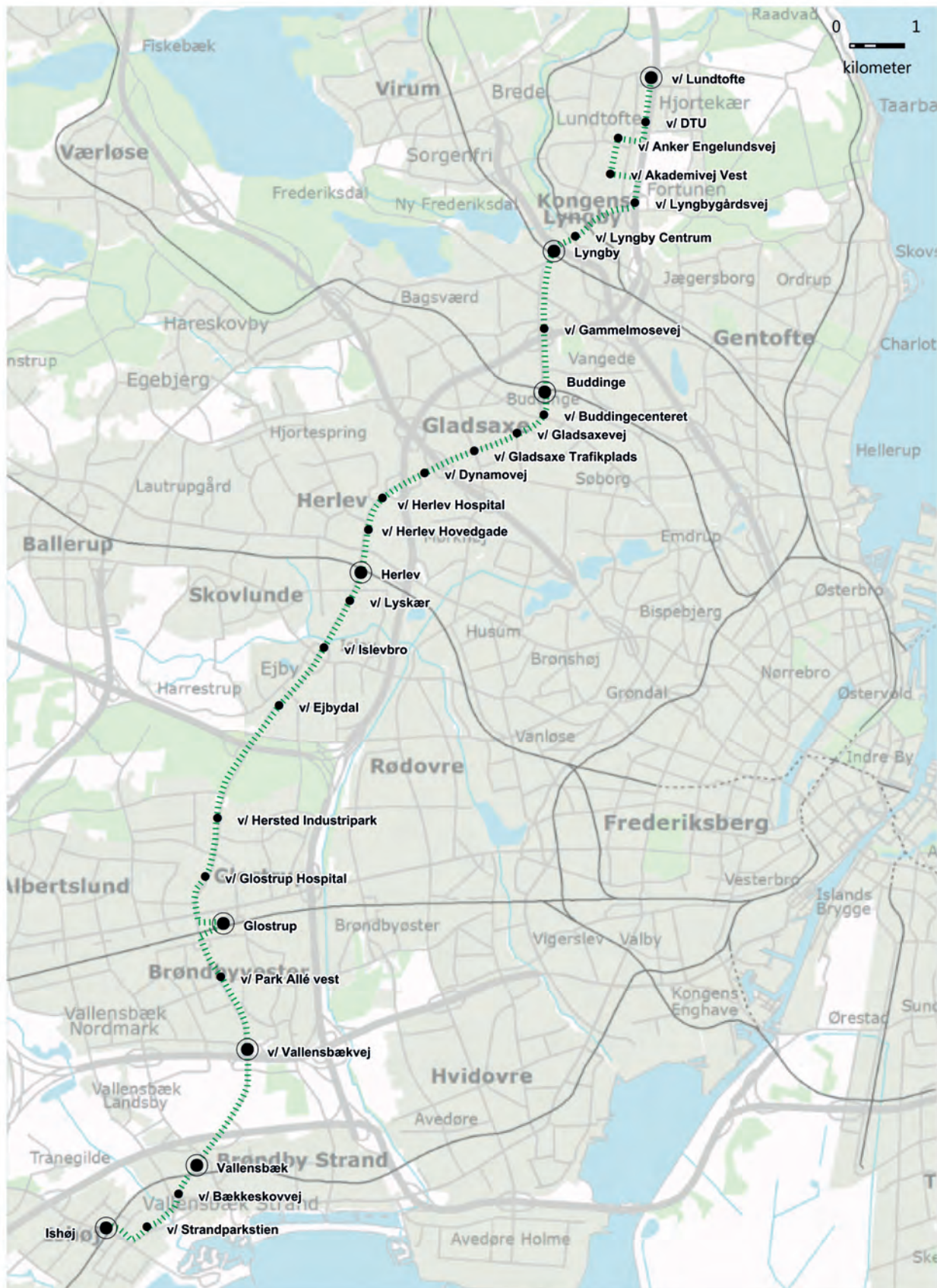
* Der er ikke truffet beslutning om anlæg af en eventuelt kommende station ved Priorparken.

Kortbilag G: Knudepunktstationer

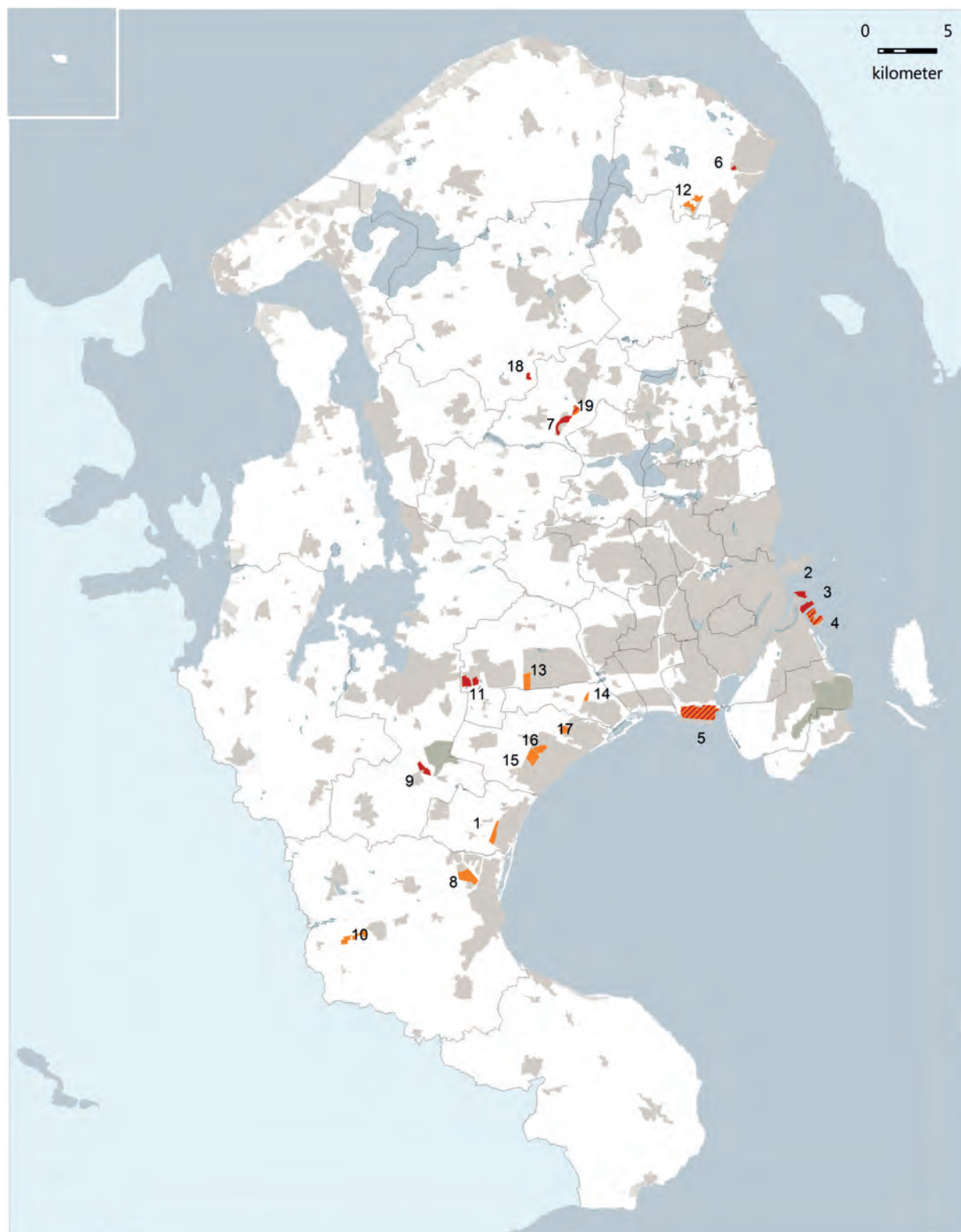


1. Hundige 2. Greve 3. Trekroner 4. Roskilde 5. Køge 6. Solrød Strand 7. Buddinge 8. Bagsværd 9. Allerød 10. Høje Taastrup 11. Klampenborg 12. Lyngby
 13. Kildedal 14. Hillerød 15. Glostrup 16. Ølstykke 17. Kokkedal 18. Frederikssund 19. Herlev 20. Farum 21. Ishøj 22. Valby 23. Danshøj 24. Svanemøllen
 25. Østerport 26. København H 27. Vesterport 28. Rådhuspladsen 29. Dybbølsbro 30. Hellerup 31. Nørreport 32. Ørestad 33. Ny Ellebjerg 34. Birkerød 35. Flintholm
 36. Friheden 37. Frederiksberg 38. Rødovre 39. Ballerup 40. Helsingør 41. Kongens Nytorv 42. Islands Brygge 43. DR Byen 44. Lufthavnen 45. Tårnby 46. Nordhavn
 47. Nørrebro 48. Ryparken

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



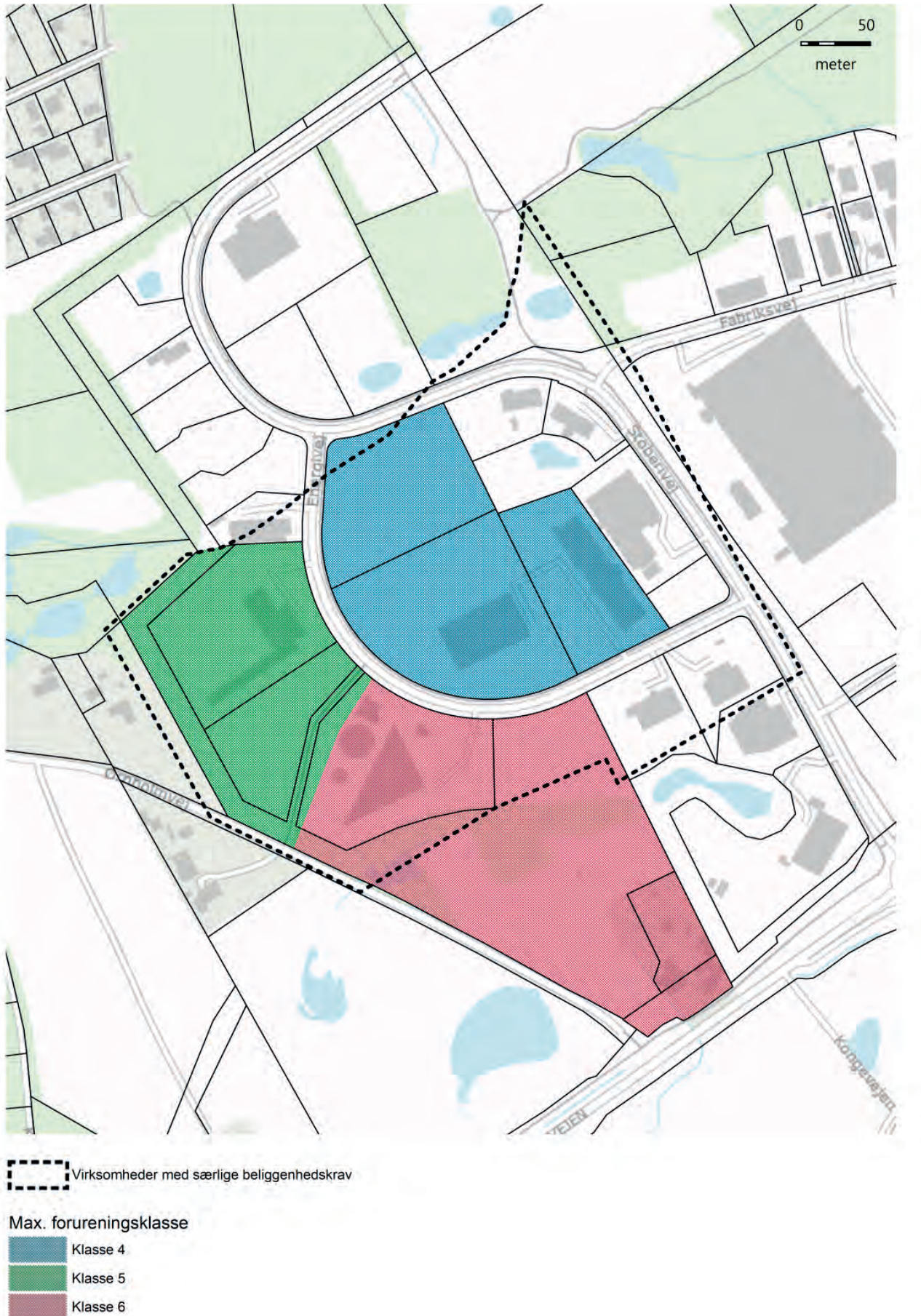
Kortbilag I: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv



- Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7)
- Områder forbeholdt transport- og distributionserhverv
- Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7) og/eller til transport- og distributionserhverv

1. Solrød 2. Refshaleøen 3. Amagerværket/Amagerforbrændingen 4. Prævestenen 5. Avedøre Holme 6. Rørtang 7. Vassingerød 8. Nordhøj
9. Gadstrup Erhvervspark 10. Bjæverskov Vest 11. Hedehusene Vest 12. Kvistgaard Nord og Oldenvej Erhvervsområde 13. Høje-Taastrup TransportCenter 14. Ishøj
15. Greve Main 16. Ventrupparken 17. Kildebrønde Syd 18. Uvelse 19. Ny Vassingerød Nord/Farremosen

Kortbilag I.1: Zonering af område 6 - Rørtang



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

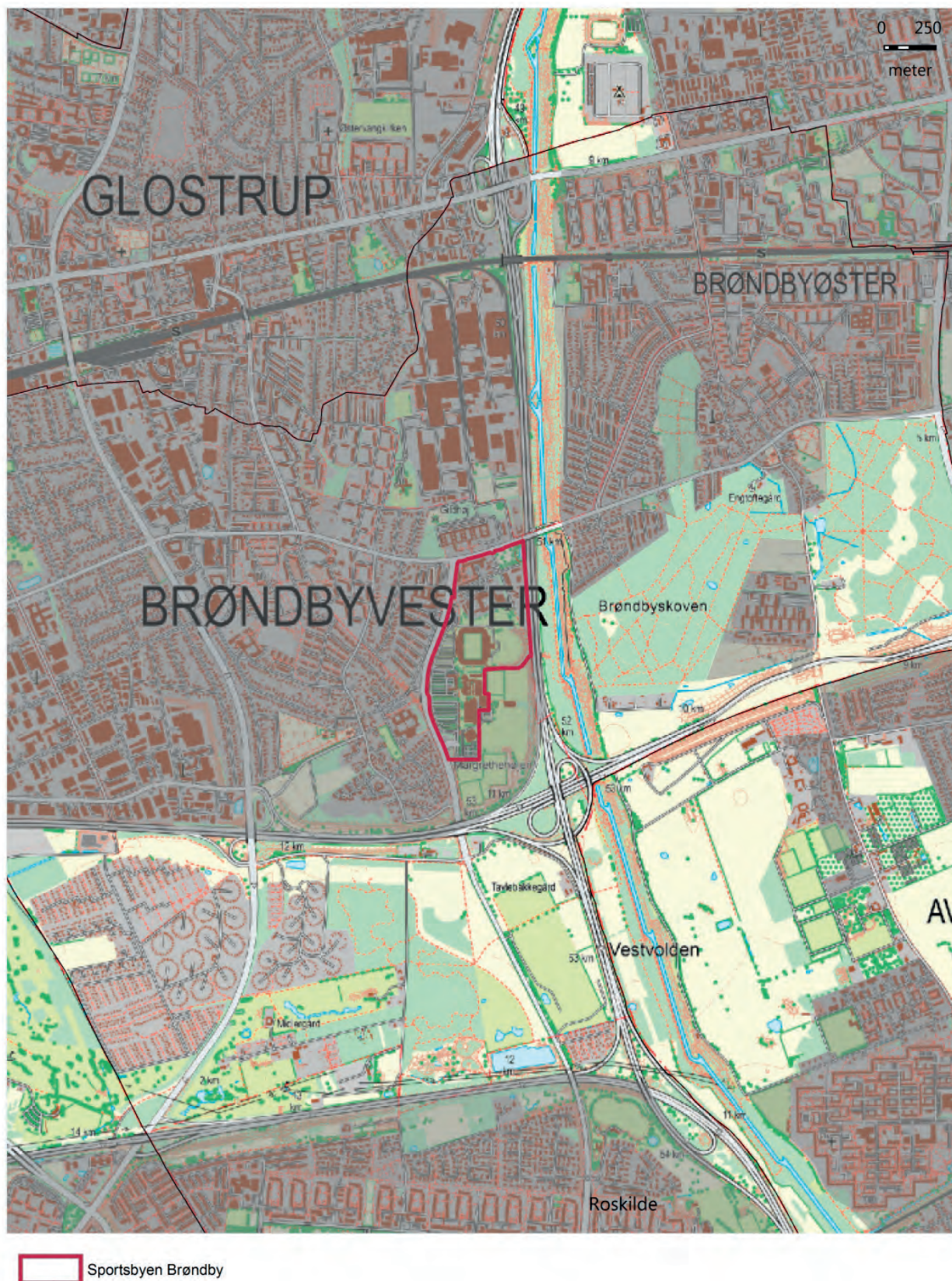


Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone

1. Krydstogtterminal 2. Opfyldt areal til Øresundsbanen 3. Kraftværkshalvøen 4. Opfyldt havnebassin

The map shows the Roskilde area with the DTU Risø Campus and Forskerpark highlighted in red. Key locations labeled include Lille Valby, Store Valby, Møgelhøj, and Roskilde. The map also shows the coastline of the Baltic Sea (Blådtage) and the location of the DTU Risø Campus. A scale bar indicates distances up to 250 meters.

Kortbilag M: Sportsbyen Brøndby



Kortbilag N: Reservationer til transportkorridorer



Kortbilag O: Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg



Kortbilag P: Reservationer til overordnede vejanlæg



Kortbilag Q: Reservationer til overordnede transport/pendlercykelstier, herunder cykelsuperstier



-  Eksisterende og planlagte cykelsuperstier
-  Øvrige eksisterende overordnede cykelstier med regional betydning
-  Planlagte overordnede cykelstier med regional betydning
-  "Missing links" (manglende endnu ikke planlagte strækninger)

Kortbilag R: Reservationer til overordnede rekreative stier



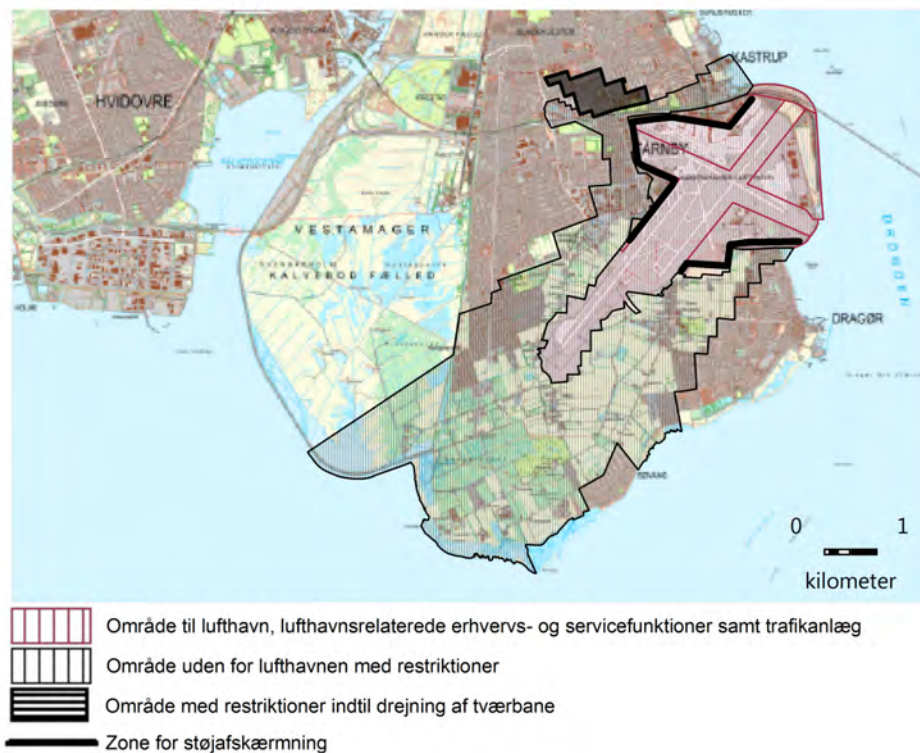
Kortbilag S: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg



Kortbilag S.1: Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning



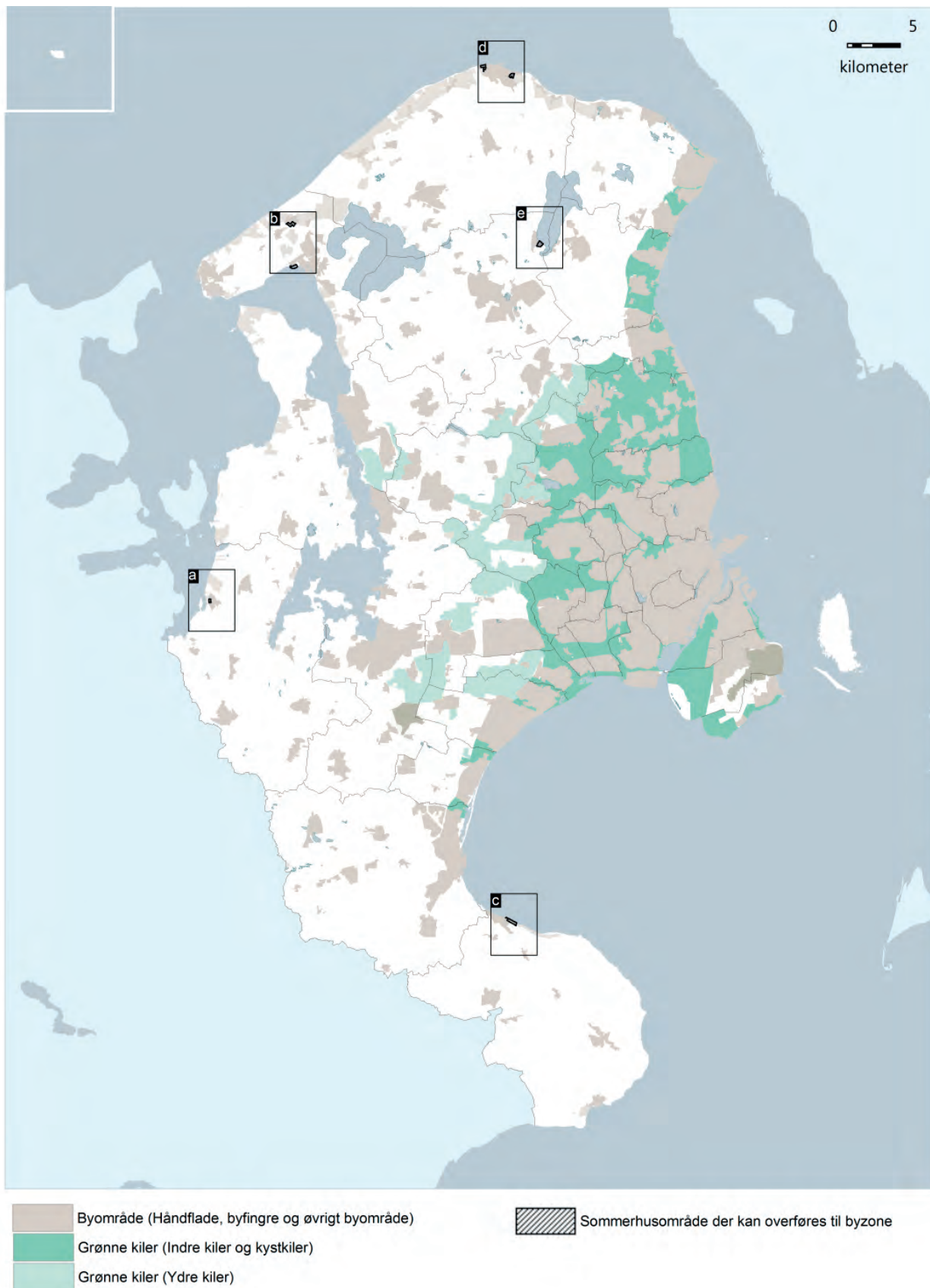
Kortbilag T: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup



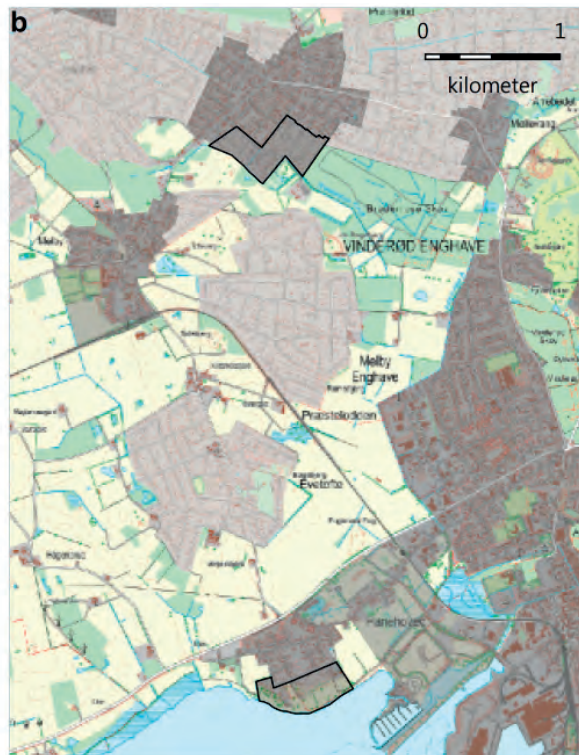
Kortbilag U: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup



Kortbilag Y: Sommerhusområder der kan overføres til byzone - oversigtskort



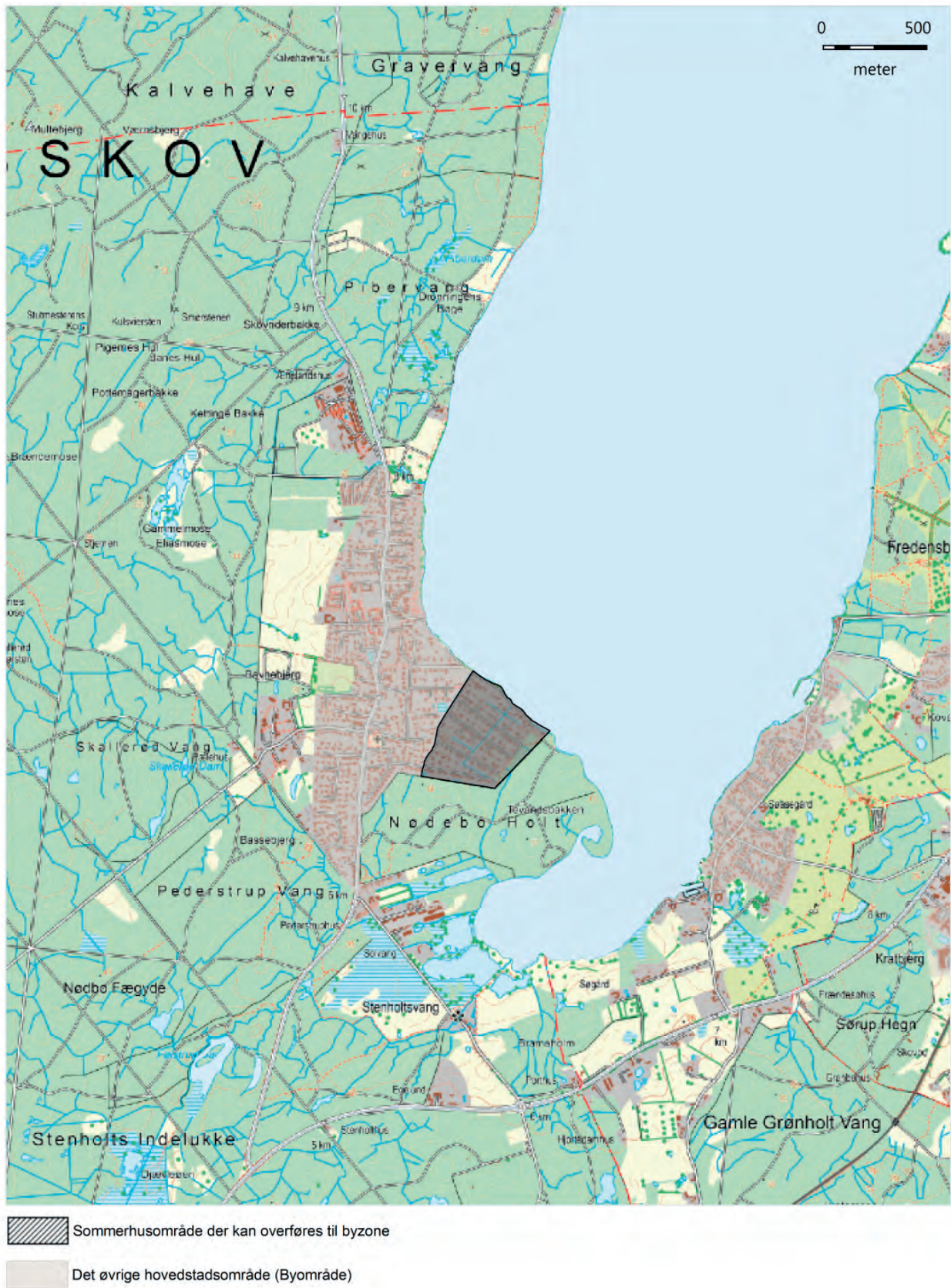
Kortbilag Y.1a-d: Sommerhusområder i kystnærhedszonen der kan overføres til byzone - detailkort



-  Sommerhusområde der kan overføres til byområde
-  Det øvrige hovedstadsområde (Byområde)
-  Det øvrige hovedstadsområde (Sommerhusområde)

Note:
Sommerhusområder hvor kommuner har mulighed for at gennemføre en lokal høring og afstemning om overførsel af områderne til byzone.

Kortbilag Y.1e: Indenlandsk sommerhusområde, der kan overføres til byzone – detailkort



Vejledning til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning

(Fingerplan 2017 - landplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

Bemærkninger til regler i Fingerplan 2017

Almindelige bemærkninger

Landsplandirektivet for hovedstadsområdets planlægning - Fingerplan 2017 - 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 2017 bygger videre på og er en revision af Fingerplan 2013. Fingerplan 2017 erstatter reglerne i Fingerplan 2013. Revisionen er gennemført med afsæt i forslag fra kommuner. Den 26. april 2016 blev de 34 kommuner i hovedstadsområdet inviteret til at indsende forslag til afgrænsede ændringer, der aktuelt trænger sig på og kan bidrage til vækst og udvikling i hovedstadsområdet under hensyntagen til natur og miljø, derunder de grønne kiler.

Ved fristens udløb den 25. maj 2016 havde Erhvervsstyrelsen modtaget i alt 152 forslag indsendt af 31 af de 34 kommuner i hovedstadsområdet. 59 af disse forslag imødekommes - enten fuldt ud eller på supplerende betingelser.

Der er stor variation i de forslag, der er imødekommet og har krævet ændringer af Fingerplanen. Flere kommuner får mulighed for at udlægge nye

arealer til erhverv. Der er i de fleste tilfælde tale om udlæg, som er nødvendige for, at en eksisterende virksomhed kan udvikle sig i et givent område. I et enkelt tilfælde er der tale om udlæg øremærket til transport- og logistikvirksomheder.

En række kommuner får mulighed for at udlægge nye arealer til boliger i et hovedstadsområde, hvor efterspørgslen efter boliger mange steder er stor.

Enkelte kommuner får mulighed for at gennemføre en proces om overførsel af specifikke, kystnære sommerhusområder til byzone. Det er en mulighed, der åbnes for med den moderniserede planlov. Der er i alle tilfælde tale om sommerhusområder, som grænser umiddelbart op til byzone. Hørings- og afstemningsprocessen ved en eventuel overførsel skal gennemføres i overensstemmelse med den moderniserede planlovs regler.

En kommune får ligeledes mulighed for at gennemføre en overførsel af et sommerhus udenfor kystnærhedszonen til byzone. Også her er der tale om et sommerhusområde, der grænser umiddelbart op til byzone.

I enkelte kommuner gennemføres små justeringer af de grønne kiler. Herudover udlægges der efter §

16, stk. 3 et større nyt kileareal i den ydre Frederiks-sundfinger omkring Vinge.

I enkelte kommuner foretages der justeringer af transportkorridorer og reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg. Desuden ophæves en række reservationer, primært som følge af igangværende eller afsluttede anlægsarbejder på de reserverede arealer.

Endelig indeholder Fingerplan 2017 en række tekniske justeringer, der overvejende indebærer en tilpasning af byzone i de ydre byfingre til kommuneplanerne.

Med Fingerplan 2017 sker der ikke grundlæggende ændringer af bestemmelser i Fingerplan 2013. Fingerplan 2017 fastholder således bl.a. udformningen af stationsnærhedsbestemmelserne fra Fingerplan 2007 og 2013. Endvidere foretages der, som nævnt, ikke væsentlige indskrænkninger af Fingerplanens grønne kiler.

Fingerplan 2017 indeholder ikke regler vedrørende detailhandel i hovedstadsområdet. Disse regler er fortsat fastlagt i Landsplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet (5. november 2008).

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 Stevn 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 omfatter Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner samt de dele af de nære forstadskommuner, der er beliggende inden for Motorvejsringvej 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 byomdannelsemuligheder. 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 kommunerne efter nærmere angivne regler har råderum til at udlægge ny byzone. Det er således i den kommunale planlægning, at byudviklingsinteressen i disse landområder skal afvejes med andre arealinteresser, fx hensyn til natur, landskab og drikkevand.

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, Fredens-

borg, 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.

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

De grønne kiler i Fingerplan 2017 er fastlagt stort set svarende til de grønne kiler i Fingerplan 2007 og 2013. I enkelte tilfælde gennemføres dog små justeringer af grønne kiler. Herudover udlægges der i medfør af § 16, stk. 3 et større nyt kileareal i den ydre Frederikssundfinger, jf. kortbilag B og B.1a.

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.

Med landsplandirektivet om afgrænsning og ramme for anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse (1. juli 2009) blev Hjortespringkilen forlænget, så den omfatter de centrale arealer på Værløse Flyveplads.

Der er grønne kiler i alle hovedstadsområdets kommuner, bortset fra Frederiksberg, Hillerød, Gribskov, Halsnæs, Lejre og Stevn 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. På arealer i det øvrige hovedstadsområde, der er placeret inden for den 4. grønne rings indre grænse, er det ikke muligt at udlægge ny byzone, jf. reglerne i § 22, stk. 1, nr. 4.

Det øvrige hovedstadsområde omfatter Gribskov, Halsnæs, Lejre og Stevn 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, regionaltoget, metro og letbaner samt et tilknyttet overordnet vejnet, mens arealerne mellem byfingrene friholdes som grønne kiler til regionale friluftsmål og jordbrug.

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

Ad § 3, stk. 1, nr. 1

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

Det er baggrunden for, at kommunerne med Fingerplan 2007 og 2013 fik et stort råderum til at udlægge ny byzone i det ydre storbyområde, råderum som videreføres og udvides i Fingerplan 2017. Der er desuden betydelige byomdannelsesmuligheder i håndfladen og i de indre dele af byfingrene, hvor det ikke er muligt at udlægge ny byzone. Også i de ydre dele af byfingrene er der omdannelsesmuligheder inden for eksisterende byområder.

På længere sigt kan der eventuelt blive tale om at udvide det ydre storbyområde med forlængelser af byfingre. Forlængelse af byfingre skal koordineres med den trafikale infrastruktur, herunder især betjeningen med kollektiv transport af en standard svarende til stationerne på det overordnede bane-net i de nuværende byfingre.

Ad § 3, stk. 1, 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. Rækkefølgeplanlægningen 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, stk. 1, 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.

Planlægning for udlæg af ny byzone skal 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 § 5, stk. 4, det vil sige nærværende

landsplandirektiv (Fingerplan 2017) samt øvrige landsplandirektiver for arealer i hovedstadsområdet.

Planlægningen skal samlet sikre, at der er et godt og varieret udbud af byggemuligheder til forskellige formål i hovedstadsrådets 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, stk. 1, nr. 4

Rækkefølgebestemmelser skal bidrage til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med hovedstadsrådets 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 forskellige egne af hovedstadsområdet i planperioden.

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, stk. 1, nr. 5

Bestemmelsen er videreført fra Fingerplan 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 hovedstadsrådets udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen.

Planlovens bestemmelser for hovedstadsrådets 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, jf. også de almindelige bemærkninger til landsplandirektivet.

Ad § 6, stk. 1, nr. 2

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 4

Den gode tilgængelighed med kollektiv transport i de stationsnære områder skal udnyttes, således at mange rejsemål samles inden for gangafstand fra stationerne. Det kræver opmærksomhed omkring anvendelse og bebyggelsestætheder i de stationsnære områder. Endvidere kræver det opmærksomhed om bymæssige kvaliteter, der gør de stationsnære områder attraktive som arbejds- og bosted, herunder arkitektur, kulturarv, byrum mv.

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

Minimumsnormer for bebyggelsestætheder kendes fra andre 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 knudepunktstationer fastholdes til sådanne formål, selv når der er et udbygningsmæssigt pres for andre byfunktioner.

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 5

Det er vigtigt for hovedstadsområdets konkurrenceevne og funktionalitet, at der findes lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav. 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 gav Fingerplan 2013 som noget nyt kommunerne mulighed for at zonere de udpegede arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, således at delområder kan forbeholdes til virksomheder i lavere miljøklasser. Denne mulighed fastholdes med Fingerplan 2017. Formålet med zoneringen er at undgå nabokonflikter i områderne, at sikre fortsatte lokaliseringsmuligheder for miljø- og transporttunge virksomheder og at sikre udviklingsmulighederne for eksisterende virksomheder. Zoneringen fastlægges i den kommunale planlægning efter forudgående aftale med staten. Zoneringen skal efterfølgende indarbejdes i Fingerplanen, således at der fortsat findes et regionalt overblik over lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

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 stier 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 lidt forskellig grad af offentlig tilgængelighed. Visse områder er nødt til at være lukkede om natten, og cykling er ikke tilladt. Det skyldes bl.a. hensyn til risikoen for hærværk og konflikter mellem gående og cyklende.

Hovedparten af de grønne bykiler er omfattet af fredninger, som indeholder bestemmelser for bebyggelse og arealanvendelse. Fingerplan 2017 tilsidesætter ikke bestemmelser i gældende fredninger eller lokalplaner. Enkelte af de udpegede bykiler omfatter arealer, der ikke er fredet. I disse tilfælde skal arealanvendelsen respektere områdets karakter af grøn kile, idet der kan etableres mindre anlæg til alment friluftsliv.

Bestemmelsen om at de grønne bykiler overvejende forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og

fritidsformål betyder, at der i særlige tilfælde kan ske ændret anvendelse og nybyggeri.

I Botanisk Have er der således 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. 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. Ved Fælledparken og Assistens Kirkegård skal der kunne ske anlæg af de planlagte metrostationer. Assistens Kirkegård kan fortsat opretholdes som kirkegård med rekreativ værdi og offentlig adgang. 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.

Ad § 6, stk. 2

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

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

Folketinget vedtog den 8. juni 2016 en anlægslov for en letbane i Ring 3, der fastlægger den endelige linjeføring for letbanen med angivelse af stands-

ningssteder mv. Fingerplanen giver kommunerne mulighed for at afgrænse stationsnære områder omkring de aftalte standsningssteder, som er vist i bilag H, og mulighed for at planlægge for en intensiv anvendelse af disse områder. Hvis der træffes politiske beslutninger om placering og anlæg af nye stationer, optages stationerne umiddelbart i bilag H uden et nyt landsplandirektiv.

Det er kommunernes opgave at afgrænse de stationsnære områder. Området inden for gangafstande op til 600 m fra stationen betegnes som det "stationsnære kerneområde". Afgrænsningen af det stationsnære kerneområde sker ligeledes i den kommunale planlægning. Større kontorbygninger med over 1.500 etagemeter skal fortrinsvis placeres i det stationsnære kerneområde.

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

Uden for centralkommunerne benytter 40-60 % bil til større arbejdspladser lokaliseret inden for 600 m fra en velbetjent knudepunktstation, mens det ved almindelige stationer er omkring 65 %. Uden for de stationsnære områder med gangafstande på over 600 m benytter 75-85 % bil.

De anførte intervaller - fx mellem 40 % til 60 % ved en velbetjent knudepunktstation - afspejler, at bilbenyttelsen også afhænger af personalesammensætning og virksomhedstype. Er der tale om en bank- eller forsikringsvirksomhed eller offentlig administration, vil det være ca. 40 % som benytter bil, hvis virksomheden er beliggende inden for gangafstand ved en velbetjent knudepunktstation, mens det vil være op mod 60 %, hvis der er tale om eksempelvis et rådgivende ingeniørfirma.

Ad § 6, stk. 3

Listen er videreført fra Fingerplan 2013 og 2007.

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:

1. 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.
2. En beskrivelse af de trafikale effekter.
3. En angivelse af, hvorledes der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler (parkeringsnormer, gangstier, firmacykler, tilbringerordninger med bus osv.) med henblik på at sikre 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 m² etageareal erhvervsbyggeri. Uden for centralkommunerne i håndfladen må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri. Ved knudepunktstationer uden for kerneområdet dog højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri.

De ovenfor angivne eksempler på parkeringsnormer for erhvervsbyggeri svarer til maksimalt 2 parkeringspladser for hver 3 kontoransatte ved almindelige stationer, 2 parkeringspladser for hver 5 ansatte ved knudepunktstationer 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.

Bestemmelser om maksimum antal parkeringspladser kendes herhjemme bl.a. fra Københavns

Kommuneplan. De kendes også fra mange andre europæiske byer.

Ad § 6, stk. 5

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. 6

Tre områder videreføres fra Fingerplan 2013. På Prøvestenen er der mulighed for lokalisering af havnerelateret transport- og distributionserhverv.

Ad § 6, stk. 7

Amager Strandpark og Kastrup Strandpark bibeholdes, som i Fingerplan 2013, fortsat som grøn kile i Fingerplan 2017 på grund af områdernes karakter af et selvstændigt sammenhængende og åbent kystlandskab.

Ad § 6, stk. 8

For de nærmere anvendelsesbestemmelser henvises til lov nr. 632 af 14. juni 2011.

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 2017.

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 klimatilpasnings-foranstaltninger 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

De almene bemærkninger og bemærkningerne til § 3 begrundet rækkefølgebestemmelser.

Alle nye større byudviklings- og byomdannelsesområder af regional betydning skal have rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning ud fra såvel overordnede som kommunale hensyn, herunder de formål, som er angivet i § 3 stk. 1, 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.

Det er hensigtsmæssigt, at kommunerne allerede i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til kommuneplaner eller kommuneplantillæg, som indeholder forslag til ny byudvikling eller byomdannelse af regional betydning, kontakter Erhvervsstyrelsen med henblik på at drøfte kommunens forslag til rækkefølgeangivelse. Tidlige kontakter vil kunne begrænse antallet af indsigelser.

Kapitel 4 - Det ydre storbyområde (Byfingrene)

Ad § 9

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

Ad § 10

Det fremgår af bemærkningerne til § 2, at kommunerne i det ydre storbyområde kan udlægge ny byzone i den kommunale planlægning efter en afvejning med de øvrige arealinteresser. Planlægning for ny byvækst skal respektere overordnede interesser og de hensyn, som søges tilgodeset med reglerne i § 11 og § 16.

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

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

Ad § 11

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

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 skal 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

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 4

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

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.

Ved knudepunktsstationer skal der tilstræbes en bebyggelsestæthed i rammeområder til kontor og centerformål på mindst 100, og i rammeområder til boligformål mindst 25 boliger pr. ha. Ved øvrige stationer skal der tilstræbes en bebyggelsestæthed for rammeområder til kontor og centerformål på mindst 100, og i rammeområder til boligformål på mindst 20 boliger pr. ha.

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 5

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. På den baggrund fastlægger Fingerplan 2017 en større, ny grøn kile i den ydre Frederikssundsfinger.

Ad § 11, stk. 1, nr. 6

Se bemærkninger til § 6, stk. 1, nr. 5.

I Fingerplan 2017 er der indarbejdet én zoner, som efter aftale mellem Helsingør Kommune og staten er gennemført i Rørtang (se kortbilag I1).

Ad § 11, stk. 1, nr. 7

Se bemærkningerne til § 11, stk. 1, nr. 6 samt § 6, stk. 1, nr. 5.

Fingerplan 2017 udpeger ét motorvejsnært areal ved Solrød, som forbeholdes transport- og distributionserhverv (se kortbilag I).

Ad § 11, stk. 2

Se de almene bemærkninger og 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. 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 beskrivelse 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 anvendes følgende parkeringsnormer:

- Der må maksimalt anlægges 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal erhvervsbyggeri.
- Ved knudepunktsstationer maksimalt 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri.

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

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

Ad § 11, stk. 5

Områderne er videreført fra Fingerplan 2013 og 2007. I nogle områder er der mulighed for etablering af transport- og distributionserhverv, jf. § 11, stk. 6.

Ad § 11, stk. 6

Med Fingerplan 2017 nyudpeges motorvejsnære arealer ved Solrød til transport- og distributionserhverv.

Avedøre Holme og Nordhøj var i Fingerplan 2007 udpeget som arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. På Avedøre Holme gav Fingerplan 2013 mulighed for også at lokalisere transport- og distributionserhverv. Nordhøj rummer Skandinavisk Transportcenter og har fra starten været forbeholdt transport- og distributionserhverv. Avedøre Holme og Trekantområdet i Ishøj ligger nær transmissionsnettet. Der kan derfor placeres tekniske anlæg o.l., som kan udnytte denne nærhed. Nyudpegningen i Solrød forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandinteressen, afvejes i kommuneplanlægningen.

Ad § 11, stk. 7

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

Hvis der gøres brug af udbygningsmulighederne på det anførte areal, skal kommunen foretage en reduktion af anden erhvervsrummelighed i kommunen svarende til forøgelsen af den planlagte rummelighed på arealet. Reduktionen skal foretages senest 4 år efter den påbegyndte realisering af udbygningsmulighederne på arealet.

Som led i den kommunale planlægning for arealet skal kommunen redegøre for, hvordan kommunen vil arbejde med virkemidler, der sikrer en trafikal adfærd blandt brugerne af ejendommen, der svarer til den trafikale adfærd i de stationsnære kerneområder. Det kan for eksempel være med et begrænset udbud af parkeringspladser, forskellige former for mobilitetsfremmende foranstaltninger, samt at kommunen, i takt med en udbygning på ejendommen, medvirker til at sikre en højere grad af direkte tilgængelighed til kollektiv trafik.

Ad § 12

Se bemærkningerne til § 7.

Ad § 13

Bestemmelsen viderefører 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.

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 besøgsmonstre, 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

De almene bemærkninger og bemærkningerne til § 3 og § 10 begrundet rækkefølgebestemmelser.

Alle nye større byudviklings- og byomdannelsesområder af regional betydning skal have rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning ud fra såvel overordnede som kommunale hensyn, herunder de formål, som er angivet i § 3 stk. 1, 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.

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

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 indarbejdes på den baggrund 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. Der gælder fortsat forskellige bestemmelser for hhv. de gamle og de nye grønne kiler.

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 m.m.

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 forbebyggelse 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 og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier. De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg 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 trafikkanlæg. 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 konsekvenserne for friluftsinteresserne.

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, kolonihaveområder og idrætsanlæg.

Ad § 18, stk. 2

Bestemmelsen viderefører reservationer af konkrete lokaliseringmuligheder fra HURs Regionplan 2005. Områderne, der er vist i kortbilag C, kan anvendes til forskellige friluftsanlæg, der kræver større bygninger eller er arealkrævende, fx golfbaner eller rideanlæg. Lokaliseringsområdet på Vestamager er fastlagt til friluftsaktiviteter som forudsat i de gældende fredninger. Giver fredningerne mulighed herfor, kan der alternativt etableres flere mindre anlæg. Øst for Byvej i Hvidovre kan der placeres idræts- og overnatningsanlæg.

Ad § 18, stk. 3

Flere lystbådehavne indgår i de grønne kystkiler. Der kan i lystbådehavne etableres mindre bygninger til funktioner knyttet til lystbådehavne, men ikke til overnatningsanlæg.

Ad § 18, stk. 5

I de dele af de grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationer til transportkorridorer, er der mulighed for at gennemføre anlæg til klimatilpasning under forudsætning af, at de rekreative og naturmæssige forhold som udgangspunkt, og i videst muligt omfang, styrkes. Lokale hensyn kan indebære alternative løsninger, som dog ikke må forringe områdets natur og rekreative værdier.

Det kan være regnvandssøer og kanaler, der kan bidrage til rekreativ værdi. En midlertidig deponering af regnvand i de grønne kiler kan fungere som midlertidige nedsivningsanlæg og dermed 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 eventuelt senere infrastrukturanlæg, pålægges normalt en fjernelsesklausul.

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 fritidsaktiviteter.

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 og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier.

De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg 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 trafikkanlæ.

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 friluftssiderne.

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 friluftsliv- 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 grusgravskrater, hvor terrænet har en sådan karakter, at omgivelserne ikke støjbelastes yderligere.

Ad § 19, stk. 2

Bestemmelsen opretholder reservationer af konkrete lokaliseringmuligheder i HUR's Regionplan 2005. 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

I de dele af de grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationer til transportkorridorer, er der mulighed for at gennemføre anlæg til klimatilpasning under forudsætning af, at de rekreative og naturmæssige forhold som udgangspunkt og i videst muligt omfang styrkes.

Lokale hensyn kan indebære alternative løsninger, som dog ikke må forringe området natur og rekreative værdier. Det kan være regnvandssøer og kanaler, der kan bidrage til rekreativ værdi. En midlertidig deponering af regnvand i de grønne kiler kan fungere som midlertidige nedsivningsanlæg og dermed 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. Mulighederne for at anvende de grønne kiler til klimatilpasning gælder også på Flyvestation Værløses areal.

Kapitel 6 - Det øvrige hovedstadsområde

Ad § 20

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad § 21

Afvejningen mellem byudviklingsinteresser og øvrige arealinteresser sker i den kommunale planlægning. Ny byzone kan udlægges, når nyudlæg i øvrigt respekterer de overordnede interesser og de hensyn, som søges tilgodeset med reglerne i § 22 og § 23 vedrørende byudviklingens lokale karakter, lokalisering og rækkefølgeangivelser.

Ad § 22, stk. 1, nr. 1

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

Planlovens bestemmelser adskiller sig ikke væsentligt fra dem, der er indgået i tidligere regionplanlægning. De indebærer, at der uden for fingerbyen skal vises tilbageholdenhed med byudviklingen. De grønne kiler skal helt friholdes for bymæssig bebyggelse, mens der i det øvrige hovedstadsområde kan ske en byudvikling af lokal karakter og primært i tilknytning til kommunecentrene.

Med Fingerplan 2017 videreføres kommunernes råderum til selv at bestemme, hvor ny byudvikling skal ske i tilknytning til kommunecentrene, uden at nyudlæg sker på bekostning af byvækst i fingerbyen. Planloven fastslår, at der uden for kommunecentrene alene kan ske en afrunding af andre bysamfund. Det indebærer, at det i kommuneplanlægningen bør vurderes, hvorledes bysamfundene afrundes i forhold til det omgivende landskab.

Bysamfundets fremtidige rolle i kommunen bør ligeledes vurderes. Hvad der forstås ved afrunding afhænger således bl.a. af bysamfundets fremtidige rolle, dets størrelse, om det er en stationsby eller landsby osv. Afrunding indebærer, at der sigtes mod en endelig byafgrænsning, og at byvækst er beskeden i forhold til den eksisterende bebyggelse og tager hensyn til landskabet.

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

Områder i det øvrige hovedstadsområde, som befinder sig inden for (set fra København) den 4. grønne rings indre grænse (se kortbilag D) fastholdes som åbent land med jordbrug og fritidsanlæg. Der kan således placeres pladskrævende fritidsanlæg, men ikke inddrages ny byzone. Linjeføringen af den 4. grønne rings indre grænse er enkelte steder i Rudersdal Kommune alene retningsgivende.

Ad § 22, stk. 1, nr. 5

Se bemærkningerne til § 6, stk. 1, nr. 5.

Ad § 22, stk. 1, nr. 6

Se bemærkningerne til § 11, stk. 1, nr. 6.

Ad § 22, stk. 2

De fleste kommuner har fastholdt udpegningen af kommunecentre fra HUR's Regionplan 2005 og Storstrøms Amts Regionplan 2005. 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

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

Loven fastslår således, at fingerbystrukturen er grundprincippet for byudviklingen i hovedstadsområdet. Det indebærer, at større byudvikling i bysamfund i det øvrige hovedstadsområde forudsætter forlængelse af byfingre, således at bysamfundene overgår til det ydre storbyområde. Tilsvarende forudsætter større byudvikling i andre bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, at byfingrene forlænges, og at byudviklingen dermed koordineres med forbedringer af den trafikale infrastruktur, herunder banebetjent kollektiv transport med en kvalitet svarende til den, der findes på det overord-

nede banen i fingerbyen. Eventuelle forlængelser af byfinger skal fastlægges i landsplandirektiv.

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

Ad § 22, stk. 4

Områderne i Allerød og Roskilde Kommuner videreføres fra Fingerplan 2007 og Fingerplan 2013. Med Fingerplan 2017 tilføjes et område ved Uvelse (Hillerød Kommune). Udpegningerne forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen, afvejes i kommuneplanlægningen.

Ad § 22, stk. 5

Udpegningen af Bjæverskov Vest videreføres fra Fingerplan 2013, som fastlagde, at Bjæverskov Vest forbeholdes transport- og distributionserhverv (Køge Kommune). Udpegningen af Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen videreføres fra Fingerplanen 2013 (Allerød Kommune). Udpegningerne forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen, afvejes i kommuneplanlægningen.

Ad § 22, stk. 6

En eventuel overførsel af sommerhusområderne, der ligger i kystnærhedszonen og i umiddelbar tilknytning til eksisterende byzone, til byzone forudsætter, at der i en forudgående forhandling mellem staten og kommunerne 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 § 22, stk. 7

En eventuel overførsel af sommerhusområdet til byzone forudsætter, at der i en forudgående forhandling mellem staten og kommunerne fastlægges rækkefølge for byudvikling. Hillerød Kommune har i sensommeren 2016 redegjort for de konsekvenser, som en overførsel kan have for den enkelte grundejer. I en efterfølgende afstemning har mere end ¾ af de berørte grundejere stemt for en overførsel.

Såfremt en ændret anvendelse af området nødvendiggør klimasikrings-, afvandings- og/eller dræningstiltag, skal Hillerød Kommune gennemføre disse tiltag, så en påvirkning af det tilgrænsende Natura 2000-område undgås. Hillerød Kommune vil i den sammenhæng være forpligtet til at gennemføre en vurdering af tiltagene efter habitatbekendtgørelsens regler.

Ad § 23

De almene bemærkninger og bemærkninger til § 3, § 21 og § 22 begrundet rækkefølgebestemmelser.

Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning efter forudgående aftale med staten. Det vil være hensigtsmæssigt, at kommunerne allerede i forbindelse med udarbejdelsen af et forslag til kommuneplan, som indeholder forslag til ny byudvikling, kontakter Erhvervsstyrelsen med henblik på at drøfte kommunens forslag til rækkefølgeangivelse. Tidlige kontakter vil kunne begrænse antallet af indsigelser.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Overordnede arealreservationer til trafikalk 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 hovedstadsområdet trafikbetjening og energiforsyning. Transportkorridoren gælder muligheden 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 og passage af større trafikalanlæg og tekniske anlæg centralt i fingerbystrukturens storbyområde med de mindst mulige samfundsmaessige omkostninger og miljøgener.

Eventuelle samfundsmaessigt nødvendige, fremtidige infrastrukturanlæg eller tekniske anlæg i trans-

portkorridoren bør så vidt muligt ved placering og udformning tilpasses rekreative og landskabelige værdier 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 tingslyses 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 trafik 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).

Landsplandirektivets kortbilag N er retningsgivende for administration af transportkorridorerne.

Ad § 25

Landsplandirektivets kortbilag O er retningsgivende for administrationen af reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg.

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

Fingerplan 2013 fastlagde som noget nyt regler for planlægning af et sammenhængende overordnet cykelstinet for pendlere på tværs af kommunegrænser. Planlægning af et sammenhængende stinet indgik i den tidligere regionplanlægning. Stinettets hovedformål er at tilbyde så direkte og hurtige ruter som muligt for cykeltransport fra bolig til arbejde.

Stinettet består i den centrale del af storbyområdet af de såkaldte cykelsuperstier, som 18 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.

Cykelstinet 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 1. 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 cykelsuperstinet 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 centalkommunerne 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 1. 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 2017 angiver disse strækninger som "missing links", hvor kommuneplanerne skal sikre sammenhæng, eventuelt i første omgang ved at fastlægge en principiel linjeføring.

Ad § 29

Arealreservationerne er med justeringer en videreførelse fra Fingerplan 2013 og 2007. Reservationerne er principielle, da linjeføringer ikke er fastlagt.

Ad § 30

Fingerplan 2013 ændrede naturgassystemet på Avedøre Holme, som det blev fastlagt i Landsplandirektiv 2007. Ændringen skal blandt andet muliggøre eventuelt senere anlæg af en letbane til Avedøre Holme. Ændringen består i, at gasledningstracéet flyttes, så det ikke hindrer en mulig linjeføring af letbanen ad Stamholmen, jf. kortbilag S og S.1.

Ad. § 31, § 32 og § 33

Bestemmelserne om Københavns Lufthavn, Kastrup, er en videreførelse af bestemmelserne i Fingerplan 2007 og Fingerplan 2013, som byggede på cirkulære nr. 56 af 30. april 1997, "Udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen".

HUR vedtog i november 2006 et regionplantillæg med tilhørende VVM for Roskilde Lufthavn, Tune. Fingerplan 2007 videreførte bestemmelserne fra det vedtagne regionplantillæg, men gjorde opmærksom på, at Naturklagenævnet behandlede en klage over regionplantillægget og miljøvurderingen (VVM) for udbygningen. Med baggrund i Naturklagenævnets afgørelse bortfaldt regionplantillægget. Fingerplan 2013 og 2017 fastlægger derfor reglerne og afgrænsningen af støjkonsekvensområdet i overensstemmelse med den tidligere Regionplan 2005.

Kapitel 8 - Ikrafttræden

Ad § 34

Fingerplan 2017 erstatter Fingerplan 2013, som samtidig ophæves.

Appendiks 1 – Overordnede principper for planlægning af regionale stinet

Fingerplanens overordnede, rekreative stinet omfatter stier, der har særlig betydning for de rekreative muligheder for friluftsoplevelser og friluftssaktivitet i hovedstadsområdet. Stierne kan anvendes til længere vandre- eller cykelture, men retningslinjerne omfatter ikke specielle, rekreative stier, såsom ridentier, handicapstier, rulleskøjtestier osv. Det nationale net af cykelruter indgår i det overordnede, rekreative cykelstinet. Fingerplanens overordnede cykelstinet, herunder cykelsuperstierne, 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 stieruter.

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, inklusiv 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 ligger primært 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 Cykelsuperstier

- 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 være 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.

Erhvervsstyrelsen

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Tlf 35 29 10 00
www.erst.dk